

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2000/53/EF

2002/EØS/37/36

av 18. september 2000

om kasserte kjøretøyer(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fællesskap, særlig artikkel 175 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter å ha rådspurt Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 23. mai 2000⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) De ulike nasjonale tiltakene med hensyn til kasserte kjøretøyer bør harmoniseres, for det første for å redusere kasserte kjøretøyers innvirkning på miljøet og dermed medvirke til å verne, bevare og forbedre miljøet og til å spare energi, og for det andre for å sikre det indre markedes virkemåte og hindre konkurransevridning i Fællesskapet.
- 2) Det er nødvendig med bestemmelser på fællesskapsplan for å sikre sammenheng mellom de nasjonale metodene som benyttes for å nå ovennevnte mål, særlig med hensyn til utforming av kjøretøyer med henblikk på resirkulering og gjenvinning, og krav til innsamlings- og behandlingsanlegg og oppnåelse av målene for ombruk, resirkulering og gjenvinning, idet det tas hensyn til nærhetsprinsippet og prinsippet om at forurenser betaler.
- 3) Kasserte kjøretøyer produserer hvert år mellom åtte og ni millioner tonn avfall i Fællesskapet, og dette avfallet må behandles korrekt.
- 4) For å følge prinsippene om forsiktighet og forebygging og i samsvar med Fællesskapets strategi for avfallshåndtering må avfallsproduksjon unngås så langt det er mulig.
- 5) Det er dessuten et grunnleggende prinsipp at avfall bør brukes på nytt og gjenvinnes, og at det bør gis forrang til ombruk og resirkulering.

- 6) Medlemsstatene bør treffe tiltak for å sikre at markedsdeltakerne innfører ordninger for innsamling, behandling og gjenvinning av kasserte kjøretøyer.
- 7) Medlemsstatene bør sikre at den siste besitteren og/eller eieren kostnadsfritt kan levere det kasserte kjøretøyet til et godkjent behandlingsanlegg selv om kjøretøyet er uten markedsverdi eller denne er negativ. Medlemsstatene bør sikre at produsentene dekker alle eller en vesentlig del av kostnadene i forbindelse med gjennomføringen av disse tiltakene. Markedets normale virkemåte bør ikke hindres.
- 8) Dette direktiv bør få anvendelse på kjøretøyer og kasserte kjøretøyer, herunder deres deler, materialer og reservedeler, med forbehold for gjeldende standarder for sikkerhet, luftforurensning og støybegrensning.
- 9) I dette direktiv brukes, i den grad det er nødvendig, terminologien som er brukt i flere eksisterende direktiver, særlig rådsdirektiv 67/548/EØF av 27. juni 1967 om tilnærming av lover og forskrifter om klassifisering, emballering og merking av farlige stoffer⁽⁴⁾, rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere⁽⁵⁾ og rådsdirektiv 75/442/EØF av 15. juli 1975 om avfall⁽⁶⁾.
- 10) Veterankjøretøyer, det vil si historiske kjøretøyer eller kjøretøyer med samlerverdi eller beregnet for museer, som oppbevares fornuftig og miljømessig forsvarlig, enten i kjøreklar stand eller demontert i deler, omfattes ikke av definisjonen av avfall fastsatt i direktiv 75/442/EØF, og kommer ikke inn under dette direktivs virkeområde.
- 11) Det er viktig at det fra og med kjøretøyets designfase treffes forebyggende tiltak, særlig i form av reduksjon av og kontroll med farlige stoffer i kjøretøyene, for å hindre utslipp av disse stoffene i miljøet, lette resirkuleringen og unngå behovet for å disponere farlig avfall. Særlig bør det forbys å bruke bly, kvikksølv, kadmium og seksverdig

(*) Denne fællesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 269 av 21.10.2000, s. 34, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 162/2001 av 11. desember 2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende nr. 13 av 7.3.2002, s. 24.

⁽¹⁾ EFT C 337 av 7.11.1997, s. 3 og EFT C 156 av 3.6.1999, s. 5.

⁽²⁾ EFT C 129 av 27.4.1998, s. 44.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 11. februar 1999 (EFT C 150 av 28.5.1999, s. 420), Rådets felles holdning av 29. juli 1999 (EFT C 317 av 4.11.1999, s. 19) og europaparlamentsbeslutning av 3. februar 2000 (ennå ikke offentliggjort i EFT). Rådsbeslutning av 20. juli 2000 og europaparlamentsbeslutning av 7. september 2000.

⁽⁴⁾ EFT 196 av 16.8.1967, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 98/98/EF (EFT L 355 av 30.12.1998, s. 1).

⁽⁵⁾ EFT L 42 av 23.2.1970, s. 1. Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 98/91/EF (EFT L 11 av 16.1.1999, s. 25).

⁽⁶⁾ EFT L 194 av 25.7.1975, s. 39. Direktivet sist endret ved kommisjonsvedtak 96/350/EF (EFT L 135 av 6.6.1996, s. 32).

krom. Disse tungmetallene bør brukes bare i visse bestanddeler i henhold til en liste som vil bli gjennomgått regelmessig. Dette vil bidra til å sikre at visse materialer og deler ikke er til stede i avfall fra fragmenteringsverk og ikke forbrennes eller deponeres på fyllplass.

- 12) Resirkulering av all plast fra kasserte kjøretøyer bør forbedres kontinuerlig. Kommisjonen undersøker for tiden innvirkningen av PVC på miljøet. Kommisjonen vil på grunnlag av dette arbeidet eventuelt framlegge forslag til bruk av PVC, herunder bruk i kjøretøyer.
- 13) Kravene til demontering, ombruk og resirkulering av kasserte kjøretøyer og deres deler bør integreres i utformingen og produksjonen av nye kjøretøyer.
- 14) Utvikling av markeder for resirkulerte materialer bør fremmes.
- 15) For å sikre at kasserte kjøretøyer behandles uten fare for miljøet, bør det opprettes egnede innsamlingsordninger.
- 16) Det bør innføres en vrakmelding som vilkår for avregistrering av kasserte kjøretøyer. Medlemsstater som ikke har en avregistreringsordning, bør innføre en ordning der en vrakmelding gis til aktuelle vedkommende myndighet når det kasserte kjøretøyet overføres til et behandlingsanlegg.
- 17) Dette direktiv er ikke til hinder for at medlemsstatene tillater midlertidig avregistrering av kjøretøyer når det er hensiktsmessig.
- 18) Drift av innsamlings- og behandlingsanlegg bør tillates bare når anleggene har mottatt en tillatelse eller, dersom det brukes registrering i stedet for tillatelse, når særlige vilkår er oppfylt.
- 19) Muligheten for resirkulering og gjenvinning av kjøretøyer bør fremmes.
- 20) Det er viktig å fastsette krav til lagrings- og behandlingsvirksomhet for å hindre negativ innvirkning på miljøet og for å unngå handels- og konkurransevridning.
- 21) For å oppnå resultater på kort sikt og for å gi markedsdeltakere, forbrukere og offentlige myndigheter det nødvendige langsiktige perspektiv, bør det fastsettes kvantitative mål for ombruk, resirkulering og gjenvinning som markedsdeltakerne skal oppnå.
- 22) Produsentene bør sørge for at kjøretøyer utformes og

produseres på en slik måte at de mengdebestemte målene for ombruk, resirkulering og gjenvinning kan nås. For dette formål skal Kommisjonen fremme utarbeiding av europeiske standarder og treffe andre nødvendige tiltak for å endre den aktuelle europeiske lovgivning om typegodkjenning av kjøretøyer.

- 23) Medlemsstatene bør ved gjennomføringen av dette direktiv sikre at konkurransen opprettholdes, særlig når det gjelder små og mellomstore bedrifters adgang til markedet for innsamling, demontering, behandling og resirkulering.
- 24) For å lette demontering og gjenvinning, særlig resirkulering av kasserte kjøretøyer, bør kjøretøyprodusentene stille alle nødvendige demonteringsopplysninger til rådighet for de godkjente behandlingsanleggene, særlig med hensyn til farlige materialer.
- 25) Utarbeiding av europeiske standarder bør fremmes når det er nødvendig. Kjøretøy- og materialprodusentene bør bruke standarder for koding av deler og materialer som skal fastsettes av Kommisjonen med bistand fra den relevante komiteen. Ved utarbeidingen av disse standardene skal Kommisjonen ta nødvendig hensyn til det pågående arbeidet på dette området i de relevante internasjonale fora.
- 26) Det er behov for data om kasserte kjøretøyer i hele Fellesskapet for at gjennomføringen av målene i dette direktiv skal kunne overvåkes.
- 27) Forbrukerne må informeres på hensiktsmessig måte slik at de kan tilpasse sin atferd og sine holdninger. For dette formål bør de berørte markedsdeltakerne stille opplysninger til rådighet.
- 28) Medlemsstatene kan velge å gjennomføre visse bestemmelser ved avtaler med den aktuelle økonomiske sektoren, forutsatt at visse vilkår er oppfylt.
- 29) Kommisjonen bør ved en komitéframgangsmåte sikre at kravene til behandlingsanlegg og til bruk av farlige stoffer tilpasses den vitenskapelige og tekniske utviklingen, og at det vedtas minstestandarder for vrakmeldingen, formatene for databasen og de gjennomføringsbestemmelsene som er nødvendige for å kontrollere at de mengdebestemte målene oppfylles.
- 30) Tiltakene som er nødvendige for å gjennomføre dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽¹⁾.
- 31) Medlemsstatene kan anvende bestemmelsene i dette direktiv for datoen fastsatt i dette direktiv, forutsatt at dette er i samsvar med traktaten —

(¹) EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Mål

I dette direktiv fastsettes tiltak som i første rekke har som mål å forebygge avfallsproduksjon fra kjøretøyer, og dessuten å fremme ombruk, resirkulering og andre former for gjenvinning av kasserte kjøretøyer og deres deler for å redusere mengden av avfall som må disponeres, samt at alle markedsdeltakere som er involvert i kjøretøyenes levetid, særlig markedsdeltakere som tar direkte del i behandlingen av kasserte kjøretøyer, skal bli mer effektive med hensyn til miljøvern.

Artikkel 2

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «kjøretøy», ethvert kjøretøy i gruppe M1 eller N1 som definert i vedlegg II A til direktiv 70/156/EØF, samt enhver motorvogn med tre hjul som definert i direktiv 92/61/EØF, unntatt trehjuls motorsykler,
- 2) «kassert kjøretøy», et kjøretøy som er avfall i henhold til artikkel 1 bokstav a) i direktiv 75/442/EØF,
- 3) «produsent», kjøretøyprodusenten eller den som yrkesmessig har importert et kjøretøy til en medlemsstat,
- 4) «forebygging», tiltak beregnet på å redusere mengden og den miljøskadelige virkningen av kasserte kjøretøyer samt materialer og stoffer fra slike,
- 5) «behandling», enhver aktivitet som finner sted etter at det kasserte kjøretøyet er levert til et anlegg for miljøsanering, demontering, opphogging, fragmentering, gjenvinning eller forberedelser til disponering av avfall fra fragmenteringsverk, samt enhver annen operasjon som utføres med henblikk på gjenvinning og/eller disponering av det kasserte kjøretøyet og dets deler,
- 6) «ombruk», enhver operasjon der deler fra kasserte kjøretøyer brukes til samme formål som de var utformet for,
- 7) «resirkulering», behandling i en produksjonsprosess av avfallsmaterialer til deres opprinnelige formål eller til andre formål, unntatt energiutvinning. Med «energiutvinning» menes bruk av brennbart avfall til energiproduksjon ved direkte forbrenning med eller uten annet avfall, men med utnyttelse av varmen,
- 8) «gjenvinning», enhver operasjon oppført i vedlegg II B til direktiv 75/442/EØF,
- 9) «disponering», enhver operasjon oppført i vedlegg II A til direktiv 75/442/EØF,
- 10) «markedsdeltakere», produsenter, distributører, innsamlere, motorvognforsikringselskaper, samt enhver

som yrkesmessig foretar demontering, fragmentering, gjenvinning, resirkulering og andre former for behandling av kasserte kjøretøyer, herunder deres deler og materialer,

- 11) «farlig stoff», ethvert stoff som anses som farlig i henhold til direktiv 67/548/EØF,
- 12) «fragmenteringsverk», et anlegg som brukes til opphogging eller fragmentering av kasserte kjøretøyer, også for å oppnå skrapjern som kan brukes på nytt direkte,
- 13) «demonteringsopplysninger», alle opplysninger som er nødvendige for korrekt og miljøvennlig behandling av kasserte kjøretøyer. Kjøretøy- og deleprodusentene skal stille disse opplysningene til rådighet for de godkjente behandlingsanleggene i form av håndbøker eller via elektroniske medier (for eksempel CD-ROM eller direktekoblede tjenester).

Artikkel 3

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på kjøretøyer og kasserte kjøretøyer, herunder deres deler og materialer. Med forbehold for artikkel 5 nr. 4 tredje ledd, gjelder dette uansett hvordan kjøretøyet har blitt vedlikeholdt eller reparert mens det har vært i bruk, og uansett om det er utstyrt med deler som er levert av produsenten, eller med andre deler som er montert som reservedeler i samsvar med gjeldende fellesskapsbestemmelser eller nasjonale bestemmelser.
2. Dette direktiv får anvendelse med forbehold for Fellesskapets gjeldende regelverk og gjeldende nasjonal lovgivning, særlig med hensyn til sikkerhetsstandarder, utslipp til atmosfæren, støybegrensning og vern av jord og vann.
3. Dersom en produsent produserer eller importerer bare kjøretøyer som er unntatt fra direktiv 70/156/EØF i henhold til artikkel 8 nr. 2 bokstav a) i nevnte direktiv, kan medlemsstatene unnta denne produsenten og vedkommendes kjøretøyer fra artikkel 7 nr. 4, artikkel 8 og 9 i dette direktiv.
4. Spesialkjøretøyer som definert i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) annet strekpunkt i direktiv 70/156/EØF, er unntatt fra bestemmelsene i artikkel 7 i dette direktiv.
5. For motorvogner med tre hjul får bare artikkel 5 nr. 1 og 2 og artikkel 6 i dette direktiv anvendelse.

Artikkel 4

Forebygging

1. For å fremme forebygging av avfall skal medlemsstatene særlig oppmuntre til:
 - a) at kjøretøyprodusentene i samarbeid med material- og utstyrsprodusentene begrenser bruken av farlige stoffer i kjøretøyer og reduserer dem så mye som mulig fra og med kjøretøyets designfase, særlig for å hindre at disse stoffene slippes ut i miljøet, for å lette resirkuleringen og for å unngå behovet for å disponere farlig avfall,

- b) at nye kjøretøyer utformes og produseres på en måte som fullt ut tar hensyn til og letter demontering, ombruk og gjenvinning, særlig resirkulering, av kasserte kjøretøyer og deres deler og materialer,
- c) at kjøretøyprodusentene i samarbeid med material- og utstyrproduzentene lar en økende mengde resirkulerte materialer inngå i kjøretøyer og andre produkter, for å utvikle markedene for resirkulerte materialer.
2. a) Medlemsstatene skal sikre at materialer og deler i kjøretøyer som markedsføres etter 1. juli 2003, ikke inneholder bly, kvikksølv, kadmium eller seksverdig krom, bortsett fra i tilfellene nevnt i vedlegg II og på de vilkår som er angitt der.
- b) Etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 11, skal Kommissjonen under hensyn til den tekniske og vitenskapelige utviklingen regelmessig endre vedlegg II med henblikk på:
- i) om nødvendig å fastsette maksimale konsentrasjonsverdier for forekomst av stoffene nevnt i bokstav a) i bestemte kjøretøymaterialer og -deler,
 - ii) å unnta visse kjøretøymaterialer og -deler fra bestemmelsene i bokstav a) dersom bruken av disse stoffene ikke kan unngås,
 - iii) å stryke kjøretøymaterialer og -deler fra vedlegg II dersom bruken av disse stoffene kan unngås,
 - iv) å angi hvilke kjøretøymaterialer og -deler som i henhold til nr. i) og ii) kan fjernes før videre behandling; de skal merkes eller gjøres identifiserbare på annen egnet måte.
- c) Kommissjonen skal endre vedlegg II for første gang senest 21. oktober 2001. Ingen av unntakene oppført i samme vedlegg, skal strykes derfra før 1. januar 2003.

Artikkel 5

Innsamling

1. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre:
- at markedsdeltakerne oppretter ordninger for innsamling av alle kasserte kjøretøyer og, så langt det er teknisk mulig, av avfall i form av utskiftede deler som fjernes ved reparasjon av personbiler,
 - at det finnes tilstrekkelig mange innsamlingsanlegg på deres territorium.
2. Medlemsstatene skal også treffe de nødvendige tiltak for å sikre at alle kasserte kjøretøyer overføres til godkjente behandlingsanlegg.
3. Medlemsstatene skal innføre en ordning der det må framlegges en vrakmelding før det kasserte kjøretøyet kan avregistreres. Denne vrakmeldingen skal utstedes til besitteren

og/eller eieren når det kasserte kjøretøyet overføres til et behandlingsanlegg. Behandlingsanlegg som har fått tillatelse i samsvar med artikkel 6, skal ha rett til å utstede vrakmeldinger. Medlemsstatene kan tillate at produsenter, forhandlere og innsamlere utsteder vrakmeldinger på vegne av et godkjent behandlingsanlegg, forutsatt at de garanterer at det kasserte kjøretøyet overføres til et godkjent behandlingsanlegg, og forutsatt at de er registrert hos offentlige myndigheter.

At behandlingsanlegg utsteder vrakmelding, eller at forhandlere eller innsamlere gjør dette på vegne av et godkjent behandlingsanlegg, gir dem ikke rett til å kreve økonomisk godtgjøring, unntatt i tilfeller der dette er uttrykkelig fastsatt av medlemsstatene.

Medlemsstater som ikke har en avregistreringsordning når dette direktiv trer i kraft, skal innføre en ordning der en vrakmelding gis til aktuelle vedkommende myndighet når det kasserte kjøretøyet overføres til et behandlingsanlegg, og skal ellers overholde bestemmelsene i dette nummer. Medlemsstater som anvender dette ledd, skal underrette Kommissjonen om årsakene til dette.

4. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at levering av kjøretøyet til et godkjent behandlingsanlegg i samsvar med nr. 3 kan skje uten kostnader for den siste besitteren og/eller eieren selv om kjøretøyet er uten markedsverdi eller denne er negativ.

Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at produsentene dekker alle eller en vesentlig del av kostnadene i forbindelse med gjennomføringen av dette tiltaket og/eller tar tilbake kasserte kjøretøyer på samme vilkår som nevnt i første ledd.

Medlemsstatene kan fastsette at det ikke skal være fullstendig kostnadsfritt å levere kasserte kjøretøyer dersom det kasserte kjøretøyet mangler et kjøretøys viktigste deler, særlig motor og karosseri, eller dersom det kasserte kjøretøyet inneholder avfall som er tilføyd det.

Kommissjonen skal føre løpende tilsyn med gjennomføringen av første ledd for å sikre at det ikke fører til markedsvriddning, og om nødvendig framlegge forslag om endring av denne bestemmelsen for Europaparlamentet og Rådet.

5. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at vedkommende myndigheter gjensidig anerkjenner og godtar vrakmeldinger utstedt i andre medlemsstater i samsvar med nr. 3. For dette formål skal Kommissjonen senest 21. oktober 2001 fastsette minstekrav til vrakmeldingen.

Artikkel 6

Behandling

1. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at kasserte kjøretøyer lagres (også midlertidig) og behandles i samsvar med de generelle kravene fastsatt i artikkel 4 i direktiv 75/442/EØF, og i samsvar med de tekniske minstekravene angitt i vedlegg I til dette direktiv, med forbehold for nasjonale helse- og miljøregler.

2. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at alle virksomheter og foretak som utfører behandlingsoperasjoner, innhenter tillatelse fra eller registrerer seg hos vedkommende myndigheter i samsvar med artikkel 9, 10 og 11 i direktiv 75/442/EØF.

Fritaket fra kravet om tillatelse nevnt i artikkel 11 nr. 1 bokstav b) i direktiv 75/442/EØF, kan få anvendelse på gjenvinning av avfall fra kasserte kjøretøyer etter at de er behandlet i samsvar med vedlegg I nr. 3 til dette direktiv, dersom vedkommende myndigheter foretar en inspeksjon før registreringen. Ved denne inspeksjonen kontrolleres:

- a) avfallstypen og -mengdene som skal behandles,
- b) generelle tekniske krav som skal oppfylles,
- c) sikkerhetstiltakene som skal treffes

for å nå målene nevnt i artikkel 4 i direktiv 75/442/EØF. Denne inspeksjonen skal foretas én gang i året. Medlemsstater som benytter fritaket, skal sende resultatene til Kommissjonen.

3. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at alle virksomheter og foretak som utfører behandlingsoperasjoner, oppfyller minst følgende vilkår i samsvar med vedlegg I:

- a) kasserte kjøretøyer skal miljøsaneres før videre behandling, eller det skal treffes tilsvarende tiltak for å redusere negative miljøvirkninger. Deler eller materialer som er merket eller gjort identifiserbare på annen måte i samsvar med artikkel 4 nr. 2, skal fjernes før videre behandling,
- b) farlige materialer og deler skal fjernes og isoleres selektivt slik at de ikke forurenser senere avfall fra fragmenteringsverk fra kasserte kjøretøyer,
- c) miljøsanering og lagring skal skje på en slik måte at kjøretøydelenes er egnet til ombruk og gjenvinning, særlig resirkulering.

Behandling med sikte på miljøsanering av kasserte kjøretøyer som nevnt i vedlegg I nr. 3, skal foretas så snart som mulig.

4. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at tillatelsen eller registreringen nevnt i nr. 2, omfatter alle vilkår som er nødvendige for å oppfylle kravene i nr. 1, 2 og 3.

5. Medlemsstatene skal oppmuntre virksomheter og foretak som utfører behandlingsoperasjoner, til å innføre godkjente miljøstyringssystemer.

Artikkel 7

Ombruk og gjenvinning

1. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å fremme ombruk av deler som er egnet til dette, gjenvinning av deler som ikke kan brukes på nytt, og prioritering av resirkulering når dette er miljømessig forsvarlig, med forbehold for kravene til kjøretøyetets sikkerhet og miljøkrav, særlig med hensyn til utslipp til atmosfæren og støybegrensning.

2. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at markedsdeltakerne oppfyller følgende mål:

- a) senest 1. januar 2006 skal ombruk og gjenvinning for alle kasserte kjøretøyer være økt til minst 85 % av gjennomsnittlig vekt per kjøretøy per år. Innenfor samme frist skal ombruk og resirkulering være økt til minst 80 % av gjennomsnittlig vekt per kjøretøy per år.

For kjøretøyer som er produsert før 1. januar 1980, kan medlemsstatene fastsette lavere mål, men ikke lavere enn 75 % for ombruk og gjenvinning og ikke lavere enn 70 % for ombruk og resirkulering. Medlemsstater som anvender dette ledd, skal underrette Kommissjonen og de andre medlemsstatene om årsakene til dette,

- b) senest 1. januar 2015 skal ombruk og gjenvinning for alle kasserte kjøretøyer være økt til minst 95 % av gjennomsnittlig vekt per kjøretøy per år. Innenfor samme frist skal ombruk og resirkulering være økt til minst 85 % av gjennomsnittlig vekt per kjøretøy per år.

Senest 31. desember 2005 skal Europaparlamentet og Rådet ta opp målene nevnt i bokstav b) til ny vurdering, på grunnlag av en rapport fra Kommissjonen som er ledsaget av et forslag. I sin rapport skal Kommissjonen ta hensyn til utviklingen i materialsammensetningen i kjøretøyer og alle andre relevante miljøaspekter med hensyn til kjøretøyer.

Etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 11 skal Kommissjonen fastsette de nærmere reglene som er nødvendige for å kontrollere at medlemsstatene oppfyller målene fastsatt i dette nummer. I denne forbindelse skal Kommissjonen ta hensyn til alle relevante faktorer, særlig adgangen til data og spørsmålet om eksport og import av kasserte kjøretøyer. Kommissjonen skal treffe dette tiltaket senest 21. oktober 2002.

3. Etter forslag fra Kommissjonen skal Europaparlamentet og Rådet fastsette mål for ombruk og gjenvinning og for ombruk og resirkulering for årene etter 2015.

4. Med henblikk på å forberede en endring av direktiv 70/156/EØF skal Kommissjonen fremme utarbeiding av europeiske standarder for kjøretøyers egenskaper med hensyn til demontering, gjenvinning og resirkulering. Når disse standardene er godkjent, men senest innen utgangen av 2001, skal Europaparlamentet og Rådet etter forslag fra Kommissjonen endre direktiv 70/156/EØF slik at det for kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med nevnte direktiv, og som markedsføres senere enn tre år etter endringen av direktiv 70/156/EØF, er mulig å bruke på nytt og/eller resirkulere minst 85 vektprosent per kjøretøy og bruke på nytt og/eller gjenvinne minst 95 vektprosent per kjøretøy.

5. I forbindelse med sitt forslag til endring av direktiv 70/156/EØF med hensyn til mulighetene for å demontere, gjenvinne og resirkulere kjøretøyer, skal Kommissjonen om nødvendig ta hensyn til behovet for å sikre at ombruk av deler ikke medfører fare for sikkerheten eller miljøet.

*Artikkel 8***Kodingsstandarder/demonteringsopplysninger**

1. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at produsentene i samarbeid med material- og utstysprodusentene bruker standarder for koding av deler og materialer, særlig for å gjøre det lettere å identifisere deler og materialer som er egnet for ombruk og gjenvinning.

2. Kommisjonen skal etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 11, senest 21. oktober 2001 fastsette standardene nevnt i nr. 1 i denne artikkel. I denne forbindelse skal Kommisjonen ta hensyn til det pågående arbeidet på dette området i de relevante internasjonale fora, og eventuelt bidra til dette arbeidet.

3. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at produsentene framlegger demonteringsopplysninger for hver type nytt kjøretøy som markedsføres, senest seks måneder etter at kjøretøyet er markedsført. Disse opplysningene skal, i det omfang behandlingsanleggene trenger det for å oppfylle bestemmelsene i dette direktiv, angi de forskjellige kjøretøydelen og -materialene og plasseringen av alle farlige stoffer i kjøretøyene, særlig med henblikk på å oppfylle målene fastsatt i artikkel 7.

4. Med forbehold for forretnings- og produksjonshemmeligheter skal medlemsstatene treffe de nødvendige tiltak for å sikre at produsenter av deler som brukes i kjøretøyer, stiller egnede opplysninger om demontering, lagring og prøving av deler som kan brukes på nytt, til rådighet for godkjente behandlingsanlegg dersom de ber om det.

*Artikkel 9***Rapporter og opplysninger**

1. Hvert tredje år skal medlemsstatene sende Kommisjonen en rapport om gjennomføringen av dette direktiv. Rapporten skal utarbeides på grunnlag av et spørreskjema eller et formular utformet av Kommisjonen etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 6 i direktiv 91/692/EØF⁽¹⁾, med henblikk på å opprette databaser om kasserte kjøretøyer og behandlingen av dem. Rapporten skal inneholde relevante opplysninger om eventuelle strukturelle endringer i forbindelse med salg av motorvogner, samt i innsamlings-, demonterings-, fragmenterings-, gjenvinnings- og resirkuleringsindustrien som kan føre til konkurransevridning mellom eller innenfor medlemsstatene. Spørreskjemaet eller formularet skal sendes til medlemsstatene seks måneder før begynnelsen av det tidsrommet rapporten dekker. Rapporten skal sendes til Kommisjonen innen ni måneder etter utløpet av det treårige tidsrommet den dekker.

Den første rapporten skal dekke tidsrommet på tre år fra 21. april 2002.

⁽¹⁾ EFT L 377 av 31.12.1991, s. 48.

På grunnlag av opplysningene nevnt ovenfor skal Kommisjonen offentliggjøre en rapport om gjennomføringen av dette direktiv innen ni måneder etter at den har mottatt rapportene fra medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal i hvert enkelt tilfelle kreve at vedkommende markedsdeltakere offentliggjør opplysninger om:

- utformingen av kjøretøyer og deres deler med henblikk på mulighetene for å gjenvinne og resirkulere dem,
- miljømessig forsvarlig behandling av kasserte kjøretøyer, særlig fjerning av alle væsker og demontering,
- utvikling og optimering av metoder for ombruk, resirkulering og gjenvinning av kasserte kjøretøyer og deres deler,
- framskritt som er gjort med hensyn til gjenvinning og resirkulering med henblikk på å redusere mengden av avfall som må disponeres og øke graden av gjenvinning og resirkulering.

Produsenten skal gjøre disse opplysningene tilgjengelige for potensielle kjøpere av kjøretøyene. De skal inngå i reklamemateriellet som brukes i markedsføringen av det nye kjøretøyet.

*Artikkel 10***Gjennomføring**

1. Medlemsstatene skal innen 21. april 2002 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

3. Forutsatt at målene fastsatt i dette direktiv oppnås, kan medlemsstatene gjennomføre bestemmelsene i artikkel 4 nr. 1, artikkel 5 nr. 1, artikkel 7 nr. 1, artikkel 8 nr. 1 og 3 og artikkel 9 nr. 2 og angi de nærmere reglene for gjennomføringen av artikkel 5 nr. 4 ved avtaler mellom vedkommende myndigheter og de berørte markedsdeltakerne. Slike avtaler skal oppfylle følgende krav:

- a) avtalene skal kunne håndheves,
- b) avtalene skal angi mål med tilhørende frister,
- c) avtalene skal offentliggjøres i den berørte medlemsstats offisielle kunngjøringsblad eller et tilsvarende offentlig dokument som er like tilgjengelig for offentligheten, og oversendes Kommisjonen,
- d) det skal regelmessig føres kontroll med resultatene som oppnås i henhold til en avtale, og de skal rapporteres til vedkommende myndigheter og Kommisjonen og gjøres tilgjengelige for offentligheten på de vilkår som er fastsatt i avtalen,
- e) vedkommende myndigheter skal sørge for at det undersøkes hvilke framskritt som er oppnådd innenfor rammen av en avtale,

- f) dersom en avtale ikke overholdes, skal medlemsstatene gjennomføre de relevante bestemmelser i dette direktiv ved lover og forskrifter.

Artikkel 11

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 18 i direktiv 75/442/EØF, heretter kalt «komiteen».

2. Når det vises til denne artikkel, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

4. Etter framgangsmåten fastsatt i denne artikkel, skal Kommisjonen vedta:

- a) minstekravene til vrakmeldingen som nevnt i artikkel 5 nr. 5,
- b) de nærmere reglene nevnt i artikkel 7 nr. 2 tredje ledd,
- c) formatene for databasesystemet nevnt i artikkel 9,
- d) de endringene som er nødvendige for å tilpasse vedleggene til dette direktiv til den vitenskapelige og tekniske utviklingen.

Artikkel 12

Ikrafttredelse

1. Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europaiske Fellesskaps Tidende*.

2. Artikkel 5 nr. 4 får anvendelse:

— fra 1. juli 2002 for kjøretøyer som markedsføres fra denne dato,

— fra 1. januar 2007 for kjøretøyer som markedsføres før datoen nevnt i første strekpunkt.

3. Medlemsstatene kan anvende artikkel 5 nr. 4 før datoene fastsatt i nr. 2.

Artikkel 13

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 18. september 2000.

For Europaparlamentet

N. FONTAINE

President

For Rådet

H. VÉDRINE

Formann

VEDLEGG I

Tekniske minstekrav til behandling i samsvar med artikkel 6 nr. 1 og 3

1. Lagringssteder (også for midlertidig lagring) for kasserte kjøretøyer før behandling:
 - ugjenntrengelige overflater i egnede arealer med utstyr for oppsamling av spill, oppsamlingstanker og oljeutskillere,
 - utstyr til behandling av vann, herunder regnvann, i samsvar med helse- og miljøbestemmelser.
 2. Behandlingssteder:
 - ugjenntrengelige overflater i egnede arealer med utstyr for oppsamling av spill, oppsamlingstanker og oljeutskillere,
 - egnet lagringsanlegg for avmonterte reservedeler, herunder ugjenntrengelig lager for oljeforensede reservedeler,
 - egnede beholdere for lagring av batterier (med elektrolyttnøytralisering på stedet eller eksternt), filtre og kondensatorer som inneholder PCB/PCT,
 - egnede lagertanker for atskilt lagring av væsker fra kasserte kjøretøyer: drivstoff, motorolje, girkasseolje, girolje, hydraulikkolje, kjølevæske, frostvæske, bremsevæske, batterisyre, væske fra klimaanlegg og eventuelle andre væsker som finnes i det kasserte kjøretøyet,
 - utstyr til behandling av vann, herunder regnvann, i samsvar med helse- og miljøbestemmelser,
 - egnet lagringsanlegg for brukte dekk, herunder forebygging av brannfare og for stor opphopning.
 3. Behandling med henblikk på miljøsnering av kasserte kjøretøyer:
 - fjerning av batterier og tanker til flytende gass,
 - fjerning eller nøytralisering av mulig eksplosjonsfarlige deler (f.eks. kollisjonsputer),
 - fjerning og atskilt innsamling og lagring av drivstoff, motorolje, girolje, girkasseolje, hydraulikkolje, kjølevæske, frostvæske, bremsevæske, væske fra klimaanlegg og eventuelle andre væsker som finnes i det kasserte kjøretøyet, med mindre de er nødvendige for ombruk av de aktuelle delene,
 - så langt det er mulig, fjerning av alle deler som påviselig inneholder kvikksølv.
 4. Behandling med henblikk på å fremme resirkulering:
 - fjerning av katalysatorer,
 - fjerning av metalleder som inneholder kobber, aluminium og magnesium dersom disse metallene ikke atskilles i fragmenteringsprosessen,
 - fjerning av dekk og store plastdeler (støtfangere, instrumentbord, væskebeholdere osv.) dersom disse materialene ikke atskilles i fragmenteringsprosessen på en slik måte at de effektivt kan resirkuleres som materialer,
 - fjerning av glass.
 5. Lagringen skal foregå slik at man unngår å skade deler som inneholder væsker, eller deler og reservedeler som kan gjenvinnes.
-

VEDLEGG II

Materialer og deler som er unntatt fra artikkel 4 nr. 2 bokstav b)

Materialer og deler	Merkes eller gjøres identifiserbare i samsvar med artikkel 4 nr. 2 bokstav b) iv)
<i>Bly som bestanddel i legeringer</i>	
1. Stål (herunder galvanisert stål) som inneholder opptil 0,35 % bly (målt i vekt)	
2. Aluminium som inneholder opptil 0,4 % bly (målt i vekt)	
3. Aluminium (i felger, motordeler og vindushåndtak) som inneholder opptil 4 % bly (målt i vekt)	X
4. Kobberlegeringer som inneholder opptil 4 % bly (målt i vekt)	
5. Lagre og stempler i bly/bronse	
<i>Bly og blyforbindelser i deler</i>	
6. Batterier	X
7. Belegg på innsiden av bensintanker	X
8. Støtdempere	X
9. Vulkaniseringsmiddel til høytrykks- eller drivstoffslanger	
10. Stabilisator i beskyttelsesmaling	
11. Loddemateriale i elektroniske kretskort og andre deler	
<i>Sekstverdig krom</i>	
12. Korrosjonshindrende belegg på en rekke viktige kjøretøydeler (maksimalt 2 g per kjøretøy)	
<i>Kvikksølv</i>	
13. Lyspærer og skjermer i instrumentbord	X

Som ledd i framgangsmåten nevnt i artikkel 4 nr. 2 bokstav b), skal Kommisjonen som et prioritetspørsmål vurdere følgende bruksområder:

- bly som legering i aluminium i felger, motordeler og vindushåndtak,
- bly i batterier,
- bly i avbalanseringsvekter,
- elektriske komponenter som inneholder bly i en glass- eller keramikkmatrise,
- kadmium i batterier til elektriske kjøretøyer,

for snarest mulig å fastsette om vedlegg II skal endres tilsvarende. Med hensyn til kadmium i batterier til elektriske kjøretøyer, skal Kommisjonen som ledd i framgangsmåten nevnt i artikkel 4 nr. 2 bokstav b) og ut fra en samlet miljøvurdering, ta hensyn til tilgjengeligheten av erstatningsstoffer og behovet for å bevare tilgjengeligheten av elektriske kjøretøyer.

Erklæringer fra Kommissjonen

Ad artikkel 5 nr. 1 første strekpunkt

Kommissjonen bekrefter at artikkel 5 nr. 1 første strekpunkt tillater medlemsstatene å bruke eksisterende innsamlingsordninger for innsamling av brukte deler som utgjør avfall, og at de ikke er forpliktet til å opprette særlige innsamlingsordninger (for brukte deler som utgjør avfall) med særlig finansiering.

Ad artikkel 5 nr. 3 første ledd

Kommissjonen anser at henvisningen til registrering i artikkel 5 nr. 3 første ledd gir medlemsstatene tillatelse til å avgjøre om produsenter, forhandlere og innsamlere skal være registrert i henhold til rammedirektivet om avfall, eller om de skal oppføres i et nytt register som opprettes spesifikt for dette formål.

Ad artikkel 7 nr. 1

Kommissjonen erklærer at artikkel 7 nr. 1 ikke innebærer at det skal innføres utvidede krav, tiltak eller kriterier med hensyn til teknisk kontroll.
