EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 17.10.2007
KOM(2007)618 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 2002–2005

[SEK(2007)1348]

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 2002–2005

1. INLEDNING

Syftet med denna rapport är att informera de andra gemenskapsinstitutionerna, medlemsstaterna och allmänheten om genomförandet av direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon[1] för perioden från den 21 april 2002 till den 21 april 2005 (eller från den 1 maj 2004 till den 21 april 2005 för de medlemsstater som anslöt sig till Europeiska gemenskapen den 1 maj 2004).

Rapporten togs fram på grundval av ett frågeformulär om genomförandet som inrättades genom kommissionens beslut 2001/753/EG[2], i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 6 i direktiv 91/692/EEG[3]. Den grundar sig på information som medlemsstaterna har tillhandahållit och åtföljs av ett arbetsdokument från kommissionen som ger mer detaljerade uppgifter om den information och de uppgifter som inhämtats från medlemsstaterna.

Alla medlemsstater har tillhandahållit kommissionen sina nationella genomförandeuppgifter vad gäller införlivandet av direktivet i sin nationella lagstiftning. Införlivandet av direktivet i den nationella lagstiftningen förefaller tillfredsställande. Emellertid pågår det fortfarande en kontroll av hur de nationella genomförandeåtgärderna överensstämmer med bestämmelserna i direktivet för de tio nya medlemsstater som anslöt sig till gemenskapen den 1 maj 2004, vilket kan resultera i nya frågor om bristande överensstämmelse.

Vad gäller det faktiska genomförandet och efterlevnaden av de rättsliga bestämmelserna är det på grund av att endast ett par medlemsstater har rapporterat den information som anges i del 2 i frågeformuläret (som ska lämnas i den mån den är tillgänglig och i linje med kommersiell och industriell sekretess) svårt att få en full överblick av hur direktivet fungerar i medlemsstaterna på grundval av de nationella rapporterna. Dessutom kommer en fullständig bild av den nuvarande situationen vad gäller materialåtervinning och återvinning av uttjänta fordon endast att bli tillgänglig när medlemsstaterna rapporterar om de mål avseende återanvändning/återvinning och återanvändning/materialåtervinning som de har uppnått. Dessa obligatoriska rapporter med uppgifter för 2006 måste förberedas i enlighet med de närmare föreskrifter som fastställs i kommissionens beslut 2005/293/EG[4] och ska skickas till kommissionen inom 18 månader från slutet av det berörda året, dvs. senast den 30 juni 2008.

---

1 EGT L 269, 21.10.2000, s. 34.
2 EGT L 282, 26.10.2001, s. 77.
3 EGT L 377, 23.12.1991, s. 48.
4 EUT L 94, 12.4.2005, s. 30.

2. DIREKTIV 2000/53/EG OM UTTJÄNTA FORDON

I direktiv 2000/53/EG fastställs särskilda krav för hanteringen av uttjänta fordon. Direktivets huvudsyfte är att förebygga generering av avfall från fordon och främja återanvändning, materialåtervinning och andra former av återvinning av uttjänta fordon och deras komponenter för att minska bortskaffandet av avfall. Direktivet syftar också till förbättrade miljöprestationer från alla ekonomiska aktörer som berörs under fordonens livstid, särskilt från operatörer som direkt har att göra med behandlingen av uttjänta fordon.

Alla medlemsstater har tillhandahållit kommissionen uppgifter om sina **lagar och andra författningar** som de har infört för att uppfylla direktivet. För närvarande pågår **överträdelseförfaranden** mot fem medlemsstater (Belgien, Frankrike, Italien, Portugal och Storbritannien).

Det stora flertalet medlemsstater har inte gjort några **undantag för bilar som produceras i små mängder** från kraven på demontering, återvinning och materialåtervinning, överensstämmelse med kodningsstandarder och demonteringsinformation, och från kraven om rapportering och information. Endast Irland, Litauen och Storbritannien har infört ett sådant undantag.

De flesta medlemsstater har antagit **förebyggande åtgärder** som syftar till att begränsa användningen av farliga ämnen i fordon och att förhindra att de släpps ut i miljön samt underlätta demontering, återanvändning, återvinning och materialåtervinning av fordon och integrera återvunnet material i fordon och andra produkter. Förändringar av fordonens konstruktion uppmuntras av en del medlemsstater som har en nationell bilindustri (Frankrike, Tyskland) genom att det införs rättsliga skyldigheter och informationskrav på tillverkarna. Andra länder fokuserar på konstruktionen av reservdelar eller restriktioner av ämnen. Belgien, Tyskland, Spanien, Malta och Portugal har antagit nya åtgärder som syftar till att uppmuntra återanvändning, materialåtervinning och återvinning av fordonskomponenter, inbegripet reklamkampanjer, tekniska riktlinjer, finansiellt stöd för FoTU och innovation samt tillståndsförfaranden.

Alla medlemsstater har antagit lagstiftning som **begränsar användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom** i fordon och fordonskomponenter, samt antagit detaljerade förteckningar över undantag från detta förbud mot tungmetaller som i de flesta fall ordagrant införlivar texten i bilaga II till direktiv 2000/53/EG.

Flertalet medlemsstater angav antagandet av åtgärder som syftar till att säkerställa att de ekonomiska aktörerna upprättar **system för insamling av alla uttjänta fordon** och, i den utsträckning det är tekniskt möjligt, av uttjänta delar som utgör avfall och som har avlägsnats vid reparationer av personbilar samt att insamlingsanläggningar finns tillgängliga i lämplig omfattning på deras territorier. Antalet auktoriserade behandlingsanläggningar varierar mellan 0 i Malta till över 1 500 i Italien vilket visar vilken stor skillnad det finns mellan de olika medlemsstaterna vad gäller behandlingsanläggningar.

Vad gäller det **organisatoriska ansvaret för att upprätta insamlingsnätet**, har en del medlemsstater gjort alla ekonomiska aktörer organisatoriskt ansvariga (Cypern), medan andra har lagt detta ansvar på fordonsproducenterna och -importörerna (Österrike, Spanien, Finland, Ungern, Irland, Italien, Litauen, Nederländerna). De flesta medlemsstater anger den geografiska täckning som måste de ekonomiska aktörerna måste säkerställa, och som antingen är kopplad till befolkningstäthet (Irland) eller geografiskt avstånd (t.ex. inom en radie av 50

km i Ungern, Litauen och Slovenien). Lettland och Portugal gör det möjligt att ansluta sig till ett nät som förvaltas av en oberoende enhet, men kräver att alla fordonstillverkare eller -importörer tillhandahåller bevis för att de är anslutna till ett sådant nät. Slovenien kräver att det finns insamlingsanläggningar tillgängliga för att säkerställa tillräcklig täckning. I en del medlemsstater fungerar två system parallellt: anläggningar som har kontrakt med producenterna och oberoende anläggningar (Irland, Storbritannien).

Alla medlemsstater har i sin lagstiftning infört åtgärder som syftar till att se till att **alla uttjänta fordon överlämnas till auktoriserade behandlingsanläggningar**. I de flesta fall införs det genom dessa bestämmelser ett obligatoriskt licenssystem för insamlings- och behandlingsanläggningar och görs den siste fordonsägaren skyldig att bortskaffa sitt uttjänta fordon till licensierade insamlingspunkter. De flesta medlemsstater tillåter att fordonen bortskaffas till försäljare eller tillverkare. I de flesta medlemsstaterna är det ett brott att överge ett fordon istället för att transportera det till en auktoriserad behandlingsanläggning och att samla in och behandla fordon utan nödvändigt tillstånd.

Alla medlemsstater har rapporterat att de har upprättat **avregistreringssystem** som kopplar avregistreringen av fordonen till utfärdandet av ett skrotningsintyg av en auktoriserad behandlingsanläggning. En minoritet av medlemsstaterna tillåter producenter, försäljare och insamlare att på en auktoriserad behandlingsanläggnings vägnar utfärda skrotningsintyg. I alla medlemsstater har åtgärder vidtagits för att se till att uttjänta fordon överlämnas till en auktoriserad behandlingsanläggning.

Alla medlemsstater har meddelat att de har infört bestämmelser om **gratis återtagande**, enligt vilka återtagandet av ett uttjänt fordon minst ska göras gratis för den sista fordonsinnehavaren, grundat på principen om **producentansvar**. I de flesta fall godtas fordon såvida de inte saknar nödvändiga komponenter som anges i lagstiftningen eller innehåller ytterligare avfall. Ett fordon har ett negativt värde om kostnaderna för omhändertagandet överstiger inkomsterna från återvunna material. I de flesta fall börjar producentansvaret här. Det rapporterades emellertid att godtagande av fordon med negativt värde förekom mycket sällan med tanke på nuvarande materialpriser.

De flesta medlemsstater tillåter **ömsesidigt erkännande av skrotningsintyg** som är utfärdade i en annan medlemsstat.

I alla medlemsstater behöver inrättningar som planerar att behandla uttjänta fordon ett **tillstånd** från eller registreras hos de behöriga myndigheterna. I de flesta fall är de regionala myndigheterna skyldiga att se till att de krav avseende de tillstånd som anges i den nationella lagstiftningen verkställs. De utfärdar tillstånd och övervakar behandlingsanläggningarna i sina respektive administrativa regioner. Den tid inom vilken sanering måste genomföras varierar från 24 timmar (Slovenien) till tre månader (Litauen).

De flesta medlemsstater uppgav att de uppmuntrade **användningen av EMAS eller ISO-system**. Systemen är vanligtvis frivilliga och medlemsstaterna erbjuder ett stort antal incitament för de företag som använder dem. I många medlemsstater blir bruket att använda certifierade miljöstyrningssystem alltmer utbrett.

Alla medlemsstater rapporterade att de har antagit åtgärder som ligger i linje med den **avfallshierarki** som föreskrivs i direktivet och som främjar återanvändning, materialåtervinning och återvinning av fordonskomponenter, med bortskaffande som sista utväg. Återanvändning, materialåtervinning och återvinning säkerställs i första hand, genom

åtgärder som syftar till att garantera lämplig demontering lagring och behandling av delar och material som är lämpligt för dessa behandlingsalternativ. En viktig del av varje system är **saneringen** av uttjänta fordon. Andra åtgärder inbegriper steg för att skapa **marknader för återvunnet material**, inbegripet mål för innehållet av återvunnet material i nya produkter. Det finns också **finansieringsordningar** tillgängliga i många medlemsstater som syftar till att främja miljövänliga behandlingsalternativ.

Alla medlemsstaterna bekräftade att de har fastställt **mål** i sin lagstiftning för återanvändning/återvinning and återanvändning/materialåtervinning. I de flesta fall är de nationella målen ett direkt införlivande av målen i direktivet, med undantag för Nederländerna där målet om 95 % återanvändning/återvinning och 85 % återanvändning/materialåtervinning ska uppfyllas senast 2007 (datumet håller för närvarande på att ses över). De parter som ansvarar för att målen uppfylls inbegriper producenter i samarbete med andra ekonomiska aktörer (Finland, Ungern), ekonomiska aktörer (Cypern, Italien, Malta), producenter och importörer (Litauen, Nederländerna), offentliga tjänsteleverantörer (Slovenien) och auktoriserade behandlingsanläggningar (Irland). Tjeckien, Spanien, Grekland, Ungern, Irland, Italien Lettland, Malta, Polen, Slovakien och Storbritannien har fastställt lägre grader av återanvändning, materialåtervinning och återvinning för fordon producerade före den 1 januari 1980, i varje fall minst 75 % återanvändning/återvinning och 70 % återanvändning/materialåtervinning . Tjeckien, Ungern, Italien, Lettland, Polen, Portugal och Storbritannien rapporterade att den åtgärd genom vilken dessa lägre mål infördes har meddelats kommissionen, och i vissa fall också till de andra medlemsstaterna. Spanien, Grekland och Malta har ännu inte skickat det officiella meddelandet.

Eftersom skyldigheten att rapportera om målen börjar från och med mitten av 2008 med uppgifter för 2006, är endast begränsad information om de mål som uppnåddes före 2006 tillgängliga. För de länder som har rapporterat, nådde år 2004 fyra medlemsstater materialåtervinningsmålet på 80 % (Belgien, Danmark, Nederländerna, Sverige) och tre uppfyllde återvinningsmålet på 85 % (Danmark, Nederländerna, Sverige). Österrike, Tyskland och Storbritannien var också nära att uppfylla materialåtervinningsmålet på 85 % år 2004.

Alla medlemsstater har antagit åtgärder avseende användningen av **kodningsstandarder för komponenter och material** av det slag som avses i kommissionens beslut 2003/138/EG[5] och som kräver att fordonstillverkarna tillhandahåller **demonteringsinformation** för varje typ av nytt fordon som släpps ut på marknaden. Belgien, Cypern, Tyskland, Danmark, Spanien, Finland, Frankrike, Ungern, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Slovenien och Sverige angav att de använder **IDIS-systemet** (International Dismantling Information System) för att underlätta demontering och återanvändning av fordonsdelar. I alla medlemsstater finns det bestämmelser avseende demontering, lagring och testning av komponenter som är lämpliga för återanvändning. De flesta medlemsstater kräver att fordonsproducenterna offentliggör information avseende fordonskonstruktion, miljövänlig behandling, förebyggande av avfall och ökad materialåtervinning och återvinning.

Eftersom en del av informationen avseende genomförandet av direktivet ska tillhandahållas först när den är tillgänglig, och med beaktande av behovet av att skydda konfidentiell kommersiell och industriell information, har inte alla medlemsstater rapporterat den till kommissionen.

---

5 EUT L 53, 28.2.2003, s. 58.

I de flesta medlemsstater har inga **nya förebyggande åtgärder** genomförts förutom de som krävs genom direktivet. Tyskland, Nederländerna och Sverige rapporterade ett antal åtgärder som fordonsindustrin har genomfört för att begränsa användningen av farliga ämnen och underlätta återanvändning, återvinning och materialåtervinning av fordon. När det gäller konstruktionsändringar i bilar som syftar till att integrera en större kvantitet återvunnet material i fordon, har endast ett par medlemsstater som har en nationell biltillverkningsindustri (Tyskland, Frankrike och Sverige) antagit sådana åtgärder. Polen och Frankrike har angivit att det största hindret för ytterligare framsteg vad gäller användningen av återvunna polymerer är tillgången på sekundärmaterial som har de egenskaper som krävs och till konkurrenskraftiga priser, vilket bekräftar behovet av att förbättra marknaderna för återvunnet material i hela gemenskapen.

Bortsett från Sverige och Litauen har medlemsstaterna inte rapporterat om några **fordon med negativt marknadsvärde** vilket beror på höga metallpriser. I de flesta fall får fordonets sista ägare en ekonomisk ersättning för den återlämnade uttjänta bilen.

De flesta medlemsstater har **inte rapporterat några förändringar** i sina **förvaltningsstrukturer för uttjänta fordon** och **ingen snedvridning av konkurrensen**, och flera länder har angivit att antalet auktoriserade behandlingsanläggningar har minskat till följd av strängare krav vad gäller auktorisering.

3. SLUTSATSER

Även om det rent allmänt har gjorts betydande framsteg i flera medlemsstater när det gäller att införliva direktivet, kan genomförandet av denna lagstiftning inte anses vara tillfredsställande, vilket visas av ett antal överträdelseförfaranden avseende detta avfallsflöde. I några medlemsstater är förvaltningssystemen för uttjänta fordon inte fullt operativa även om direktivet nästan ordagrant har införlivats i den nationella lagstiftningen. Att avfallshanteringssystemen fungerar bristfälligt är ofta ett resultat av bristande tillämpning än bristande införlivande i gemenskapslagstiftningen. Denna fråga behöver särskild uppmärksamhet samt ökad övervakning både på gemenskapsnivå och på nationell nivå. Det är därför viktigt att öka ansträngningarna för genomförande och tillämpning i vissa medlemsstater. Kommissionen kommer att fortsätta med kontroller avseende överensstämmelse och regelbundet träffa medlemsstaterna för att ta upp eventuella brister i genomförandet av gemenskapslagstiftningen.