EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 27.2.2017
COM(2017) 98 final

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

FÖR PERIODERNA 2008–2011 OCH 2011–2014

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

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

FÖR PERIODERNA 2008–2011 OCH 2011–2014

1. INLEDNING

Det huvudsakliga syftet med direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon[1] är att förebygga generering av avfall från fordon och komponenter från dessa för att minska det slutliga bortskaffandet av avfall och dess allmänna miljöpåverkan. 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. Direktivet om uttjänta fordon följer generellt kretsloppsekonomin i syfte att främja ekodesign, avskaffa användningen av farliga ämnen i fordon och fastställa ambitiösa mål för återanvändning/materialåtervinning/återvinning så att värdefulla material från uttjänta fordon kan återanvändas och viktiga resurser kan bevaras i ekonomin.

Enligt artikel 9 i direktivet om uttjänta fordon ska medlemsstaterna vart tredje år till kommissionen rapportera om genomförandet av detta direktiv på grundval av ett frågeformulär som fastställts av kommissionen i beslut 2001/753/EG[2]. Frågeformuläret består av två delar: den första delen rör närmare uppgifter om införlivandet av direktivet i nationell lagstiftning, och den andra delen innehåller information om hur direktivet faktiskt genomförts. Kommissionen utarbetar sedan en genomföranderapport för varje rapporteringsperiod på grundval av den information som har lämnats av medlemsstaterna.

Det här är den tredje rapporten om genomförandet av direktivet om uttjänta fordon. Den täcker två rapporteringsperioder: den 21 april 2008 till den 20 april 2011 och den 21 april 2011 till den 20 april 2014. Den första genomföranderapporten,[3] som täckte perioden 21 april 2002–20 april 2005, offentliggjordes 2007. Den andra genomföranderapporten,[4] för perioden 21 april 2005–20 april 2008, offentliggjordes 2010.

Punktlighet och kvalitet i rapporteringen för denna tredje genomföranderapport förbättrades jämfört med de föregående rapporteringsperioderna. Samtliga medlemsstater lämnade in genomföranderapporter för perioden 2008–2011, medan två medlemsstater inte sände rapporter för 2011–2014[5]. Den information som lämnades var fullständig och höll generellt en tillfredsställande kvalitet. Den har kompletterats med ytterligare uppgifter som

1 EUT L 269, 21.10.2000, s. 34.
2 EUT L 282, 26.10.2001, s. 77.
3 KOM/2007/ 618 slutlig.
4 KOM/2009/ 635 slutlig.
5 Nederländerna och Spanien.

kommissionen har tillgång till, exempelvis från överensstämmelsekontroller av nationella åtgärder som genomför direktivet om uttjänta fordon.

Enligt kommissionens beslut 2005/293/EG[6] ska data om direktivets mål för återanvändning/materialåtervinning och återanvändning/återvinning rapporteras på årsbasis inom 18 månader efter varje referensårs slut. Denna information har också beaktats i den här rapporten.

2. INFORMATION OM INFÖRLIVANDET AV DIREKTIVET OM UTTJÄNTA FORDON

Direktivet har införlivats i varje medlemsstats nationella lagstiftning. Direktivet är i allmänhet väl införlivat, men 15 överträdelseförfaranden rörande bristfälliga nationella genomförandeåtgärder pågick fortfarande under perioden 2008–2014, bland annat oavslutade ärenden från den föregående rapporteringsperioden. Överträdelseförfaranden mot fem medlemsstater hänsköts till EU-domstolen, varav samtliga har avslutats sedan dess. Sedan oktober 2015 finns det inga pågående överträdelseförfaranden som rör direktivet om uttjänta fordon.

Närmare information om införlivandet av direktivets enskilda bestämmelser lämnas i de nationella rapporterna. En del av direktivets krav (t.ex. om förebyggande åtgärder, insamling, återanvändning och återvinning) får införlivas genom avtal. Belgien, Italien, Luxemburg, Malta och Ungern har utnyttjat denna möjlighet.

Irland och Förenade kungariket utnyttjade möjligheten att bevilja undantag för fordon som produceras i små serier och för deras tillverkare från kraven avseende återanvändning, materialåtervinning och återvinning, kodningsstandarder och demonteringsinformation samt rapporteringsskyldighet.

Alla medlemsstater utom en[7] 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 för att underlätta demontering, återanvändning och återvinning samt integrera en allt större kvantitet återvunnet material i fordon. Samtliga medlemsstater uppgav att deras nationella lagstiftning begränsar användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i material och komponenter i fordon som släppts ut på marknaden efter den 1 juli 2003, utom när det gäller de undantag som förtecknas i bilaga II till direktivet.

Alla medlemsstater som skickade in rapporter bekräftade att de har vidtagit nödvändiga åtgärder för att se till att de ekonomiska aktörerna – i de flesta fall tillverkare och/eller importörer 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. De bekräftade även att de har vidtagit åtgärder för att se till att

[6] EUT L 94, 13.4.2005, s. 30.

[7] Grekland har ordagrant införlivat direktivet om uttjänta fordon, men rapporterade att ”ingen biltillverkning sker i Grekland och alla bilar importeras, varför inga åtgärder enligt artikel 4.1 och 4.2 behöver vidtas”, vilket innebär att inga ytterligare genomförandeåtgärder har införts.

insamlingsanläggningar finns tillgängliga i lämplig omfattning. Minst sex medlemsstater[8] har antingen fastställt maximalt avstånd till nästa insamlingspunkt eller ett lägsta antal insamlingspunkter per stad/region eller antal invånare.

Alla medlemsstater rapporterade att de har upprättat ett system enligt vilket uppvisande av ett skrotningsintyg är ett villkor för avregistrering av fordon. Fjorton medlemsstater har utnyttjat möjligheten att låta tillverkare, 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 rapporterade 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 emellertid inte avgiftsfritt att lämna in ett uttjänt fordon om det inte innehåller nödvändiga komponenter, eller om det innehåller tillfört avfall. Denna möjlighet som medges i direktivet.

Alla medlemsstater rapporterade att de kräver att skrotningsintyg som utfärdats i andra medlemsstater ömsesidigt erkänns och godkänns av de behöriga myndigheterna.

I alla medlemsstater 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 för förfaranden för återvinning av avfall från uttjänta fordon efter det att de har behandlats på lämpligt sätt enligt direktivet och genomgått en årlig inspektion[9].

Alla medlemsstater utom en rapporterade om metoder för att uppmuntra inrättningar och företag som utför behandling att införa certifierade miljöstyrningssystem[10] såsom EU:s miljölednings- och miljörevisionsordning. Medlemsstaterna har infört en rad olika incitament och stödjande åtgärder i detta syfte. Dessa omfattar finansiering, åtgärder för att minska den administrativa bördan (t.ex. minskad frekvens och omfattning av övervakning, undantag från kravet att upprätta avfallshanteringsplaner, förenklade förfaranden för godkännande som auktoriserad behandlingsanläggning och sänkta finansiella garantier). och stöd i form av vägledningar, informationsbroschyrer och utbildningskurser.

Alla de medlemsstater som skickade in en rapport bekräftade 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.

Samtliga rapporterande medlemsstater har infört åtgärder för att se till att de ekonomiska aktörerna uppnår de mål för återanvändning/återvinning och återanvändning/materialåtervinning som fastställs i direktivet. De flesta medlemsstaterna har ordagrant införlivat de mål som fastställs i direktivet. Nederländerna har justerat sin

8 Belgien, Frankrike, Irland, Litauen, Rumänien och Slovenien.

9 Undantag från tillståndskravet enligt artikel 6.2 i direktivet om uttjänta fordon.

10 Enligt artikel 6.5 i direktivet ska medlemsstaterna uppmuntra inrättningar som utför behandling att införa certifierade miljöstyrningssystem.

ursprungligen mycket ambitiösa tidsfrist för uppnående av målen på 95 % för återanvändning/återvinning och 85 % för återanvändning/materialåtervinning som sattes så tidigt som 2007 till 2015, som är den tidsfrist som anges i direktivet. I Bulgarien skulle ett mål på 87 % för återvinning och 81 % för materialåtervinning ha uppnåtts den 31 december 2008, varefter målen gradvis ökades till 95 % för återvinning och 85 % för materialåtervinning före 2015. Tjeckien, Irland, Grekland, Spanien, Italien, Lettland, Ungern, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien och Storbritannien har utnyttjat möjligheten att fastställa lägre mål för fordon som producerats före den 1 januari 1980.

Alla de medlemsstater som lämnat uppgifter utom en[11] rapporterade att de har vidtagit åtgärder för att se till att tillverkare, 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 tillverkarna 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*)[12], som inrättades av tillverkarna för att tillhandahålla omfattande information som uppdateras regelbundet för verksamhet inom insamling och behandling i syfte att främja miljövänlig behandling av uttjänta fordon.

Samtliga medlemsstater utom Sverige rapporterade att de kräver att de ekonomiska aktörerna – till största delen tillverkare – ska offentliggöra information om fordonskonstruktion, ur miljösynpunkt godtagbar behandling, förebyggande av avfall och de framsteg som har gjorts när det gäller återvinning och materialåtervinning. Sverige rapporterade att den gällande lagstiftningen riktas till tillverkare och inte ekonomiska aktörer, och att denna fråga behandlas i en pågående översyn av lagstiftningen.

3. INFORMATION OM PRAXIS I GENOMFÖRANDET AV DIREKTIVET OM UTTJÄNTA FORDON

De nationella rapporterna om genomförandet av direktivet om uttjänta fordon innehåller även information om framsteg och god praxis som tillämpas av de ekonomiska aktörerna, vilken har bidragit positivt till direktivets genomförande.

Medlemsstaterna har främst uppnått de högt satta målen för återanvändning/materialåtervinning/återvinning till följd av utvecklingen av nya metoder för separering av material från fragmenteringsrester, en avsevärd minskning av mängden tungmetaller i nya fordon (vilket framgår av ändringarna av bilaga II till direktivet), genomförande av kodningsstandarder för att underlätta demontering, bättre användning, återanvändning och återvinning av komponenter och material samt fler och förbättrade behandlingsanläggningar som följer EU:s miljönormer.

När det gäller avfallsförebyggande hänvisade flera medlemsstater till bilindustrins aktiviteter, exempelvis utvecklingen av GADSL (*Global Automotive Declarable Substance List*), en

[11] Grekland påpekade att man inte har några lokala fordonstillverkare.

[12] http://www.idis2.com/.

grupp som underlättar spridning och utbyte av information om användning av vissa ämnen i bilprodukter längs försörjningskedjan[13]. De hänvisade även till anpassningen av IDIS-systemet för att visa materialsammansättningen längs försörjningskedjan.

Några medlemsstater hänvisade till ytterligare åtgärder för att förbättra behandlingsprocessen och förenkla demontering och rening. Tyskland rapporterade till exempel att man förbättrat tekniken för separering av material från fragmenteringsrester för att återvinna mer fragmenteringsrester och Frankrike uppgav att en del fordonstillverkare minskar mångfalden av material och komponenternas struktur för enklare behandling och att de har utvecklat ett eget nätverk för insamling, regenerering och återanvändning av delar för att förebygga avfallsgenerering. Andra åtgärder för att förbättra fordonskonstruktionen för materialåtervinning är utveckling av ett ombord-diagnosverktyg för enkel och säker utlösning av pyrotekniska komponenter i bilar.

Endast begränsad information lämnades om kvantiteten återvunnet material av olika slag och marknadssituationen. Medlemsstaterna höll med om att metallhandelsmarknaden fungerar väl för järnhaltiga och icke-järnhaltiga material. Detta säkerställer höga återvinningsgrader för metaller. Marknaden för återvinning av plast anses vara mer heterogen: användningen av återvunnet plastmaterial i bilar ökar visserligen, men ligger fortfarande på en förhållandevis låg nivå. För närvarande utgörs andelen återvunnen plast som används inom fordonstillverkningen oftast bara några procent den totala mängden plast. Biltillverkarna har åtagit sig att öka användningen av återvunnen plast i fordon till 20 %. Tyskland uppgav att återanvända däck och produkter från materialåtervinning (granulat) har ett positivt marknadsvärde, men att det normalt kostar extra att skicka däck till behandling och bortskaffande.

De flesta medlemsstaterna ansåg att avfall från uttjänta fordon har ett positivt marknadsvärde om de levereras kompletta och väsentliga komponenter inte har plockats bort. Portugal uppgav att värdet på material från demontering och fragmentering, särskilt för järnhaltiga och icke-järnhaltiga material, ligger stabilt på nivåer som säkerställa behandlingskedjans hållbarhet. Åtta länder rapporterade dock uttryckligen att även fordon som saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde samlades in under 2008–2014. I Förenade kungariket samlades de få fordonen med negativt marknadsvärde främst in i avlägset belägna landsbygdsområden, exempelvis vissa ösamhällen i Skottland. Polen uppskattar att antalet uttjänta bilar som saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde motsvarar antalet inkompletta bilar.

Infrastrukturen för behandling av avfall från uttjänta bilar förbättrades under perioden 2008–2014. Antalet auktoriserade behandlingsanläggningar ökade i de flesta medlemsstaterna, och skillnaderna mellan medlemsstaterna när det gäller behandlingsnätverkets täckning har minskat. Antalet auktoriserade behandlingsanläggningar varierar från två i Luxemburg till omkring 1 800 i Förenade kungariket. Sammanlagt finns nästan 13 000 behandlingsanläggningar i EU, vilket motsvarar ungefär en behandlingsanläggning per 40 000 invånare.

[13] http://www.gadsl.org/.

Det totala antalet fordon som överlämnades till auktoriserade behandlingsanläggningar i EU ökade kraftigt från 6,3 miljoner 2008 till 9 miljoner 2009. Denna ökning kan tillskrivas införandet av system för skrotningspremier i fler än tio medlemsstater under 2008 och 2009. De medlemsstater som främst bidrog till en stora ökningen av uttjänta fordon var Tyskland (en ökning på 1,4 miljoner fordon), Frankrike (en ökning på 0,46 miljoner fordon, Italien (en ökning på 0,41 miljoner fordon) och Spanien (en ökning på 0,2 miljoner fordon). Efter 2009 minskade antalet uttjänta bilar som överlämnas till auktoriserade behandlingsanläggningar gradvis till 6,2 miljoner fordon 2013, vilket motsvarar nivån före 2008–2009.

Medlemsstaterna skulle senast 2006 uppfylla målet på 80 % för återanvändning/materialåtervinning och målet på 85 % för återanvändning/återvinning enligt artikel 7.2 i direktivet om uttjänta fordon. De grader som rapporterades av medlemsstaterna för 2013 anges i Figure 1[14]. Målet för återanvändning/materialåtervinning uppfylldes av alla medlemsstater utom Estland, som rapporterade en återanvändnings-materialåtervinningsgrad på 78 %, men uppfyllde målet 2012. Målet för återanvändning/återvinning uppfylldes också av alla länder utom Italien, som nådde 83 %.

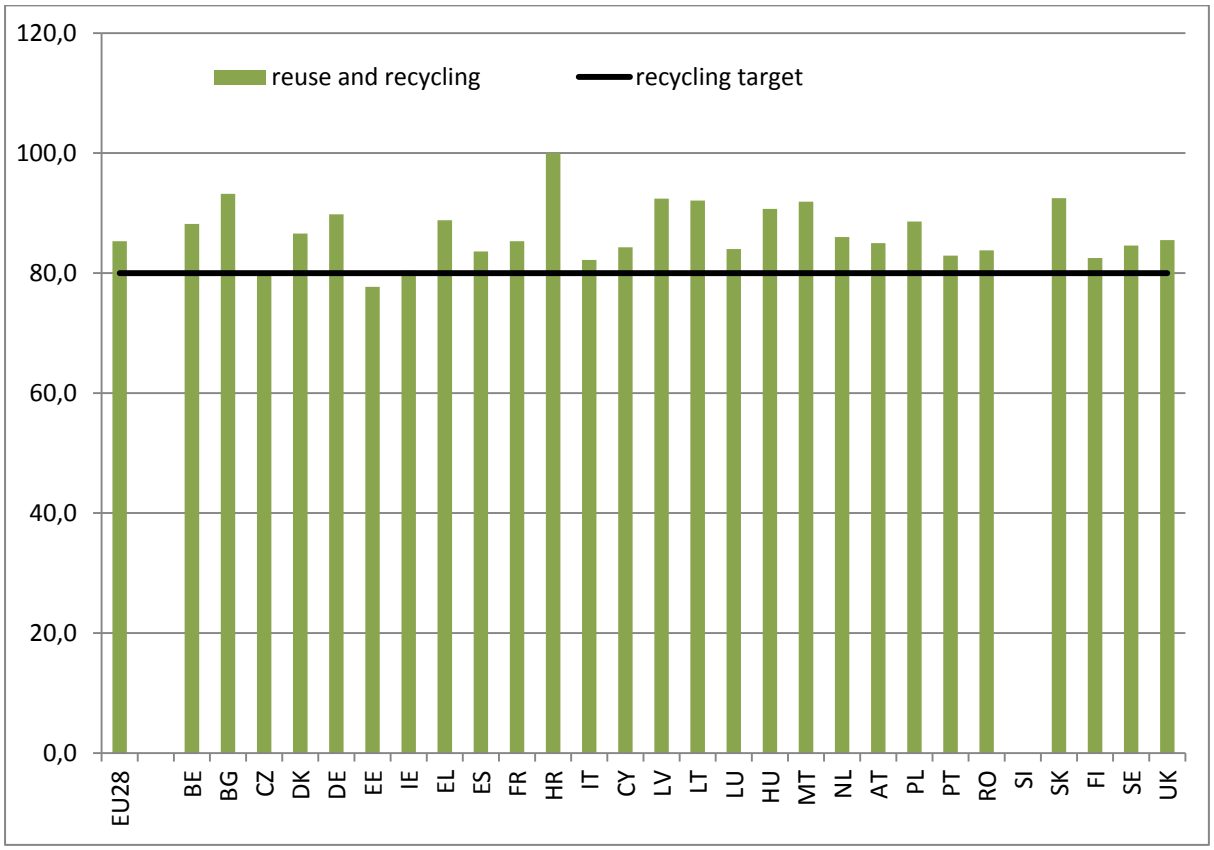

Diagram1: Rapporterade återanvändnings-/materialåtervinningsgrader för 2013

[14] För Rumänien och Slovenien avser graderna 2012, eftersom uppgifter för 2013 ännu inte fanns tillgängliga.

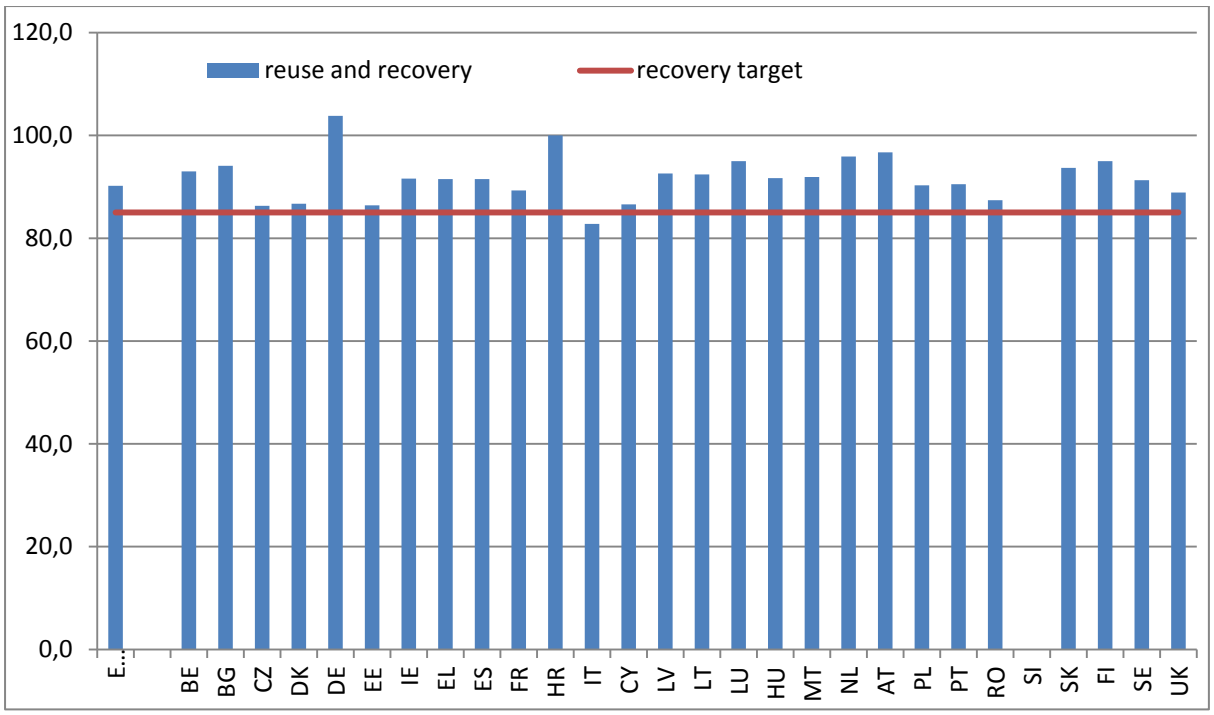

Diagram 2: Rapporterade återanvändnings-/återvinningsgrader för 2013

Tyskland och Slovenien rapporterade återanvändnings-/återvinningsgrader på över 100 %. I Tyskland orsakade lagereffekter skenbart osannolika grader eftersom uttjänta fordon inte nödvändigtvis behandlas under det år då de överlämnas till en behandlingsanläggning (t.ex. på grund av kapacitetsbegränsningar). För Tysklands del kan detta fenomen fortfarande tillskrivas systemet för skrotningspremier för 2008/2009. I Slovenien förefaller den höga rapporterade graden vara ett tillfälligt fenomen som orsakas av övergången från ett allmännyttigt system till ett producentansvarssystem.

Från och med den 1 januari 2015 höjdes direktivets mål för återanvändning/materialåtervinning och återanvändning/återvinning till 85 % respektive 95 %. Figure 1 Diagram 1 visar att 17 länder redan uppfyllde denna återanvändnings-/materialåtervinningsgrad 2013, och att de flesta återstående länder ligger nära målet. Fler åtgärder ansågs behövas för att uppfylla målet för återanvändning/återvinning på 95 %. Sju medlemsstater hade dock redan uppfyllt detta mål 2013[15].

De medlemsstater som lämnade in uppgifter har i allmänhet inte märkt av någon snedvridning av konkurrensen mellan eller inom medlemsstaterna. Mellan 2008 och 2011 påverkades fordonsmarknaden starkt av finanskrisen och av de skrotningspremier som infördes i medlemsstaterna för att stabilisera fordonsmarknaden. I Tyskland gav den kraftiga ökningen av antalet uttjänta bilar till följd av systemet för skrotningspremier 2008/2009 upphov till ett överskott av reservdelar på marknaden, och försäljningspriset på demonterade fordon sjönk till 10–20 euro/ton. Under 2010–2012 gick antalet genererade uttjänta bilar och marknadspriserna tillbaka till nivåerna före 2009 och det tillfälliga lagret av uttjänta bilar har minskats. Andra länder som Estland rapporterade en drastisk minskning av antalet sålda nya

[15] Uppgifter finns på http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

bilar och ett lägre antal uttjänta fordon. Ungern rapporterade att genomsnittsåldern på fordonen på marknaden ökade från tio år 2006 till tretton år 2013.

4. FORDON MED OKÄND VISTELSEORT OCH OLAGLIG DEMONTERING AV UTTJÄNTA BILAR

Direktivets rättsliga bestämmelser har införlivats fullständigt i de nationella lagstiftningarna, men det finns bevis för brister i genomförandet och efterlevnaden i EU. Bedömningar som gjorts för kommissionens räkning visar att det kan finnas 3,5–4,5 fordon per år med ”okänd vistelseort”[16]. Dessa ”saknade bilar” avregistreras i medlemsstaterna, men rapporteras inte till kommissionen som lagligt behandlade uttjänta fordon och ingår inte heller i uppgifterna om laglig export av begagnade fordon i utrikeshandelsstatistiken. Möjliga orsaker till den bristande uppföljningen kan vara olämplig uppföljning av avregistrerade bilar i medlemsstaterna, eller när det gäller handeln inom EU, att uttjänta fordon demonteras vid icke-auktoriserade behandlingsanläggningar i EU eller oregistrerad export av begagnade bilar eller uttjänta fordon. En undersökning och relaterade samråd med berörda aktörer genomförs för att hjälpa kommissionen att undersöka orsakerna till att bilar saknas och överväga vilka ytterligare effektiva åtgärder som kan införas för att förbättra situationen. Detta ingår i kommissionens initiativ att bedöma genomförandet av direktivet om uttjänta fordon och främja efterlevnaden.

Medlemsstaternas genomföranderapporter och ytterligare information som lämnats visar att vissa länder (t.ex. Irland, Frankrike, Portugal, Sverige och Förenade kungariket) har vidtagit repressiva åtgärder mot olaglig behandling och/eller skärpt kontrollerna av demonterings-/behandlingsanläggningar för uttjänta fordon. Portugal har framgångsrikt minskat olaglig behandling av uttjänta fordon genom ett åtgärdspaket, inklusive en årlig vägskatt, ett program för skrotningspremier, höjd skatt och en nationell plan för att eliminera olaglig skrotning. Antalet auktoriserade behandlingsanläggningar har även ökat betydligt. I Förenade kungariket lanserade miljöministeriet en samordnad nationell kampanj för att hantera olagliga anläggningar för uttjänta fordon och metallskrot. Stränga böter infördes, vilket ledde till att omkring hälften av de olagliga anläggningarna stängde eller gjordes lagliga inom tolv månader[17]. Irland ökade antalet auktoriserade behandlingsanläggningar från 53 år 2003 till 173 år 2013.

I vissa medlemsstater, exempelvis Förenade kungariket, är bilägarna ansvariga för fordonet och skattskyldiga tills de kan visa upp ett skrotningsintyg. Portugal har infört ett centraliserat datasystem för utfärdande av skrotningsintyg för uttjänta bilar, som ger den nationella avfallsmyndigheten bättre kontroll över det totala antalet intyg och respektive utfärdande myndighet och gör det möjligt att snabbare ta fram statistik över hantering av uttjänta fordon.

---

16 För referensåren 2012 och 2013: Preliminära resultat av en bedömning som för närvarande utförs för kommissionens räkning.

17 Se även *End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach* (studie för Europaparlamentets utskott för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet, 2010): http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf.

.

För perioden 2008–2011 rapporterade Spanien att de flesta icke-auktoriserade behandlingsanläggningarna hade stängt eftersom de inte kunde utfärda skrotningsintyg. Danmark motverkar handel med och olaglig behandling av uttjänta fordon genom en premie som endast kan betalas ut till den sista registrerade ägaren. Ungern rapporterar däremot att antalet auktoriserade behandlingsanläggningar har minskat och att olaglig demontering ökar. Flera länder, bland annat Belgien, Tyskland och Nederländerna, påpekade att fordonsexporten från deras länder till östeuropeiska länder, men även till Afrika och Mellanöstern, fortfarande är hög. Polen uppmärksammade sin speciella situation, där antalet importerade begagnade bilar är dubbelt så högt som antalet nya bilar sålda i Polen.

Några medlemsstater har genomfört undersökningar för att bedöma problemet nationellt och ta fram åtgärder för att hantera det. Under 2016 genomförde Tyskland även en undersökning för att analysera orsakerna till det stora antalet ”saknade” fordon, ta reda på var dessa fordon befinner sig och utforma åtgärder och instrument för att effektivt förbättra täckningen för statistik över uttjänta fordon.

På EU-nivå har olika åtgärder vidtagits för att lösa problemet med saknade fordon. Riktlinjer om uttjänta fordon[18] utarbetades 2011. Riktlinjerna utgör medlemsstaternas gemensamma åsikt om hur förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall bör tolkas när det gäller kriterier för att skilja mellan uttjänta fordon och begagnade fordon. Två medlemsstater[19] inkluderade kontaktorganens riktlinjer om uttjänta fordon i sina inspektionshandlingar.

Dessutom har kommissionen (Eurostat) sett över riktlinjerna för årsrapporteringen[20] om målen för uttjänta fordon för att förbättra de uppgifter den använder i sin lägesbedömning. Enligt de reviderade riktlinjerna ska medlemsstaterna nu årligen rapportera antalet registrerade och avregistrerade fordon på den nationella marknaden, förutom antalet skrotningsintyg.

5. SLUTSATSER

Slutsatsen av bedömningen är att direktivet till fullo har införlivats av medlemsstaterna. Vissa fall av bristande efterlevnad har varit föremål för överträdelseförfaranden och åtgärdades under det att medlemsstaterna anpassade sin lagstiftning till direktivet.

Genomförandet av direktivet är huvudsakligen positivt, med ett anmärkningsvärt undantag: uttjänta fordon med okänd vistelseort. Medlemsstaterna har rapporterat god praxis för samarbete med tillverkarna om materialsammansättning och återanvändning av material och komponenter, ekodesignen förbättras kontinuerligt, användningen av farliga ämnen i bilar har nästan avskaffats och målen för återanvändning/materialåtervinning/återvinning är i stort sett uppfyllda. De flesta medlemsstaterna inser också värdet på uttjänta fordon när de levereras intakta till auktoriserade behandlingsanläggningar.

---

18 *Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste* (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm).

19 Österrike och regionen Vallonien i Belgien.

20 Vägledningsdokument *How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC* (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015).

Medlemsstaterna har även rapporterat kvalitativa förbättringar. Infrastrukturen för behandling av uttjänta fordon har förbättrats, fler medlemsstater har anläggningar för separering av material från fragmenteringsrester och det totala antalet auktoriserade behandlingsanläggningar har ökat.

Statistiken över målen för uttjänta fordon visar hur direktivets genomförande har förbättrats över tiden. År 2013 hade nästan alla medlemsstater nått 2006 års mål om 80 % återanvändning/materialåtervinning respektive 85 % återanvändning/återvinning. 9 medlemsstater hade redan nått 2015 års mål på 95 % återanvändning/återvinning och 17 medlemsstater hade nått målet på 85 % för återanvändning/materialåtervinning per fordon[21]. Resten av medlemsstaterna ligger nära de mål som gäller från och med januari 2015, även om flera medlemsstater har problem med att nå målet för återanvändning/återvinning på 95 %.

Olaglig insamling och handel med uttjänta fordon utgör fortfarande ett problem som motverkar direktivets effektivitet. Undermålig behandling av uttjänta fordon har en negativ inverkan på hälsa och miljö och leder till en förlust av värdefulla resurser. Kommissionen kommer att samarbeta med medlemsstaterna för att undersöka orsakerna till olaglig insamling och handel med uttjänta fordon och vilka åtgärder som behöver vidtas för att lösa detta problem på olika nivåer. På EU-nivå är kontaktorganens riktlinjer om uttjänta fordon av den 8 juli 2011 ett användbart verktyg för de nationella myndigheterna. Ytterligare åtgärder kan dock krävas, exempelvis en översyn av kommissionens beslut 2005/293/EG för att förstärka övervakningen av fordonsmarknaden[22].

Direktivet om uttjänta fordon är ett beprövat exempel på den cirkulära ekonomin: systemet för utökat producentansvar tillämpas från fordonets utformningsstadium fram till hanteringen när det har tjänat ut, ekodesignen förbättras kontinuerligt och användningen av farliga ämnen i bilar har nästan avskaffats i takt med den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, vilket krävs enligt direktivet. Direktivet om uttjänta fordon är även en drivkraft för innovativ forskning om ersättning av farliga ämnen och hur uttjänta fordon kan behandlas på bästa sätt för att lyfta fram det positiva värdet hos denna avfallsström.

Kvaliteten hos de övervakningsuppgifter som anges i direktivet är dock fortsatt en utmaning. Problem med datakvaliteten och rapporteringens jämförbarhet ar redan hanterats, men kräver ytterligare uppmärksamhet. Rapporteringskraven behandlades i den nyligen gjorda översynen av politik och lagstiftning på avfallsområdet. Inom ramen för denna översyn föreslog kommissionen att bestämmelserna om att medlemsstaterna måste ta fram treåriga genomföranderapporter upphävs. Dessa rapporter har inte visat sig vara effektiva för att kontrollera efterlevnaden, genomförandet och effekterna av direktivet, och är dessutom resursintensiva och betungande. Kommissionen föreslog i stället att efterlevnadsövervakningen endast baseras på statistiska uppgifter som medlemsstaterna är skyldiga att lämna till kommissionen varje år.

[21] Enligt artikel 3 i kommissionens beslut 2005/293/EG ska medlemsstaterna rapportera inom 18 månader efter det relevanta årets slut.

[22] Artikel 1.3 a i kommissionens beslut 2005/293/EG.

Sammanfattningsvis kommer förbättrad årlig rapportering om målen för uttjänta fordon, kompletterad med nationella rapporteringsmetoder, att bidra till övervakningen av genomförandet av direktivet om uttjänta fordon.