



Bruxelles, den 30.1.2020
COM(2020) 33 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 PERIODEN 2014-2017

**RAPPORT 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 2014-2017

1. INDLEDNING

Direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer¹ (ELV-direktivet) har primært til formål at forhindre produktion af affald fra køretøjer og deres komponenter med henblik på at nedbringe den endelige bortskaffelse af affald og dets samlede miljøpåvirkning. De foranstaltninger, der er fastsat i direktivet, har desuden til formål, at alle aktører, der er involveret i et køretøjs livscyklus, især aktører, som er direkte involveret i behandlingen af udrangerede køretøjer, kommer til at fungere miljømæssigt bedre. Overordnet set følger ELV-direktivet et princip om cirkulær økonomi ved at tilskynde til miljøvenligt design, sørge for eliminering af farlige stoffer i køretøjerne og fastsætte høje mål for genbrug/genvinding/nyttiggørelse og sigter dermed mod at genbruge værdifulde materialer fra udrangerede køretøjer og bevare værdifulde ressourcer i økonomien.

Artikel 9 i ELV-direktivet forpligter medlemsstaterne til hvert tredje år at aflægge rapport til Kommissionen om gennemførelsen af direktivet på grundlag af et spørgeskema, der er fastlagt ved Kommissionens beslutning 2001/753/EF². Spørgeskemaet består af to dele: Den første del vedrører oplysninger om gennemførelsen af direktivet i national ret, og den anden del indeholder oplysninger om den faktiske gennemførelse af direktivet. På grundlag af de oplysninger, som medlemsstaterne har indsendt for rapporteringsperioden, skal Kommissionen udarbejde en gennemførelsesrapport.

Dette er den fjerde rapport om gennemførelsen af ELV-direktivet, der dækker rapporteringsperioden fra den 22. april 2014 til den 21. april 2017. Alle tidligere rapporter er tilgængelige på Kommissionens websted³.

25 medlemsstater indsendte besvarelser for rapporteringsperioden 2014-2017. Tre lande (Letland, Malta og Ungarn) har endnu ikke gjort det. Dette er en mindre reduktion i antallet af rapporterende lande i forhold til tidligere rapporteringsperioder: eftersom alle medlemsstater indsendte gennemførelsesrapporterne til Kommissionen for perioden 2008-2011, mens to (Nederlandene og Spanien) ikke indsendte rapporter for 2011-2014.

¹ EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34.

² EFT L 282 af 26.10.2001, s. 77.

³ <http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm>

Samlet set var de indsendte oplysninger stort set fuldstændige og af tilfredsstillende kvalitet. Oplysningerne er blevet suppleret med yderligere datakilder, navnlig national lovgivning, som er blevet kontrolleret direkte med henblik på overensstemmelse med ELV-direktivet og med oplysninger fra andre rapporter fra Kommissionen⁴. Endvidere er data om direktivets mål for genbrug/genvinding og genbrug/nyttiggørelse, som er indberettet i henhold til Kommissionens beslutning 2005/293/EF⁵, også blevet taget i betragtning.

2. OPLYSNINGER OM GENNEMFØRELSEN AF ELV-DIREKTIVET

Direktivet anses for at være gennemført på tilfredsstillende vis i alle medlemsstater, og der er ingen åbne overtrædelser.

I henhold til ELV-direktivet skal køretøjs- og udstyrsfabrikanter begrænse brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom til materialer og komponenter, der markedsføres efter den 1. juli 2003, med forbehold af de undtagelser, der er omhandlet i direktivets bilag II. Disse farlige stoffer er blevet drastisk reduceret gennem flere ændringer af bilag II⁶. Selv om begrænsningen af anvendelsen af farlige stoffer i køretøjer sædvanligvis blev gennemført i ELV-specifik lovgivning, blev design af køretøjer med henblik på at lette genvinding og nyttiggørelse eller integrationen af genvundne materialer i nye køretøjer ofte gennemført i mere generisk affaldslovgivning med generelle krav til disse bestemmelser på alle markeder. Østrig er et eksempel på god praksis, da indsamlings- og nyttiggørelsesvirksomheder er pålagt at bruge 0,5 % af deres omsætning til affaldsforebyggelsesprojekter. Derudover fastsætter direktivet også, at køretøjer skal være designet til genbrug og nyttiggørelse, og at der indgår større mængder genvundne materialer i køretøjerne.

Fabrikanter, importører og distributører skal oprette ordninger for indsamling af udrangerede køretøjer og, hvor det er teknisk muligt, de brugte komponenter fra reparerede personbiler. Producenterne skal dække en betydelig del af, om ikke alle, omkostningerne ved levering af udrangerede køretøjer til affaldsbehandlingsanlæg. Medlemsstaterne gennemførte typisk disse krav på en måde, der giver aktører råderum, med mulighed for individuelle eller kollektive ordninger. I de fleste medlemsstater er tilbagetagelse gratis, undtagen hvis der mangler væsentlige komponenter, eller hvis der er tilføjet yderligere affald, i overensstemmelse med direktivets krav. Da værdien af skrotmetal og/eller andre komponenter, der er fjernet med henblik på genvinding eller genbrug, næsten vil dække omkostningerne ved at indsamle køretøjet fra endelige ejere, er der ikke nogen væsentlig udfordring i at opfylde denne forpligtelse.

Ejere af udrangerede køretøjer skal modtage en skrotningsattest for at afmelde deres køretøj. Alle medlemsstater rapporterede, at de havde oprettet nationale afmeldingsordninger, hvor udstedelsen af en skrotningsattest er en betingelse for afmelding. Processer for afmelding er

⁴ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm

⁵ EUT L 94 af 13.4.2005, s. 30.

⁶ Kommissionen forbereder i øjeblikket den niende og tiende ændring af bilag II.

afgørende for at sikre, at udrangerede køretøjer afleveres til anerkendte behandlingsvirksomheder, og de begrænser ulovlig eksport af affaldskøretøjer. Lige under halvdelen af medlemsstaterne har gjort brug af en bestemmelse, der giver producenter, forhandlere og indsamlingsvirksomheder lov til at udstede skrotningsattester, ud over de anerkendte behandlingsvirksomheder. Selv om alle medlemsstater har oprettet afmeldingsordninger, har der over de seneste år været en stigning i antallet af udrangerede køretøjer med ukendt opholdssted (dvs. køretøjer, som er afmeldt, men hvor der ikke er udstedt en skrotningsattest, eller for hvilke skrotningsattesten ikke er til rådighed for myndighederne). Dette indikerer, at de nationale afmeldingsordninger ikke fungerer så effektivt, som de kunne.

ELV-direktivet indeholder bestemmelser, der skal sikre, at udrangerede køretøjer behandles korrekt og rettidigt af behandlingsvirksomheder, der har opnået tilladelse fra de kompetente myndigheder. Disse virksomheder er også underkastet inspektioner. Disse betingelser er indført for at mindske eventuelle negative miljøpåvirkninger og fremme genbrug og genvinding af køretøjskomponenter. Alle medlemsstater meddelte, at de i denne henseende har gennemført foranstaltninger i henhold til direktivets krav. Rumænien og Finland var de eneste medlemsstater, der rapporterede om mindre ændringer i lovgivningen siden sidste rapporteringsperiode: Rumænien har ajourført de tilladelser, der kræves for at håndtere og demontere udrangerede køretøjer, og Finland har indført et specifikt regeringsdekret for udrangerede køretøjer (123/2015), som ajourfører restriktionerne for brugen af farlige stoffer i køretøjer. De fleste lande tillader ikke fritagelse for kravene om tilladelse for processer til nyttiggørelse af affald fra udrangerede køretøjer, efter at de er blevet behandlet korrekt i henhold til ELV-direktivet og underlagt årlig inspektion⁷, og det er alene svarene fra Danmark, Italien, Rumænien og Det Forenede Kongerige, som indikerer, at de tillader disse fritagelser (dette er også en ændring for Rumænien siden den foregående rapporteringsperiode).

Medlemsstaterne skal tilskynde til genbrug og genvinding, og ELV-direktivet fastsætter mål for genbrug, genvinding og nyttiggørelse. Medlemsstaterne skulle inden den 1. januar 2015 nå følgende mål: med frist i 2006 og 2015:

- 95 % genbrug og nyttiggørelse (i gennemsnit pr. køretøj pr. år efter vægt) og
- 85 % genbrug og genvinding (i gennemsnit pr. køretøj pr. år efter vægt).

I 2017 opfyldte 14 medlemsstater begge mål på 85 % og 95 % for genvinding og nyttiggørelse. Opfyldelse af mål drøftes mere indgående i afsnit 3.

Nogle få medlemsstater rapporterede om innovative foranstaltninger til at fremme genbrug og genvinding. Italien kræver, at regionale myndigheder vedtager foranstaltninger, der sikrer, at mindst 30 % af offentlige organers (og virksomheder, der overvejende er offentligt ejede) indkøb af de varer/produkter, de har brug for årligt, er lavet af genvundne materialer. Den

⁷ Fritagelse for kravene om tilladelse i henhold til artikel 6, stk. 2, i ELV-direktivet.

italienske lovgivning kræver også, at mindst 20 % af indkøb af udskiftningsdæk til flåden af offentlige køretøjer består af regummierede dæk. Og Frankrig kræver sporbarhed af afmonterede dele med henblik på genbrug af dem. I Slovenien skal lederne af demonteringsvirksomheder inden shredding af demonterede køretøjer fjerne 10 % af den samlede årlige vægt af accepterede udrangerede køretøjer i form af deres komponenter, materialer og væsker, som sendes til genbrug eller genvinding.

I henhold til ELV-direktivet pålægger kodningsstandarder producenterne at mærke (eller "kode") komponenter og materialer for at lette identifikationen af de komponenter og materialer, der egner sig til genbrug og nyttiggørelse.

Næsten alle medlemsstater rapporterer, at de fuldt ud har gennemført lovgivning, der pålægger producenterne at anvende kodningsstandarder. Undtagelserne er Danmark, hvor lovgivningen ikke specifikt nævner kodningsstandarder, og Grækenland, som svarede, at de ikke har nogen køretøjsfabrikanter. Den Tjekkiske Republik henviste til lovgivning, som Kommissionen ikke havde mulighed for at kontrollere.

Producenterne skal også levere demonteringsoplysninger for hver køretøjstype senest seks måneder efter, at den er bragt i omsætning, det kan f.eks. være via manualer eller databaser. Langt den mest populære måde at få producenterne til at give de nødvendige oplysninger om demontering, oplagring og afprøvning er via International Dismantling Information System (IDIS – det internationale demonteringsinformationssystem)⁸. 20 medlemsstater rapporterede, at de gjorde brug af IDIS, og nogle medlemsstater rapporterer, at de også benytter andre nationale foranstaltninger.

Alle medlemsstater har gennemført lovgivning, der sikrer, at producenterne senest seks måneder efter markedsføringen sørger for, at der foreligger demonteringsoplysninger for hver type nyt køretøj, der er bragt på markedet.

3. OPLYSNINGER OM GENNEMFØRELSEN AF ELV-DIREKTIVET

De nationale gennemførelsesrapporter indeholder også oplysninger om, hvordan medlemsstaterne har gennemført en række af ELV-direktivets bestemmelser.

Irland er et bemærkelsesværdigt eksempel på et land, hvor der er indført affaldsforebyggelsesforanstaltninger, som kræver, at producenterne fremmer affaldsforebyggelse gennem en række foranstaltninger, der gælder for visse specificerede køretøjer. Disse omfatter: begrænsning af anvendelsen af farlige stoffer, hensyntagen til demontering, genbrug, nyttiggørelse og genvinding ved udrangering i forbindelse med design af nye køretøjer samt forøgelse af andelen af genvundne materialer, der anvendes til fremstilling af specificerede køretøjer.

⁸ IDIS | *The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, <https://www.idis2.com/>

I Rumænien udføres der foreløbige vurderinger for at sikre, at køretøjerne opfylder visse mål, og køretøjsproducenter har udviklet en ny aktiveringsstandard via en standardiseret grænseflade til egendiagnosesystem.

Antallet af medlemsstater, der kan give detaljerede oplysninger om, hvor mange genvundne materialer, der blev brugt til fremstilling af køretøjer, var begrænset. Det er værd at påpege Polens udtalelse om, at der anvendes genvundet plast, men at nyttiggjort plast kræver en specifik rensproces, før det kan anvendes til fremstilling af køretøjer. Desuden bemærkede Rumænien, at det hyppigst anvendte genvundne plastmateriale til køretøjsdele er propylen, og at genvundet plast udgør mere end 10 % af den samlede masse af plast, som anvendes i køretøjer, der bliver fremstillet inden for landets grænser.

De fleste medlemsstater har oplevet en stigning i antallet af anerkendte behandlingsvirksomheder, som opererer inden for landets grænser. Selv om tre lande ikke fremlagde data om antallet af anerkendte behandlingsvirksomheder for 2015-2017 (Belgien, Ungarn og Letland), og forudsat at tallene i disse lande ikke har ændret sig i forhold til tidligere indberetninger, er det samlede antal anerkendte behandlingsvirksomheder i EU28 steget fra 12 589 i 2012-2014 til 14 173 i 2015-2017.

18 medlemsstater oplyste, at der inden for deres grænser findes behandlingsvirksomheder med et certificeret miljøstyringssystem (EMS). I hele EU28 er andelen af behandlingsvirksomheder med EMS steget fra 1,9 % i 2012-2014 til 3,73 % i 2015-2017. Belgien er et eksempel på god praksis, idet alle godkendte centre til rensning, demontering og skrotning af udrangerede køretøjer i Flandern og Vallonien har et miljøbeskyttelsessystem, hvilket skyldes lovgivning, der foreskriver, at sådanne centre skal indsende en årlig rapport til myndighederne med resultaterne af en undersøgelse af virksomhedens aktiviteter foretaget af et uafhængigt inspektionsorgan, og at en negativ evaluering medfører, at godkendelsen trækkes tilbage.

Kun ti medlemsstater var i stand til at give specifikke oplysninger om antallet af udrangerede køretøjer uden eller med en negativ markedsværdi, der blev leveret til anerkendte behandlingsvirksomheder, mens fem var i stand til at give et delvist svar. Det er vigtigt at behandle udrangerede køretøjer med negativ værdi for at reducere bortskaffelsen af affald. 13 medlemsstater kunne ikke besvare spørgsmålet, fordi sådanne oplysninger ikke er registreret. Af de medlemsstater, som gav konkrete oplysninger, skyldtes det for syv lande (Cypern, Estland, Finland, Irland, Italien, Portugal og Spanien) vedkommende, at der ikke fandtes sådanne køretøjer uden eller med en negativ markedsværdi. Med andre ord havde udrangerede køretøjer i alle tilfælde i disse lande stadig en positiv markedsværdi. Samtidig rapporterede Grækenland, at alle udrangerede køretøjer, der blev indleveret til anerkendte behandlingsvirksomheder, ikke har nogen markedsværdi – det er dog uklart, hvordan den positive værdi af metalskrot medregnes, selv om de udrangerede køretøjer som sådan ikke har nogen værdi på markedet for brugte køretøjer. Kun Litauen og Malta indberettede kvantitative tal.

Data om den opnåede genbrugs-/genvindingsrate og genbrugs-/nyttiggørelsesrate er vist i Figur 1 og figur 2. Eurostat har indsamlet data i henhold til medlemsstaternes forpligtelse til at rapportere om målene for udrangerede køretøjer hvert år inden for rammerne af indberetningspligten i henhold til Kommissionens beslutning om oplysninger om overvågning af overholdelsen af direktivet⁹.

I 2017 havde 20 medlemsstater opfyldt målet for genbrug og genvinding på mindst 85 % af gennemsnitsvægten pr. køretøj pr. år, to medlemsstater havde ikke nået målene, selv om de er tæt på, og der forelå ikke data for seks medlemsstater. Den gennemsnitlige genbrugs- og genvindingsrate for hele EU28 var på 89 %, fire procentpoint over målet.

Figur 1: Genbrugs- og genvindingsrater (%) for udrangerede køretøjer¹⁰

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgien	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgarien	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Tjekkiet	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Kroatien	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Danmark	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Tyskland	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estland	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Irland	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Grækenland	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Spanien	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Frankrig	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Italien	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Cypern	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Letland	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Litauen	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luxembourg	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Ungarn	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Nederlandene	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Østrig	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Polen	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugal	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Rumænien	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovenien	100	:	85,9	:	:	:
Slovakiet	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Finland	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Sverige	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2

⁹ EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

Det Forenede Kongerige	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norge	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Figur 2: Genbrugs- og genvindingsrater (%) for udrangerede køretøjer 2016¹¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgien	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulgarien	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Tjekkiet	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Kroatien	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Danmark	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Tyskland	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estland	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Irland	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Grækenland	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Spanien	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Frankrig	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Italien	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Cypern	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Letland	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Litauen	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luxembourg	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Ungarn	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Nederlandene	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Østrig	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Polen	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugal	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Rumænien	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovenien	103	:	91,3	:	:	:
Slovakiet	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Finland	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Sverige	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Det Forenede Kongerige	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Norge	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

I 2017 havde 15 medlemsstater opfyldt målet for genbrug og genvinding på mindst 95 % af gennemsnitsvægten pr. køretøj pr. år, syv medlemsstater havde ikke nået målet på 95 %, selv

¹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

om de er tæt på, og der forelå endnu ikke data for seks medlemsstater. Den gennemsnitlige genbrugs- og nyttiggørelsesrate for hele EU28 var på 94 %, hvilket er lige under målet.

Et betydeligt antal medlemsstater, der har etableret forvaltningsinfrastruktur og -processer for udrangerede køretøjer, synes ikke at have opfyldt deres nyttiggørelsesmål. Dette kan dog være tegn på, at der i højere grad er fokus på genvinding end på andre former for nyttiggørelse (Frankrig, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige opfylder f.eks. deres genvindingsmål, men ikke nyttiggørelsesmål) i overensstemmelse med konceptet om cirkulær økonomi. Det kan også være tegn på mere velfunderede og forbedrede indberetningsmetoder, der bidrager til en bedre gennemførelse af direktivet. De medlemsstater, der ikke har opfyldt målene, har redegjort for årsagerne og de foranstaltninger, som er indført for at nå målene.

De høje rater, som Grækenland har indberettet, kan skyldes, at demonteringsvirksomheder valgte at oplagre nogle udrangerede køretøjer, som endnu ikke havde fået fjernet væsker, i længere tid sandsynligvis på grund af de lave markedsværdier for metaller, og som derefter blev shredded året efter deres dekontaminering. Dette betød, at der blev behandlet et stort antal udrangerede køretøjer på et år.

Nye foranstaltninger til fremme af genbrug og genvinding, som er blevet indført, omfatter foranstaltninger vedrørende genbrug af komponenter i udrangerede køretøjer i Ungarn, oplysningskampagner og formidlingsaktiviteter i Portugal samt økonomisk støtte til nye forsknings- og udviklingsprojekter om affaldsforebyggelse, genvinding og genbrug af komponenter i forbindelse med udrangerede køretøjer i Spanien, med prioritering af projekter, der fokuserede på genvinding af autoplast, forruder og dæk.

4 UKENDT OPHOLDSSTED OG ULOVLIG DEMONTERING AF UDRANGEREDE KØRETØJER

Den største udfordring vedrørende gennemførelse og manglende håndhævelse af ELV-direktivet er fortsat det store antal "udrangerede køretøjer med ukendt opholdssted". Dette er allerede blevet påpeget i den foregående rapport fra Kommissionen om gennemførelsen af ELV-direktivet 2011-2014¹² og i Kommissionens efterfølgende evaluering af fem affaldsdirektiver¹³. For at vurdere problemet gennemførte Kommissionen et "initiativ til fremme af overholdelse for at vurdere gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (ELV-direktivet) med vægt på udrangerede køretøjer med ukendt opholdssted"¹⁴.

¹² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm

¹³ http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm

¹⁴ Initiativ til fremme af overholdelse for at vurdere gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (ELV-direktivet) med vægt på udrangerede køretøjer med ukendt opholdssted (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

Medlemsstaterne anmodes af Eurostat om at give oplysninger om antallet af køretøjer, der indsamles og overføres til anerkendte behandlingsvirksomheder. Disse tal er opstillet i tabel 1 nedenfor.

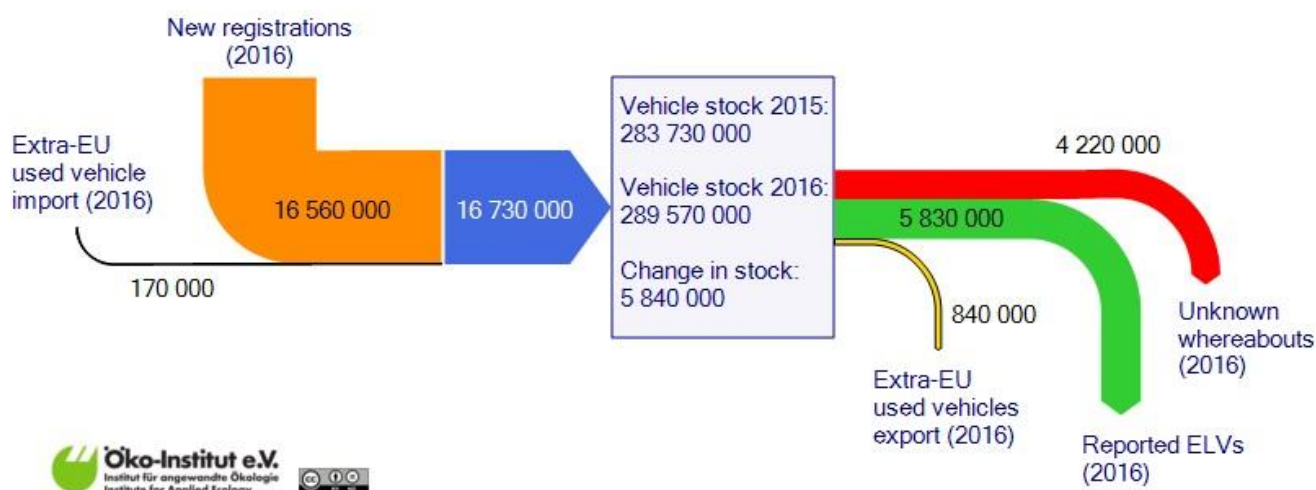
Tabel 1: Samlet antal udrangerede køretøjer, der er indsamlet og overført til anerkendte behandlingsvirksomheder, 2008-2016¹⁵
(antal køretøjer)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Den Europæiske Union	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
Belgien	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bulgarien	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Tjekkiet	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Danmark	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Tyskland	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Estland	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Irland	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Grækenland	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Spanien	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Frankrig	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083
Kroatien	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Italien	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Cypern	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Letland	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Litauen	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Luxembourg	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Ungarn	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Malta	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Nederlænde	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Østrig	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Polen	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portugal	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Rumænien	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Slovenien	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
Slovakiet	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Finland	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Sverige	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Det Forenede Kongerige	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
Island	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Liechtenstein	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Norge	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Dataene i tabellen refererer til rapporterede udrangerede køretøjer, hvor der er udstedt en skrotningsattest, og som er blevet behandlet i anerkendte behandlingsvirksomheder. I de retningslinjer, der er rettet til medlemsstaterne, anmoder Eurostat også medlemsstaterne om

¹⁵ *Kilde:* Eurostat (onlinedatakode: env_waselvt).

at rapportere om det samlede antal udrangerede køretøjer, der forekommer, i stedet for kun om dem for hvilke der er udstedt en skrotningsattest. Det er imidlertid kun meget få medlemsstater, der indsender sådanne data, da rapportering af forekommende udrangerede køretøjer ikke er obligatorisk i henhold til ELV-direktivet og Kommissionens beslutning 2005/293/EF om overvågning af målene for genbrug/nyttiggørelse og genbrug/genanvendelse i ELV-direktivet. Det var derfor nødvendigt at anvende data fra andre kilder¹⁶ til at anslå forekommende udrangerede køretøjer. En sammenligning af data om udrangerede køretøjer, hvor der er udstedt en skrotningsattest, og som behandles af anerkendte behandlingsvirksomheder, med data om forekommende udrangerede køretøjer viser nogle uoverensstemmelser. Nedenstående grafik fra Kommissionens nylige undersøgelse viser antallet af udrangerede køretøjer¹⁷, der er rapporteret lovligt (dvs. dem, hvor der er udstedt en skrotningsattest, og som er behandlet lovligt) og det store antal udrangerede køretøjer med ukendt opholdssted i 2014 i EU. Grafikken tager højde for køretøjets indførsel i de nationale registreringssystemer og udtagelse fra EU-28's køretøjspark. Antallet af udrangerede køretøjer med ukendt opholdssted giver fortsat anledning til stor bekymring.



Som eksempel på hvordan sådanne uoverensstemmelser kan opstå, rapporterede Finland, at nogle borgere og aktører ikke bringer udrangerede køretøjer til producenternes officielle tilbagetagningsordning, og at det samlede antal udrangerede køretøjer derfor er betydeligt højere end det faktiske antal skrotningsattester. Finland understregede endvidere, at

¹⁶ Eurostat, udenrigshandelsstatistik (FTS), Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (ACEA), Eurostat, datasæt: road_eqs; road_eqr); POLK. Disse kilder blev anvendt i Kommissionens initiativ til fremme af overholdelse for at vurdere gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (ELV-direktivet) med vægt på udrangerede køretøjer med ukendt opholdssted (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)

¹⁷ ELV-direktivets anvendelsesområde er køretøjer i klasse M1 (til personbefordring med maksimalt otte siddepladser foruden førerens plads) og N1 (køretøjer til godstransport med en totalmasse på maksimalt 3,5 ton)

stigningen i passende behandling af udrangerede køretøjer i 2017 eventuelt skyldtes stigningen i metalpriser og forbedringer af systemet til afmelding online.

Tyskland oplyste, at landets relativt lave antal indsamlede og behandlede udrangerede køretøjer, sammenlignet med de ca. 2,8 millioner biler årligt, der afmeldes permanent, skyldes eksport af brugte køretøjer, og rapporter, der blev udarbejdet i 2017, reducerede den "statistiske afvigelse" for så vidt angår køretøjer med ukendt opholdssted¹⁸.¹⁹ Disse afvigelser blev primært lukket ved en genberegning af det faktiske antal af permanent afmeldte motorkøretøjer og ved hjælp af kvalificerede skøn over de statistiske data om eksport af brugte køretøjer (til EU- og ikke-EU-lande).

Kommissionens nylige undersøgelse viser endvidere, at nogle af årsagerne til det store antal udrangerede køretøjer med ukendt opholdssted tyder på mangler i afmeldingssystemer og ukorrekt behandling af udrangerede køretøjer (dvs. at ikke alle udrangerede køretøjer overføres til indsamlingssteder, og at der ikke bliver udstedt en skrotningsattest for alle overførte udrangerede køretøjer; udrangerede køretøjer, der demonteres i ikke-anerkendte virksomheder). Desuden er der udrangerede køretøjer, der eksporteres ulovligt som brugte køretøjer.

Derudover er der utilstrækkelige forbindelser og opfølgning mellem registrerings- og afmeldings- eller omregistreringssystemer, hvilket kan betyde, at der kun udstedes skrotningsattester for en del af de afmeldte udrangerede køretøjer, selv om de er behandlet lovligt; brugte køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, og som aldrig er blevet afmeldt fra oprindelsesmedlemsstaten; mangel på data af god kvalitet, navnlig vedrørende data om eksport af brugte køretøjer og udrangerede køretøjer samt lækager af råmaterialer; behov for at forbedre rapporteringsmetoderne fra medlemsstaterne; ulovlig indsamling og demontering af udrangerede køretøjer i ikke-anerkendte behandlingsvirksomheder uden miljøstandarder; og derfor behov for bedre håndhævelse, herunder inspektioner af indsamlingsstederne og de anerkendte behandlingsvirksomheder.

Der er medlemsstater, som allerede har truffet foranstaltninger til at løse problemet, f.eks. Danmark, der har indført en præmie til den sidste registrerede ejer, der leverer sit udrangerede køretøj til en anerkendt behandlingsvirksomhed, eller Frankrig og Det Forenede Kongerige der har rapporteret en betydelig stigning i antallet af inspektioner til anerkendte behandlingsvirksomheder.

¹⁸ Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, p.333.

¹⁹ Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10.

5. KONKLUSIONER

ELV-direktivet er blevet gennemført i national lovgivning af alle medlemsstater og anses for tilfredsstillende.

Generelt synes gennemførelsen af ELV-direktivet at være hensigtsmæssig. I 2017 var 2015-målet om 85 % genbrug og genvinding af gennemsnitsvægten pr. køretøj pr. år blevet opfyldt af 20 ud af 28 medlemsstater (5 medlemsstater undlod at rapportere). Der var flere udfordringer med at nå målet om genbrug og nyttiggørelse på 95 % af gennemsnitsvægten pr. køretøj pr. år. Omkring halvdelen af de medlemsstater, der ikke opfyldte målene, var dog kun nogle få procentpoint fra at opfylde dem.

Anvendelsen af forbudte farlige stoffer falder løbende, da de afspejler ændringerne af bilag II til ELV-direktivet²⁰, hvor poster over tilladt brug løbende bliver reduceret. Desuden er antallet af anerkendte behandlingsvirksomheder steget, og medlemsstaterne er begyndt at rapportere innovative foranstaltninger såsom inkorporering af genvundne materialer, støtte til affaldsforebyggelsesprojekter og indførelse af miljøbeskyttelsessystemer, der alle kan fungere som eksempler på bedste praksis for andre lande.

En bemærkelsesværdig undtagelse fra denne generelt positive tendens er problemet med udrangerede køretøjers ukendte opholdssteder. Ulovlig indsamling, behandling og handel med dele, der fjernes fra udrangerede køretøjer, er fortsat en udfordring. Ud over tabet af værdifulde ressourcer (komponenter og materialer, der kan nyttiggøres) har dette problem og behandlingen af udrangerede køretøjer i ikke-ankendte behandlingsvirksomheder også en negativ indvirkning på sundheden og miljøet. Dette afspejles i betragtning 7 til direktiv 2018/849/EU²¹, hvor det fastslås, at direktiv 2000/53/EF bør revideres og om nødvendigt ændres, idet der tages hensyn til "problemet med udrangerede køretøjer, der ikke er redegjort for, herunder overførsel af brugte køretøjer, som mistænkes for at være udrangerede køretøjer, og til anvendelsen af kontaktorganernes retningslinjer nr. 9 om overførsel af affaldskøretøjer".

Europa-Kommissionen er i færd med at foretage en evaluering af ELV-direktivet med henblik på at vurdere, i hvilket omfang EU-lovgivningens bestemmelser om udrangerede køretøjer giver fordele for miljøet, offentligheden og industrien. Evalueringen vil blive afsluttet i 2020²². De emner, der undersøges, omfatter effektivitet i gennemførelsen af direktivet, herunder problemet med udrangerede køretøjer med ukendt opholdssted, kohærens med definitionerne i anden lovgivning, relevans og hensigtsmæssighed ved at fastsætte mål for specifikke materialer, rapporterings- og overvågningsmetoder samt relevans med hensyn til udfordringerne ved de nye teknologier, herunder elektriske og hybride køretøjer, og ændringer i køretøjers materialesammensætning.

²⁰ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm

²¹ EUT 150 af 14.6.2018, s. 93.

²² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm