EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 27.2.2017
COM(2017) 98 final

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

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

FOR PERIODERNE 2008-2011 OG 2011-2014

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 PERIODERNE 2008-2011 OG 2011-2014

1. INDLEDNING

Direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer[1] har som primært formål at hindre generering af affald fra køretøjer og komponenter hertil for at mindske den endelige mængde affald, der skal bortskaffes, og den samlede miljøvirkning heraf. Desuden tager de foranstaltninger, der er fastlagt i direktivet, sigte på at få alle erhvervsdrivende, der er involveret i køretøjernes livscyklus, herunder især dem, der er direkte involveret i oparbejdningen af udrangerede køretøjer, til at vise større miljøhensyn. I direktivet om udrangerede køretøjer har man overordnet set valgt en cirkulærøkonomisk tilgang ved at tilskynde til miljøvenligt design, træffe bestemmelse om fjernelse af farlige stoffer i køretøjer og fastlægge mål for genbrug/genvinding/nyttiggørelse og dermed sigte mod genbrug af værdifulde materialer fra udrangerede køretøjer for at bevare de dyrebare ressourcer i økonomien.

Artikel 9 i direktivet om udrangerede køretøjer pålægger medlemsstaterne at sende en rapport til Kommissionen hvert tredje år om gennemførelsen af direktivet på grundlag af et spørgeskema, som blev indført ved Kommissionens beslutning 2001/753/EF[2]. Spørgeskemaet består af to dele. Første del vedrører oplysninger om omsætningen af direktivet i national ret, mens den anden indeholder oplysninger om den faktiske gennemførelse af direktivet. På baggrund af oplysninger indgivet fra medlemsstaterne udarbejder Kommissionen sin egen beretning om gennemførelsen for hver indberetningsperiode.

Dette er således den tredje beretning om gennemførelsen af direktivet om udrangerede køretøjer, og den dækker to indberetningsperioder, nemlig fra den 21. april 2008 til den 20. april 2011 og fra den 21. april 2011 til den 20. april 2014. Den første gennemførelsesberetning[3], som dækkede perioden 21. april 2002 til 20. april 2005, blev offentliggjort i 2007. Den anden gennemførelsesberetning[4], som dækkede perioden 21. april 2005 til 20. april 2008, blev offentliggjort i 2010.

Nøjagtigheden og kvaliteten af indberetningerne er forbedret i denne tredje gennemførelsesberetning i forhold til de to tidligere indberetningsperioder. Alle medlemsstaterne tilsendte Kommissionen en gennemførelsesrapport for perioden 2008-2011, mens to medlemsstater ikke indsendte rapport for 2011-2014[5]. De indsendte oplysninger var fuldstændige og samlet set af en tilfredsstillende kvalitet. Disse oplysninger er blevet

1 EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34.
2 EFT L 282 af 26.10.2001, s. 77.
3 KOM(2007) 618 endelig.
4 KOM(2009) 635 endelig.
5 Nederlandene og Spanien.

suppleret med yderligere oplysninger, som Kommissionen har adgang til, f.eks. information fra kontrol med foreneligheden af de nationale foranstaltninger til gennemførelse af direktivet om udrangerede køretøjer.

Desuden skal der ifølge Kommissionens beslutning 2005/293/EF[6] årligt inden 18 måneder efter udgangen af referenceåret indsendes oplysninger om direktivets mål for genbrug/genvinding og genbrug/nyttiggørelse. Disse oplysninger er også blevet inddraget i denne beretning.

2. OPLYSNINGER OM GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIVET OM UDRANGEREDE KØRETØJER

Direktivet om udrangerede køretøjer er blevet omsat i national ret i alle medlemsstater. Selv om direktivet overordnet set er gennemført, som det skulle, var der dog i perioden 2008-2014 15 uafsluttede overtrædelsesprocedurer vedrørende nationale gennemførelses-foranstaltningers manglende overensstemmelse, herunder uafsluttede sager fra den foregående indberetningsperiode. Sagerne mod fem medlemsstater blev henvist til EU-Domstolen, og de er alle blevet afgjort i mellemtiden. Siden oktober 2015 er der ikke blevet indledt nye overtrædelsesprocedurer vedrørende direktivet om udrangerede køretøjer.

I de nationale rapporter indgives yderligere oplysninger om omsætningen af direktivets enkelte bestemmelser. Nogle af direktivets krav (f.eks. bestemmelserne om forebyggelse, indsamling, genbrug og genvinding) kan omsættes efter aftale. Belgien, Italien, Luxembourg, Malta og Ungarn har benyttet sig af denne mulighed.

Irland og Det Forenede Kongerige valgte denne metode til at undtage køretøjer, der fremstilles i små serier, og deres producenter fra kravene til genbrug, genvinding og nyttiggørelse, kodningsstandarder og adskillelsesoplysninger samt indberetningsforpligtelser.

Alle medlemsstater undtagen én[7] indberettede, at de havde vedtaget foranstaltninger, der skulle tilskynde bilfabrikanter og producenter af materialer og udstyr til at begrænse brugen af farlige stoffer i køretøjerne for at lette adskillelse, genbrug og nyttiggørelse og til at integrere den stigende mængde genanvendte materialer i køretøjerne. Alle medlemsstaterne oplyste, at deres nationale lovgivning begrænser brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i materialer og komponenter til køretøjer, som er blevet markedsført efter den 1. juli 2003, med forbehold af de undtagelser, der er anført i bilag II til direktivet.

Alle medlemsstater, som indsendte en rapport, bekræftede, at de har truffet de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de erhvervsdrivende, i de fleste tilfælde producenter og/eller importører, opretter systemer til indsamling af udrangerede køretøjer og (så vidt det er teknisk muligt) bortskaffelse af udrangerede dele, der udskiftes, når personbiler repareres. De bekræftede også, at de havde truffet foranstaltninger til at sikre et tilstrækkeligt antal

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

[7] Grækenland har omsat direktivet om udrangerede køretøjer ordret, men oplyste, "at der ikke fremstilles biler i Grækenland, og at alle biler importeres, hvorfor der ikke er brug for at træffe foranstaltninger i medfør af artikel 4, stk. 1 og 2", hvilket heller ikke er sket.

indsamlingsanlæg. Mindst seks medlemsstater[8] har enten defineret en maksimal afstand til nærmeste indsamlingssted eller fastsat et minimum af indsamlingssteder pr. by, region eller indbygger.

Samtlige medlemsstater meddelte, at de har indført en ordning, som indebærer, at der ved afmelding af et motorkøretøj skal forelægges en skrotningsattest. 14 medlemsstater benyttede muligheden for at lade producenter, forhandlere eller indsamlingssteder udstede skrotningsattesten på vegne af en autoriseret autoophugger, såfremt de garanterer, at de udrangerede køretøjer transporteres til det autoriserede oparbejdningsanlæg.

Alle respondenter meldte, at de havde truffet foranstaltninger til at sikre, at de udrangerede køretøjer kan leveres til et autoriseret oparbejdningsanlæg uden omkostning for den seneste indehaver eller ejer. I de fleste medlemsstater er det imidlertid ikke gratis at indlevere køretøjet til skrotning, hvis det mangler væsentlige komponenter eller indeholder affald, der er føjet til køretøjet. Denne mulighed er i overensstemmelse med direktivet.

Alle medlemsstaterne rapporterede, at de kræver, at en skrotningsattest udstedt i andre medlemsstater skal anerkendes og accepteres af de kompetente myndigheder.

I alle medlemsstater skal autoophuggere have en tilladelse fra eller være registreret hos de kompetente myndigheder. Kun Italien og Det Forenede Kongerige benyttede sig af muligheden for fritagelse fra kravet om tilladelse til at nyttiggøre affald fra udrangerede køretøjer, efter at de er blevet behandlet som foreskrevet i direktivet og underlagt årlig inspektion[9].

Alle medlemsstater undtagen én rapporterede om midler til at tilskynde autoophuggere til at indføre certificerede miljøstyringssystemer[10] som f.eks. EU-ordningen for miljøledelse og miljørevision (EMAS). Medlemsstaterne har indført en bred vifte af incitamenter og støtteforanstaltninger til formålet. Her kan nævnes tilskud, administrative lettelser (f.eks. nedsat tilsynshyppighed og -omfang, fritagelse fra udarbejdelse af affaldshåndteringsplaner, hurtigere godkendelse som autoriseret autoophugger og nedsatte finansielle garantier) og hjælp i form af vejledninger, informationsfoldere og kursusforløb.

Alle de medlemsstater, der indsendte en rapport, bekræftede, at de har vedtaget foranstaltninger i overensstemmelse med affaldshierarkiet for at fremme genbrug af komponenter, som er egnede dertil, og nyttiggørelse af komponenter, som ikke kan genbruges, idet der bør gives forrang til genbrug og genvinding.

Alle indberettende medlemsstater har indført foranstaltninger til at sikre, at de erhvervsdrivende når de mål for genbrug/nyttiggørelse og genbrug/genvinding, som er fastsat i direktivet om udrangerede køretøjer. De fleste medlemsstater har valgt nationale mål, som er en direkte kopi af direktivets mål. Nederlandene justerede sin frist for at nå målet på henholdsvis 95 % genbrug/nyttiggørelse og 85 % genbrug/genvinding, der oprindelig var sat

8 Belgien, Frankrig, Irland, Litauen, Rumænien og Slovenien.

9 Fritagelse fra kravet om tilladelse ifølge artikel 6, stk. 2, i direktivet om udrangerede køretøjer.

10 Ifølge artikel 6, stk. 5, i direktivet om udrangerede køretøjer skal medlemsstaterne tilskynde autoophuggere til at indføre certificerede miljøstyringssystemer.

meget ambitiøst til 2007 i stedet for 2015 som foreskrevet i direktivet. I Bulgarien skulle der nås et mål for nyttiggørelse på 87 % og genvinding på 81 % inden den 31. december 2008. Disse mål blev gradvis skærpet til 95 % for nyttiggørelse og 85 % for genvinding inden 2015. Tjekkiet, Irland, Grækenland, Spanien, Italien, Letland, Ungarn, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet og Det Forenede Kongerige benyttede sig af muligheden for at fastsætte lavere mål for køretøjer fremstillet før 1. januar 1980.

Alle indberettende medlemsstater undtagen én[11] meddelte, at de havde truffet foranstaltninger til at sikre, at bilfabrikanter i samråd med producenter af materialer og udstyr bruger komponent- og materialekodningsstandarder, og at komponentproducenterne gør oplysninger om adskillelse, opbevaring og test af komponenter tilgængelige for de autoriserede autoophuggere. I alle medlemsstater skal producenterne informere om adskillelse af hver ny type køretøj, der markedsføres. De fleste medlemsstater fremhævede brugen af IDIS – International Dismantling Information System[12] – som er udviklet af autobranchen til at give fyldige og jævnligt ajourførte oplysninger til autoophuggerne og oparbejdningsanlæggene for at fremme den miljørigtige oparbejdning af udrangerede køretøjer.

Alle medlemsstater undtagen Sverige meddelte, at de havde forpligtet de erhvervsdrivende – primært bilfabrikanterne – til at offentliggøre oplysninger om køretøjets konstruktion, miljørigtig oparbejdning, affaldsforebyggelse og opnåede fremskridt med nyttiggørelse og genvinding. Sverige anførte, at den aktuelle lovgivning er rettet mod fabrikanten og ikke de erhvervsdrivende, og dette indgår i en løbende revision af lovgivningen.

3. OPLYSNINGER OM PRAKSIS I FORBINDELSE MED GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIVET OM UDRANGEREDE KØRETØJER

De nationale rapporter om gennemførelsen af direktivet om udrangerede køretøjer indeholder også oplysninger om fremskridt og god praksis hos de erhvervsdrivende, som har bidraget positivt til gennemførelsen af direktivet om udrangerede køretøjer.

Medlemsstaterne har nået de høje mål for genbrug/genvinding/nyttiggørelse takket være især udviklingen af nye post-shredding-teknologier, den væsentlige indskrænkning af brugen af tungmetaller i nye biler (som det ses af ændringerne af bilag II til direktivet om udrangerede køretøjer), gennemførelsen af kodningsstandarder for at lette adskillelse og bedre brug og genbrug og nyttiggørelse af komponenter og materialer samt stadig bedre oparbejdningsanlæg i overensstemmelse med EU's miljøstandarder.

I forbindelse med affaldsforebyggelse henviste flere medlemsstater til autobranchens aktiviteter, f.eks. udarbejdelsen af GADSL – den globale liste over stoffer i køretøjer, der skal oplyses – som befordrer kommunikation og udveksling af oplysninger om brugen af visse stoffer i autodele i hele forsyningskæden[13]. De henviste også til tilpasningen af IDIS, så materialesammensætningen nu vises i hele produktionskæden.

---

[11] Grækenland henviste til den omstændighed, at der ikke findes bilfabrikker i landet.

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

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

Nogle medlemsstater henviste til yderligere foranstaltninger til forbedring af oparbejdningen og forenkling af adskillelse og miljøbehandling. F.eks. rapporterede Tyskland en forbedret post-shredding-teknologi, der kan udvinde flere genanvendelige fraktioner, og Frankrig meddelte, at visse bilfabrikanter nedsætter antallet af forskellige materialer og forenkler komponenternes struktur, så de lettere kan oparbejdes, og har udviklet deres eget netværk til indsamling, videreudnyttelse og genbrug af dele for at forebygge affaldsproduktion. Blandt andre foranstaltninger til forbedring af konstruktionen af hensyn til genanvendelse kan nævnes udvikling af et diagnoseudtag (OBD) til enkel og sikker aktivering af pyrotekniske komponenter i biler.

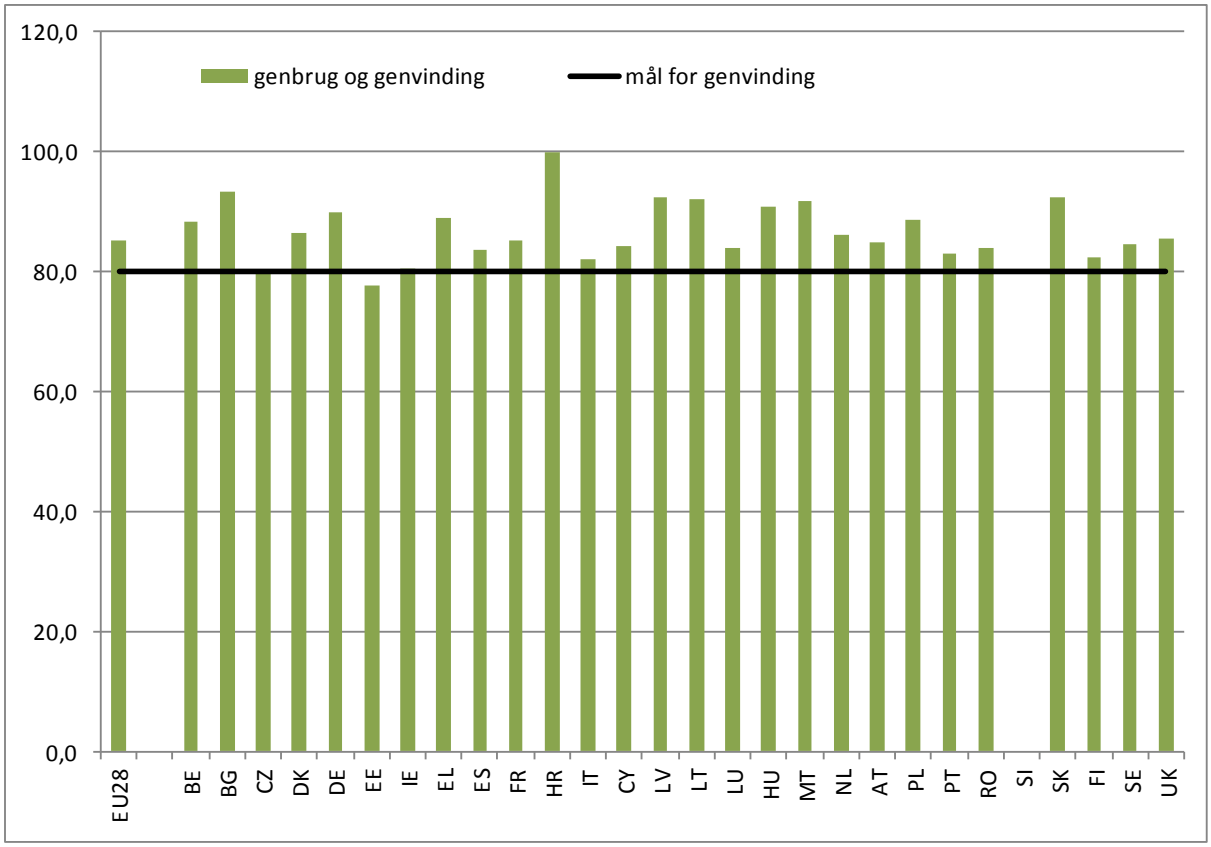
Der blev kun indsendt begrænsede oplysninger om typer og mængder af genvundne materialer og markedssituationen. Medlemsstaterne var enige om, at markedet for handel med metal fungerede godt for både jernholdige og andre metaller. Dette sikrer en høj genanvendelsesgrad for metaller. Markedet for genvundet plast opfattes som mere sammensat, idet brugen af genvundne plastmaterialer i køretøjer stadig er forholdsvis beskeden om end stigende. I øjeblikket overstiger andelen af genvundet plast i fremstillingen af køretøjer sjældent nogle få procent af den samlede mængde plast. Bilfabrikanterne har forpligtet sig til at øge andelen af genvundet plast i køretøjer til 20 %. Tyskland anførte, at genvundne dæk og produkter fra materialegenvinding (granulater) har en positiv markedsværdi, mens det normalt koster ekstra at sende dæk til oparbejdning og bortskaffelse.

De fleste medlemsstater bemærkede, at udrangerede køretøjer har en positiv markedsværdi, så længe de leveres fuldstændige og ikke har fået fjernet væsentlige dele. Portugal anførte, at værdien af materialer fra adskillelse og shredding, især jernholdige og andre metaller, fortsat er så høj, at det sikrer bæredygtighed i oparbejdningskæden. Ikke desto mindre rapporterede otte lande udtrykkeligt, at selv køretøjer uden eller med en negativ markedsværdi blev indsamlet i 2008-2014. I Det Forenede Kongerige blev de få køretøjer med negativ markedsværdi primært indsamlet i fjerntliggende landdistrikter såsom visse øsamfund i Skotland. Polen vurderer, at antallet af udrangerede køretøjer uden eller med en negativ markedsværdi svarer til antallet af ufuldstændige udrangerede køretøjer.

Infrastrukturen til oparbejdningen af udrangerede køretøjer blev forbedret i perioden 2008-2014. I de fleste medlemsstater er antallet af autoriserede oparbejdningsanlæg steget, og forskellen mellem medlemsstaterne med hensyn til tætheden i oparbejdningsnettet er blevet mindre. Antallet af autoriserede oparbejdningsanlæg varierer fra to i Luxembourg til ca. 1 800 i Det Forenede Kongerige. Samlet set er der næsten 13 000 oparbejdningsanlæg i EU, hvilket svarer til omkring ét pr. 40 000 indbyggere.

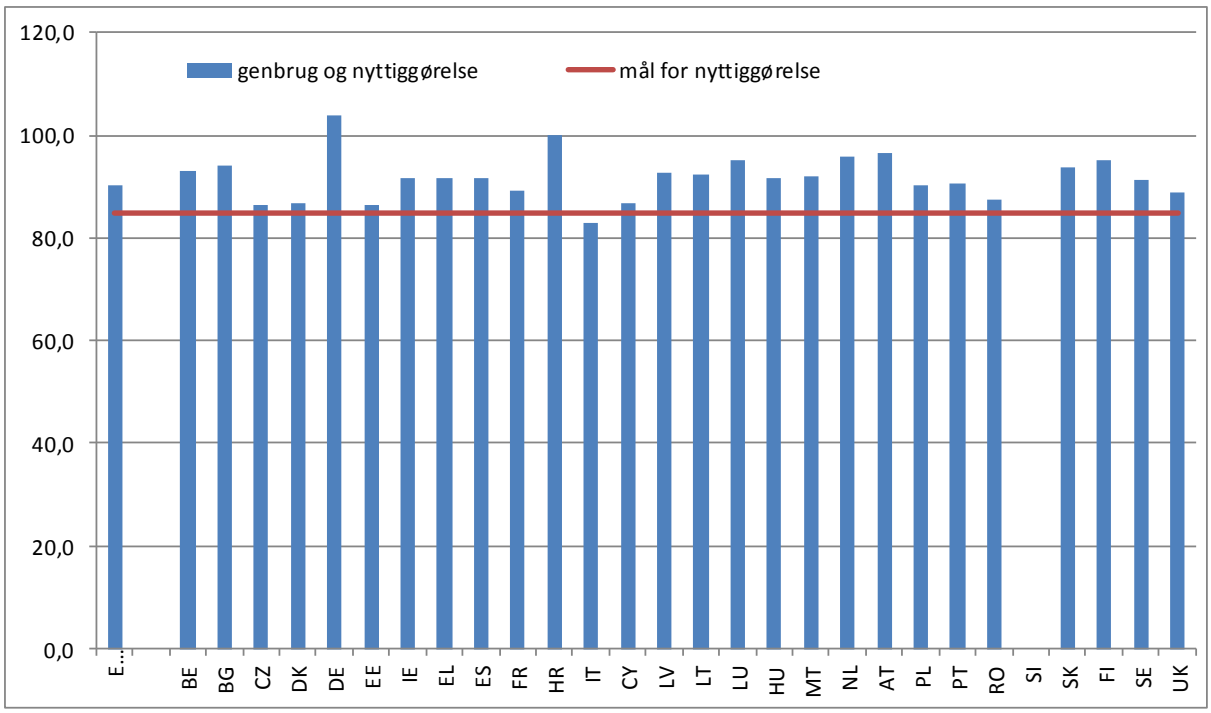
Det samlede antal køretøjer, der sendes til autoriserede oparbejdningsanlæg i EU, steg brat fra 6,3 mio. i 2008 til 9 mio. i 2009. Denne stigning skal tilskrives indførelsen af skrotningspræmieordninger i over 10 medlemsstater i 2008-2009. De primære bidragydere til den betydelige stigning i skrotning af udrangerede køretøjer var Tyskland (1,4 mio. flere køretøjer), Frankrig (0,46 mio. flere køretøjer), Italien (0,41 mio. flere køretøjer) og Spanien (0,2 mio. flere køretøjer). Efter 2009 faldt antallet af udrangerede køretøjer, der blev sendt til autoriserede oparbejdningsanlæg, gradvist til 6,2 mio. køretøjer i 2013, hvilket svarer til niveauet før 2008-2009.

Senest inden 2006 skulle medlemsstaterne have nået målet på 80 % for genbrug og genvinding og 85 % for genbrug og nyttiggørelse i henhold til artikel 7, stk. 2, i direktivet om udrangerede køretøjer. Tallene for 2013 indberettet af medlemsstaterne er vist i Figur 2[14]. Målet for genbrug og genvinding blev nået af alle medlemsstater undtagen Estland, som indberettede en genbrugs-/genvindingsandel på 78 %, mens målet var blevet nået i 2012. Genbrugs-/nyttiggørelsesmålet blev også nået af alle lande undtagen Italien, som nåede op på 83 %,



Figur 1: Genbrug/genvinding, indberettede tal for 2013

[14] Rumænien og Slovenien indberettede kun tal for 2012, idet 2013-dataene endnu ikke var tilgængelige.



Figur 2: Genbrug/nyttiggørelse, indberettede tal for 2013

Tyskland og Slovenien indberettede tal for genbrug/nyttiggørelse på over 100 %. I Tyskland skyldtes den tilsyneladende utroværdige andel en lagereffekt, eftersom udrangerede køretøjer ikke nødvendigvis oparbejdes samme år, som de indleveres til en autoophugger (f.eks. på grund af begrænset kapacitet). Og for Tysklands vedkommende kan dette fænomen stadig tilskrives skrotningspræmieordningen i 2008-2009. I Slovenien forekommer den høje andel at være et midlertidigt fænomen som følge af overgangen fra et offentligt system til en producentansvarsordning.

Fra 1. januar 2015 stiger kravene til genbrug/genvinding og genbrug/nyttiggørelse ifølge direktivet om udrangerede køretøjer til henholdsvis 85 % og 95 %. Figur 2 viser, at 17 lande allerede har nået målet for genbrug/genvinding i 2013, og de fleste af de resterende lande er tæt på. Man regnede med, at det ville blive nødvendigt med en yderligere indsats for at nå målet på 95 % for genbrug/nyttiggørelse. Men i 2013 havde syv medlemsstater allerede nået dette mål[15].

Respondenterne havde i almindelighed ikke bemærket konkurrenceforvridninger mellem eller inden for medlemsstaterne. Fra 2008 til 2011 var bilmarkedet stærkt påvirket af finanskrisen og de skrotningspræmier, der blev indført i medlemsstaterne for at stabilisere bilmarkedet. I Tyskland udløste den betydelige stigning i skrotningen af udrangerede køretøjer som følge af skrotningspræmieordningen i 2008-2009 et overskud af reservedele på markedet og et fald i markedsprisen på adskilte udrangerede køretøjer til 10-20 EUR/t. I 2010-2012 var man tilbage på niveauet fra før 2009 for både antal skrottede biler og markedspriser, og den midlertidige oplagring af udrangerede køretøjer var svundet ind. Andre lande som f.eks. Estland rapporterede om et drastisk fald i nybilsalget og et lavere antal udrangerede køretøjer.

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

Ungarn rapporterede, at køretøjernes gennemsnitsalder på markedet steg fra 10 år i 2006 til 13 år i 2013.

4. UKENDT OPHOLDSSTED OG ULOVLIG ADSKILLELSE AF UDRANGEREDE KØRETØJER

Selv om direktivets lovbestemmelser er fuldt gennemført i national lovgivning, er der dokumentation for manglende gennemførelse og håndhævelse i hele EU. Kommissionens vurderinger tyder på, at der kan være tale om 3,5-4,5 mio. køretøjer om året med "ukendt opholdssted"[16]. De "forsvundne biler" er afmeldt i medlemsstaterne, men er ikke indberettet til Kommissionen som lovligt skrottede udrangerede køretøjer og indgår heller ikke i tallene for lovlig eksport af brugte køretøjer i statistikkerne for udenrigshandel. Mulige årsager hertil kan være utilstrækkelig opfølgning på afmeldte biler i medlemsstaterne, at udrangerede køretøjer i tilfælde af handel inden for EU bliver adskilt i EU på uautoriserede oparbejdningsanlæg, eller at eksport af brugte biler eller udrangerede køretøjer ikke bliver registreret. Der foretages i øjeblikket en undersøgelse med tilhørende høringer af interessenter for at bistå Kommissionen med at undersøge årsagerne til ukendt opholdssted og identificere yderligere effektive foranstaltninger, der skal indføres for at forbedre situationen. Dette er en del af Kommissionens initiativ til at bedømme gennemførelsen af direktivet om udrangerede køretøjer og fremme overholdelsen heraf.

Medlemsstaternes gennemførelsesrapporter og yderligere fremsendte oplysninger viser, at nogle lande (f.eks. Irland, Frankrig, Portugal, Sverige og Det Forenede Kongerige) har indført straffeforanstaltninger for ulovlig skrotning og/eller har intensiveret kontrollen med autoophuggere og oparbejdningsanlæg. Det er lykkedes Portugal at reducere ulovlig behandling af udrangerede køretøjer gennem en pakke af foranstaltninger, herunder en årlig vejskat, en skrotningspræmieordning, øget beskatning og en national plan for eliminering af ulovlig skrotning. Landet har også øget antallet af autoriserede oparbejdningsanlæg betragteligt. I Det Forenede Kongerige iværksatte Environment Agency en koordineret national kampagne til bekæmpelse af ulovlige udrangerede køretøjer og metalskrotpladser. Landet indførte strenge straffe, som førte til, at omkring halvdelen af de ulovlige steder lukkede eller blev lovliggjort inden for et år[17]. Irland øgede antallet af autoriserede oparbejdningsanlæg fra 53 i 2003 til 173 i 2013.

I nogle medlemsstater såsom Det Forenede Kongerige er ejeren ansvarlig for køretøjet og skattepligtig herfor, indtil der er udstedt en skrotningsattest. Portugal har indført et centraliseret computersystem til udstedelse af skrotningsattester for udrangerede køretøjer, der gør det muligt for den nationale affaldsmyndighed at holde mere kontrol med antallet af skrotningsattester og de respektive udstedende myndigheder og hurtigere at levere statistikker over forvaltningen af udrangerede køretøjer.

---

16 For referenceårene 2012 og 2013: Foreløbige resultater af en vurdering, der i øjeblikket foretages på vegne af Kommissionen.

17 Se også *End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach* (undersøgelse udført for Europa-Parlamentets Udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed, 2010) på: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf

Spanien rapporterede for perioden 2008-2011, at størstedelen af de uautoriserede oparbejdningsanlæg var lukket, fordi de ikke kunne udstede skrotningsattester. Danmark imødegår handel med og ulovlig skrotning af udrangerede køretøjer ved at udbetale en præmie, som kun den sidst registrerede ejer kan modtage. Ungarn melder derimod om, at antallet af autoriserede oparbejdningsanlæg er faldet, og ulovlig skrotning er stigende. Mens flere lande, herunder Belgien, Tyskland og Nederlandene, påpegede, at eksporten af køretøjer fra disse lande til Østeuropa, men også til Afrika og Mellemøsten, stadig var omfattende, henledte Polen opmærksomheden på sin særlige situation, hvor antallet af importerede brugte biler er dobbelt så højt som antallet af nye biler, der sælges i Polen.

Nogle medlemsstater har gennemført undersøgelser for at bedømme problemet i deres land og finde midlerne til at løse det. I 2016 udførte Tyskland også en undersøgelse for at analysere årsagerne til det store antal "forsvundne" køretøjer, identificere disse køretøjers opholdssteder og udarbejde foranstaltninger og instrumenter til mere effektiv forbedring af den statistiske dækning af udrangerede køretøjer.

Hidtil er der truffet forskellige foranstaltninger på EU-plan til at løse problemet med forsvundne køretøjer. I 2011 blev der udarbejdet retningslinjer for udrangerede køretøjer[18]. Disse retningslinjer repræsenterer alle medlemsstaternes fælles forståelse af, hvordan forordning (EF) nr. 1013/2006 om overførsel af affald skal fortolkes med hensyn til kriterier for sondringen mellem udrangerede køretøjer og brugte køretøjer. To medlemsstater[19] har indarbejdet Correspondents' vejledning om udrangerede køretøjer i deres inspektionsdokumenter.

Desuden har Kommissionen (Eurostat) revideret retningslinjerne for den årlige indberetning[20] om målene vedrørende udrangerede køretøjer for at forbedre de data, den bruger til at bedømme situationen med. De reviderede retningslinjer kræver nu også, at medlemsstaterne årligt indberetter antal registrerede henholdsvis afmeldte køretøjer på deres nationale marked i tillæg til indberetningen af antallet af skrotningsattester.

5. KONKLUSION

Det konkluderes, at direktivet om udrangerede køretøjer er fuldt omsat i national ret af alle medlemsstater. Visse tilfælde af manglende overholdelse udløste overtrædelsesprocedurer og blev afhjulpet, idet medlemsstaterne bragte deres lovgivning om udrangerede køretøjer i overensstemmelse med direktivet. Som følge heraf er der nu ingen uafsluttede overtrædelsesprocedurer i forbindelse med direktivet om udrangerede køretøjer.

Billedet af gennemførelsen af direktivet om udrangerede køretøjer er hovedsagelig positivt med problemet med de udrangerede køretøjers ukendte opholdssted som den bemærkelsesværdige undtagelse. Medlemsstaterne har rapporteret om god praksis i forbindelse med samarbejdet med fabrikanterne om sammensætningen af materialer og

---

18 *Overførsel af affald, Correspondents' vejledning nr. 9 om overførsel af udrangerede køretøjer* (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm).

19 Østrig og den belgiske delstat Vallonien.

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

genbrug af materialer og komponenter, om de fortsatte forbedringer af miljøvenligt design, at farlige stoffer i biler næsten er afskaffet, og at målene for genbrug/genvinding/nyttiggørelse i store træk er nået. De fleste medlemsstater anerkender også den positive værdi af de udrangerede køretøjer, når de leveres intakte til de autoriserede oparbejdningsanlæg.

Medlemsstaterne har også berettet om kvalitative forbedringer. Infrastrukturen til behandling af udrangerede køretøjer er blevet forbedret, flere medlemsstater har post-shredding-anlæg, og det samlede antal autoriserede oparbejdningsanlæg er steget.

Statistikkerne over målene for de udrangerede køretøjer viser, hvordan gennemførelsen af direktivet er blevet bedre med tiden. Næsten alle medlemsstater har allerede inden 2013 nået 2006-målet for udrangerede køretøjer på 80 % genbrug/genvinding og 85 % genbrug/nyttiggørelse. Rapporterne for 2014 viser, at ni medlemsstater allerede har nået 2015-målet på 95 % for genbrug/nyttiggørelse, og 17 medlemsstater har nået målet på 85 % for genbrug/genvinding pr. køretøj[21]. De resterende medlemsstater er tæt på målene, som var gældende pr. januar 2015, om end det er en udfordring for adskillige medlemsstater at nå målet på 95 % for genbrug og nyttiggørelse.

Det er fortsat en udfordring med ulovlig indsamling af og handel med udrangerede køretøjer. Skrotning, der ikke foregår korrekt, har en negativ indvirkning på sundhed og miljø og medfører et tab af værdifulde ressourcer for EU. Kommissionen vil arbejde sammen med medlemsstaterne om at identificere årsagerne til ulovlig indsamling af og handel med udrangerede køretøjer og foranstaltninger, som skal træffes for at afhjælpe dette problem på forskellige niveauer. På EU-plan er Correspondents' vejledning om udrangerede køretøjer, som blev aftalt den 8. juli 2011, et nyttigt redskab for de nationale myndigheder. Der kan imidlertid blive behov for yderligere foranstaltninger såsom revision af Kommissionens beslutning 2005/293/EF med henblik på styrkelse af overvågningen af det nationale bilmarked[22].

Direktivet om udrangerede køretøjer er et godt eksempel på cirkulær økonomi, idet ordningen for udvidet producentansvar gælder lige fra konstruktionen af bilen og frem til skrotningen, miljøvenligt design hele tiden bliver bedre, og farlige stoffer i biler næsten er forsvundet i takt med de tekniske og videnskabelige fremskridt, sådan som direktivet kræver. Direktivet om udrangerede køretøjer er også drivkraften bag innovativ forskning i erstatning af farlige stoffer og i, hvordan udrangerede køretøjer bedst behandles for at udnytte den positive værdi i denne affaldsstrøm.

Ikke desto mindre er det kvaliteten af overvågningen af dataene for de mål, der er fastsat i direktivet, fortsat en udfordring. Der er allerede taget fat på problemer med datakvalitet og sammenlignelighed mellem indberetninger, men der er brug for mere opmærksomhed herpå. Indberetningsforpligtelserne blev berørt i den nylige gennemgang af affaldslovgivningen, hvor Kommissionen foreslog at ophæve bestemmelser, der pålægger medlemsstaterne at udarbejde gennemførelsesrapporter hvert tredje år. Disse rapporter har ikke vist sig effektive

[21] Ifølge artikel 3 i Kommissionens beslutning 2005/293/EF skal medlemsstaterne indberette data inden 18 måneder efter udgangen af et givet år.

[22] Artikel 1, stk. 3, litra a), i Kommissionens beslutning 2005/293/EF.

med hensyn til at kontrollere overholdelsen af direktivet, dets gennemførelse og virkning, og som tillige er ressourcekrævende og byrdefulde. Kommissionen foreslog i stedet udelukkende at basere overholdelsesovervågningen på de statistiske data, som medlemsstaterne årligt skal indberette til Kommissionen.

Det kan konkluderes, at en detaljeret, forbedret årlig indberetning om målene for udrangerede køretøjer ledsaget af nationale rapporteringsmetoder vil hjælpe med at forbedre overvågningen af gennemførelsen af direktivet om udrangerede køretøjer.