



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 16.03.2000
KOM(2000) 166 endelig

1997/0194 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringerne til Rådets fælles holdning til**

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om udrangerede køretøjer

OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2

BEGRUNDELSE

Ifølge artikel 251, stk. 2, litra c, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, afgiver Kommissionen udtalelse om ændringsforslag, som Europa-Parlamentet vedtager ved andenbehandlingen.

Nedenfor følger Kommissionens udtalelse om de 32 ændringsforslag, som Europa-Parlamentet har vedtaget. Der er i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2, vedlagt et ændret forslag, hvori de 13 af Europa-Parlamentets ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, er indarbejdet helt eller delvis.

1. Sagsforløb

Fremsendelse af forslaget til Rådet og Europa-Parlamentet	24. september 1997
Rådets høring af Europa-Parlamentet	3. december 1997
Udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg	25. februar 1998
Udtalelse fra Europa-Parlamentet – førstebehandling	11. februar 1999
Kommissionens ændrede forslag (KOM (1999) 176 endelig udgave)	28. april 1999
Vedtagelse af Rådets fælles holdning	29. juli 1999
Kommissionens udtalelse om den fælles holdning (SEK (1999) 1549 endelig udgave)	1. oktober 1999

I sidstnævnte dokument (SEK (1999) 1549) anså Kommissionen den fælles holdning for at være på linje med Kommissionens ændrede forslag (KOM (1999) 176) og kunne derfor støtte den fælles holdning.

2. Formålet med Kommissionens forslag

Forslaget skal i første række fastholde og forbedre miljøkvaliteten og dernæst sikre, at det indre marked fungerer og hindre konkurrenceforvridning. Det opnås ved hjælp af foranstaltninger til forebyggelse af affald fra køretøjer (herunder begrænsninger for brug af farlige stoffer i fabriksnye køretøjer), indsamling af køretøjer samt behandling, genvinding og genanvendelse af køretøjer. Forslaget bygger på princippet om producentansvar.

3. Kommissionens udtalelse om Europa-Parlamentets ændringsforslag

Af Europa-Parlamentets 32 ændringsforslag kan Kommissionen acceptere de 13 helt, delvis eller i princippet. De er indarbejdet i det nye ændrede forslag og kan derfor genbehandles af Rådet.

3.1. Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret

Ændringsforslag nr. 5 (delvis), 24 og 25 (henholdsvis betragtning 22 og artikel 8) erstatter udtrykket "demonteringsvejledninger" med udtrykket "demonteringsoplysninger". "Demonteringsoplysninger" defineres i ændringsforslag nr. 8 (indsættelse af et nyt stykke i artikel 2). I ændringsforslag nr. 5 tilføjes der desuden en henvisning til teksten i artikel 8. Disse ændringer er ikke af større betydning, men gør teksten mere præcis og kan accepteres.

Ændringsforslag nr. 6 (ny betragtning) og ændringsforslag nr. 26 omhandler udvalgsproceduren (artikel 11). Kommissionen kan acceptere ændringsforslag nr. 6. Ændringsforslag nr. 26 kan accepteres i princippet, men Kommissionen benytter standardformuleringen for forskriftsudvalg.

I første del af ændringsforslag nr. 9 (artikel 3, stk. 1) bestemmes det, at direktivet skal gælde uanset hvordan køretøjerne er vedligeholdt i deres levetid, og uanset om der er brugt originale eller ikke-originale reservedele. Kommissionen accepterer denne tilføjelse, som på baggrund af direktivets mål må anses for hensigtsmæssig.

Ændringsforslag nr. 10 indsætter et nyt afsnit i artikel 3, således at køretøjer til "særlig anvendelse" (ambulancer, rustvogne og campingbiler) undtages fra bestemmelserne i artikel 7 (kvantitative mål for genbrug, genvinding og nyttiggørelse). Dette er i tråd med Kommissionens oprindelige forslag og kan accepteres.

Ændringsforslag nr. 12 (tredje del) vedrører ikke den danske tekst.

Ændringsforslag nr. 15 handler om bestemmelserne i artikel 5, stk. 3, om afmelding af udrangerede køretøjer. Ændringsforslag nr. 20 omhandler betingelserne for udstedelse af attest (artikel 6, stk. 2). Ændringsforslag nr. 15 tilføjer indsamlingsvirksomheder og producenter blandt dem, der, hvis de er godkendt, kan udstede skrotningsattester. Ændringsforslag nr. 20 kræver, at virksomheder, der tager udrangerede køretøjer tilbage, i hvert fald skal være officielt registreret hos de kompetente myndigheder. Disse ændringer følger direktivets mål og kan accepteres. Derudover giver ændringsforslag nr. 15 medlemsstaterne mulighed for at tillade midlertidig afmelding uden udstedelse af skrotningsattest. Dette følger Kommissionens oprindelige forslag og kan accepteres.

Ændringsforslag nr. 21 vedrører artikel 6, stk. 5, og ændrer udtrykket "kan tilskynde" til udtrykket "tilskynder". Kommissionen kan tilslutte sig denne ændring.

Ændringsforslag nr. 22, der omhandler artikel 7, stk. 1, tilføjer en række krav, nemlig at producenter af komponenter er forpligtet til at stille en række tekniske oplysninger til rådighed for behandlingsvirksomhederne. Kommissionen kan acceptere denne ændring.

3.2. Ændringsforslag, som Kommissionen ikke har accepteret

Ændringsforslag nr. 2 vedrørende betragtning nr. 8 omhandler udvidelse af direktivets anvendelsesområde med reservedele og eftermonteret udstyr. Ændringsforslag nr. 14 kræver, at udskiftede komponenter fra reparationer af personbiler omfattes af indsamlingskravene i artikel 5, stk. 1. Efter Kommissionens opfattelse vil reservedele og eftermonteret udstyr under alle omstændigheder i praksis blive omfattet af indsamlingsinfrastrukturen, så der ikke er behov for en eksplicit udvidelse af direktivets anvendelsesområde.

Ændringsforslag nr. 3 (om betragtning nr. 9), 7 (et nyt afsnit i artikel 2, stk. 1) og 9 (anden del) (om artikel 3, stk. 1) tager sigte på at undtage veteranbiler fra direktivets anvendelsesområde. Efter Kommissionens opfattelse falder veteranbiler ikke ind under definitionen af affald i direktiv 75/442/EØF om affald, og de er derfor ikke omfattet af direktivet om udrangerede køretøjer. En specifik undtagelse af veteranbiler fra direktivet om udrangerede køretøjer kunne fortolkes derhen, at sådanne køretøjer er affald, og dermed skabe tvivl om den generelle affaldsdefinition. Af denne grund kan Kommissionen ikke acceptere disse ændringsforslag.

Ændringsforslag nr. 5, første del, erstatter udtrykket "genvinding" i betragtning 22 med udtrykket "nyttiggørelse". Efter Kommissionens opfattelse er udtrykket "genvinding" mere passende i den pågældende sammenhæng og ændringsforslaget kan ikke accepteres.

Ændringsforslag nr. 4, 11, 12, 13, 28, 30 og 32/48 omhandler spørgsmålet om tungmetaller (betragtning 10 og artikel 4, stk. 2).

Ændringsforslag nr. 4 og 11 kræver, at kviksvølvholdige komponenter fjernes inden shredding, og at deponering af cadmium, bly og hexavalent chrom så vidt muligt undgås. Kommissionen kan ikke acceptere disse ændringsforslag, da et generelt forbud mod brug af tungmetaller i fabriksnye køretøjer, jf. artikel 4, stk. 2, vil være lettere at gennemføre i praksis. Af samme grund kan Kommissionen heller ikke acceptere ændringsforslag nr. 30, der vedrører bilag I og kræver, at kviksvølvholdige komponenter fjernes fra udrangerede køretøjer.

Ændringsforslag nr. 12 (første to dele) udsætter udfasningen af tungmetaller betydeligt, så den først træder i kraft i 2005 i stedet for 18 måneder efter direktivets ikrafttræden. Udfasningen skulle desuden være knyttet til typegodkendelse af køretøjer, hvilket indebærer en yderligere forsinkelse på op til 7 år. Det er en betydelig svækkelse af det beskyttelsesniveau, der er fastsat i den fælles holdning, og det kan Kommissionen ikke acceptere.

Ændringsforslag nr. 13, 32 og 48 indfører nye undtagelser i artikel 4, stk. 2, og bilag II vedrørende udfasning af tungmetaller. Efter Kommissionens opfattelse er undtagelserne i Rådets fælles holdning tilstrækkelige. Endvidere finder Kommissionen, at ændringsforslag nr. 13 allerede er omfattet af artikel 4, stk. 2, litra b, nr. i. Kommissionen kan således ikke acceptere disse ændringsforslag. Spørgsmålet om undtagelse fra udfasningen af tungmetaller bør overlades til det tekniske udvalg, der er nedsat ved artikel 18 i direktiv 75/442/EØF om affald, jf. artikel 11 i den fælles holdning. Af denne årsag kan Kommissionen heller ikke acceptere ændringsforslag nr. 28, hvorefter en af undtagelserne i den fælles holdning skulle udgå.

Ændringsforslag nr. 1, 17, 19, 27 og 45(rev 2) vedrører spørgsmålet om producentansvar (artikel 5, stk. 4). Ifølge ændringsforslag nr. 1 om betragtning nr. 7 skulle standardudtrykket "bør træffe de nødvendige foranstaltninger" udgå, og det er ikke nogen tydelig forbedring. Kommissionen kan ikke acceptere dette ændringsforslag. Ændringsforslag nr. 45 begrænser producentansvaret til køretøjer, der er registreret 18 måneder efter direktivets ikrafttræden. Det er en betydelig svækkelse af en af direktivets miljømæssige grundpiller, og Kommissionen kan ikke acceptere det. Ændringsforslag nr. 17 tilføjer modificerer udtrykket "omkostninger" med "hverken direkte eller indirekte" i første afsnit af artikel 5, stk. 4. Kommissionen ser ingen fordel ved denne ændring, men tværtimod en risiko for fejlagtig fortolkning, så dette ændringsforslag kan ikke accepteres. Ændringsforslag nr. 19 handler om, at Kommissionen skal udarbejde en rapport om mulige konkurrenceforvridninger. Kommissionen kan ikke se, hvilken nytte en sådan rapport skulle have, eftersom traktaten allerede indeholder regler for overvågning af konkurrencen. Derfor kan ændringsforslag nr. 19 heller ikke accepteres. Endelig ville ændringsforslag nr. 27 vedrørende artikel 12 betyde, at artikel 5, stk. 4, skulle træde i kraft senere for fabriksnye køretøjer. En sådan ændring kan Kommissionen ikke acceptere.

Ændringsforslag nr. 23 indsætter et nyt afsnit i artikel 7, stk. 1, som kræver, at Kommissionen fastsætter kvalitetsstandarder for komponenter til genbrug. Kommissionen understreger, at sådanne regler skal vedtages inden for rammerne af direktiv 70/156/EØF, dvs. vedtages af Europa-Parlamentet og Rådet. Kommissionen kan desuden ikke se, hvordan en sådan ændring

skulle passe ind i anvendelsesområdet for direktivet om udrangerede køretøjer. Ændringsforslag nr. 23 kan ikke accepteres.

Ændringsforslag nr. 29 og 31 handler om bilag I. Ændringsforslag nr. 29 indebærer mindre strenge krav end den fælles holdning. En sådan ændring er ikke berettiget og kan ikke accepteres. Ændringsforslag nr. 31 om bilag I indfører nogle betingelser for forpligtelsen til at fjerne dæk og større plastkomponenter med henblik på genvinding. Disse betingelser er en betydelig svækkelse af forpligtelsen til fjernelse af sådanne komponenter og reducerer dermed potentialet for genvinding af dem, da den ikke-metalliske fraktion fra shreddingen normalt ikke er egnet til genvinding. Kommissionen kan ikke acceptere dette ændringsforslag.

Ændringsforslag nr. 40/47 omhandler artikel 7, stk. 4, om indførelse af krav til genvinding i direktiv 70/156/EØF og udskyder den dato, hvor det skal være muligt at genbruge og/eller genvinde mindst 85 vægtprocent pr. køretøj og genbruge og/eller nyttiggøre mindst 95 vægtprocent pr. køretøj. Kommissionen kan ikke acceptere en sådan udskydelse.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om udrangerede køretøjer

om ændring af Kommissionens forslag i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -
under henvisning til traktaten om Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,
under henvisning til forslag fra Kommissionen ¹,
under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,
i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251⁴, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) De forskellige nationale lovgivninger om udrangerede køretøjer bør harmoniseres, for det første for at formindske udrangerede køretøjers påvirkning af miljøet for derigennem at medvirke til at beskytte, bevare og forbedre miljøet og nedsætte energiforbruget, og for det andet for at sikre det indre markedes funktion og undgå forvridding af konkurrencen i Fællesskabet.
- (2) Der er behov for bestemmelser på fællesskabsniveau for at sikre indbyrdes sammenhæng mellem de nationale tiltag, som sættes i værk for at nå ovennævnte mål; det gælder især design af køretøjer med henblik på genvinding og nyttiggørelse, krav til indsamling og behandlingsvirksomheder samt virkeliggørelse af målene for genbrug, genvinding og nyttiggørelse, idet der tages hensyn til subsidiaritetsprincippet og princippet om, at forureneren betaler.
- (3) Udrangerede køretøjer fører hvert år til, at der i Fællesskabet opstår mellem 8 og 9 mio. tons affald, der skal behandles korrekt.
- (4) For at følge forsigtigheds- og forebyggelsesprincippet og i overensstemmelse med Fællesskabets strategi for affaldsbehandling skal frembringelse af affald så vidt muligt undgås.

¹ EFT C ... af ..., s. ...

² EFT C ... af ..., s. ...

³ EFT C ... af ..., s. ...

⁴ EFT C ... af ..., s. ...

- (5) Som et yderligere grundlæggende princip bør affald genbruges og nyttiggøres, og der bør gives forrang til genbrug og genvinding.
- (6) Medlemsstaterne bør træffe foranstaltninger til at sikre, at aktørerne indfører ordninger til indsamling, behandling og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer.
- (7) Medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den sidste indehaver og/eller ejer omkostningsfrit kan levere det udrangerede køretøj til anerkendte behandlingsvirksomheder, hvis køretøjet ikke har en markedsværdi eller denne er negativ; medlemsstaterne bør sikre, at producenterne afholder alle eller en betydelig del af udgifterne ved gennemførelsen af disse foranstaltninger; de frie markeds kræfter bør ikke hindres i at fungere.
- (8) Dette direktiv bør finde anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer, herunder disses komponenter og materialer, under behørigt hensyn til sikkerhedsstandarder, luftforurening og støjbegrænsning.
- (9) I dette direktiv anvendes i fornødent omfang den terminologi, der er anvendt i flere eksisterende direktiver, især i Rådets direktiv 67/548/EØF af 27. juni 1967 om tilnærmelse af lovgivning om klassificering, emballering og etikettering af farlige stoffer⁵, i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil⁶, og i Rådets direktiv 75/442/EØF af 15. juli 1975 om affald⁷.
- (10) Det er vigtigt, at der allerede i køretøjets designfase træffes forebyggende foranstaltninger, især i form af at mindske og begrænse mængden af farlige stoffer i køretøjerne, så man undgår at tilføre miljøet farlige stoffer, gør genvinding lettere og undgår at skulle bortskaffe farligt affald; især bør det forbydes at anvende bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom; disse tungmetaller bør kun anvendes i visse bestanddele i henhold til en liste, som vil blive revideret regelmæssigt.
- (11) Genvinding af al plast fra udrangerede køretøjer bør undergå løbende forbedringer; Kommissionen undersøger for tiden PVC's miljøindvirkninger; Kommissionen vil på grundlag af sine undersøgelser fremsætte passende forslag om brug af PVC, også med særligt henblik på køretøjer.
- (12) Krav til demontering, genbrug og genvinding af udrangerede køretøjer og deres komponenter bør integreres i designet og produktionen af nye køretøjer.
- (13) Markedet for genbrugsmaterialer bør fremmes.
- (14) For at sikre, at udrangerede køretøjer kasseres uden fare for miljøet, bør der oprettes hensigtsmæssige indsamlingsordninger.
- (15) Der bør indføres en skrotningsattest, som betingelse for afmelding af udrangerede køretøjer; medlemsstater, som ikke har en afmeldingsordning, bør indføre en ordning,

⁵ EFT 196 af 16.8.1967, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/98/EF (EFT L 355 af 30.12.1998, s. 1).

⁶ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/91/EF (EFT L 11 af 16.1.1999, s. 25).

⁷ EFT L 194 af 25.7.1975, s. 39. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens beslutning 96/350/EF (EFT L 135 af 6.6.1996, s. 32).

hvorefter en skrotningsattest anmeldes til den kompetente myndighed, når det udrangerede køretøj overføres til en behandlingsvirksomhed.

- (16) Drift af indsamlings- og behandlingsvirksomheder bør kun tillades, når de har en tilladelse, eller, hvis der bruges registrering i stedet for tilladelse, særlige betingelser herfor er opfyldt.
- (17) Genvinding og nyttiggørelse af køretøjer bør fremmes.
- (18) Det er vigtigt, at der opstilles krav til oplagrings- og behandlingsprocesser for at forebygge negative virkninger heraf på miljøet og for at undgå forvridding af samhandel og konkurrence.
- (19) For at opnå resultater på kort sigt og give aktører, forbrugere og offentlige myndigheder det nødvendige langsigtede perspektiv bør der opstilles kvantitative mål for det omfang af genbrug, genvinding og nyttiggørelse, som aktørerne skal nå.
- (20) Producenterne bør sørge for, at køretøjer designes og fremstilles på en sådan måde, at det tilsigtede omfang af genbrug, genvinding og nyttiggørelse bliver nået; med dette for øje bør Kommissionen støtte udarbejdelsen af europæiske standarder og træffe de øvrige nødvendige foranstaltninger til at ændre den relevante europæiske lovgivning for typegodkendelse.
- (21) Medlemsstaterne bør ved gennemførelsen af direktivet sikre, at konkurrencevilkårene opretholdes, især for så vidt angår små og mellemstore virksomheders adgang til markedet for indsamling, demontering, behandling og genvinding.
- (22) For at lette demontering og genvinding af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne stille alle nødvendige demonteringsoplysninger ~~demonteringsvejledninger~~ til rådighed for de godkendte behandlingsvirksomheder, navnlig hvad angår farlige stoffer behandlingsvirksomhederne; køretøjsfabrikanter og materialeproducenter bør anvende samme kodningsstandarder for komponenter og materialer; til dette formål bør udarbejdelse af europæiske standarder fremmes, når det er hensigtsmæssigt.
- (23) Køretøjsfabrikanter og materialeproducenterne bør anvende standarder for komponent- og materialekoder, der skal opstilles af Kommissionen bistået af det relevante udvalg; Kommissionen tager ved udarbejdelsen af disse standarder i givet fald hensyn til det igangværende arbejde på dette område i de relevante internationale fora.
- (24) Der er brug for data vedrørende udrangerede køretøjer i hele Fællesskabet, for at dette direktivs gennemførelse kan overvåges.
- (25) Der bør gives oplysninger til forbrugerne i tilstrækkeligt omfang til, at de kan tilpasse deres adfærd og indstilling; med henblik herpå skal de relevante aktører stille oplysninger til rådighed.
- (26) Medlemsstaterne kan vælge at gennemføre visse bestemmelser ved aftaler med den berørte økonomiske sektor, forudsat at visse betingelser er opfyldt.
- (27) Kommissionen bør ved en udvalgsprocedure sikre, at kravene til behandlingsvirksomheder og til brugen af farlige stoffer tilpasses den videnskabelige

og tekniske udvikling, og at der indføres mindstestandarder for skrotningsattesten, formaterne til databasen og de gennemførelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at kontrollere, at de kvantitative mål opfyldes.

- (28) Bestemmelserne om udvalgsproceduren bør tilpasses Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁸,

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Dette direktiv fastsætter foranstaltninger, der i første række tager sigte på at forebygge frembringelse af affald fra køretøjer, og desuden tilsigter genbrug, genvinding og andre former for nyttiggørelse af udrangerede køretøjer og komponenter deraf, så der skal bortskaffes mindre affald, og alle aktører, der er involveret i køretøjernes livscyklus, herunder især aktører, som er direkte involveret i behandlingen af udrangerede køretøjer, kommer til at fungere miljømæssigt bedre.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1. "Køretøj": ethvert køretøj af klasse M₁ eller N₁ som defineret i bilag II A til direktiv 70/156/EØF samt ethvert trehjulet motorkøretøj som defineret i direktiv 92/61/EØF, bortset fra trehjulede motorcykler.
2. "Udrangeret køretøj": et køretøj, der er affald i henhold til artikel 1, litra a), i direktiv 75/442/EØF.
3. "Producent": køretøjets fabrikant eller den importør, der erhvervsmæssigt har indført køretøjet i en medlemsstat.
4. "Forebyggelse": foranstaltninger, der sigter på at mindske mængden og den miljøskadelige virkning af udrangerede køretøjer samt materialer og stoffer heraf.
5. "Behandling": enhver aktivitet, der finder sted, efter at det udrangerede køretøj er afleveret til et anlæg med henblik på rensning, adskillelse, opskæring, fragmentering, nyttiggørelse eller forberedelse til bortskaffelse af fragmenteringsaffald, samt enhver anden proces, der foretages til nyttiggørelse og/eller bortskaffelse af det udrangerede køretøj og dets komponenter.
6. "Genbrug": enhver proces, hvorved komponenter fra udrangerede køretøjer anvendes til samme formål, som de er udformet til.

⁸ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

7. "Genvinding": oparbejdning i en produktionsproces af affaldsmaterialerne til deres oprindelige formål eller til andre formål, bortset fra energiudnyttelse. Energiudnyttelse betyder anvendelse af brændbart affald til energifremstilling direkte ved forbrænding med eller uden andet affald, men med udnyttelse af varmen.
8. "Nyttiggørelse": en af de anvendelige processer, der er omhandlet i bilag II B til direktiv 75/442/EØF.
9. "Bortskaffelse": en af de anvendelige processer, der er omhandlet i bilag II A til direktiv 75/442/EØF.
10. "Aktør": en fabrikant, en distributør, et motorkøretøjs forsikringsselskab samt enhver, der erhvervsmæssigt foretager indsamling, demontering, fragmentering, genvinding, nyttiggørelse og andre former for behandling af udrangerede køretøjer, herunder deres komponenter og materialer.
11. "Farligt stof": et stof, som anses for farligt i henhold til direktiv 67/548/EØF.
12. "Shredder-anlæg": et anlæg, der benyttes til at neddele eller fragmentere udrangerede køretøjer, bl.a. med henblik på at opnå skrot, som kan genbruges direkte.
13. "Demonteringsoplysninger": alle informationer, der er nødvendige til korrekt og miljøvenlig behandling af et udrangeret køretøj. Disse oplysninger stilles til rådighed for de godkendte behandlingsvirksomheder af køretøjsfabrikanterne og producenterne af komponenter i form af håndbøger eller elektroniske medier (f.eks. cd-rom og onlinetjenester).

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer, herunder deres komponenter og materialer. Dette gælder, uanset hvordan køretøjet er blevet vedligeholdt og repareret i sin levetid, og uden hensyntagen til, om køretøjet er udstyret med komponenter, som er leveret af fabrikanten, eller med andre komponenter, der er monteret som reservedele eller eftermonteret udstyr i overensstemmelse med relevant fællesskabslovgivning eller national lovgivning.
2. Dette direktiv berører ikke bestemmelserne i gældende fællesskabslovgivning eller relevant national lovgivning, især for så vidt angår sikkerhedsstandarder, luftforurening, støjbegrænsning og beskyttelse af jord og vand.
3.
 - a) Hvis en producent kun fremstiller eller importerer køretøjer, der er undtaget fra direktiv 70/156/EØF i medfør af artikel 8, stk. 2, litra a), kan medlemsstaterne undtage denne producent og de af denne fremstillede køretøjer fra artikel 7, stk. 4, artikel 8 og 9, i dette direktiv.
 - b) Køretøjer til særlig anvendelse, jf. artikel 4, stk. 1, litra a), andet led, i direktiv 70/156/EØF, er undtaget fra bestemmelserne i artikel 7.

4. For trehjulede motorkøretøjer finder kun artikel 5, stk. 1 og 2, samt artikel 6 i dette direktiv anvendelse.

Artikel 4

Forebyggelse

1. For at fremme forebyggelsen af affald tilskynder medlemsstaterne især til:
 - a) at køretøjsfabrikanterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne så vidt muligt lige fra køretøjets designfase begrænser og mindsker brugen af farlige stoffer i køretøjer, navnlig for at forebygge udledning af farlige stoffer til miljøet, lette genvinding og undgå at skulle bortskaffe farligt affald
 - b) at nye køretøjer designes og fabrikeres på en måde, der tager fuldt hensyn til og letter demontering, genbrug og nyttiggørelse, især genvinding, af udrangerede køretøjer og komponenter og materialer heraf
 - c) at køretøjsfabrikanterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne lader en stigende mængde genvundne materialer indgå i køretøjer og andre produkter for at udvikle markedet for genvundne materialer.

2.
 - a) Medlemsstaterne sikrer, at materialer og komponenter i køretøjer, der bringes på markedet efter den ...*, ikke indeholder bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom, bortset fra de tilfælde, der er omhandlet i bilag II, og på de deri anførte betingelser.
 - b) I overensstemmelse med proceduren i artikel 11 skal Kommissionen under hensyn til den tekniske og videnskabelige udvikling regelmæssigt ændre bilag II med henblik på:
 - i) om nødvendigt at fastsætte de maksimale koncentrationer, op til hvilke tilstedeværelsen af de i litra a) nævnte stoffer i bestemte materialer og komponenter tolereres
 - ii) at undtage visse køretøjsmaterialer og komponenter fra reglerne i litra a), hvis anvendelsen af disse stoffer i disse komponenter er uundgåelig
 - iii) at slette køretøjsmaterialer og komponenter fra bilag II, hvis anvendelsen af disse stoffer kan undgås
 - iv) at angive, hvilke materialer og komponenter der i henhold til nr. i) og ii) kan fjernes før yderligere behandling; de skal mærkes eller gøres identificerbare på anden passende måde.

* 18 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

- c) Kommissionen ændrer første gang bilag II senest den ...**. De på listen i samme bilag indeholdte undtagelser slettes i intet tilfælde før den 1. januar 2003.

Artikel 5

Indsamling

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre:
 - at aktørerne opretter ordninger for indsamling af alle udrangerede køretøjer
 - at der er et rimeligt antal indsamlingssteder til rådighed på deres område.
2. Medlemsstaterne træffer tillige de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at alle udrangerede køretøjer afleveres til anerkendte behandlingsvirksomheder.
3. Medlemsstaterne indfører en ordning, hvorefter det er en betingelse for, at det udrangerede køretøj kan afmeldes, at der forevises en skrotningsattest.

En sådan attest udstedes til indehaveren og/eller ejeren, når det udrangerede køretøj afleveres til en behandlingsvirksomhed, en indsamlingsvirksomhed eller en producent. Skrotningsattester må kun udstedes af behandlingsvirksomheder, indsamlingsvirksomheder og producenter, som har opnået tilladelse i henhold til artikel 6. Medlemsstaterne kan tillade, at producenter, forhandlere og indsamlingsvirksomheder, ~~der foretager indsamling på vegne af en anerkendt behandlingsvirksomhed~~, udsteder skrotningsattester, forudsat at de garanterer, at det udrangerede køretøj afleveres til en anerkendt behandlingsvirksomhed. Der kan gives mulighed for midlertidig afmelding uden forelæggelse af en skrotningsattest.

At behandlingsvirksomheder eller bilforhandlere eller indsamlingsvirksomheder, der foretager indsamling på vegne af en anerkendt behandlingsvirksomhed, udsteder skrotningsattesten, giver dem ikke ret til at kræve økonomisk godtgørelse, medmindre medlemsstaterne udtrykkeligt har bestemt dette.

Medlemsstater, som ikke har en afmeldingsordning, når dette direktiv træder i kraft, indfører en ordning, hvorefter en skrotningsattest anmeldes til den relevante kompetente myndighed, når det udrangerede køretøj afleveres til en behandlingsvirksomhed, og overholder i øvrigt bestemmelserne i dette stykke. Medlemsstater, der gør brug af dette afsnit, underretter Kommissionen om grundene hertil.

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at afleveringen af køretøjet til en godkendt behandlingsvirksomhed i overensstemmelse med stk. 3 kan ske uden omkostninger for den sidste indehaver og/eller ejer, hvis køretøjet ikke har en markedsværdi, eller denne er negativ.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne afholder alle eller en betydelig del af udgifterne ved gennemførelsen

** 12 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

af denne foranstaltning og/eller tager udrangerede køretøjer tilbage på samme betingelser som omhandlet i første afsnit.

Medlemsstaterne kan bestemme, at det ikke er fuldstændig omkostningsfrit at aflevere udrangerede køretøjer, hvis det udrangerede køretøj ikke indeholder et køretøjs vigtigste komponenter, herunder motoren og karrosseriet, eller hvis det indeholder affald, der er føjet til det udrangerede køretøj.

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

5. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de kompetente myndigheder gensidigt anerkender og godtager skrotningsattester udstedt i andre medlemsstater i henhold til stk. 3. Kommissionen opstiller med henblik herpå mindstekrav til skrotningsattesten senest den ...*.

Artikel 6

Behandling

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at alle udrangerede køretøjer oplagres (også midlertidigt) og behandles i henhold til de generelle krav i artikel 4 i direktiv 75/442/EØF og i overensstemmelse med de tekniske mindstekrav, der er angivet i bilag I til nærværende direktiv, dog uden at nationale sundheds- og miljøbestemmelser berøres.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at virksomheder og foretagender, som udfører behandlingsprocesser, indhenter tilladelse fra eller registreres hos de kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 9, 10 og 11 i direktiv 75/442/EØF. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at virksomheder, der tager udrangerede køretøjer tilbage, er officielt registreret hos de kompetente myndigheder, også selv om de ikke foretager nogen behandling (indsamlingssteder).

Den i artikel 11, stk. 1, litra b), i direktiv 75/442/EØF omhandlede fritagelse for kravet om tilladelse kan finde anvendelse på nyttiggørelse af affald fra udrangerede køretøjer, efter at de er blevet behandlet som foreskrevet i punkt 3 i bilag I til dette direktiv, såfremt de kompetente myndigheder foretager en inspektion inden registrering. Ved denne inspektion kontrolleres:

- a) typen og mængderne af det affald, der skal behandles
- b) de generelle tekniske krav, der skal opfyldes
- c) de sikkerhedsforanstaltninger, der skal træffes

* 12 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

for at nå de mål, der er henvist til i artikel 4 i direktiv 75/442/EØF. Denne inspektion foretages en gang om året. Medlemsstater, der gør brug af fritagelsen, sender resultatet til Kommissionen.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at virksomheder og foretagender, der udfører behandlingsprocesser, mindst opfylder følgende forpligtelser i overensstemmelse med bilag I:
 - a) Udrangerede køretøjer skal før viderebehandling strippes eller tilsvarende foranstaltninger træffes for at mindske eventuelle negative påvirkninger af miljøet. Ligeledes skal komponenter eller materialer, der er mærket eller på anden måde gjort identificerbare i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, fjernes før videre behandling.
 - b) Farlige materialer og komponenter skal fjernes og udsorteres selektivt, således at de ikke forurener det senere fragmenteringsaffald fra udrangerede køretøjer.
 - c) Stripning og oplagring skal finde sted på en sådan måde, at køretøjernes komponenter er egnede til genbrug og nyttiggørelse, især genvinding.

De aktiviteter, der har til formål at fjerne miljøbelastende stoffer m.v. fra udrangerede køretøjer som omhandlet i bilag I, punkt 3, skal foretages så hurtigt som muligt.

4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den i stk. 2 omhandlede tilladelse eller registrering omfatter alle de betingelser, der er nødvendige til opfyldelse af kravene i stk. 1, 2 og 3.
5. Medlemsstaterne tilskynder ~~kan tilskynde~~ virksomheder og foretagender, som udfører behandling, til at indføre certificerede miljøstyringssystemer.

Artikel 7

Genbrug og nyttiggørelse

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at tilskynde til genbrug af komponenter, der er egnede til genbrug, til nyttiggørelse af komponenter, der ikke kan genbruges, og til, at der gives fortrinsstilling til genvinding, når dette er miljømæssigt rentabelt, uden at ~~sikkerhedskravene tilsidesættes~~ kravene til køretøjers sikkerhed og miljøkravene, navnlig med hensyn til emission af udstødningsgas og støj, tilsidesættes.

Producenter af komponenter er forpligtet til at stille de nødvendige oplysninger om demontering, oplagring og afprøvning af komponenter, som kan genbruges, til rådighed for de godkendte behandlingsvirksomheder.

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at aktørerne opfylder følgende mål:
 - a) For alle udrangerede køretøjer øges genbrug og nyttiggørelse til mindst 85 procent af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år senest den 1. januar 2006.

Inden for samme frist øges genbrug og genvinding til mindst 80 procent af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år.

For køretøjer, der er produceret før den 1. januar 1980, kan medlemsstaterne fastsætte lavere mål, men ikke lavere end 75% for genbrug og nyttiggørelse og ikke lavere end 70% for genbrug og genvinding. Medlemsstater, der gør brug af dette afsnit, underretter Kommissionen og de andre medlemsstater om grundene hertil.

- b) For alle udrangerede køretøjer øges genbrug og nyttiggørelse til mindst 95 procent af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år senest den 1. januar 2015. Inden for samme frist øges genbrug og genvinding til mindst 85% af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år.

Senest den 31. december 2005 tager Europa-Parlamentet og Rådet de mål, der er nævnt i litra b), op til fornyet overvejelse på grundlag af en rapport fra Kommissionen, der ledsages af et forslag. Kommissionen skal i sin rapport tage hensyn til udviklingen i køretøjernes materialesammensætning og til alle andre relevante miljøaspekter i forbindelse med køretøjer.

Efter proceduren i artikel 11 fastsætter Kommissionen de nærmere regler, der er nødvendige for at kontrollere, at medlemsstaterne opfylder de mål, der er opstillet i dette stykke. Kommissionen tager herved hensyn til alle relevante faktorer, bl.a. adgangen til data og spørgsmålet om eksport og import af udrangerede køretøjer. Kommissionen træffer denne foranstaltning senest den ...* .

3. Målene for genbrug og nyttiggørelse og for genbrug og genvinding efter 2015 fastsættes af Europa-Parlamentet og Rådet på forslag af Kommissionen.
4. Med henblik på at forberede en ændring af direktiv 70/156/EØF støtter Kommissionen udarbejdelsen af europæiske standarder for køretøjers egenskaber i henseende til demontering, nyttiggørelse og genvinding. Når der er opnået enighed om disse standarder, men under alle omstændigheder senest inden udgangen af 2001, ændrer Europa-Parlamentet og Rådet på forslag af Kommissionen direktiv 70/156/EØF, så det for køretøjer, der typegodkendes efter dette direktiv og markedsføres mere end tre år efter denne ændring af direktiv 70/156/EØF, er muligt at genbruge og/eller genvinde mindst 85 vægtprocent pr. køretøj og genbruge og/eller nyttiggøre mindst 95 vægtprocent pr. køretøj.

Artikel 8

Kodningsstandarder/demonteringsvejledninger/oplysninger

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne anvender standarder for komponent- og materialekoder, navnlig for at lette identifikationen af de komponenter og materialer, der er egnede til genbrug og nyttiggørelse.

* 24 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

2. Senest den ...* fastsætter Kommissionen de i stk. 1 i denne artikel omhandlede standarder efter proceduren i artikel 11. Kommissionen tager herved hensyn til det igangværende arbejde på dette område i de relevante internationale fora og bidrager i givet fald til dette arbejde.
3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne senest 6 måneder efter markedsføringen sørger for, at der foreligger demonteringsvejledningeroplysninger for hver type nyt køretøj, der er bragt på markedet. Disse vejledningeroplysninger skal identificere de forskellige køretøjskomponenter og materialer og placeringen af alle farlige stoffer i køretøjet, i det omfang behandlingsvirksomhederne har behov for det for at opfylde bestemmelserne i dette direktiv, specielt med henblik på at nå de mål, der er opstillet i artikel 7.

Artikel 9

Rapporter og oplysninger

1. Hvert tredje år sender medlemsstaterne oplysninger til Kommissionen om direktivets gennemførelse. Rapporten udarbejdes på grundlag af et spørgeskema eller en formular, som Kommissionen udformer efter proceduren i artikel 6 i direktiv 91/692/EØF⁹ med henblik på oprettelse af databaser vedrørende udrangerede køretøjer og behandlingen af disse. Spørgeskemaet eller formularen sendes til medlemsstaterne seks måneder før begyndelsen af den periode, som rapporten dækker. Rapporten sendes til Kommissionen inden ni måneder efter udløbet af den treårs periode, den dækker.

Den første rapport skal dække treårsperioden fra ...* .

Kommissionen offentliggør en rapport om dette direktivs gennemførelse senest ni måneder efter modtagelsen af medlemsstaternes rapporter.

2. Medlemsstaterne kræver i hvert enkelt tilfælde, at de relevante virksomheder offentliggør oplysninger om
 - designet af køretøjer og disses komponenter med henblik på deres egnethed til nyttiggørelse og genvinding
 - miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer, især bortskaffelse af alle væsker og demontering
 - udvikling og optimering af måder, hvorpå man kan genbruge, genvinde og nyttiggøre udrangerede køretøjer og deres komponenter
 - fremskridt, der er opnået med hensyn til nyttiggørelse og genvinding, så mængden af affald, der skal bortskaffes, mindskes, og nyttiggørelses- og genvindingsraten øges.

* 12 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

⁹ EFT L 377 af 31.12.1991, s. 48.

* 18 måneder fra dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

Producenten skal gøre disse oplysninger tilgængelige for potentielle købere af køretøjerne. De skal indgå i det reklamemateriale, der anvendes ved markedsføring af det nye køretøj.

Artikel 10

Gennemførelse

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

Disse love og administrative bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste love og administrative bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.
3. Forudsat at de med dette direktiv tilsigtede mål nås, kan medlemsstaterne gennemføre artikel 4, stk. 1, artikel 5, stk. 1, artikel 7, stk. 1, artikel 8, stk. 1 og 3, og artikel 9, stk. 2, og fastlægge de nærmere bestemmelser for gennemførelsen af artikel 5, stk. 4, ved aftaler mellem de kompetente myndigheder og de berørte økonomiske sektorer. Sådanne aftaler skal opfylde følgende krav:
 - a) aftalerne skal kunne håndhæves
 - b) aftalerne skal indeholde mål og de tilsvarende frister
 - c) aftalerne skal offentliggøres i medlemsstaternes statstidende eller et offentligt dokument, der er lige så tilgængeligt for offentligheden, og fremsendes til Kommissionen
 - d) der skal regelmæssigt føres tilsyn med, hvilke resultater der opnås i henhold til en aftale, og de skal rapporteres til de kompetente myndigheder og Kommissionen og gøres offentligt tilgængelige på betingelser, der fastsættes i aftalen
 - e) de kompetente myndigheder sørger for, at det undersøges, hvilke fremskridt der gøres i henhold til aftalen
 - f) ved manglende overholdelse af aftalen, gennemfører medlemsstaterne de relevante bestemmelser i dette direktiv ved love og administrative bestemmelser.

* 18 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

Artikel 11

Udvalgsprocedure

~~Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18 i direktiv 75/442/EØF, når den i overensstemmelse med den deri omhandlede procedure vedtager~~

Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18 i direktiv 75/442/EØF, og som består af repræsentanter for medlemsstaterne og har en repræsentant for Kommissionen som formand.

Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i Rådets afgørelse 1999/468/EF under iagttagelse af bestemmelserne i artikel 7, stk. 3, og artikel 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF er 3 måneder.

Kommissionen vedtager i overensstemmelse med førnævnte procedure

- a) ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilagene til nærværende direktiv til den videnskabelige og tekniske udvikling
- b) de i artikel 5, stk. 5 anførte mindstekrav, til skrotningsattesten
- c) formater i forbindelse med det i artikel 9 omhandlede databasesystem
- d) de i artikel 7, stk. 2, tredje afsnit, omhandlede nærmere regler.

Artikel 12

Ikrafttrædelse

1. Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.
2. Artikel 5, stk. 4, finder anvendelse:
 - fra den 1. januar 2001 på køretøjer markedsført fra denne dato
 - fra den 1. januar 2006 på køretøjer markedsført før den i første led nævnte dato.
3. I bilag II, punkt 11, er en maksimumsværdi på 5 g pr. køretøj tilladt indtil*

* 30 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelsesdato.

Artikel 13

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Tekniske mindstekrav til behandling i henhold til artikel 6, stk. 1 og 3

1. Oplagringspladser (også til midlertidig oplagring) til udrangerede køretøjer inden behandling:
 - Passende arealer med impermeable belægninger, der er udstyret med afløbsopsamling, sandfang og olieudskillere
 - Udstyr til behandling af afløbsvand, herunder regnvand, i overensstemmelse med gældende sundheds- og miljøbestemmelser.
2. Arealer til behandlingsanlæg:
 - Passende arealer med impermeable belægninger, der er udstyret med afløbsopsamling, sandfang og olieudskillere
 - Passende lager for afmonterede reservedele, herunder areal med impermeabel belægning til oplagring af olieforurenede reservedele
 - Passende beholdere til oplagring af batterier (med elektrolytneutralisering på stedet eller eksternt), filtre samt kondensatorer indeholdende PCB/PCT
 - Passende lagertanke til særskilt oplagring af væsker fra udrangerede køretøjer: Brændstof, motorolie, gearkasseolie, transmissionsolie, hydraulikolie, kølevæske, frostvæske, bremsevæske, batterisyre, væsker fra klimaanlæg og eventuelle andre væsker, der er indeholdt i det udrangerede køretøj
 - Udstyr til behandling af afløbsvand, herunder regnvand, i overensstemmelse med gældende sundheds- og miljøbestemmelser
 - Passende lager til brugte dæk med brandforebyggende foranstaltninger og foranstaltninger mod for stor ophobning.
3. Behandlingsprocesser med henblik på aftapning og afmontering af udrangerede køretøjer for forurenende stoffer
 - fjernelse af batterier og tanke til flydende gas
 - fjernelse eller neutralisering af potentielt eksplosionsfarlige komponenter (f.eks. air bags)
 - fjernelse og særskilt indsamling og oplagring af brændstof, motorolie, transmissionsolie, gearkasse- og hydraulikolie, kølevæske, frostvæske, bremsevæske og væsker fra klimaanlæg samt alle andre væsker i udrangerede køretøjer, medmindre de er nødvendige for genbrug af de pågældende dele.
4. Behandlingsprocesser for at fremme genvinding
 - fjernelse af katalysatorer
 - fjernelse af metalkomponenter, der indeholder kobber, aluminium og magnesium, hvis disse metaller ikke adskilles i fragmenteringsprocessen

- fjernelse af dæk og større plastkomponenter (f.eks. kofangere, instrumentbræt, væsketanke)
 - fjernelse af glas.
5. Oplagringen skal foretages således, at man undgår at beskadige komponenter, der indeholder væsker, eller komponenter og reservedele, der kan nyttiggøres.

BILAG II

Materialer og komponenter, der er undtaget fra artikel 4, stk. 2, litra a)

Materialer og komponenter	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 4, stk. 2, litra b), nr. iv)
Bly som legeringsbestanddel	
1. Stål, som indeholder op til 0,3% bly (målt i vægt)	
2. Aluminium, som indeholder op til 0,4% bly (målt i vægt)	
3. Vindueshåndtag og hjulflanger, som indeholder op til 4% bly (målt i vægt)	X
4. Kobberlegeringer, som indeholder op til 4% bly (målt i vægt)	
Bly som metal i komponenter	
5. Batterier	X
6. Belægning på indersiden af benzintanke	X
7. Svingningsdæmpere	X
8. Vulkaniseringsmiddel til højtryks- eller brændstofslanger	
9. Stabilisator i beskyttelsesmaling	
10. Loddemetal i elektroniske kredsløbsplader og andre bestanddele	
Hexavalent chrom	
11. Korrosionsforebyggende belægning på talrige nøglekomponenter i køretøjer (maks. 2 g pr. køretøj).	
Kviksølv	
12. Elektriske pærer	X