EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 20.11.2009
KOM(2009) 635 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

OM GENOMFÖRANDET AV DIREKTIV 2000/53/EG OM UTTJÄNTA FORDON

FÖR PERIODEN 2005–2008

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

OM GENOMFÖRANDET AV DIREKTIV 2000/53/EG OM UTTJÄNTA FORDON

FÖR PERIODEN 2005–2008

1. INLEDNING

De huvudsakliga målen med direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon[1] är att förebygga generering av avfall från fordon och öka återanvändning, materialåtervinning och andra former av återvinning av uttjänta fordon och deras komponenter för att minska det slutliga bortskaffandet av avfall. De åtgärder som fastställs i direktivet är vidare avsedda att förbättra miljöprestationerna hos alla ekonomiska aktörer som berörs under fordonens livstid, särskilt hos operatörer som direkt har att göra med behandlingen av uttjänta fordon.

Enligt artikel 9 i direktiv 2000/53/EG ska medlemsstaterna vart tredje år sända en rapport till kommissionen om genomförandet av direktivet. Rapporten ska sammanställas utgående från det frågeformulär som återges i kommissionens beslut 2001/753/EG[2] och som fastställts i enlighet med det förfarande som anges i artikel 6 i direktiv 91/692/EEC[3]. Frågeformuläret består av två delar: i den första delen efterfrågas närmare uppgifter om införlivandet av direktivet i nationell lagstiftning, i den andra delen efterfrågas information om hur direktivet faktiskt genomförts.

Den första rapporten om genomförandet, KOM(2007) 0618 slutlig, avsåg genomförandeperioden från den 21 april 2002 till den 21 april 2005 (för de medlemsstater som anslöt sig till Europeiska gemenskapen den 1 maj 2004, perioden från den 1 maj 2004 till den 21 april 2005), och den här rapporten avser perioden från den 21 april 2005 till den 21 april 2008 (för de medlemsstater som anslöt sig till Europeiska gemenskapen den 1 januari 2007, från den dagen till den 21 april 2008).

Rapporteringsdisciplinen har inte varit fullständigt tillfredsställande. Fem medlemsstater[4] har underlåtit att lämna in information till kommissionen om direktivets införlivande i den nationella lagstiftningen. Många svar saknas eller är ofullständiga eller otydliga. Enligt rådets beslut 2005/293/EG[5] var det obligatoriskt att i de rapporter som lämnades in 2008 rapportera om hur målen för återanvändning/materialåtervinning och återanvändning/återvinning uppnåtts under 2006. Rapporteringens rättidighet var dålig och kvaliteten på de använda rapporteringsmetoderna gör att de inkomna sifferuppgifterna i vissa fall kan ifrågasättas.

---

1 EGT L 269, 21.10.2000, s. 34.
2 EGT L 282, 26.10.2001, s. 77.
3 EGT L 377, 31.12.1991, s. 48.
4 Överträdelseförfaranden har inletts mot de medlemsstater som underlåtit att lämna in dessa rapporter.
5 EUT L 94, 13.4.2005, s. 30.

Kommissionen har vidtagit åtgärder för att hjälpa medlemsstaterna att förbättra uppgifternas kvalitet och jämförbarhet genom att inrätta en expertgrupp som ska behandla denna fråga[6].

Kommissionens undersökningar av de nationella genomförandeåtgärdernas överensstämmelse har visat att direktivet i allmänhet är väl införlivat, även om det finns några fall av icke-överensstämmelse, som är eller kan bli föremål för överträdelseförfaranden.

När det gäller det faktiska, praktiska genomförandet och verkställandet av bestämmelserna i lagstiftningen har medlemsstaterna kunnat tillhandahålla mer information än för föregående rapporteringsperiod, men en uttömmande bedömning av den övergripande situationen kan inte göras på grundval av de inkomna svaren.

2. DIREKTIV 2000/53/EG OM UTTJÄNTA FORDON

Tjugotvå medlemsstater har tillhandahållit kommissionen uppgifter om de nationella lagar och andra författningar som de har antagit för att införliva direktiv 2000/53/EG i nationell lagstiftning.

En del av bestämmelserna i direktivet (t.ex. om förebyggande åtgärder, insamling, återanvändning och återvinning) får införlivas genom avtal, men endast fem medlemsstater har använt denna möjlighet.

Endast två medlemsstater (Litauen och Storbritannien) har beviljat undantag för fordon som produceras i små serier och för deras producenter från kraven avseende återanvändning, materialåtervinning och återvinning, kodningsstandarder och demonteringsinformation samt rapporteringsskyldighet.

Alla de som lämnat uppgifter rapporterade att de har vidtagit åtgärder för att uppmuntra fordonstillverkarna att i samarbete med tillverkare av material och utrustning begränsa användningen av farliga ämnen i fordon, underlätta demontering, återanvändning och återvinning samt integrera en allt större kvantitet återvunnet material i fordon. Tjugotvå medlemsstater uppgav att deras nationella lagstiftning begränsar användningen av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i material och komponenter i fordon som släpps ut på marknaden efter den 1 juli 2003, utom när det gäller de undantag som förtecknas i bilaga II till direktivet.

Alla de som lämnat uppgifter har vidtagit nödvändiga åtgärder för att se till att de ekonomiska aktörerna – i de flesta fall producenterna och/eller importörerna av fordon – upprättar system för insamling av uttjänta fordon och (i den utsträckning det är tekniskt möjligt) uttjänta delar som utgör avfall och har avlägsnats vid reparationer av personbilar, samt för att se till att insamlingsanläggningar finns tillgängliga i lämplig omfattning på deras territorier. Antalet auktoriserade behandlingsanläggningar varierar från 2 i Cypern till fler än 1 600 i Storbritannien. I alla länder har åtgärder vidtagits för att se till att alla uttjänta fordon överlämnas till auktoriserade behandlingsanläggningar.

---

[6] En expertgrupp har inrättats för att behandla denna fråga. Den består av företrädare för medlemsstaterna, bilindustrin och kommissionens generaldirektorat för miljö respektive statistik. Gruppens första möte planeras till hösten 2009.

Alla medlemsstater utom Belgien har rapporterat att de har upprättat ett system enligt vilket uppvisande av ett skrotningsintyg är ett villkor för avregistrering av fordon. Kommissionen följer utvecklingen i Belgien. Nio medlemsstater har utnyttjat möjligheten att låta producenter, försäljare eller insamlare utfärda skrotningsintyg på en auktoriserad behandlingsanläggnings vägnar förutsatt att det finns en garanti för att de uttjänta fordonen överlämnas till en auktoriserad behandlingsanläggning.

Alla de som lämnat uppgifter uppgav att de har vidtagit åtgärder för att säkerställa att uttjänta fordon kan lämnas in till auktoriserade behandlingsanläggningar utan att det medför några kostnader för den sista innehavaren eller ägaren. I de flesta medlemsstaterna är det inte avgiftsfritt att lämna in ett uttjänt fordon om det inte innehåller nödvändiga komponenter, eller om det innehåller avfall som det har tillförts – en möjlighet som medges i direktivet.

Alla medlemsstater utom Belgien, mot vilket kommissionen har inlett ett överträdelseförfarande, försäkrade att skrotningsintyg som utfärdats i andra medlemsstater ömsesidigt erkänns och godkänns av de behöriga myndigheterna. Bulgariens svar var oklart och behöver utredas ytterligare.

I alla de medlemsstater som lämnat uppgifter måste de inrättningar eller företag som behandlar uttjänta fordon ha ett tillstånd från eller vara registrerade hos de behöriga myndigheterna. Endast Italien och Storbritannien har utnyttjat den möjlighet till undantag från tillståndskravet som anges i direktivet.

Nitton medlemsstater rapporterade om olika metoder för att uppmuntra inrättningar och företag som utför behandling att införa certifierade miljöstyrningssystem. De metoder som används är t.ex. vägledningar, informationsbroschyrer om fördelarna med att införa ett certifierat miljöstyrningssystem, utbildning och finansiering. Tre medlemsstater svarade att det är frivilligt att införa certifierade miljöstyrningssystem och rapporterade inte heller om några åtgärder för att uppmuntra införandet av sådana system.

Alla de medlemsstater som lämnat uppgifter uppgav att de har vidtagit åtgärder i linje med avfallshierarkin för att främja återanvändning av komponenter som lämpar sig för återanvändning samt återvinning av komponenter som inte kan återanvändas, med företräde för materialåtervinning.

Alla de som lämnat uppgifter har vidtagit åtgärder för att se till att de mål för återanvändning/återvinning och återanvändning/materialåtervinning som fastställs i direktivet uppnås av de ekonomiska aktörerna. De flesta medlemsstaterna har ordagrant införlivat de mål som fastställs i direktivet. Nederländerna har justerat sin ursprungligen mycket ambitiösa tidsfrist för uppnående av målen på 95 % för återanvändning/återvinning och 85 % för återanvändning/materialåtervinning från 2007 tillbaka till 2015, som är den tidsfrist som anges i direktivet. I Bulgarien ska ett mål på 87 % för återvinning och 81 % för materialåtervinning ha uppnåtts den 31 december 2008, varefter man genom en gradvis ökning ska uppnå målet på 95 % för återvinning och 85 % för materialåtervinning före 2015. Tjeckien, Grekland, Ungern, Italien, Lettland, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien och Storbritannien har utnyttjat möjligheten att fastställa lägre mål för fordon som producerats före den 1 januari 1980.

När det gäller graden av återanvändning/materialåtervinning och återanvändning/återvinning är uppgifter för 2006 tillgängliga för alla medlemsstater utom Irland och Malta. Nitton medlemsstater[7] uppfyllde 2006 målet på 80 % för återanvändning/materialåtervinning (Tjeckien och Frankrike var nära att uppfylla målet). Målet på 85 % för återanvändning/återvinning uppfylldes av tretton medlemsstater[8] (Spanien var nära att uppfylla målet). Ytterligare uppgifter finns i kommissionens rapporter som är tillgängliga på http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm eller på Eurostats webbplats: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Alla de medlemsstater som lämnat uppgifter rapporterade att de har vidtagit åtgärder för att se till att producenter, i samarbete med tillverkare av material och utrustning, använder kodningsstandarder för komponenter och material och har förpliktat tillverkare av komponenter att göra information tillgänglig för auktoriserade behandlingsanläggningar om demontering, lagring och provning av komponenter. I alla medlemsstater måste producenterna tillhandahålla demonteringsinformation för varje typ av nytt fordon som släpps ut på marknaden. De flesta medlemsstaterna uppgav att de använder IDIS-systemet (International Dismantling Information System), som regelbundet uppdateras.

Nitton medlemsstater rapporterade att de kräver att de ekonomiska aktörerna – till största delen producenter – ska offentliggöra information om fordonskonstruktion, ur miljösynpunkt godtagbar behandling, förebyggande av avfall och de framsteg som har gjorts när det gäller återvinning och materialåtervinning. I tre medlemsstater åläggs denna skyldighet fordonsproducenter i egenskap av relevanta ekonomiska aktörer, inte tillverkare av fordonskomponenter. Sverige och Estland arbetar på att ändra sin lagstiftning.

Medlemsstaterna anmodades att ange huruvida några nya åtgärder för att förebygga avfall har vidtagits. Tio medlemsstater angav att sådana åtgärder vidtagits, men det framgick inte tydligt i samtliga fall huruvida de är nya jämfört med föregående rapporteringsperiod. Tyskland rapporterade att bilindustrin har utarbetat en förteckning över viss information som ska deklareras när det gäller ämnen i delar och material som levereras till biltillverkare och hänvisade vidare till SEES-projektet[9], som bl.a. syftar till att utveckla hållbara demonterings- och materialåtervinningsprocesser för att öka graden av återvinning och återanvändning. Tyskland påpekade också att det fortfarande finns en allmän tendens att skynda på utvecklingen av teknik för separering av material från fragmenteringsrester för att så långt det är möjligt återvinna fragmenteringsrester.

När det gäller kvantiteten återvunnet material av olika slag och marknadssituationen rapporterade Frankrike att integreringen av återvunnet material har ökat, men påpekade att utvecklingen beror på de tekniska kraven på fordon, tillgången på marknaden samt det återvunna materialets pris- och kvalitetsnivå. Frankrike påpekade vidare att enligt specialisterna i metallindustrin är det svårt att integrera mer än 40 % återvunnen metall i

---

7 Belgien, Bulgarien, Danmark, Tyskland, Estland, Grekland, Cypern, Lettland, Litauen, Luxemburg, Ungern, Nederländerna, Österrike, Polen, Portugal, Slovakien, Finland, Sverige och Storbritannien.

8 Belgien, Bulgarien, Tjeckien, Tyskland, Cypern, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Österrike, Polen, Portugal och Sverige.

9 Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector är ett projekt som finansieras av Europeiska unionen genom sjätte ramprogrammet, prioritering 6.2 (Hållbara yttransporter, avancerad konstruktions- och produktionsteknik). Projektkonsortiet består av biltillverkare och underleverantörer, universitet, materialåtervinnings-/demonteringsföretag, forskningscentrum och konsulter. Se: http://www.sees-project.net/index.php.

fordon. Återvinningen av plast ligger fortfarande på en lägre nivå än återvinningen av metaller och tillverkarna försöker hitta en balans mellan användningen av återvunnen konventionell plast och innovativ, ny lättviktsplast. Tyskland angav att den föränderliga efterfrågan på återvunnet skrot orsakar betydande fluktuationer i handeln med detta material. Det finns också en stark efterfrågan på högkvalitativ återvunnen plast.

Endast fem medlemsstater rapporterade att uttjänta fordon som saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde lämnas in till auktoriserade behandlingsanläggningar. Övriga medlemsstater uppgav att inga eller en försumbar mängd sådana bilar lämnas in, på grund av höga priser på sekundära råvaror.

De som lämnat uppgifter har i allmänhet inte märkt av någon snedvridning av konkurrensen mellan eller inom medlemsstaterna, även om flera påpekanden gjordes i detta sammanhang. Sverige påpekade att skillnader i tolkningen av direktiv 2000/53/EG när det gäller separeringen av glas från uttjänta fordon leder till att fler bilar exporteras till medlemsstater där glas lagligt kan separeras efter fragmenteringen. Belgien angav att det finns en intensiv konkurrens mellan fragmenteringsanläggningarna och mellan fragmenterings- och demonteringsanläggningar. Polen påpekade att bördan att behandla uttjänta fordon ofta inte faller på den medlemsstat där fordonen släppts ut på marknaden och använts längst, utan på de medlemsstater dit de senare importeras och där de befinner sig när de inte längre går att använda. Tyskland har i detta sammanhang noterat en minskning av antalet uttjänta fordon som återvinns i landets demonterings- och materialåtervinningsanläggningar på grund av att en stor mängd begagnade fordon exporteras till t.ex. Polen, Rumänien, Tjeckien och Litauen. Andra medlemsstater rapporterade att ett antal begagnade bilar också exporteras till Afrika eller Mellanöstern, vilket påverkar kvantiteten uttjänta fordon som genereras och behandlas i dessa medlemsstater. Kommissionen avser att ytterligare diskutera dessa frågor med de nationella experterna vid mötena i kommittén för anpassning till den tekniska utvecklingen.

3. SLUTSATSER

När det gäller medlemsstaternas införlivande av direktiv 2000/53/EG i den nationella lagstiftningen har det inte skett några anmärkningsvärda förändringar jämfört med föregående rapporteringsperiod. En del av bestämmelserna i direktivet har inte ännu införlivats fullständigt eller korrekt, vilket framgår av antalet överträdelseärenden: 2009 pågår nio ärenden om icke-överensstämmelse och sex ärenden om underlåtenhet att rapportera. Flera medlemsstater lyckades 2006 inte uppnå sina mål för återanvändning/materialåtervinning/återvinning. Kommissionen har skickat skrivelser till dessa medlemsstater för att få en förklaring av skälen till deras misslyckande och kommer att diskutera möjliga förbättringar. Sammantaget bör genomförandet av direktivet förbättras ytterligare. De kontinuerliga kontrollerna av överensstämmelsen och mötena med medlemsstaterna kommer att fortsätta för att åtgärda bristerna i genomförandet av den relevanta gemenskapslagstiftningen.