



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.3.2004
KOM(2004) 162 endelig

2004/0053 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS FORMÅL

Dette direktivforslag fastlægger de nødvendige bestemmelser for at sikre, at nye personbiler og lette lastvogne på indtil 3 500 kg¹ er konstrueret til at opfylde de påkrævede minimumssatser med hensyn til ”genbrugelighed”, ”genvindelighed” og ”nyttiggørelsesmuligheder”.

Disse bestemmelser vil blive indarbejdet i EF-typegodkendelsessystemet. For så vidt angår personbiler vil de indgå i køretøjstypogodkendelsesproceduren, som blev obligatorisk for alle nye personbiler, efter at Rådets direktiv 70/156/EØF² blev ændret ved Rådets direktiv 92/53/EF³ af 18. juni 1992.

Direktiv 70/156/EØF er i øjeblikket ved at blive omarbejdet, bl.a. med henblik på at udvide EF-typegodkendelsessystemet til andre køretøjer end personbiler. I mellemtiden vil medlemsstaterne blive pålagt at anvende bestemmelserne i dette direktiv på lette lastvogne i deres nationale typegodkendelsesprocedurer.

1.1. Påkrævede minimumssatser

De relevante mindsteværdier er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer⁴. I henhold til artikel 7, stk. 4, i nævnte direktiv skal nye køretøjer, der markedsføres tre år efter vedtagelsen af en ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF konstrueres og fremstilles således, at:

- det er muligt at genbruge og/eller genvinde mindst 85 masseprocent pr. køretøj⁵
- det er muligt at genbruge og/eller nyttiggøre mindst 95 masseprocent pr. køretøj.

Disse bestemmelser finder anvendelse på alle nye typer køretøjer, der skal godkendes, og på nye køretøjer, der allerede er omfattet af en godkendelse, og som markedsføres tre år efter dette direktivs ikrafttræden.

1.2. Ændringer af direktiv 70/156/EØF

Et andet aspekt er, at dette forslag skaber de nødvendige bindende tilknytninger til direktiv 70/156/EØF, idet alle relevante tekniske oplysninger, der er nødvendige i forbindelse med typegodkendelsesansøgninger, skal optages i bilag I til dette direktiv.

¹ I begrundelsen anvendes betegnelsen ”personbiler” i stedet for ”M₁-køretøjer” og ”lette lastvogne” i stedet for ”N₁-køretøjer” (Klasse M₁ omfatter personbiler, ”sport utility vehicles”, ”monospaces” og minibusser - Klasse N₁ omfatter lette lastvogne på indtil 3 500 kg).

² Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1).

³ EFT L 225 af 10.8.1992, s. 1.

⁴ EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34.

⁵ I dette forslag anvendes ”masse” i stedet for vægt. Masse udtrykkes i kilogram.

1.3. Mærkning af komponenter

Ved demontering er det vigtigt at kunne identificere de materialer, der udgør komponenter, der er fremstillet af polymerer eller elastomerer, således at man undgår sammenblanding af uforenelige produkter. De komponenter, som berøres af dette direktiv, er de komponenter, som er anført i den demonteringsfortegnelse, som fabrikanten skal indgive til den godkendende myndighed.

Passende mærkning skal foretages i overensstemmelse med Kommissionens beslutning 2003/138/EF af 27. februar 2003⁶.

1.4. Genbrug af komponenter

Til sidst omfatter forslaget, i overensstemmelse med artikel 7, stk. 5, i direktiv 2000/53/EF, en fortegnelse over komponenter, der ikke må genbruges ved fremstillingen af køretøjer, fordi de vil kunne indebære sikkerheds- eller miljørisici.

Disse bestemmelser finder anvendelse 12 måneder efter direktivets ikrafttræden.

2. RETSGRUNDLAG

De foreslåede foranstaltninger bygger på den antagelse, at i jo højere grad nye køretøjer kan genbruges, genvindes og nyttiggøres, jo lettere vil det være at nå de mål, der er fastsat i artikel 7, stk. 2, i direktiv 2000/53/EF, når køretøjerne skal udrangeres. I henhold til artikel 7, stk. 4, i samme direktiv, fastsættes mindsteværdier for genbrug, genvinding og nyttiggørelse for så vidt angår nye køretøjer.

I henhold til artikel 7, stk. 4, i direktiv 2000/53/EF skal de foranstaltninger, der vedtages, indarbejdes i køretøjstypegodkendelsesproceduren.

Lige fra begyndelsen har Fællesskabets typegodkendelsessystem været fast forankret i princippet om, at kun fuldstændig harmonisering af medlemsstaternes lovgivning kan sikre den frie bevægelighed for varer. Derfor kan de foreslåede foranstaltninger, som i betydelig grad vil påvirke fremstillingen af køretøjer, kun gennemføres som et enkelt sæt bindende fællesskabsregler.

Artikel 95 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab udgør derfor retsgrundlaget for dette direktivforslag.

⁶ Kommissionens beslutning 2003/138/EF af 27. februar 2003 om fastsættelse af kodningsstandarder for komponenter og materialer til køretøjer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 53 af 28.2.2003, s. 58).

3. BAGGRUND

3.1. Mål for genbrug

I henhold til artikel 7, stk. 2, i direktiv 2000/53/EF forpligtes medlemsstaterne til at vedtage passende foranstaltninger på nationalt plan til at sikre, at de fastsatte mål med hensyn til genbrug, genvinding og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer opnås. Som et første skridt skal de angivne mål opfyldes senest 1. januar 2006. Andet trin træder i kraft i januar 2015 og vil kræve opfyldelse af endnu strengere mål.

Med henblik på at opnå disse mål skal fabrikanterne udvikle og markedsføre nye køretøjer, som opfylder krav, der er tilstrækkeligt strenge til at sikre, at målene rent faktisk opfyldes, når disse køretøjer udrangeres⁷. Dette er formålet med artikel 7, stk. 4, i direktiv 2000/53/EF, som indeholder bestemmelser om passende minimumsværdier ved fremstilling af nye køretøjer.

3.1.1. Sikkerheds- eller miljørisici

Et af de vigtigste formål med direktiv 2000/53/EF er at undgå endelig bortskaffelse af affald ved at fremme genbrug, genvinding og nyttiggørelse af komponenter i køretøjer. I henhold til artikel 7, stk. 1, i nævnte direktiv må genbrugsprocessen dog ikke gå ud over krav vedrørende køretøjers sikkerhed eller krav vedrørende beskyttelse af miljøet.

I henhold til artikel 7, stk. 5, i direktiv 2000/53/EF tager Kommissionen ”i forbindelse med sit forslag til ændring af direktiv 70/156/EØF [.....] efter omstændighederne hensyn til nødvendigheden af at sikre, at komponenter kun genbruges, hvis sikkerheds- og miljørisici er udelukket.”

For så vidt som direktiv 70/156/EØF kun vedrører typegodkendelse af nye køretøjer, er det Kommissionens holdning, at visse komponenter i køretøjer ikke må genbruges ved fremstillingen af køretøjer.

4. SUBSIDIARITETSPRINCIPPET

Der er blevet taget hensyn til principperne om "subsidiaritet" og "proportionalitet", som omhandles i traktatens artikel 5.

Det vigtigste formål med forslaget, set i forhold til direktiv 2000/53/EF, er at beskytte miljøet og menneskers sundhed ved i videst mulige omfang at reducere den endelige bortskaffelse af affald fra udrangerede køretøjer. Foranstaltninger vedrørende fremstilling af køretøjer med henblik på at de mål, der er fastsat for medlemsstaterne, opfyldes, skal gennemføres inden for rammerne af gennemførelsen af det indre marked, hvilket indebærer undgåelse af handelshindringer inden for Fællesskabet. Erfaringerne har vist, at sådanne mål på grund af aktionens omfang og virkning ikke på tilfredsstillende vis kan opnås af medlemsstaterne, og at de opfyldes mere effektivt på fællesskabsplan.

⁷ Gennemsnitsalderen for behandlede udrangerede køretøjer blev i Belgien anslået til 13,3 år for året 2002 – Kilde: Febelauto i årsberetningen for 2002.

Dette direktiv går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå de tilsigtede mål.

5. HØRING AF DE BERØRTE PARTER

5.1. Medlemsstaternes holdning

Medlemsstaternes repræsentanter er ved en række lejligheder blevet underrettet om indholdet af nærværende forslag via Kommissionens arbejdsgruppe for motorkøretøjer (Motor Vehicle Working Group), som består repræsentanter for alle medlemsstaterne, industrien og ikke-statslige organisationer.

Et flertal af medlemsstaterne støtter forslaget, men én medlemsstat kunne kun gå ind for anvendelse af direktiver på nye køretøjstyper, og ikke på køretøjer, der allerede produceres.

En anden medlemsstat har anført, at den foretrækker en global approach på dette område med hensyn til konstruktionsaspekter i nye køretøjer. Den foreslog, at dette direktivforslag også kom til at omfatte typegodkendelseskrav, der gennemfører nogle af de bestemmelser, der allerede indgår i direktiv 2000/53/EF, som f.eks. forbud mod tungmetaller, tilladte undtagelser fra et sådant forbud samt mærkning af polymerer.

5.2. Industriens holdning

Fabrikantsammenslutningerne gav udtryk for forbehold med hensyn til det faktum, at bestemmelserne vedrørende konstruktionsaspekter i forbindelse med udrangerede køretøjer kunne blive indarbejdet i Fællesskabets typegodkendelsesproces. De ville have fortrukket, at der kun ville være krav om en enkelt vurdering af fabrikanternes evne til at indsamle data fra leverandørerne og til at styre disse på en sådan måde, at der blev sikret overensstemmelse med kravene på det trin, hvor et nyt køretøj bliver udviklet.

De fremførte, at en typegodkendelsesprocedure ville kræve indsamling af en meget stor mængde data, der skulle sammenstilles og indgives til de godkendende myndigheder.

De er imod, at direktivet skal finde anvendelse på køretøjstyper, der allerede er i produktion. De argumenter, at konstruktionen af disse køretøjer ville skulle ændres betydeligt for at lette demonteringen af komponenter og for at indføre nye materialer. Hvis institutionerne skulle vedtage direktivet som foreslået af Kommissionen, ville det være nødvendigt med en længere frist for leverandører og fabrikanter til at tage hensyn til sådanne tekniske ændringer, før de integreres i deres produktionsplaner.

Leverandørsammenslutningen støtter forslaget. Den beklager dog, at der ikke i fuldt omfang er taget hensyn til artikel 7, stk. 5, i direktiv 2000/53/EF. Sammenslutningen foreslog, at Kommissionen tilføjede passende bestemmelser om, at demonterede komponenter forelægges til kvalitetskontrol, før de genbruges i køretøjer i brug. Sådant kontrol brude indbygges i fællesskabslovgivningen, idet der tages hensyn til, at der ikke findes nogen international standard, der dækker dette område.

6. FORSLAGETS INDHOLD

6.1. Køretøjstypogodkendelsen

Siden 1998 har direktiv 70/156/EØF med succes indført fællesskabets køretøjstypogodkendelse som den eneste procedure, der er i stand til at sikre, at køretøjer er i overensstemmelse med EU's harmoniserede tekniske regler, og har således muliggjort skabelsen af enhedsmarkedet inden for bilsektoren.

Alle personbiler er nu omfattet af sådanne harmoniserede procedurer.

I forbindelse med omarbejdelsen af direktiv 70/156/EØF vil princippet om et enkelt EF-typogodkendelsessystem blive udvidet til at omfatte erhvervskøretøjer og navnlig lette lastvogne. Dette er planlagt til at finde sted i 2006.

Fællesskabets køretøjstypogodkendelse omfatter følgende:

- harmoniseret gennemførelse i medlemsstaterne
- effektiv kontrol af prototypekøretøjer udført af offentlige myndigheder
- udstedelse af typogodkendelser, når kravene er opfyldt, og tilbagetrækelse af typogodkendelser, når kravene ikke længere opfyldes
- udførelse af kontrol under produktionsprocessen.

Dette system er kun troværdigt, hvis fabrikanten kan påvise over for myndighederne, at han fremstiller hvert enkelt køretøj i overensstemmelse med den godkendte type. Regelmæssig kontrol i fabrikantens produktionsanlæg er afgørende for at sikre tilliden til typogodkendelsessystemet.

Med henblik herpå omfatter Fællesskabets typogodkendelsesprocedure en ”indledende vurdering” af fabrikantens ordninger til sikring af en effektiv kontrol af køretøjernes overensstemmelse med den godkendte type under produktionsprocessen.

Der udstedes en køretøjstypogodkendelse til en køretøjstype, efter at den godkendende myndighed har kontrolleret, at køretøjstypen opfylder alle kravene i alle de gældende særdirektiver, der er opført i bilag IV eller XI til direktiv 70/156/EØF.

Så snart det er vedtaget, vil nærværende direktiv indgå i listen over særdirektiver, der skal opfyldes, og det vil få referencenummer ”59”. Som følge heraf vil der ikke blive udstedt en EF-køretøjstypogodkendelse til et køretøj, hvis dette ikke er i overensstemmelse med kravene i dette foreslåede direktiv.

6.2. Særlige krav med hensyn til typegodkendelse i henhold til det foreslåede direktiv

6.2.1. Indledende vurdering af fabrikanten

Forslaget indeholder bestemmelser om en indledende vurdering, der skal udføres af den kompetente myndighed, der er udpeget af en medlemsstat, før der udstedes en typegodkendelse.

Formålet med denne vurdering er at sikre, at fabrikanten har effektiv kontrol over de relevante input fra leverandørerne med hensyn til materialer og er i stand til styre oplysningerne. Som en del af den indledende vurdering skal fabrikanten påvise, at han på tilfredsstillende vis formår at styre indsamlingen af relevante data fra leverandørerne med henblik på at beregne genvindingsgrad og nyttiggørelsesgrad for enhver ny version af en køretøjstype, der skal fremstilles.

Inden for rammerne af den indledende vurdering skal fabrikanten meddele myndigheden, hvilken strategi han anbefaler med hensyn til genbrug, genvinding og nyttiggørelse. Relevansen af den proces, som han anbefaler, skal imidlertid ikke vurderes af den kompetente myndighed.

Når den kompetente myndighed har foretaget alle de nødvendige kontroller, udsteder den en attest til bekræftelse af, at fabrikanten opfylder sine forpligtelser i henhold til dette direktiv. Denne attest betegnes "*Attest for overensstemmelse med bilag IV*".

Den kompetente myndighed skal besidde kvalificeret erfaring inden for certificering af kvalitetsstyringssystemer. Denne myndighed kan være typegodkendelsesmyndigheden selv, men det kan også være et specialiseret organ. Disse foranstaltninger er i overensstemmelse med Rådets afgørelse 93/465/EØF, som fastlægger modulerne for overensstemmelsesvurdering.

6.2.2. Procedure, der skal anvendes i forbindelse med typegodkendelse

Overensstemmelse med dette direktiv kontrolleres i henhold til de almindelige regler for typegodkendelse af et køretøj.

Fabrikanten skal over for den godkendende myndighed påvise, at køretøjstypen er konstrueret og fremstillet, så den opfylder de grænseværdier for genvindelig og nyttiggørelsesmuligheder, der er fastlagt i det foreslåede direktiv.

Med hensyn til beregningen af genvindingsgrad og nyttiggørelsesgrad skal der indsendes beregningsark efter standarden ISO 22628 : 2002 til typegodkendelsesmyndigheden eller til dennes udpegede tekniske tjeneste, før der kan udstedes typegodkendelse for køretøjet. I det omfang, at beregningen af disse grader i høj grad påvirkes af opdelingen af materialer i de forskellige kategorier, der indgår i beregningsarket, skal opdelingen af materialerne indgå i de oplysninger, der skal indsendes.

Den godkendende myndighed skal derefter validere beregningerne på baggrund af den strategi, der anbefales af fabrikanten med hensyn til forhindring af affald fra udrangerede køretøjer, som skal være behørigt dokumenteret i bilagene til attesten for overensstemmelse.

For enkeltheds skyld, og kun for så vidt angår typegodkendelse, begrænses detaljerede beregninger til et eller nogle enkelte køretøjer – de såkaldte referencekøretøjer. De udvælges blandt de versioner inden for en type, som udgør den største udfordring med hensyn til ”genbrugelighed”, ”genvindelighed” og ”nyttiggørelsesmuligheder”.

Endelig foretager myndigheden eller den udpegede tekniske tjeneste fysisk kontrol af prototyper af køretøjet for at kontrollere de oplysninger, der er indsendt af fabrikanten og dennes leverandører vedrørende mærkninger, arten af materialer, komponenternes masse, f.eks. kofangere, sædeskum, tankvolumen, beholderes volumen osv., inkl. køretøjets masse.

6.2.3. Begrebet ”referencekøretøj”

En køretøjstype i klasse M_1 omfatter normalt en række tekniske varianter – indtil 100 eller endda flere i forbindelse med køretøjer i klasse N_1 – og hver variant er igen opdelt i versioner.

Indtil nu er der ikke i forbindelse med typegodkendelser blevet taget hensyn til finishen (f.eks. indvendig indretning og det ekstraudstyr, der tilbydes for at kunne konkurrere på markedet); navnlig indgår finishen ikke i de kriterier, der anvendes til at definere forskellige versioner. Den vil dog ved beregning af genvindingsgrad og nyttiggørelsesgrad uden tvivl spille en vigtig rolle.

På baggrund af undersøgelser har man konkluderet, at eksplicit inddragelse af den ”kommercielle” udførelse af et køretøj som et kriterium for definering af versioner, ville medføre en uhyre stor administrativ byrde for både fabrikterne og de typegodkendende myndigheder.

Derfor vil detaljerede beregninger blive begrænset til de køretøjer – referencekøretøjerne – der udgør den største udfordring med hensyn til ”genbrugelighed”, ”genvindelighed” og ”nyttiggørelsesmuligheder”.

Disse køretøjer vil efter aftale med fabrikanten blive udvalgt af den godkendende myndighed blandt de forskellige versioner inden for en type. Der skal tages hensyn til følgende kriterier:

- karrosseriart⁸
- de finish-niveauer, der tilbydes
- ekstraudstyr, som kan monteres under fabrikantens ansvar.

⁸ Som defineret i bilag II, del C, i direktiv 70/156/EØF, som ændret ved direktiv 2001/116/EF.

6.3. Genbrug af komponenter

6.3.1. Generelt

For at sikre at trafiksikkerheden og miljøbeskyttelsen ikke forringes ved genbrug af komponenter er der udarbejdet en fortegnelse over komponenter, som ikke må benyttes ved fremstilling af nye køretøjer⁹. Denne fortegnelse findes i bilag V.

Disse komponenter er vigtige for beskyttelsen af personer i køretøjet og for en sikker anvendelse af køretøjet. Genbrug af dem i et andet køretøj efter demontering fra et udrangeret køretøj medfører alvorlige risici af følgende årsager:

- de er konstrueret til en bestemt type køretøj og deres anvendelse i en anden type kan give anledning til kompatibilitetsproblemer, eller
- de kan være demonteret fra køretøjer, der har været impliceret i ulykker, i hvilke f.eks. deres pyrotekniske udløsere kan have været aktiveret, eller
- deres intensive anvendelse i køretøjets levetid kan have gjort dem uegnede til sikker genbrug.

Indtil nu findes der ingen særlig harmoniseret lovgivning, der sikrer, at genbrugte komponenter fortsat har den funktionsdygtighed, der kræves for at opnå typegodkendelse. Derfor finder de relevante særdirektiver anvendelse i denne forbindelse. I denne sammenhæng skal det understreges, at de fleste af de komponenter, der er anført i bilag V, ikke kan afprøves i nye køretøjstyper, fordi prøvningsprocedurerne kræver, at der udføres destruktive prøvninger eller holdbarhedsprøvninger på flere prøveeksemplarer.

6.3.2. Miljørelaterede spørgsmål

Komponenter som f.eks. katalysatorer og udstødningslyddæmpere, der er demonteret fra udrangerede køretøjer, kan ikke garanteres at kunne opfylde den krævede grad af miljøbeskyttelse. Det er faktisk meget vanskeligt at kontrollere om demonterede dele fra udrangerede køretøjer opfylder de krav med hensyn til holdbarhed, som indgår i relevante særdirektiver.

Katalysatorer er som alle andre anordninger til emissionsstyring omfattet af kravene til produktionens overensstemmelse, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998¹⁰ om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF¹¹ af 20. marts 1970 om emissioner. I henhold til punkt 7 i nævnte direktiv er holdbarhedskravene 80 000 eller 100 000 km, afhængig af, om det er Euro III eller Euro IV-kravene, der er gældende.

⁹ Man bør huske på, at fællesskabstypegodkendelsen kun finder anvendelse på nye køretøjer.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF, *EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1.*

¹¹ Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra køretøjsmotorer med styret tænding, *EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1.*

Udstødningslyddæmpere prøves på køretøjer under kørsel i henhold til Rådets direktiv 70/157/EØF af 6. februar 1970¹², senest ændret ved Kommissionens direktiv 1999/101/EF af 15. december 1999¹³. Støjprøvninger udføres først på køretøjer med helt nye lyddæmpere, og efter at de er konditioneret ved en livtidscyklus på 10 000 km. Sådanne prøvninger kan ikke udføres med genbrugte lyddæmpere.

6.3.3. Spørgsmål vedrørende sikkerheden

Forskellige særdirektiver indeholder bestemmelser om prøvningsprocedurer, der sikrer at komponenter som f.eks. sikkerhedsseler og airbags fungerer sikkert i tilfælde af uheld. Prøvningsprocedurerne omfatter prøvning af modstand ved træk samt holdbarhedsprøvning af retraktorer, som kun kan udføres på prototyper, der er repræsentative for produktionsdelene. Hvis sådanne prøvninger blev udført på genbrugelige komponenter, ville disse blive uegnede til brug.

Sikkerhedsseler er omfattet af Rådets direktiv 77/541/EØF af 28. juni 1977¹⁴, ændret ved Kommissionens direktiv 2000/3/EF¹⁵ af 22. februar 2000.

I de nyeste personbiler er sikkerhedsselerne fastboltet til forankringspunkter fastgjort til forsæderne. Den indvendige forankring er normalt forsynet med et ”forspændingssystem”, som aktiveres af pyrotekniske udløsere ved stødpåvirkning. Sådanne fastholdelsesordninger skal prøves, mens de er fastgjort til sædet under simulerede stødpåvirkningssituationer. I sådanne tilfælde påvirkes både sikkerhedsseler, deres forankringer og sædets skinner af trækkræfter.

I Rådets direktiv 74/408/EØF af 22. juli 1974¹⁶, som ændret ved Kommissionens direktiv 96/37/EF¹⁷, beskrives de prøvninger, der skal udføres. Som anført ovenfor ville sådanne prøvninger af genbrugelige sikkerhedsseler fastgjort til sæder og af selve sæderne gøre den ubrugelige.

For så vidt angår airbags består systemet af airbagmoduler placeret i rattet og i instrumentbrættet, hvis der er tale om airbagmodulet i passagersiden, og af decelerationssensorer og en diagnosticeringsenhed. Den seneste udvikling har ført til udvikling af sideairbags, som folder sig ud i rummet mellem den øverste del af torsoen og døren ved stødpåvirkning fra siden. Sideairbags for (og evt. bag) er indbygget i ryglænene.

¹² Rådets direktiv 70/157/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer, *EFT L 42 af 23.2.1970, s. 16.*

¹³ Kommissionens direktiv 1999/101/EF af 15. december 1999 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 70/157/EØF vedrørende tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer, *EFT L 334 af 28.12.1999, s. 41.*

¹⁴ Rådets direktiv 77/541/EØF af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler og fastholdelsesordninger i motordrevne køretøjer, *EFT L 220 af 29.8.1977, s. 95.*

¹⁵ Kommissionens direktiv 2000/3/EF af 22. februar 2000 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 77/541/EØF vedrørende sikkerhedsseler og fastholdelsesordninger i motordrevne køretøjer, *EFT L 53 af 25.2.2000, s. 53.*

¹⁶ Rådets direktiv 74/408/EØF af 22. juli 1974 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motorkøretøjers indvendige udstyr (sædernes modstandsdygtighed og forankring), *EFT L 221 af 12.8.1974, s. 1.*

¹⁷ Kommissionens Direktiv 96/37/EF af 17. juni 1996 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 74/408/EØF vedrørende motorkøretøjers indvendige udstyr (sædernes modstandsdygtighed og forankring), *EFT L 186 af 25.7.1996, s. 28.*

Airbagsystemer prøves ved stødpåvirkning af hele køretøjet. Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/79/EF af 16. december 1996¹⁸ om frontal kollision og Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/27/EF af 20. maj 1996¹⁹ om sidepåkørsel indeholder bestemmelser om prøvningsprocedurer. Som allerede anført i forbindelse med sikkerhedsseler og sæder ville prøvninger af køretøjer gøre prøvning af genbrugelige airbagger ubrugelige.

Ratlåsaggregater, herunder startspærreanordninger, skal typegodkendes i henhold til Rådets direktiv 74/61/EØF af 17. december 1973²⁰, som ændret ved Kommissionens direktiv 95/56/EF af 8. november 1995²¹. Ratlåsaggregater monteret på køretøjets ratstamme skal holdbarhedsprøves med 2 500 låsecykluser i hver retning, før der kan udstedes en godkendelse. Heller ikke i dette tilfælde kan genbrug af disse dele gøres til genstand for typegodkendelse.

6.4. Gennemførelse

Foranstaltninger vedrørende ”genvindelig” og ”nyttiggørelsesmuligheder” finder anvendelse på alle nye køretøjer, der markedsføres 36 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

I henhold til artikel 7, stk. 4, i direktiv 2000/53/EF finder disse foranstaltninger kun anvendelse på køretøjer, der er omfattet af EF-typegodkendelsesprocedurer. De finder anvendelse på personbiler gennem fællesskabssystemet for køretøjstypegodkendelser, idet EF-typegodkendelse er obligatorisk for denne klasse af køretøjer. Lette lastvogne vil imidlertid også være omfattet af EF-typegodkendelsesprocedurerne, så snart omarbejdelsen af direktiv 70/156/EØF er blevet vedtaget. Det foreslås derfor, at direktivet gøres obligatorisk selv i tilfælde, hvor disse køretøjer er omfattet af nationale typegodkendelser.

¹⁸ Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/79/EF af 16. december 1996 om beskyttelse af personer i motorkøretøjer ved frontal kollision og om ændring af direktiv 70/156/EØF, *EFT L 18 af 21.1.1997*, s. 7.

¹⁹ Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/27/EF af 20. maj 1996 om beskyttelse af personer i motorkøretøjer ved sidepåkørsel og om ændring af direktiv 70/156/EØF, *EFT L 169 af 8.7.1996*, s. 1.

²⁰ Rådets direktiv 74/61/EØF af 17. december 1973 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende anordninger til tyverisikring af motorkøretøjer, *EFT L 38 af 11.2.1974*, s. 22.

²¹ Kommissionens direktiv 95/56/EF, Euratom af 8. november 1995 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 74/61/EØF vedrørende anordninger til tyverisikring af motorkøretøjer, *EFT L 286 af 29.11.1995*, s. 1.

Det foreslåede tidsskema for de forskellige klasser af køretøjer er som følger:

| Køretøjets typebetegnelse | Berørte klasser | Nye typer | Eksisterende typer |
|--|----------------------------------|---|---|
| Personbiler Færdigopbyggede lette lastvogne bygget i én etape | M ₁ N ₁ | Obligatorisk 36 måneder efter direktivets ikrafttræden | Obligatorisk 36 måneder efter direktivets ikrafttræden |
| Køretøjer til særlig anvendelse | M ₁ , N ₁ | Undtaget | Undtaget |
| Lette lastvogne bygget i to eller flere etaper | N ₁ | Undtaget (bortset fra basiskøretøjet) | Undtaget (bortset fra basiskøretøjet) |

Bestemmelserne vedrørende genbrugte dele finder anvendelse, så snart direktivet er blevet omsat til national lovgivning i medlemsstaterne.

6.5. Forslagets indhold

6.5.1. Generelt

Forslaget omfatter 13 artikler og 6 bilag.

6.5.2. Artikel 1 til 7

Disse artikler indeholder de generelle krav, som er detaljeret beskrevet i bilagene.

6.5.3. Undtagelser (artikel 3)

6.5.3.1. Køretøjer til særlig anvendelse

Køretøjer til særlig anvendelse er udtrykkeligt undtaget fra bestemmelserne i artikel 7 i direktiv 2000/53/EF i medfør af artikel 3 i samme direktiv.

Disse køretøjer er defineret i bilag II i direktiv 70/156/EØF, som ændret ved direktiv 2001/116/EF. De omfatter generelt køretøjer konstrueret til at udføre en særlig funktion som f.eks. ”campingbiler”, ”pansrede køretøjer”, ”ambulancer”, ”rustvogne” osv.

En lang række af de køretøjer til særlig anvendelse, der tilhører gruppen af lette lastvogne, er køretøjer bygget i flere etaper; dette betyder, at de monteres med særlige karrosseri-indretninger på sidste trin i fremstillingsprocessen, uden for fabrikantens anlæg. Da fabrikanten på det tidspunkt, hvor basiskøretøjet udvikles

ikke ved, hvilken form for karrosseri der vil blive monteret på køretøjet, er det rationelt at undtage dem fra nærværende direktiv.

6.5.3.2. "Færdigopbyggede" lette lastvogne

Mange lette lastvogne er køretøjer med enhedskarrosseri, men fabrikanterne fremstiller også chassis/førerhus-køretøjer, der består af et færdigt førerhus med motor, aksler, ophæng og stellet dele monteret. Disse såkaldte basiskøretøjer færdigopbygges gennem en fremstillingsproces i flere etaper ved at tilføje komponenter og karrosseri.

Andelen af chassis/førerhus-køretøjer varierer fra fabrikant til fabrikant. En andel på 40 % som gennemsnitsværdi inden for en køretøjstype er dog normal ved fremstillingen af lette lastvogne.

As samme grunde som anført i tredje afsnit i punkt 6.5.3.1 ovenfor, skal færdigopbyggede lette lastvogne undtages fra dette direktivs anvendelsesområde.

Chassis/førerhus-køretøjer er dog ikke undtaget fra bestemmelserne i dette direktiv og skal opfylde alle kravene, herunder også kravene med hensyn til de påkrævede minimumsgrader.

6.5.3.3. Køretøjer, der fremstilles i "små serier"

"Køretøjer, der fremstilles i små serier" skal forstås som en familie af en køretøjstype, der ibrugtages i en mængde på højst 500 køretøjer om året i hver medlemsstat.

I henhold til artikel 8, stk. 2, litra a), i direktiv 70/156/EØF kan medlemsstaterne undtage køretøjer fremstillet i små serier fra en eller flere bestemmelser i et særdirektiv. Dette bekræftes også i artikel 3, stk. 3, i direktiv 2000/53/EF, hvor det anføres, at medlemsstaterne kan undtage køretøjer fremstillet i små serier fra bestemmelserne i artikel 7, stk. 4.

Mens personbiler, der fremstilles i små serier falder ind under fællesskabssystemet for køretøjstypogodkendelser, godkendes lette lastvogne fremstillet i små serier på nationalt plan.

Indtil der vedtages harmoniserede bestemmelser for fremstilling i små serier, foreslås det derfor, at disse køretøjer udelukkes *de jure* fra bestemmelserne i dette direktiv.

Af sikkerheds- og miljøhensyn må de dog ikke udstyres med de genbrugsdele, der er anført i bilag V.

6.5.4. Indledende vurdering af fabrikanten (artikel 6)

Artikel 6 indeholder generelle bestemmelser om den indledende vurdering af fabrikanten.

Den indledende vurdering af fabrikanten er det bedste måde til at sikre, at beregningerne foretages korrekt i overensstemmelse med ISO 22628 : 2002. Da et køretøj består af mellem 10 000 og 20 000 enkeltdele, kan beregningerne ikke kontrolleres detaljeret på det tidspunkt, hvor køretøjet typegodkendes. Det er derfor

meget bedre at foretage en vurdering af det system, som fabrikanten har etableret, for at sikre, at hele beregningsprocessen fungerer ordentligt og kan anvendes med henblik på typegodkendelse af enhver type køretøj.

I bilag IV, som artikel 6 henviser til, forklares det i detaljer hvilke praktiske ordninger fabrikanten skal etablere for at opfylde sine forpligtelser. Disse ordninger skal vurderes af den kompetente myndighed, der udpeges af medlemsstaten efter bestemte kriterier. Når den kompetente myndighed har foretaget den indledende vurdering, udsteder den en attest for overensstemmelse med dette direktivs bilag IV.

Artikel 6 indeholder også bestemmelser vedrørende denne attests indhold, dens gyldighed og den procedure, der skal følges for at opnå fornyelse eller forlængelse ved udløbet af attestens gyldighed. Tillæg 1 til bilag IV indeholder den model, der skal anvendes af den kompetente myndighed.

6.5.5. Genbrug af komponenter (artikel 7)

Denne artikel omhandler forbud mod genbrug af bestemte komponenter. De komponenter, der er anført i bilag V, må ikke genbruges ved fremstilling af nye køretøjer.

6.5.6. Ændringer af direktiv 70/156/EØF (artikel 8)

Denne artikel henviser til bilag VI, som omfatter alle de administrative tilpasninger, der er nødvendige for at etablere et bindeled mellem typegodkendelsesprocedurerne i direktiv 70/156/EØF og det foreslåede direktiv.

6.5.7. Artikel 9 til 13

Disse artikler vedrører gennemførelsesbestemmelserne og den procedure, der skal følges ved tilpasning af dette direktiv til den videnskabelige og tekniske udvikling.

6.5.8. Bilag I

Bilag I indeholder de tekniske bestemmelser, der skal være opfyldt for at opnå typegodkendelse.

6.5.9. Bilag II og bilag III

I bilag II angives, hvilke dokumenter der er påkrævet ved indsendelse af ansøgninger, mens bilag III indeholder modellen for den typegodkendelsesattest, der skal anvendes ved udstedelse af godkendelse.

6.5.10. Bilag IV

I bilag IV beskrives de nødvendige ordninger, som fabrikanten skal etablere med henblik på at få udstedt en attest for overensstemmelse for derefter at kunne indsende ansøgninger om typegodkendelse.

6.5.11. Bilag V

Dette bilag indeholder en fortegnelse over komponenter, som ikke må genbruges. Dette bilag omfatter kun genbrug ved fremstilling af køretøjer, idet direktivets dækningsområde er begrænset til godkendelse af køretøjer.

6.5.12. Bilag VI

I henhold til direktiv 70/156/EØF kan en fabrikant ansøge om en EF-køretøjstypogodkendelse uden at skulle ansøge for hele den gruppe af særdirektiver, der er anført i bilag IV i nævnte direktiv. Det er derfor nødvendigt også at inkludere de oplysninger, der er anført i bilag II til dette direktiv, i det oplysningsskema, der skal anvendes i forbindelse med køretøjstypogodkendelse.

7. ØKONOMISKE ASPEKTER

7.1. Virkninger for bilindustrien

Virkningerne for bilindustrien er betydelige. I 2002 blev der markedsført ca. 15,7 mio. nye personbiler og nye lette lastvogne på det europæiske marked²².

Kvantitative langtidsprognoser viser intet tegn på stagnering. For så vidt angår bestanden af køretøjer forventes det, at antallet af personbiler og lette lastvogne vil stige med 18 % fra 2000 til 2014, dvs. fra 174 mio. personbiler i 2000 til 206 mio. personbiler i 2014²³.

Hvert år er der mellem 9 og 10 millioner køretøjer, der skal udrangeres. Dette betyder, at udrangerede køretøjer medfører mellem 8 og 9 mio. tons affald i Fællesskabet hvert år.

I Frankrig, hvor der i mere end 20 år har eksisteret aftaler mellem de kompetente myndigheder og de berørte økonomiske sektorer om fremme af genbrug, genvinding og nyttiggørelse, medførte 1,2 mio. udrangerede køretøjer før gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF hvert år 400 000 tons affald²⁴.

7.2. Produktionstendenser med hensyn til behandling efter udrangering

De miljømæssige og økonomiske virkninger af behandlingen efter udrangering påvirkes af materialeanvendelsen i produktionen og af konstruktions- og samlingsmetoder, der har betydningen for andelen og mængden af materialer, der kan nyttiggøres.

De fleste af de køretøjer, der nu udrangeres, blev konstrueret i slutningen af 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne, på et tidspunkt, hvor den igangværende udvikling af politikker vedrørende genvinding sandsynligvis ikke har haft den store

²² 14 007 798 personbiler og 1 741 397 lette erhvervskøretøjer (kilde: Association Auxiliaire de l'Automobile in ACEA, http://www.acea.be/ACEA/auto_data.html).

²³ I 2004 forventer JD Power-LMC, at der fremstilles 14 397 000 personbiler og 1 512 000 lette lastvogne i Vesteuropa.

²⁴ Kilde: Environnement & Automobile – Rapport 2001 PSA Peugeot Citroën.

indflydelse på deres konstruktion. De kan indeholde en stor andel af materialer med ringe potentiale med hensyn til genvinding.

I de seneste år er der sket store ændringer i materialeanvendelsen i form af en bevægelse i retning af lettere materialer og materialer, der let kan genvindes. Nedenstående tabel viser en sammenligning mellem den gennemsnitlige materialesammensætning i procent af massen for personbiler fremstillet i henholdsvis første halvdel af 1990'erne og i begyndelse af 2001.

| Materialegruppe | 1990 / 1994 (†) | 2001(++) | |
|--------------------------------|---------------------|----------|--------|
| Metaller, herunder aluminium | 70.5 - 75.5 % | 68.7 % | 71.9 % |
| Polymerer (ekskl. elastomerer) | 9.1 - 10 % | 11.6 % | 14.3 % |
| Elastomerer | 5.5 - 6 % | 4.7 % | 2.9 % |
| Glas | (ikke specificeret) | 2.8 % | 2.8 % |
| Andre | 9.5 - 14 % | 12.2 % | 8.1 % |

Kilde:(†) : Montedison for 1990-data, APME for 1994-data i Regulation and Innovation in the Area of ELV's – Draft final report March 2000 (IDSE-CNR, Milan).

(++) : BMW-koncernen og OPEL.

Det var sandsynligvis i begyndelsen af 1990'erne, at man begyndte at blive klar over behovet for at indarbejde udrangeringsforanstaltninger i nye køretøjers konstruktion. Dengang blev der indgået bilaterale aftaler mellem fabrikanter og staten, først i Frankrig og i Nederlandene og senere i andre medlemsstater, med henblik på at fastsætte realistiske mål for genvinding og nyttiggørelse.

Begrebet ”designet til recycling” kom hurtigt til at indgå i som en faktor ved konstruktion af europæiske køretøjer. Det er en kendsgerning at europæiske fabrikanter i flere år har udviklet forskningsarbejdet, og der er allerede opbygget betydelig erfaring inden for genvindingsområdet.

For så vidt angår ”genvindelighed” er de afgørende faktorer valget af materialer, passende mærkning af komponenter samt samlingsteknikkerne. Samlingsteknikkerne kan sikre, at komponenter kan skilles ad på en sådan måde, så de kan separeres og nyttiggøres.

I stedet for at fokusere på de metaller, der anvendes i produktionen, fortrækker fabrikanterne normalt at øge andelen af plaststoffer og organiske naturlige materialer for at reducere køretøjets masse og derved brændstofforbruget. Med den stigende anvendelse af disse materialer er spørgsmålet om deres genvindelighed blevet vigtigere end nogensinde før. I øjeblikket fremstilles næsten 15 % af plastkomponenterne af genbrugsmaterialer (”recyclater”), og denne andel vil sandsynligvis stige, efterhånden som markedsvilkårene og de tekniske muligheder udvikler sig.

Naturlige fibre og andre fornyelige råvarer anvendes også i stigende grad, først og fremmest til lydisolering. Potentialet for yderligere udvikling af disse materialer er meget lovende, fordi de er lette, har en gunstig miljøbalance og er billigere end andre materialer.

Det bør understreges, at nogle bilfabrikanter har bekendtgjort, at de allerede opfylder de mål, som vil blive indført med dette direktiv.

7.3. Vurdering af omkostningerne

7.3.1. Generelt

Ved vurdering af den økonomiske virkning for udviklingen af nye køretøjer med henblik på at opfylde de mål, der er anført i dette forslag, skal der tages hensyn til flere trin:

- udvikling af nye køretøjer
- samling af sådanne køretøjer
- behandling af udrangerede køretøjer
- typegodkendelse.

7.3.2. Virkninger for udviklingen af køretøjer

De foreslåede foranstaltninger kræver en fuldstændig kontrol af materialesammensætning, herunder et kontinuerligt input fra en materialedatabase på hvert trin i udviklingen af prototypen. Materialer skal både udvælges på grundlag af genvindingsegenskaber og på grundlag af en rent teknisk analyse, og dette vil kunne føre til øgede omkostninger.

Nye materialer vil kræve passende valideringsprocedurer, som er meget omkostningskrævende.

Tilstedeværelsen af genbrugsmaterialer (recyclater) af høj kvalitet vil dog uden tvivl føre til prisfald på visse komponenter.

7.3.3. Virkninger for samlingen

Konstruktion til demontering vil medføre højere omkostninger, fordi det er nødvendigt at lave ændringer i produktionslinjen. Økonomiske krav med hensyn til genvinding vil indebære en ændring af enhedernes konstruktion i en mere ”monolitisk” retning for at lette demonteringen.

F.eks. vil det være at foretrække at samle instrumentbrættet til en enhed, som så monteres i køretøjet med bolte.

7.3.4. Virkninger for behandlingen

Det vil være nødvendigt at indføre nye teknologier for at reducere efterbehandlingsomkostningerne. Der findes allerede teknologier, der har bevist, at de er effektive. Store investeringer vil dog være nødvendige for at kunne arbejde på ”stordriftsniveau” for at reducere omkostningerne og fremme brugen af genbrugsmaterialer (recyclater).

7.3.5. Virkninger for typegodkendelse

Omkostningerne vedrørende typegodkendelse vil stige betydeligt, fordi der skal fremstilles repræsentative køretøjer, der skal prøves af myndigheden. Køretøjer, der svarer til produktionsspecifikationerne, findes normalt ikke på det trin, hvor prototypen udvikles, men først på trinnet før seriefremstillingen, dvs. lige før lanceringen af en ny køretøjstype.

Der er tale om en lignende situation med hensyn til leverandører. Derfor skal komponenter som f.eks. instrumentbræt, sæder osv. gøres klar specielt med henblik på forelæggelse for myndighederne med henblik på kontrol af materialer og masser.

Beregningskontrol og indledende vurdering af fabrikantens evne til at overvåge alle data vil kræve en specifik kontrol på fabrikantens fabrik. Selv om overvågelse af prøvninger i fabrikantens anlæg ikke er noget usædvanligt i typegodkendelsernes verden, vil dette med forslaget til det nye direktiv blive gjort til en regel. Særlige arrangementer, herunder workshoper og undersøgelsesmetoder, vil også være nødvendige.

7.4. Costbenefitanalyse

7.4.1. Omkostninger for fabrikanten

Da den tekniske litteratur ikke omfatter de input, der er nødvendige for at foretage en detaljeret costbenefitanalyse, er det uhyre vigtigt at prøve af forudse, hvilke investeringer fabrikantene bliver nødt til at foretage for at opfylde dette direktivs krav.

European Automobile Manufacturers Association har forelagt Kommissionen en foreløbig vurdering, som sammenfattes således med hensyn mellemstore køretøjer i det europæiske C-segment²⁵:

- fremstillings- og udviklingsomkostninger: en forøgelse på mellem 11 og 55 euro pr. køretøj
- omkostningsbesparelser som følge af behandlingen af udrangerede køretøjer (ELV-køretøjer): fra 5 til 25 euro pr. køretøj.

European Automobile Manufacturers Association vurderer, at resultatet ligger fra en besparelse på 14 euro pr. køretøj til en ekstraomkostning på 50 euro pr. køretøj.

²⁵ Lavere mellemklassekøretøjer.

Hvis man går ud fra en gennemsnitlig omkostning på 30 euro pr. køretøj, vil et produktionsanlæg, der fremstiller 280 000 personbiler om året få en årlig omkostningsstigning på 8 400 000 euro.

Et ekstra input kommer fra den typegodkendelsesprocedure, der skal gennemføres. Omkostningerne til typegodkendelse beregnes først og fremmest på grundlag af de gebyrer, der skal betales til de tekniske tjenester, herunder administrationsomkostninger. Det forventes, at proceduren med den indledende vurdering og kontrol udført på køretøjer vil tage indtil 5 dage med undersøgelse af fabrikantens data. På grundlag af en timesats på 135 euro vil omkostningerne til typegodkendelsesprøvnings kunne komme op på ca. 7 500 euro pr. køretøjstype.

Desuden vil typegodkendelsesproceduren medføre interne omkostninger som f.eks. investeringer i nye computer-værktøjer og organisationssystemer. Engangsomkostninger til opnåelse af overensstemmelse og udgifter til ingeniørarbejde skal også inkluderes i de samlede omkostninger i forbindelse med en typegodkendelse.

Alle disse omkostninger afhænger af virksomhedens struktur, og det er ikke let at beskrive dem kvalitativt. En europæisk bilfabrikant har f.eks. beregnet, at typegodkendelsen af en køretøjstype i gennemsnit vil koste 11 650 euro²⁶.

Som eksempel kan anføres, at en populær personbil blev fremstillet i 2 777 962 enheder i en periode på 10 år. Omkostningerne pr. køretøj i forbindelse med typegodkendelse er derfor ubetydelig. For så vidt angår lette lastvogne fremstilles de mest efterspurgte modeller i et antal af omkring 75 000 pr. år. Hvis man antager, at fire former for karosseri kræver en nøje undersøgelse før udstedelse af typegodkendelse, vil omkostninger kunne være på under 1 euro pr. køretøj, hvilket er ubetydeligt, hvis typen forbliver uændret i mere end 10 år.

7.4.2. Fordele

Fordelene bør ses ud fra et miljøpolitisk synspunkt og bør vurderes inden for rammerne af direktivet om ”udrangerede køretøjer”, som ikke er genstanden for dette direktiv.

8. KONKLUSION

Det er Kommissionens opfattelse, at de foranstaltninger, som den foreslår, vil sikre, at fabrikanterne udvikler og markedsfører nye køretøjer, som vil gøre det muligt at opfylde det vigtigste mål i direktiv 2000/53/EF, nemlig afskaffelse af affald fra køretøjer gennem fremme af genbrug, genvinding og nyttiggørelse af komponenter og materialer.

Den er også overbevist om, at forbud mod genbrug af visse dele ved fremstillingen af køretøjer vil være til gavn for trafikikkerheden og beskyttelsen af miljøet.

²⁶

Omkostninger til udvikling af de prototypekøretøjer, der skal anvendes til kontrol, er ikke medregnet.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen²⁷,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²⁸,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251²⁹, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til bestemmelserne i artikel 7, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer³⁰ skal der fastlægges passende bestemmelser for at sikre, at typegodkendte køretøjer i klasse M₁ and N₁ kun må markedsføres, hvis det er muligt at genbruge og/eller genvinde mindst 85 masseprocent og genbruge og/eller nyttiggøre mindst 95 masseprocent.
- (2) Dette direktiv er et af særdirektiverne inden for rammerne af fællesskabsprocedurene for køretøjstypegodkendelser, der blev indført ved Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil³¹.
- (3) Denne køretøjstypegodkendelse er i øjeblikket obligatorisk for køretøjer i klasse M₁, og vil i den nærmeste fremtid blive udvidet til at omfatte alle køretøjsklasser. Det er derfor nødvendigt at lade disse foranstaltninger vedrørende genbrug, genvinding og nyttiggørelse af køretøjer indgå i køretøjstypegodkendelsen.
- (4) Det er derfor nødvendigt at fastlægge bestemmelser for at tage højde for det faktum, at klasse N₁ køretøjer endnu ikke er omfattet af køretøjstypegodkendelsessystemet.

²⁷ EUT C [...] af [...], s. [...].

²⁸ EUT C [...] af [...], s. [...].

²⁹ EUT C [...] af [...], s. [...].

³⁰ EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34. Direktivet er ændret ved Kommissionens beslutning 2002/525/EF (EFT L 170 af 29.6.2002, s. 81).

³¹ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 807/2003 (EUT L 122 af 16.5.2003, s. 36).

- (5) Fabrikanten bør stille alle relevante tekniske oplysninger til rådighed for den godkendende myndighed med hensyn til materialer og materialernes masse for at gøre det muligt at kontrollere fabrikantens beregninger i overensstemmelse med ISO-standarden 22628 : 2002.
- (6) Fabrikantens beregninger kan kun valideres ordentligt på tidspunktet for køretøjstypegodkendelsen, hvis fabrikanten har etableret tilfredsstillende ordninger og procedurer til forvaltning af den information, som han modtager fra sine leverandører. Før der kan udstedes en typegodkendelse, bør den kompetente myndighed udføre en indledende vurdering af disse ordninger og procedurer, og han bør udstede en attest for, at de er tilfredsstillende.
- (7) Relevansen af forskellige input til beregning af genvindings- og nyttiggørelsesgrader skal vurderes i overensstemmelse med processerne for behandling af udrangerede køretøjer. Fabrikanten bør derfor anbefale en strategi for behandlingen af udrangerede køretøjer og bør give den kompetente myndighed nærmere oplysninger herom. Denne strategi bør baseres på afprøvede teknologier, som er til rådighed eller under udvikling på tidspunktet for ansøgning om køretøjsgodkendelsen.
- (8) Køretøjer til særlig anvendelse er konstrueret til at udføre en bestemt funktion og kræver en særligt karrosseriindretning, som ikke er fuldstændigt under fabrikantens kontrol. Derfor kan genvindings- og nyttiggørelsesgraderne ikke beregnes ordentligt. Disse køretøjer bør derfor undtages fra kravene med hensyn til beregning.
- (9) Delvis opbyggede køretøjer udgør en betydelig andel af N1-køretøjerne. Fabrikanten af basiskøretøjet vil ikke være i stand til at beregne genvindings- og nyttiggørelsesgraderne for de færdigopbyggede køretøjer, idet dataene vedrørende de senere fremstillingsetaper ikke foreligger på basiskøretøjernes konstruktionstrin. Det er derfor kun hensigtsmæssigt at kræve, at basiskøretøjet er i overensstemmelse med dette direktiv.
- (10) Markedsandelen for køretøjer, der fremstilles i små serier, er meget begrænset, så der ville kun være en meget begrænset miljøgevinst, hvis de skulle være i overensstemmelse med dette direktiv. Det er derfor hensigtsmæssigt at undtage dem fra visse bestemmelser i dette direktiv.
- (11) I henhold til artikel 7, stk. 5, i direktiv 2000/53/EF skal der af hensyn til trafiksikkerheden og beskyttelsen af miljøet træffes de nødvendige foranstaltninger for at udelukke, at visse komponenter fra udrangerede køretøjer genbruges. Sådanne foranstaltninger bør begrænses til genbrug af dele til fremstilling af nye køretøjer.
- (12) Bestemmelserne i dette direktiv pålægger fabrikanten at levere nye data i forbindelse med typegodkendelsen, og disse oplysninger bør indgå i direktiv 70/156/EØF, som omfatter en udtømmende liste over data, der skal indsendes i forbindelse med typegodkendelse. Det pågældende direktiv bør derfor ændres tilsvarende.
- (13) De foranstaltninger, der er nødvendige for at tilpasse dette direktiv til den videnskabelige og tekniske udvikling, bør vedtages i overensstemmelse med artikel 13 i direktiv 70/156/EØF.

- (14) Da målene for den påtænkte handling, nemlig at reducere udrangerede køretøjers indvirkning på miljøet mest muligt ved at kræve, at køretøjerne lige fra tegnebrætsfasen konstrueres med henblik på at lette genbrug, genvinding og nyttiggørelse, ikke i tilstrækkeligt omfang kan opnås af medlemsstaterne selv, men bedre kan opnås på fællesskabsplan på grund af indsatsens omfang, kan Fællesskabet vedtage foranstaltninger i henhold til subsidiaritetsprincippet som omhandlet i artikel 5 i traktaten. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1
Formål

Dette direktiv fastlægger de administrative og tekniske bestemmelser for typegodkendelse af køretøjer omfattet af artikel 2 med henblik på at sikre, at deres komponenter og materialer kan genbruges, genvindes og nyttiggøres med mindst de procentsatser, der er anført i bilag I.

Der fastlægges særlige bestemmelser for at sikre, at genbrug af komponenter ikke medfører sikkerheds- eller miljørisici.

Artikel 2
Anvendelsesområde

Dette direktiv finder anvendelse på køretøjer i klasse M₁ og N₁, som defineret i del A i bilag II til direktiv 70/156/EØF, og på nye eller genbrugte komponenter til sådanne køretøjer.

Artikel 3
Undtagelser

Med forbehold af anvendelsen af bestemmelserne i artikel 7 finder dette direktiv ikke anvendelse på:

- (a) køretøjer til særlig anvendelse som defineret i del A, punkt 5, i bilag II til direktiv 70/156/EØF
- (b) køretøjer i klasse N₁ bygget i flere etaper, hvis basiskøretøjet er i overensstemmelse med dette direktiv
- (c) køretøjer, der fremstilles i små serier, som omhandlet i artikel 8, stk. 2, litra a), i direktiv 70/156/EØF.

Artikel 4 *Definitioner*

I dette direktiv forstås ved:

- (1) ”*køretøj*”, et motorkøretøj
- (2) ”*komponent*”, enhver del eller ethvert aggregat af dele, som indgår i et køretøj på fremstillingstidspunktet. Dette omfatter også komponenter og separate tekniske enheder som defineret i artikel 2 i direktiv 70/156/EØF
- (3) ”*køretøjstype*”, enhver type køretøj som defineret i del B, punkt 1 og 3, i bilag II til direktiv 70/156/EØF
- (4) ”*udrangeret køretøj*”, et køretøj som defineret i artikel 2, punkt 2, i direktiv 2000/53/EF
- (5) ”*referenckøretøj*”, den version inden for en køretøjstype, som af den godkendende myndighed identificeres som værende den mest problematiske med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder
- (6) ”*køretøj opbygget i flere etaper*”, et køretøj der er resultatet af fremstillingsproces i flere etaper
- (7) ”*basiskøretøj*”, et køretøj som defineret i artikel 2, fjerde indrykning, i direktiv 70/156/EØF, som anvendes på første etape af en fremstillingsproces i flere etaper
- (8) ”*fremstillingsproces i flere etaper*”, den proces hvorved et køretøj fremstilles i flere etaper ved at tilføje komponenter til et basiskøretøj eller ved at ændre sådanne komponenter
- (9) ”*genbrug*”, genbrug som defineret i artikel 2, punkt 6, i direktiv 2000/53/EF
- (10) ”*genvinding*”, genvinding som defineret i første sætning i artikel 2, punkt 7, i direktiv 2000/53/EF
- (11) ”*energiudnyttelse*”, energiudnyttelse som defineret i anden sætning i artikel 2, punkt 7, i direktiv 2000/53/EF
- (12) ”*nyttiggørelse*”, nyttiggørelse som defineret i artikel 2, punkt 8, i direktiv 2000/53/EF
- (13) ”*genbrugelighed*”, potentialet for genbrug af komponenter fra et udrangeret køretøj
- (14) ”*genvindelighed*”, potentialet for genvinding af komponenter eller materialer fra et udrangeret køretøj
- (15) ”*nyttiggørelsesmuligheder*”, potentialet for nyttiggørelse af komponenter eller materialer fra et udrangeret køretøj
- (16) ”*et køretøjs genvindelighedsgrad (R_{cyc})*”, den procentsats efter masse af et nyt køretøj, som potentielt kan genbruges og genvindes

- (17) ”et køretøjs nyttiggørelsesgrad (R_{cov})”, den procentsats efter masse af et nyt køretøj, som potentielt kan genbruges og nyttiggøres
- (18) ”strategi”, en overordnet plan omfattende koordinerede aktioner og tekniske foranstaltninger med hensyn til demontering, shredding eller lignende proces, genvinding samt nyttiggørelse af materialer for at sikre at målene for genvindeligheds- og nyttiggørelsesgraderne kan opnås på et tidspunkt, hvor køretøjet befinder sig i udviklingsfasen
- (19) ”masse”, køretøjets masse i køreklar stand som defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 70/156/EØF, men ekskl. føreren, hvis masse anslås til 75 kg.

Artikel 5

Bestemmelser vedrørende typegodkendelse

1. Medlemsstaterne udsteder kun EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse, alt efter hvad der er relevant, med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder til køretøjstyper, der opfylder kravene i bilag I til dette direktiv.
2. For så vidt angår anvendelsen af stk. 1 stiller fabrikanten de detaljerede tekniske oplysninger til rådighed for den godkendende myndighed, som er nødvendige for udførelsen af de beregninger og kontroller, der er omhandlet i bilag I til dette direktiv, med hensyn til arten af materialer anvendt til fremstilling af køretøjet og dets komponenter. Hvis det påvises, at sådanne oplysninger er omfattet af intellektuelle ejendomsrettigheder eller udgør fabrikantens eller dennes leverandørers specifikke knowhow, leverer fabrikanten eller dennes leverandører tilstrækkelige oplysninger til at gøre det muligt at udføre sådanne beregninger på behørig vis.
3. Den godkendende myndighed kontrollerer, at komponenter fremstillet af polymerer eller elastomerer, som indgår i den demonteringsfortegnelse, der er omhandlet i bilag I, punkt 2, til dette direktiv, er mærket i overensstemmelse med Kommissionens beslutning 2003/138/EF af 27. februar 2003³² om fastsættelse af kodningsstandarder for komponenter og materialer til køretøjer i overensstemmelse med direktiv 2000/53/EF.
4. For så vidt angår genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder sikrer medlemsstaterne, at fabrikanterne anvender den model af oplysningsskemaet, der findes i bilag II til dette direktiv, når de indsender en ansøgning om EF-godkendelse i henhold til artikel 3, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF.
5. Når den udsteder en EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 3, i direktiv 70/156/EØF, anvender den godkendende myndighed den model af EF-typegodkendelsesattesten, der findes i bilag III til dette direktiv.

³² EFT L 53 af 28.2.2003, s. 58.

Artikel 6
Indledende vurdering

1. Medlemsstaterne udsteder ikke typegodkendelse uden først at sikre, at fabrikanten har etableret tilfredsstillende ordninger og procedurer i overensstemmelse med punkt 3 i bilag IV til dette direktiv til en behørig behandling af de aspekter vedrørende genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder, der er omfattet af dette direktiv. Når den indledende vurdering er udført, udstedes en attest, der betegnes ”Attest for overensstemmelse med bilag IV” (herefter benævnt ”overensstemmelsesattest”) til fabrikanten.
2. For så vidt angår stk. 1 anbefaler fabrikanten en strategi for demontering, genbrug af komponenter samt genvinding og nyttiggørelse af materialer. I denne strategi tages hensyn til afprøvede teknologier, der allerede findes eller er under udvikling på det tidspunkt, hvor der ansøges om en køretøjstypegodkendelse.
3. Medlemsstaterne udpeger en kompetent myndighed i overensstemmelse med punkt 2 i bilag IV til dette direktiv, der skal foretage den indledende vurdering og udstede overensstemmelsesattesten.
4. Overensstemmelsesattesten skal omfatte fyldestgørende dokumentation og en beskrivelse af den strategi, som fabrikanten anbefaler. Den kompetente myndighed anvender den model, der findes i tillæg 1 til bilag IV til dette direktiv.
5. Overensstemmelsesattesten skal være gyldig i mindst to år efter udstedelsesdatoen, før der udføres ny kontrol.
6. Fabrikanten underretter den kompetente myndighed om enhver betydelig ændring, som vil kunne have betydning for overensstemmelsesattestens relevans. Efter høring af fabrikanten afgør den kompetente myndighed, om det er nødvendigt med nye kontroller.
7. Ved udløbet af overensstemmelsesattestens gyldighedsperiode udsteder den kompetente myndighed enten en ny overensstemmelsesattest eller forlænger attestens gyldighed med en periode på yderligere to år. Den kompetente myndighed udsteder en ny attest, hvis den er blevet gjort opmærksom på betydelige ændringer.

Artikel 7
Genbrug af komponenter

Komponenter anført i bilag V til dette direktiv:

- a) skal ved beregningen af genvindeligheds- og nyttiggørelsesgraderne anses for ikke at være genbrugelige
- b) må ikke genbruges ved fremstilling af køretøjer omfattet af direktiv 70/156/EØF.

Artikel 8
Ændringer af direktiv 70/156/EØF

Direktiv 70/156/EØF ændres i overensstemmelse med bilag VI til nærværende direktiv.

Artikel 9
Tilpasning til den videnskabelige og tekniske udvikling

Ændringer af dette direktiv, som er nødvendige for at tilpasse det til den videnskabelige og tekniske udvikling, vedtages af Kommissionen i overensstemmelse med proceduren i artikel 13 i direktiv 70/156/EØF.

Artikel 10
Gennemførelsesdatoer med hensyn til typegodkendelse

1. Med virkning fra [.....12 måneder og 1 dag efter dette direktivs ikrafttræden] må medlemsstaterne ikke med hensyn til en køretøjstype, som er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv:
 - (a) nægte at udstede EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse
 - (b) forbyde indregistrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer.
2. Med virkning fra [.....36 måneder efter dette direktivs ikrafttræden] skal medlemsstaterne med hensyn til en køretøjstype, som ikke er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv:
 - (a) nægte at udstede EF-typegodkendelse
 - (b) nægte at udstede national typegodkendelse.
3. Med virkning fra [.....36 måneder efter dette direktivs ikrafttræden] skal medlemsstaterne, hvis kravene i dette direktiv ikke er opfyldt:
 - (a) anse typeattester, som ledsager nye køretøjer for ugyldige for så vidt angår artikel 7, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF
 - (b) nægte indregistrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, undtagen hvis artikel 8, stk. 2, litra b), i direktiv 70/156/EØF finder anvendelse.
4. Artikel 7 finder anvendelse fra [.....12 måneder og 1 dag efter dette direktivs ikrafttræden].

Artikel 11
Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest [...12 måneder efter dette direktivs ikrafttræden] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme nærværende direktiv. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser og en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og nærværende direktiv.

De anvender disse bestemmelser fra den [...12 måneder og 1 dag efter dette direktivs ikrafttræden].

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser skal de indeholde en henvisning til nærværende direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastlægger reglerne for denne henvisning.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.

Artikel 12
Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 13
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

LISTE OVER BILAG

| | |
|-----------|---|
| Bilag I | Krav |
| Bilag II | Oplysningsskema til brug ved EF-typegodkendelse af en køretøjstype |
| Bilag III | Model af EF-typegodkendelsesattest |
| Bilag IV | Indledende vurdering af fabrikanten Tillæg 1: model af overensstemmelsesattesten |
| Bilag V | Komponenter, der ikke anses for at være genbrugelige |
| Bilag VI | Ændringer af direktiv 70/156/EØF |

BILAG I

KRAV

1. Køretøjer i klasse M₁ og klasse N₁ skal fremstilles således,
 - at det er muligt at genbruge og/eller genvinde mindst 85 masseprocent pr. køretøj, og
 - at det er muligt at genbruge og/eller nyttiggøre mindst 95 masseprocent pr. køretøj,

i henhold til de i dette bilag fastlagte procedurer.

2. Med henblik på typegodkendelse skal fabrikanten indsende et behørigt udfyldt dataoplysningskema i overensstemmelse med bilag A til standarden ISO 22628 : 2002. Dette skal omfatte en materialeopdeling.

Det skal ledsages af en fortegnelse over demonterede komponenter, som erklæret af fabrikanten med hensyn til demonteringstrinnet, og den proces, som han anbefaler med hensyn til deres behandling.

3. For så vidt angår anvendelsen af stk. 1 og stk. 2 skal fabrikanten til den godkendende myndigheds tilfredshed godtgøre, at referencekøretøjerne opfylder kravene. Den beregningsmetode, der er beskrevet i bilag B til ISO-standardens 22628 : 2002, finder anvendelse.

Fabrikanten skal dog være i stand til at påvise, at enhver version af den pågældende køretøjstype opfylder kravene i dette direktiv.

4. For så vidt angår køretøjstype udvælges et referencekøretøj inden for:
 - a) hver ”karrosseriart”, som defineret i del C, punkt 1, i bilag II til direktiv 70/156/EØF for køretøjer i klasse M₁
 - b) hver ”karrosseriart”, dvs. varevogn, chassis/førerhus, pickup osv., hvis der er tale om køretøjer i klasse N₁.

5. Ved udvælgelsen af referencekøretøjer skal der tages hensyn til forskellige trim-niveauer og udbuddet af ekstraudstyr³³.

Ved ekstraudstyr forstås supplerende komponenter, som med sandsynlighed monteres på køretøjet under fabrikantens ansvar, før køretøjet registreres eller tages i brug.

6. I forbindelse med beregningerne anses dæk for at være genvindelige.
7. Masser skal udtrykkes i kg med en decimal. Grader beregnes i procent med en decimal, og afrundes derefter som følger:

³³ F.eks. læderbetræk, indbygget radioudstyr, aircondition, hjul i legeringer osv.

- a) hvis tallet efter decimalkommaet er fra 0 til 4, afrundes der nedad
 - b) hvis tallet efter decimalkommaet er fra 5 til 9, afrundes der opad.
8. Med henblik på at kontrollere beregningerne omhandlet i dette bilag sikrer den godkendende myndighed, at det dataoplysningskema, der er omhandlet i punkt 2 i dette bilag, er i overensstemmelse med den anbefalede strategi, der er vedlagt den overensstemmelsesattest, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1.
9. Med henblik på kontrol af komponenters materialer og masser stiller fabrikanten repræsentative køretøjer for hver karrosseriart, og komponenter beregnet til disse køretøjer, til rådighed i det omfang, som det af den typegodkendende myndighed skønnes nødvendigt.

BILAG II

OPLYSNINGSSKEMA TIL BRUG VED EF-TYPEGODKENDELSE AF EN KØRETØJSTYPE

**i henhold til bilag I til Rådets direktiv 70/156/EØF³⁴ vedrørende EF-typegodkendelse af
et køretøj med hensyn til dets genbrugelighed, genvindelighed og
nyttiggørelsesmuligheder**

Nedennævnte oplysninger skal i givet fald forelægges i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i passende målestok i A4-format eller foldet til denne størrelse og være tilstrækkeligt detaljerede. Eventuelle fotografier skal ligeledes være tilstrækkeligt detaljerede.

- 0. ALMINDELIGE OPLYSNINGER
 - 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):
 - 0.2. Type:
 - 0.2.0.1. Chassis:
 - 0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
 - 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet (^b):
 - 0.3.1. Mærkningens anbringelsessted:
 - 0.4. Køretøjets klasse (^c):
 - 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
 - 0.8. Adresse på samlefabrik(ker):
- 1. KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER
 - 1.1. Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj:
 - 1.2. Målskitse for hele køretøjet:
 - 1.3. Antal aksler og hjul:
 - 1.3.1. Antal aksler med tvillingmontering samt anbringelse:
 - 1.3.3. Drivaksler (antal, placering, indbyrdes forbindelse):
 - 1.7. Førerhus (frembygget eller normalt) (^z):

³⁴ Nummereringen af punkter og fodnoterne i dette oplysningsskema svarer til den, der er anvendt i direktiv 70/156/EØF, bilag I. Numre, som er uden betydning for dette direktiv, er udeladt.

3. MOTOR ⁽⁹⁾ (For køretøjer, som kan fremdrives enten af benzin, diesel osv., eller kombineret med andet brændstof, gentages punkterne ⁽⁺⁾).
 - 3.1. Fabrikant:
 - 3.2. Forbrændingsmotorer
 - 3.2.1. Specifikke motoroplysninger
 - 3.2.1.1. Funktionsprincip: styret tænding/kompressionstænding, firetakt/totakt ⁽¹⁾
 - 3.2.1.2. Antal cylindre og cylinderarrangement:
 - 3.2.1.3. Slagvolumen ⁽⁸⁾: cm³
 - 3.2.2. Brændstof : diesel/benzin/LPG/NG/ethanol: ⁽¹⁾.....
4. TRANSMISSION ^(v)
 - 4.2. Type (mekanisk/hydraulisk/elektrisk osv.):
 - 4.5. Gearkasse
 - 4.5.1. Type (manuel/automatisk/CVT (trinløst variabel transmission)) ⁽¹⁾
 - 4.9. Differentialespærre: ja/nej/ekstraudstyr ⁽¹⁾
9. KARROSSERI
 - 9.1. Karrosseriets art:
 - 9.3.1. Dørudformning og antal døre:
 - 9.10.3. Sæder
 - 9.10.3.1. Antal:
15. GENBRUGELIGHED, GENVINDELIGHED og NYTTIGGØRELSESMULIGHEDER
 - 15.1. Hvilken version er referencekøretøjet?:
 - 15.2. Masse af referencekøretøj med karrosseri eller masse af chassis med førerhus, uden karrosseri og/eller koblingsanordning, hvis fabrikanten ikke monterer karrosseri og/eller koblingsanordning (med væsker, værktøj og eventuelt reservehjul), og uden fører:
 - 15.3. Masser af referencekøretøjets materialer
 - 15.3.1. Materialermasser, som der tages hensyn til på forbehandlingstrinnet ^(##):
 - 15.3.2. Materialermasser, som der tages hensyn til på demonteringstrinnet ^(##):

- 15.3.3. Materialermasser, som der tages hensyn til på trinnet for behandling af ikke-metalliske reststoffer, og som anses for at være genvindelige (^{##}):.....
- 15.3.4. Materialermasser, som der tages hensyn til på trinnet for behandling af ikke-metalliske reststoffer, og som anses for at kunne nyttiggøres ved energiudnyttelse (^{##}):
- 15.3.5. Materialeopdeling (^{##}):
- 15.3.6. Samlet masse af materialer, som kan genbruges og/eller genvindes:.....
- 15.3.7. Samlet masse af materialer, som kan genbruges og/eller nyttiggøres:.....
- 15.4. Procentværdier
- 15.4.1. Genvindingsgrad ”R_{cyc} (%)” :.....
- 15.4.2. Nyttiggørelsesgrad ”R_{cov} (%)” :.....

BILAG III

MODEL FOR EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Største format: A4 (210 x 297 mm)

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

| |
|--|
| Den EF-typegodkendende myndigheds stempel |
|--|

Meddelelse om

- EF-typegodkendelse³⁵ af en type køretøj
- udvidelse af EF-typegodkendelse (²)
- afslag på EF-typegodkendelse (²)

for så vidt angår direktiv [...]/.../EF, nærværende direktiv]

EF-typegodkendelsesnummer:

Årsag til udvidelse:

AFSNIT I

- 0.1. Fabrikmærke (firmabetegnelse):
- 0.2. Type:
- 0.2.1. Handelsbetegnelse(r)³⁶:
- 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet:
- 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
- 0.4. Køretøjets klasse³⁷:
- 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
- 0.8. Adresse på samlefabrik(ker):

[...]

³⁵ Det ikke gældende overstreges.

³⁶ Hvis denne oplysning ikke foreligger ved meddelelse af typegodkendelsen, skal den gives, senest når køretøjet bringes på markedet.

³⁷ Som defineret i bilag II.A.

Afsnit II

1. Supplerende oplysninger:
Referencekøretøjets/referencekøretøjernes genvindingsgrad(er):
Referencekøretøjets/referencekøretøjernes nyttiggørelsesgrad(er):
2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningen:.....
3. Prøvningsrapportens dato:
4. Prøvningsrapportens reference:
5. Eventuelle bemærkninger:
6. Bilag: informationspakke og indeks til informationspakke
7. Køretøjet opfylder/opfylder ikke ⁽²⁾ de tekniske krav i dette direktiv:

.....

(sted)

(underskrift)

(Dato)

Bilag: Informationspakke.

BILAG IV

Indledende vurdering

1. Formålet med dette bilag

I dette bilag beskrives den indledende vurdering, der skal foretages af den kompetente myndighed for at sikre, at fabrikanten har etableret de nødvendige ordninger og procedurer.

2. Kompetent myndighed

Den kompetente myndighed skal være i overensstemmelse med standarden EN 45012:1989 eller ISO/IEC Guide 62:1996 om de generelle kriterier for certificeringsorganer, der foretager certificering af kvalitetsstyringssystemer, med hensyn til de styringssystemer, som fabrikanten har etableret.

3. Kontrol, der skal udføres af den kompetente myndighed

3.1. Den kompetente myndighed kontrollerer, at fabrikanten har gennemført de foranstaltninger, der er nødvendige for:

- (a) at indsamle de data fra hele forsyningskæden, især vedrørende arten og massen af materialer, der anvendes i fremstillingen af køretøjer, der er nødvendige for at foretage de beregninger, der skal foretages i henhold til dette direktiv
- (b) at have alle andre relevante køretøjsdata, der er nødvendige for beregningsprocessen, som f.eks. væskemængder osv., til rådighed
- (c) på tilfredsstillende vis at kunne kontrollere oplysninger modtaget fra leverandørerne
- (d) styre fordelingen af materialer
- (e) at kunne foretage beregning af genvindeligheds- og nyttiggørelsesgraderne i overensstemmelse med standarden ISO 22628 : 2002
- (f) at kontrollere mærkningen af komponenter, som omhandlet i artikel 5, stk. 3
- (g) at kontrollere at ingen komponent anført i bilag V til dette direktiv genbruges ved fremstillingen af ny køretøjstyper.

3.2. Fabrikanten stiller alle relevante oplysninger til rådighed for den kompetente myndighed i dokumentarisk form. Især genbrug og genvinding af materialer skal dokumenteres ordentligt.

Tillæg 1 til bilag IV

MODEL FOR OVERENSSTEMMELSESATTEST

**ATTEST FOR OVERENSSTEMMELSE
MED BILAG IV TIL DIREKTIV [...*Dette direktiv*]**

Nr. [...*referencenummer*]

[...*den typegodkendende myndighed*]

Attesterer herved, at

(Fabrikant):

(Fabrikantens adresse):

opfylder bestemmelserne i bilag IV til direktiv .../.../EF [*Dette direktiv*].

Kontrol er udført den:

af (navn og adresse på det kompetente organ):

Rapportens nummer:

Denne attest er gyldig til den [...*dato*]

Udfærdiget i [...*Sted*]

Den [...*Dato*]

[...*Underskrift*]



Bilag: beskrivelse af den strategi, som fabrikanten anbefaler med hensyn til *genbrug*, genvinding og energiudnyttelse

BILAG V

KOMPONENTER, DER ANSES FOR IKKE AT VÆRE GENBRUGELIGE

1. Indledning

Dette bilag vedrører komponenter til køretøjer i klasse M₁ og N₁, som ikke må genbruges ved fremstilling af nye køretøjer.

2. Komponentfortegnelse

- Alle airbags³⁸, herunder puder, pyrotekniske udløsere, elektroniske styreenheder og følere
- Automatiske og ikke-automatiske sikkerhedsseleaggregater, herunder gjord, spænder, retraktorer, pyrotekniske udløsere
- Sæder (kun i tilfælde hvor sikkerhedsseleforankringer og/eller airbags er indbygget i sædet)
- Ratlåsaggregater, der virker på ratstammen
- Startspærreanordninger, herunder transpondere og elektroniske styreenheder
- Katalysatorer
- Udstødningslyddæmpere.

³⁸ Hvis airbaggen er anbragt inden i rattet, selve rattet.

BILAG VI

ÆNDRINGER AF DIREKTIV 70/156/EØF

Direktiv 70/156/EØF ændres som følger:

(1) I bilag I tilføjes følgende punkter:

- ‘15. GENBRUGELIGHED, GENVINDELIGHED og
NYTTIGGØRELSESMULIGHEDER
- 15.1. Hvilken version er referencekøretøjet?:
- 15.2. Masse af referencekøretøj med karrosseri eller masse af chassis med førerhus, uden karrosseri og/eller koblingsanordning, hvis fabrikanten ikke monterer karrosseri og/eller koblingsanordning (med væsker, værktøj og eventuelt reservehjul), og uden fører:
- 15.3. Masser af referencekøretøjets materialer
- 15.3.1. Materialermasser, som der tages hensyn til på forbehandlingstrinnet (^{##}):
- 15.3.2. Materialermasser, som der tages hensyn til på demonteringstrinnet (^{##}):
- 15.3.3. Materialermasser, som der tages hensyn til på trinnet for behandling af ikke-metalliske reststoffer, og som anses for at være genvindelige (^{##}):
- 15.3.4. Materialermasser, som der tages hensyn til på trinnet for behandling af ikke-metalliske reststoffer, og som anses for at kunne nyttiggøres ved energiudnyttelse (^{##}):
- 15.3.5. Materialeopdeling (^{##}):
- 15.3.6. Samlet masse af materialer, som kan genbruges og/eller genvindes:
- 15.3.7. Samlet masse af materialer, som kan genbruges og/eller nyttiggøres:
- 15.4. Procentværdier
- 15.4.1. Genvindingsgrad ”R_{cyc}(%)”:
- 15.4.2. Nyttiggørelsesgrad ”R_{cov}(%)”:

(^{##}) Disse begreber er defineret i ISO-standard 22628 : 2002”

(2) I bilag IV, del I, tilføjes følgende punkt:

| Emne | Direktiv nr. | Henvisning til EFT/EUT | Anvendelsesområde | | | | | | | | | |
|----------------------|--------------|---------------------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
| 59. 'Genvindelighed' | [.../.../EF] | EUT L [...] af [...], s. [...]. | X | - | - | X | - | - | | | | |

(3) Bilag XI ændres som følger:

(a) I tillæg 1 tilføjes følgende punkt:

| 'Punkt | Emne | Direktiv nr. | M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg | M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg | M ₂ | M ₃ |
|--------|------------------|--------------|--|--|----------------|----------------|
| 59 | 'Genvindelighed' | [.../.../EF] | N/A | N/A | - | - |

(b) I tillæg 2 tilføjes følgende punkt:

| Punkt | Emne | Direktiv nr. | M ₁ | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
|-------|------------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 59 | 'Genvindelighed' | [.../.../EF] | N/A | - | - | N/A | - | - | - | - | - | - |

(c) I tillæg 3 tilføjes følgende punkt:

| Punkt | Emne | Direktiv nr. | M ₂ | M ₃ | N ₁ | N ₂ | N ₃ | O ₁ | O ₂ | O ₃ | O ₄ |
|-------|------------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 59 | 'Genvindelighed' | [.../.../EF] | - | - | N/A | - | - | - | - | - | - |

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTE VIRKSOMHEDER (SMV'ER)

FORSLAGETS TITEL

”Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF”

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

[ENTR F/5 - 503/02 Rev 5]

1. FORSLAGET

Der er blevet taget hensyn til princippet om subsidiaritet, som omhandlet i traktatens artikel 5. Kommissionen mener dog, at det på dette område er nødvendigt med fællesskabslovgivning.

Formålet med foranstaltningerne er at sikre, at nye køretøjer i klasse M₁³⁹ og N₁ på fremstillingstidspunktet opfylder bestemte konstruktionskriterier med hensyn til deres ”genbrugelighed”, ”genvindelighed” og ”nyttiggørelsesmuligheder”.

Bestemmelserne vil komme til at indgå i Fællesskabets godkendelsesproces for køretøjstyper, som er et effektivt middel til systematisk at kontrollere, at hver køretøjstype og hvert køretøj i produktionslinjen opfylder kravene.

Efter at direktiv 70/156/EØF, senest ændret ved direktiv 2001/116/EF, har gjort EF-køretøjstypogodkendelsen obligatorisk, er den eneste handlingsform lovgivning på grundlag af et direktiv eller en forordning vedrørende typegodkendelse. Med dette forslag indføres de nødvendige retlige krav i denne sektor.

2. KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

- 2.1. Hele bilsektoren vil blive berørt af forslaget. Især leverandører af komponenter vil skulle levere oplysninger om materialer og masser, der med den nødvendige nøjagtighed sætter fabrikkerne i stand til at beregne genvindelighedsgrader og nyttiggørelsesgrader for køretøjer udvalgt efter aftale med typegodkendelsesmyndighederne. Tekniske tjenester udpeget af typegodkendelsesmyndighederne vil blive involveret i de nødvendige godkendelsesprøvninger og kontrol af produktionens overensstemmelse.

³⁹ I konsekvensanalysen anvendes betegnelsen ”personbil” i stedet for ”M₁-køretøjer” (Klasse M₁ omfatter personbiler, ”sport utility vehicles”, ”monospaces” og minibusser); betegnelsen ”let lastvogn” vil for nemheds skyld blive brugt i stedet for N₁-køretøjer. (Klasse N₁ omfatter lette lastvogne på indtil 3 500 kg).

Fabrikanter skal undersøge og anbefale passende strategier for efterbehandling af udrangerede køretøjer, som vil kræve særlige bidrag fra demonteringsvirksomheder, genbrugsvirksomheder, ophuggere osv.

Fabrikanter af personbiler og lette lastvogne er normalt globale aktører. De andre sektorer ovenfor kan klassificeres som små og mellemstore virksomheder.

De berørte virksomheder er ikke koncentreret i bestemte regioner i Fællesskabet.

- 2.2. Fabrikanten af personbiler og lette lastvogne investerer allerede i udviklingen af de nødvendige ændringer for nye køretøjer, der skal opfylde kravene i direktiv 2000/53/EF, der indføres fra 1. januar 2006 med iværksættelse af et yderligere trin fra 1. januar 2015.

Yderligere forskning i bedre genvindingsteknologier vil kræve, at aktørerne investerer i udviklingen af mere effektive processer.

- 2.3. Forslaget økonomiske konsekvenser forventes at være følgende:

- 2.3.1. For beskæftigelsen

Forslaget vil kræve yderligere investeringer fra fabrikanterne og alle relevante leverandører for at sikre udvikling, fremstilling og typegodkendelse af fremtidige produkter, der skal være i overensstemmelse med dette forslag.

- 2.3.2. For investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder

Der vil kun være en ringe virkning med hensyn til oprettelsen af nye virksomheder, idet alle de vigtigste aktører allerede findes i denne markedssektor.

- 2.3.3. For virksomhedernes konkurrenceevne

Forslaget indebærer ingen risici for virksomhederne i denne sektor.

- 2.4. Forslaget indeholder foranstaltninger, der tager hensyn til den særlige situation for fabrikanter, der fremstiller køretøjer i små serier. Disse vil blive fritaget fra opfyldelse af bestemmelserne i direktivet.

Køretøjer bygget i flere etaper vil også blive undtaget fra direktivets bestemmelser. Karrosseribyggerne, som i de fleste tilfælde er små og mellemstore virksomheder, vil ikke skulle forelægge beregninger, idet hvert køretøj behandles individuelt.

3. HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

Fabrikantsammenslutningerne og leverandørsammenslutningerne er blevet hørt om dette forslag.

Kommissionen har lyttet til disse organisationers synspunkter og erfaringer ved udarbejdelsen af dette forslag, især med hensyn til fabrikanternes erfaringer med hensyn til udvikling af efterbehandling som forskningsarbejde.

Organisationerne støtter bredt de foranstaltninger, som Kommissionen foreslår, selv om de har udtrykt bekymringer med hensyn til deres gennemførelse.

Der er blevet arrangeret en workshop om genbrug af bildele med deltagelse af repræsentative organisationer fra sektorerne for genvinding af materialer og ”genopbygning” af dele.