KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 17.10.2007
KOM(2007) 618 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 2002-2005

[SEK(2007) 1348]

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 2002-2005

1. INDLEDNING

Denne rapport tjener til at informere de øvrige EU-institutioner, medlemsstaterne og offentligheden om gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer[1] over perioden fra 21. april 2002 til 21. april 2005 (eller fra 1. maj 2004 til 21. april 2005 for de medlemsstater, der blev optaget i Det Europæiske Fællesskab den 1. maj 2004).

Rapporten er udarbejdet på basis af spørgeskemaet i Kommissionens beslutning 2001/753/EF[2], der blev udformet i overensstemmelse med proceduren i artikel 6 i direktiv 91/692/EØF[3]. Den bygger på oplysninger fra medlemsstaterne og er ledsaget af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der indeholder en mere detaljeret gennemgang af medlemsstaternes oplysninger og data.

Samtlige medlemsstater har forsynet Kommissionen med oplysninger om deres gennemførelse af direktivet i national ret. Gennemførelsen af direktivet i national ret forekommer tilfredsstillende. Kontrollen af, om de nationale gennemførelsesbestemmelser er i overensstemmelse med direktivets bestemmelser, er dog endnu ikke afsluttet for de ti nye medlemsstater, der blev optaget i Fællesskabet den 1. maj 2004, og der kan derfor opstå nye sager vedrørende manglende overholdelse af direktivet.

Med hensyn til den konkrete gennemførelse og håndhævelse af direktivets bestemmelser er det på grundlag af de nationale rapporter vanskeligt at danne sig et komplet overblik over, hvordan direktivet fungerer i medlemsstaterne, da kun nogle få medlemsstater har indberettet de oplysninger, der er omhandlet i spørgeskemaets del 2 (og som, i det omfang de er tilgængelige, skal afgives under behørig hensyn til forretnings- og fabrikshemmeligheder). Desuden vil det først være muligt at tegne et komplet billede af situationen med hensyn til genanvendelsen og nyttiggørelsen af udrangerede køretøjer, når medlemsstaterne har indberettet de mål for genbrug/nyttiggørelse og genbrug/genanvendelse, de har nået. Disse rapporter, der skal indsendes med data for 2006, skal udarbejdes i overensstemmelse med de detaljerede regler i Kommissionens beslutning 2005/293/EF[4] og sendes til Kommissionen senest 18 måneder efter udgangen af det pågældende år, dvs. senest den 30. juni 2008.

---

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 23.12.1991, s. 48.
4 EUT L 94 af 12.4.2005, s. 30.

2. DIREKTIV 2000/53/EF OM UDRANGEREDE KØRETØJER

Direktiv 2000/53/EF indeholder specifikke krav til behandlingen af udrangerede motorkøretøjer. Det tager først og fremmest sigte på at forebygge frembringelse af affald fra motorkøretøjer og at fremme genbrug, genanvendelse og andre former for nyttiggørelse af udrangerede motorkøretøjer, så der skal bortskaffes mindre affald. Det tager også sigte på at få alle, der er involveret i motorkøretøjernes livscyklus, herunder især dem, der er direkte involveret i behandlingen af udrangerede motorkøretøjer, til at vise større miljøhensyn.

Samtlige medlemsstater har forsynet Kommissionen med nærmere oplysninger om de **love og administrative bestemmelser**, de har indført for at efterkomme direktivet. Der er blevet indledt forskellige **overtrædelsesprocedurer** mod fem medlemsstater (Belgien, Frankrig, Italien, Portugal og Det Forenede Kongerige).

Et stort flertal af medlemsstaterne **har ikke undtaget motorkøretøjer fremstillet i små mængder** fra demonterings-, nyttiggørelses- og genanvendelseskravene, fra kravene til kodningsstandarder og demonteringsoplysninger og fra rapporterings- og informationskravene. Kun Irland, Litauen og Det Forenede Kongerige har indført en sådan undtagelse.

De fleste medlemsstater har truffet forskellige **forebyggende foranstaltninger** for at begrænse brugen af farlige stoffer i motorkøretøjer og forhindre udledningen af sådanne stoffer til miljøet og for at lette demontering, genbrug, nyttiggørelse og genanvendelse og lade flere genanvendte materialer indgå i motorkøretøjer og andre produkter. Nogle medlemsstater med egen motorkøretøjsindustri (Frankrig, Tyskland) tilskynder fabrikanterne til at ændre motorkøretøjernes design gennem nye lovkrav og ved at forpligte dem til at offentliggøre bestemte oplysninger. Andre lande fokuserer på reservedelsdesign eller på begrænsninger af brugen af bestemte stoffer. Belgien, Tyskland, Spanien, Malta og Portugal har taget skridt til at fremme genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse af motorkøretøjskomponenter, bl.a. gennem informationskampagner, udsendelse af tekniske retningslinjer, finansiel bistand til F&U og innovation samt indførelse af godkendelsesprocedurer.

Samtlige medlemsstater har indført lovgivning til **begrænsning af brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom** i motorkøretøjer og motorkøretøjskomponenter og opstillet detaljerede lister over undtagelser fra dette forbud mod tungmetaller, som i de fleste tilfælde er en ordret kopi af bilag II til direktiv 2000/53/EF.

Et flertal af medlemsstaterne har oplyst, at de har truffet foranstaltninger, der skal sikre, at markedsdeltagerne indfører **ordninger til indsamling af alle udrangerede motorkøretøjer** og, så vidt det er teknisk muligt, af komponenter, der udskiftes i forbindelse med reparation af personbiler, og som ville være blevet behandlet som affald, og at der indrettes tilstrækkeligt mange indsamlingsanlæg på deres nationale område. Antallet af autoriserede behandlingsvirksomheder varierer fra 0 i Malta til over 1 500 i Italien, så der er store forskelle mellem behandlingskapaciteten i de forskellige medlemsstater.

Med hensyn til det **organisatoriske ansvar for indretningen af indsamlingsnetværket** har nogle medlemsstater valgt at gøre alle markedsdeltagere organisatorisk ansvarlige (Cypern), mens andre pålægger motorkøretøjsfabrikanterne og importørerne dette ansvar (Østrig, Spanien, Finland, Ungarn, Irland, Italien, Litauen og Nederlandene). De fleste medlemsstater har fastsat regler for den geografiske dækningsgrad, som markedsdeltagerne skal sikre, og som afhænger af enten befolkningstæthed (Irland) eller geografisk afstand (f.eks. inden for en

radius af 50 km i Ungarn, Litauen og Slovenien). Letland og Portugal giver markedsdeltagerne mulighed for at tilslutte sit et netværk, der forvaltes af en selvstændig virksomhed, men stiller krav om, at alle motorkøretøjsfabrikanter og –importører skal dokumentere, at de deltager i et sådant netværk. I Slovenien skal indsamlingsvirksomhederne have en tilstrækkelig dækningsgrad. I nogle medlemsstater opereres der med to parallelle ordninger, nemlig anlæg etableret sammen med fabrikanterne og selvstændige virksomheder (Irland og Det Forenede Kongerige).

Samtlige medlemsstater har i deres lovgivning indsat bestemmelser, der skal sikre, at **alle udrangerede køretøjer afleveres til autoriserede behandlingsvirksomheder**. I de fleste tilfælde er der med disse bestemmelser indført et krav om, at indsamlings- og behandlingsvirksomheder skal indhente en særlig tilladelse, og en forpligtelse for motorkøretøjets sidste ejer til at aflevere det udrangerede motorkøretøj hos en autoriseret indsamlingsvirksomhed. De fleste medlemsstater tillader også, at motorkøretøjerne afleveres til forhandlere eller fabrikanter, som giver dem videre til autoriserede behandlingsvirksomheder. I de fleste medlemsstater er det strafbart blot at efterlade motorkøretøjer i stedet for at aflevere dem til autoriserede behandlingsvirksomheder og at indsamle og behandle udrangerede motorkøretøjer uden den fornødne tilladelse.

Samtlige medlemsstater har meddelt, at de har indført en afmeldingsordning, som indebærer, at der ved afmelding af et motorkøretøj skal forelægges en skrotningsattest fra en autoriseret behandlingsvirksomhed. Et mindretal har givet fabrikanter, forhandlere og samlere mulighed for at udstede skrotningsattester på vegne af en autoriseret behandlingsvirksomhed. Samtlige medlemsstater har taget skridt til at sikre, at udrangerede motorkøretøjer ender hos autoriserede behandlingsvirksomheder.

Alle medlemsstater har meddelt, at de har gennemført bestemmelserne om **omkostningsfri tilbagetagning**, ifølge hvilke tilbagetagningen af et udrangeret motorkøretøj mindst skal foregå gratis for den sidste ejer af motorkøretøjet på basis af princippet om **producentansvar**. I de fleste tilfælde accepteres motorkøretøjer, medmindre de mangler centrale komponenter som anført i lovgivningen eller indeholder supplerende affald. Et køretøj har en negativ værdi, når omkostningerne forbundet med behandlingen heraf overskrider indtægterne fra de nyttiggjorte materialer. I de fleste tilfælde starter producentansvaret på dette punkt. Med de nuværende materialepriser er det imidlertid sjældent, at der accepteres motorkøretøjer med en negativ værdi.

De fleste medlemsstater opererer med **gensidig anerkendelse af skrotningsattester** udstedt i andre medlemsstater.

I samtlige medlemsstater skal virksomheder, der planlægger at behandle udrangerede motorkøretøjer, indhente **tilladelse** fra eller registreres hos de kompetente nationale myndigheder. I de fleste tilfælde er det de regionale myndigheder, der er ansvarlige for håndhævelsen af godkendelsesreglerne i den nationale lovgivning: De udsteder tilladelserne og fører tilsyn med behandlingsanlæggene i deres respektive regioner. Behandlingsvirksomheder har mellem 24 timer (Slovenien) og 3 måneder (Litauen) til at fjerne miljøbelastende stoffer.

De fleste medlemsstater har tilkendegivet, at de tilskynder til brug af **EMAS- eller ISO-systemer**. Det er typisk frivilligt, om virksomhederne vil benytte systemerne, men medlemsstaterne tilbyder en række incitamenter til de virksomheder, der benytter dem. I mange medlemsstater bliver certificerede miljøstyringssystemer stadig mere udbredte.

Samtlige medlemsstater har truffet foranstaltninger i overensstemmelse med direktivets affaldshierarki, der tilskynder til genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse af motorkøretøjskomponenter med bortskaffelse som sidste udvej. Genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse fremmes i første omgang gennem foranstaltninger, der tjener til at sikre en korrekt demontering, lagring og behandling af dele og materialer, der egner sig til disse processer. Et vigtigt element i hvert af systemerne er **fjernelsen af miljøbelastende stoffer** fra udrangerede køretøjer. Blandt de øvrige foranstaltninger kan nævnes forsøget på at opbygge **markeder for genvundne materialer** og sætte mål for indholdet af genanvendte materialer i nye produkter. I de fleste medlemsstater er der også indført finansieringsordninger med det formål at fremme miljøvenlige behandlingsløsninger.

Samtlige medlemsstater har bekræftet, at de i deres lovgivning har fastsat **mål** for genbrug/nyttiggørelse og genbrug/genanvendelse. I de fleste tilfælde er de nationale mål en direkte kopi af målene i direktivet, når bortses fra Nederlandene, hvor målet på 95 % genbrug/nyttiggørelse og 85 % genbrug/genanvendelse skulle opfyldes indtil 2007 (datoen er pt. til genforhandling). De parter, der er ansvarlige for realiseringen af målene, omfatter fabrikanter i samarbejde med andre økonomiske beslutningstagere (Finland, Ungarn), økonomiske beslutningstagere (Cypern, Italien, Malta), fabrikanter og importører (Litauen, Nederlandene), offentlige tjenesteudbydere (Slovenien) og autoriserede behandlingsvirksomheder (Irland). Tjekkiet, Spanien, Grækenland, Ungarn, Irland, Italien, Letland, Malta, Polen, Portugal, Slovakiet og Det Forenede Kongerige opererer med lavere andele for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse i forbindelse med motorkøretøjer fremstillet før 1. januar 1980, nemlig i hvert tilfælde mindst 75 % genbrug/nyttiggørelse og 70 % genbrug/genanvendelse. Tjekkiet, Ungarn, Italien, Letland, Polen, Portugal og Det Forenede Kongerige har oplyst, at foranstaltningen til indførelse af disse lavere mål er blevet anmeldt til Kommissionen og i visse tilfælde også til de øvrige medlemsstater. Spanien, Grækenland og Malta har endnu ikke indsendt den officielle anmeldelse.

Eftersom forpligtelsen til at aflægge rapport om målene først får virkning fra midten af 2008 med oplysninger for året 2006, findes der kun begrænsede oplysninger om de mål, der blev nået før 2006. For så vidt angår de medlemsstater, der har indberettet deres resultater, var der i 2004 fire medlemsstater, der nåede genanvendelsesmålet på 80 % (Belgien, Danmark, Nederlandene, Sverige), mens tre nåede nyttiggørelsesmålet på 85 % (Danmark, Nederlandene, Sverige). Østrig, Tyskland og Det Forenede Kongerige kom også tæt på genanvendelsesmålet på 85 % i 2004.

Samtlige medlemsstater har truffet foranstaltninger vedrørende brugen af **standarder for komponent- og materialekoder** i overensstemmelse med Kommissionens beslutning 2003/138/EF[5] og har forpligtet køretøjsfabrikanterne til at udlevere **demonteringsinformationer** for alle nye typer køretøjer, der markedsføres. Belgien, Cypern, Tyskland, Danmark, Spanien, Finland, Frankrig, Ungarn, Luxembourg, Nederlandene, Polen, Portugal, Slovenien og Sverige har benyttet **IDIS-systemet** (International Dismantling Information System) til at gøre det nemmere at demontere og genbruge køretøjskomponenter. I samtlige medlemsstater er der indført regler for demontering, oplagring og afprøvning af komponenter, der kan genbruges. De fleste medlemsstater forpligter fabrikanterne af motorkøretøjer til at offentliggøre oplysninger om køretøjernes design, miljøvenlig behandling, forebyggelse af frembringelse af affald og forøget genanvendelse og nyttiggørelse.

---

[5] EUT L 53 af 28.2.2003, s. 58.

Eftersom en del af oplysningerne om gennemførelsen af direktivet kun skal udleveres i det omfang, de rent faktisk foreligger, og da der skal tages hensyn til beskyttelsen af fortrolige kommercielle og industrielle oplysninger, er det ikke alle medlemsstaterne, der har indberettet disse oplysninger til Kommissionen.

De fleste medlemsstater har ikke truffet **nye præventive foranstaltninger** foruden dem, der forlanges i henhold til direktivet. Tyskland, Nederlandene og Sverige har berettet om en række foranstaltninger truffet af motorkøretøjsindustrien for at begrænse brugen af farlige stoffer og gøre det nemmere at genbruge, nyttiggøre og genanvende udrangerede motorkøretøjer. Med hensyn til ændringer af motorkøretøjers design med det formål at benytte flere genanvendte materialer i motorkøretøjer har kun nogle få medlemsstater med egen national motorkøretøjsindustri (Tyskland, Frankrig og Sverige) truffet sådanne foranstaltninger. Polen og Frankrig har tilkendegivet, at den største hindring for nye fremskridt inden for genanvendelse af brugte plastkomponenter er adgangen til sekundære materialer med de påkrævede egenskaber til en konkurrencedygtig pris, hvilket bekræfter behovet for forbedre markederne for genanvendte materialer i hele EU.

Når bortses fra Sverige og Litauen, har medlemsstaterne ikke indberettet tilfælde af **motorkøretøjer med negativ markedsværdi**, hvilket kan tilskrives de høje metalpriser. I de fleste tilfælde har den sidste ejer af et udrangeret køretøj modtaget et beløb for køretøjet.

De fleste medlemsstater har meddelt, at de **ikke har ændret den måde, hvorpå udrangerede motorkøretøjer behandles, og de har ikke anmeldt tilfælde af konkurrenceforvridning**, men en række medlemsstater har gjort opmærksom på et fald i antallet af autoriserede behandlingsvirksomheder som følge af strengere autorisationskrav.

3. KONKLUSION

Skønt mange medlemsstater har gjort store fremskridt med gennemførelsen af direktivet i deres nationale lovgivning, kan implementeringen af denne lovgivning ikke betegnes som fuldt ud tilfredsstillende, hvilket en række overtrædelsesprocedurer vedrørende denne affaldsstrøm også vidner om. I nogle medlemsstater er ordningen for behandling af udrangerede motorkøretøjer ikke fuldt ud operationel, skønt direktivet er blevet omsat til national lov næsten ordret. Når affaldshåndteringssystemerne ikke fungerer effektivt, skyldes det ofte, at håndhævelsen snarere end gennemførelsen af EU-lovgivningen er mangelfuld. Dette problem kræver særlig opmærksomhed, og kontrollen på både EU-plan og nationalt plan bør forbedres. Det er derfor vigtigt at sætte skub i bestræbelserne på at implementere og håndhæve lovgivningen i bestemte medlemsstater. Kommissionen vil også fremover kontrollere, at der er overensstemmelse mellem de nationale regler og EU-lovgivningen, og den vil med regelmæssige mellemrum mødes med medlemsstaterne for at rette op på eventuelle mangler i implementeringen af EU-lovgivningen.