KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.11.2009
KOM(2009) 635 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

OM GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIV 2000/53/EF OM UDRANGEREDE KØRETØJER

FOR PERIODEN 2005-2008

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

OM GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIV 2000/53/EF OM UDRANGEREDE KØRETØJER

FOR PERIODEN 2005-2008

1. INDLEDNING

Direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer[1] tager primært sigte på at forebygge affald fra køretøjer og tilsigter desuden genbrug, genvinding og andre former for nyttiggørelse af udrangerede køretøjer og komponenter deraf, så der skal bortskaffes mindre affald. Desuden skal de i direktivet indeholdte foranstaltninger få alle aktører, der er involveret i køretøjernes livscyklus, herunder især dem, som er direkte involveret i behandlingen af udrangerede køretøjer, til at vise større miljøhensyn.

Artikel 9 i direktiv 2000/53/EF forpligter medlemsstaterne til hvert tredje år at sende en rapport til Kommissionen om gennemførelsen af dette direktiv på grundlag af et spørgeskema fastlagt ved Kommissionens beslutning 2001/753/EF[2] efter proceduren i artikel 6 i direktiv 91/692/EØF[3]. Spørgeskemaet består af to dele. Første del vedrører enkeltheder om omsætningen af direktivet i national ret, mens anden del vedrører oplysninger om den konkrete gennemførelse af direktivet.

Efter den første gennemførelsesrapport (KOM(2007) 618 endelig), som dækkede gennemførelsen i perioden fra den 21. april 2002 til den 21. april 2005 (eller fra den 1. maj 2004 til den 21. april 2005 for de medlemsstater, der blev optaget i Det Europæiske Fællesskab den 1. maj 2004), dækker denne rapport perioden fra den 21. april 2005 til den 21. april 2008 (for de medlemsstater, der blev optaget i Det Europæiske Fællesskab den 1. januar 2007, fra denne dato til den 21. april 2008).

Indberetningsdisciplinen var ikke fuldt tilfredsstillende. Fem medlemsstater[4] gav ikke Kommissionen oplysninger om omsætningen af direktivet i national ret. En lang række svar manglede, var ufuldstændige eller uklare. I henhold til Kommissionens beslutning 2005/293/EF[5] var medlemsstaterne forpligtet til i 2008 at indberette årlige data om opfyldelsen af målene for genbrug/genvinding og genbrug/nyttiggørelse for 2006. Det haltede med overholdelsen af indberetningsfristerne, og som følge af indberetningsmetodologiernes kvalitet var nogle af de modtagne tal tvivlsomme. Kommissionen tog skridt til at hjælpe

---

1 EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34.
2 EFT L 282 af 26.10.2001, s. 77.
3 EFT L 377 af 31.12.1991, s. 48.
4 Der er indledt overtrædelsessager mod de medlemsstater, der har forsømt at indberette disse data.
5 EUT L 94 af 13.4.2005, s. 30.

medlemsstaterne med at øge datakvaliteten og sammenligneligheden ved at nedsætte en ekspertgruppe til behandling af problemet[6].

Kommissionens undersøgelser af de nationale gennemførelsesforanstaltningers overensstemmelse med direktivet har vist, at omsætningen i national ret gennemgående er god, selv om der er tilfælde af manglende overensstemmelse, som allerede er eller kan blive genstand for overtrædelsesprocedurer.

Medlemsstaterne var i stand til at tilvejebringe flere oplysninger om gennemførelsen i praksis og håndhævelsen af retsbestemmelserne end for den foregående indberetningsperiodes vedkommende, men der kan ikke foretages en udtømmende vurdering af den overordnede situation på basis af de modtagne svar.

2. DIREKTIV 2000/53/EF OM UDRANGEREDE KØRETØJER

22 medlemsstater gav via denne rapport Kommissionen oplysninger om deres nationale love og administrative bestemmelser, som omsætter 2000/53/EF i national ret.

Nogle af direktivets bestemmelser (f.eks. vedrørende forebyggelse, indsamling, genbrug og nyttiggørelse) kan omsættes efter aftale, men muligheden herfor blev kun benyttet af fem medlemsstater.

Der var kun to medlemsstater (Litauen og Det Forenede Kongerige), som fritog køretøjer fremstillet i små serier og producenterne heraf for genbrugs-, genvindings- og nyttiggørelseskravene, kravene om kodningsstandarder og demonteringsoplysninger samt indberetningsforpligtelserne.

Ifølge rapporterne havde alle respondenter vedtaget foranstaltninger, som tilskynder køretøjsproducenterne til i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne at begrænse brugen af farlige stoffer i køretøjerne, til at lette demontering, genbrug og nyttiggørelse og til at integrere en stigende mængde genvundet materiale i køretøjerne. 22 medlemsstater angav, at den nationale lovgivning indeholder begrænsninger i brugen af bly, kviksølv, cadmium eller heksavalent krom i materialer og komponenter i køretøjer, der er bragt i omsætning efter den 1. juli 2003, bortset fra de i direktivets bilag II anførte undtagelser.

Alle respondenter traf de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at aktørerne, hyppigst køretøjsproducenter og/eller -importører, opretter ordninger for indsamling af udrangerede køretøjer og, hvis det teknisk er muligt, af udskiftede komponenter, der udgør affald, fra reparationer af personbiler. Hertil kom sikring af, at der er et rimeligt antal indsamlingssteder til rådighed på medlemsstaternes område. Antallet af anerkendte behandlingsvirksomheder svinger fra to på Cypern til over 1 600 i Det Forenede Kongerige. Der var i alle lande truffet foranstaltninger til sikring af, at alle udrangerede køretøjer afleveres til anerkendte behandlingsvirksomheder.

Bortset fra Belgien indberettede alle medlemsstater, at de havde etableret en ordning, i henhold til hvilken afmeldelse af et køretøj kræver forelæggelse af en skrotningsattest.

---

[6] Der blev nedsat en ekspertgruppe til at behandle problemet med deltagelse af repræsentanter fra medlemsstaterne, bilindustrien og Kommissionens GD Miljø og Eurostat. Gruppens første møde skal efter planen afholdes i efteråret 2009.

Kommissionen følger sagen omkring Belgien. Ni medlemsstater benyttede muligheden for at give producenter, bilforhandlere eller indsamlingsvirksomheder ret til at udstede skrotningsattester på vegne af en anerkendt behandlingsvirksomhed under forudsætning af en garanti for, at de udrangerede køretøjer overføres til anerkendte behandlingsvirksomheder.

Alle respondenter angav at have truffet foranstaltninger til sikring af, at afleveringen af udrangerede køretøjer til en anerkendt behandlingsvirksomhed kan ske uden omkostninger for den sidste indehaver eller ejer. I overensstemmelse med direktivet er det i de fleste medlemsstater ikke omkostningsfrit at aflevere udrangerede køretøjer, hvis det udrangerede køretøj ikke indeholder de vigtigste komponenter, eller hvis det indeholder affald, der er føjet til køretøjet.

Bortset fra Belgien har alle medlemsstater, som Kommissionen indledte overtrædelsesprocedurer imod, sikret gensidig anerkendelse og accept fra de kompetente myndigheders side af skrotningsattester udstedt i andre medlemsstater. Det bulgarske svar var uklart og skal undersøges nærmere.

I alle indberettende medlemsstater skal behandlingsvirksomheder og -foretagender indhente tilladelse fra eller registreres hos de kompetente nationale myndigheder. Kun Italien og Det Forenede Kongerige gjorde brug af den i direktivet omhandlede mulighed for fritagelse fra kravet om tilladelse.

19 respondenter indberettede tilstedeværelsen af tilskyndelser for behandlingsvirksomheder og -foretagender til at indføre certificerede miljøstyringssystemer. Der ydes eksempelvis støtte i form af vejledende dokumenter, informationsbrochurer om fordelene ved at indføre et certificeret miljøstyringssystem og uddannelseskurser eller tilskud. Tre respondenter indberettede, at de certificerede miljøstyringssystemer var frivillige, og angav intet om yderligere fremmende foranstaltninger.

Alle indberettende medlemsstater angav at have truffet foranstaltninger i overensstemmelse med affaldshierarkiet for at fremme genbrug af komponenter, der egner sig til genbrug, og nyttiggørelse af komponenter, der ikke kan genbruges, idet genvinding gives forrang.

Alle respondenter indførte foranstaltninger til sikring af, at aktørerne virkeliggør direktivets mål for genbrug/nyttiggørelse og genbrug/genvinding. De fleste medlemsstater kopierede målene i direktivet direkte. Nederlandene udskød den oprindelige meget ambitiøse dato for virkeliggørelse af målene på 95 % for genbrug/nyttiggørelse og 85 % for genbrug/genvinding fra 2007 til 2015 som krævet i direktivet. Bulgarien vil opfylde sit nyttiggørelsesmål på 87 % og genvindingsmål på 81 % pr. 31. december 2008, mens der er fastsat en gradvis stigning til 95 % for nyttiggørelse og 85 % for genvinding i 2015. Den Tjekkiske Republik, Grækenland, Ungarn, Italien, Letland, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet og Det Forenede Kongerige benyttede muligheden for at fastsætte lavere mål for køretøjer produceret før den 1. januar 1980.

Der foreligger tal for genbrugs-/genvindingsraten og for genbrugs-/nyttiggørelsesraten for 2006 fra alle medlemsstater bortset fra Irland og Malta. I 2006 virkeliggjorde 19 medlemsstater[7] genbrugs-/genvindingsmålet på 80 % (Den Tjekkiske Republik og Frankrig var tæt på at nå målet). 13 medlemsstater[8] opfyldte genbrugs-/nyttiggørelsesmålet på 85 %

[7] Belgien, Bulgarien, Danmark, Tyskland, Estland, Grækenland, Cypern, Letland, Litauen, Luxembourg, Ungarn, Nederlandene, Østrig, Polen, Portugal, Slovakiet, Finland, Sverige og Det Forenede Kongerige.

[8] Belgien, Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Tyskland, Cypern, Letland, Litauen, Luxembourg, Nederlandene, Østrig, Polen, Portugal og Sverige.

(Spanien var tæt på at opfylde målet). Der findes flere tal i Kommissionens rapporter på http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm eller på Eurostats website på http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Alle respondenter havde truffet foranstaltninger til sikring af, at producenterne i samarbejde med materiale- og udstyrsfabrikanterne bruger komponent- og materialekodningsstandarder, og forpligtede fabrikanter af komponenter til at stille oplysninger om demontering, opbevaring og afprøvning til rådighed for de anerkendte behandlingsvirksomheder. Producenterne skal i alle medlemsstater stille oplysninger om demontering til rådighed for hver type nyt køretøj, der bringes i omsætning. De fleste medlemsstater angav brug af IDIS-systemet (International Dismantling Information System), som ajourføres regelmæssigt.

19 medlemsstater indberettede at have forpligtet aktørerne, hovedsagelig producenterne, til at offentliggøre oplysninger om køretøjernes design, miljøvenlig behandling, affaldsforebyggelse og de fremskridt, der er gjort med hensyn til nyttiggørelse og genvinding. Tre medlemsstater retter denne forpligtelse til køretøjsproducenterne som de relevante aktører, ikke fabrikanterne af komponenter. Sverige og Estland arbejder på at ændre deres lovgivning.

Medlemsstaterne blev spurgt, om der var indført nye foranstaltninger til affaldsforebyggelse. 10 respondenter angav eksistensen af sådanne forpligtelser, men det var ikke i alle tilfælde klart, om de var nye sammenlignet med den foregående indberetningsperiode. Indberetningen fra Tyskland indeholdt oplysninger om en af bilindustrien udviklet liste til brug ved angivelse af visse oplysninger om stoffer af relevans for dele og materialer, som bilfabrikanterne får leveret. Desuden indeholdt rapporten en henvisning til SEES-projektet[9], som bl.a. tilsigter at udvikle bæredygtige demonterings- og genvindingsprocesser for at øge nyttiggørelses- og genbrugsraten. I Tyskland fortsætter den generelle tendens til at fremskynde udviklingen af post-shredder-teknologier for at nyttiggøre shredder-rester mest muligt.

Med hensyn til typer og mængder af genvundne materialer og markedssituationen indberettede Frankrig en øget inkorporering af genvundet materiale, som dog afhang af de tekniske krav i forbindelse med køretøjerne, tilgængeligheden på markedet og det genvundne materiales pris- og kvalitetsniveau. Frankrig bemærkede også, at det ifølge specialister i metalindustrien er vanskeligt at inkorporere mere end 40 % genvundet metal i køretøjer. Niveauet for genvinding af plast lå fortsat under genvinding af metal, og fabrikanterne tilstræbte en balance mellem brugen af genvundet konventionel plast og ny innovativ letvægtsplast. Tyskland fastslog, at ændringer i efterspørgslen efter genvundet skrot forårsager betydelige svingninger i handelen med dette materiale. Der er også stærk efterspørgsel efter genvundet plast af høj kvalitet.

Kun fem medlemsstater indberettede levering af udrangerede køretøjer med ingen eller negativ markedsværdi til anerkendte behandlingsvirksomheder. De øvrige medlemsstater angav ingen eller et ubetydeligt antal sådanne biler på grund af høje priser på sekundære råmaterialer.

---

[9] Bæredygtige elektriske og elektroniske systemer til bilsektoren (Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector), et EU-støttet projekt under det sjette rammeprograms prioritet 6.2 (Avancerede design- og produktionsteknikker til bæredygtig overfladetransport).Projektkonsortiet har deltagelse af bilfabrikanter og -leverandører, universiteter, aktører inden for genvinding/demontering, forskningscentre og konsulenter. Se http://www.sees-project.net/index.php.

Respondenterne havde i almindelighed ikke bemærket konkurrenceforvridninger mellem eller inden for medlemsstaterne, selv om der fremkom adskillige bemærkninger i denne sammenhæng. Sverige henviste til forskelle i fortolkningen af direktiv 2000/53/EF om separation af glas fra udrangerede køretøjer, hvilket medførte en øget eksport af biler til medlemsstater, hvor det er lovligt at udsortere glas efter shredding. Belgien konstaterede intens konkurrence mellem shredding-virksomheder og mellem shredding- og demonteringsvirksomheder. Ifølge Polen ender byrden ved behandling af udrangerede køretøjer tit ikke hos den medlemsstat, hvor køretøjerne bringes i omsætning som nye og bruges længst, men hos de medlemsstater, hvor de importeres bagefter og ender deres levetid. I denne sammenhæng bemærkede Tyskland et fald i antallet af udrangerede køretøjer, der nyttiggøres i landets demonterings- og genvindingsvirksomheder, fordi et stort antal brugte køretøjer eksporteres til f.eks. Polen, Rumænien, Den Tjekkiske Republik og Litauen. Andre medlemsstater indberettede desuden eksport af et antal brugte biler til Afrika eller Mellemøsten med virkninger for antallet af udrangerede og behandlede biler i disse medlemsstater. Kommissionen har til hensigt at drøfte disse spørgsmål yderligere med de nationale eksperter i møderne i udvalget for teknisk tilpasning.

3. KONKLUSIONER

Sammenlignet med den foregående indberetningsperiode var der ingen bemærkelsesværdige ændringer med hensyn til omsætning af direktiv 2000/53/EF i national ret i medlemsstaterne. Nogle af direktivets bestemmelser er endnu ikke blevet omsat korrekt eller fuldt ud, hvilket fremgår af antallet af overtrædelsessager. I 2009 var der således ni uafsluttede sager om manglende overensstemmelse og seks om manglende indberetning. En række medlemsstater fik ikke opfyldt deres genbrugs-/genvindings-/nyttiggørelsesmål i 2006. Kommissionen udbad sig i et brev til disse medlemsstater en forklaring på den manglende opfyldelse og vil drøfte mulige forbedringer. Overordnet skal gennemførelsen af direktivet forbedres yderligere. De igangværende overensstemmelseskontroller og møder med medlemsstaterne vil fortsætte med henblik på at tage fat på den manglende gennemførelse af denne fællesskabslovgivning.