

Bryssel den 30.1.2020
COM(2020) 33 final

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

**OM GENOMFÖRANDET AV DIREKTIV 2000/53/EG OM UTTJÄNTA FORDON
FÖR PERIODEN 2014–2017**

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET,
EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN
OM GENOMFÖRANDET AV DIREKTIV 2000/53/EG OM UTTJÄNTA FORDON
FÖR PERIODEN 2014–2017**

1. INLEDNING

Det huvudsakliga syftet med direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon¹ är att förebygga generering av avfall från fordon och deras komponenter i syfte 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 ska sedan utarbeta en genomföranderapport för rapporteringsperioden på grundval av den information som har lämnats av medlemsstaterna.

Det här är den fjärde rapporten om genomförandet av direktivet om uttjänta fordon. Den täcker rapporteringsperioden 22 april 2014 till 21 april 2017. Alla tidigare rapporter finns tillgängliga på kommissionens webbplats.³

Tjugofem medlemsstater lämnade in svar för rapporteringsperioden 2014–2017. Tre länder (Lettland, Malta och Ungern) har inte lämnat in sina svar ännu. Detta är en liten minskning av antalet rapporterande länder jämfört med tidigare rapporteringsperioder. Samtliga medlemsstater lämnade in genomföranderapporter för perioden 2008–2011, medan två medlemsstater (Nederländerna och Spanien) inte sände rapporter för 2011–2014.

Generellt var den information som lämnades mestadels fullständig och höll en tillfredsställande kvalitet. Informationen har kompletterats med ytterligare datakällor, särskilt nationell lagstiftning, som har kontrollerats direkt för att se om den överensstämmer med

¹ EUT L 269, 21.10.2000, s. 34.

² EUT L 282, 26.10.2001, s. 77.

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

direktivet om uttjänta fordon, samt uppgifter från andra kommissionsrapporter⁴. Uppgifter om direktivets mål för återanvändning/materialåtervinning och återanvändning/återvinning, som rapporterats i enlighet med kommissionens beslut 2005/293/EG⁵, har också beaktats.

2. INFORMATION OM INFÖRLIVANDET AV DIREKTIVET OM UTTJÄNTA FORDON

Direktivet anses ha införlivats på ett tillfredsställande sätt i samtliga medlemsstater och inga överträdelseförfaranden pågår.

Enligt direktivet om uttjänta fordon ska fordonstillverkare och tillverkare av material och utrustning begränsa 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. Dessa farliga ämnen har minskats kraftigt genom flera ändringar av bilaga II⁶. Bestämmelser om begränsning av farliga ämnen hade oftast införlivats i lagstiftning som är direkt relaterad till direktivet om uttjänta fordon, medan utformning av fordon för att underlätta återanvändning och återvinning eller integration av återvunnet material i nya fordon ofta införlivades i mer allmän avfallslagstiftning, med allmänna krav för alla marknader. Österrike är ett exempel på god praxis, och insamlings- och återvinningsföretag ska använda 0,5 % av sin avkastning till projekt för förebyggande av avfall. Direktivet föreskriver dessutom att fordon ska konstrueras för återanvändning och återvinning, och att större mängder återvunnet material ska integreras i fordonen.

Tillverkare, importörer och distributörer ska ha system för insamling av uttjänta fordon och, i den utsträckning det är tekniskt möjligt, av uttjänta delar som har avlägsnats vid reparationer av personbilar. Producenterna ska stå för alla, eller en betydande del av, kostnaderna för att lämna in uttjänta fordon till avfallsanläggningar. Medlemsstaterna införlivade oftast dessa krav på ett sätt som möjliggör flexibilitet för de ekonomiska aktörerna, med möjlighet till individuella eller gemensamma system. I enlighet med direktivet är återtagandet kostnadsfritt i de flesta medlemsstater, utom i de fall då nödvändiga komponenter saknas eller om fordonet innehåller avfall som har tillförts. Detta krav är inte särskilt svårt att uppnå, eftersom värdet på metallskrot och/eller andra komponenter som har avlägsnats för materialåtervinning eller återanvändning nästan täcker kostnaderna för att samla in fordonen från ägarna.

Ägare av uttjänta fordon ska få ett skrotningsintyg så att de kan avregistrera fordonet. Samtliga rapporterande medlemsstater har inrättat nationella avregistreringssystem där utfärdande av skrotningsintyg är ett villkor för avregistrering. Avregistreringsförfarandena är avgörande för att säkerställa att uttjänta fordon överlämnas till auktoriserade behandlingsanläggningar och för att begränsa olaglig export av uttjänta fordon. Strax under hälften av medlemsstaterna har utnyttjat en bestämmelse som tillåter producenter, försäljare

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

⁵ EUT L 94, 13.4.2005, s. 30.

⁶ Kommissionen arbetar för närvarande med den nionde och tionde ändringen av bilaga II.

och insamlare att utfärda skrotningsintyg, utöver auktoriserade behandlingsanläggningar. Trots att samtliga medlemsstater har infört avregistreringssystem har antalet uttjänta fordon med okänd vistelseort ökat under de senaste åren (dvs. fordon som har avregistrerats men som det inte har utfärdats skrotningsintyg för, eller fordon vars skrotningsintyg myndigheterna inte har tillgång till). Detta tyder på att de nationella avfallshanteringssystemen inte fungerar så effektivt som de skulle kunna göra.

Direktivet om uttjänta fordon innehåller bestämmelser för att säkerställa att uttjänta fordon behandlas i tid och på rätt sätt vid behandlingsanläggningar som har beviljats tillstånd från de behöriga myndigheterna. Anläggningarna är också föremål för inspektioner. Dessa villkor har införts för att minska eventuella negativa miljöeffekter och främja återanvändning och materialåtervinning av fordonskomponenter. Samtliga rapporterande medlemsstater har införlivat bestämmelser enligt direktivets krav i detta avseende. Rumänien och Finland var de enda medlemsstater som rapporterade mindre ändringar i lagstiftningen sedan den senaste rapporteringsperioden. Rumänien har uppdaterat de tillstånd som krävs för att hantera och demontera uttjänta fordon, medan Finland har antagit ett särskilt regeringsdekret för uttjänta fordon (123/2015), genom vilket begränsningarna av användning av farliga ämnen i fordon uppdateras. De flesta länder tillåter inte undantag från tillståndskraven i fråga om återvinning av avfall från uttjänta fordon efter det att de har behandlats på lämpligt sätt enligt direktivet och en årlig inspektion genomförs⁷. Endast Danmarks, Italiens, Rumäniens och Förenade kungarikets svar antyder att de gör så (detta är också en ändring för Rumäniens del sedan den föregående rapporteringsperioden).

Medlemsstaterna ska uppmuntra återanvändning och materialåtervinning, och direktivet om uttjänta fordon innehåller mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning. Till den 1 januari 2015 skulle medlemsstaterna ha uppnått följande mål: Tidsfrister 2006 och 2015:

- 95 % återanvändning och återvinning (av genomsnittsvikten per fordon och år) och
- 85 % återanvändning och materialåtervinning (av genomsnittsvikten per fordon och år).

Under 2017 uppfyllde 14 medlemsstater båda målen på 85 % respektive 95 % för materialåtervinning och återvinning. Hur medlemsstaterna har uppnått målen diskuteras närmare i avsnitt 3.

Ett fåtal medlemsstater uppgav att de hade vidtagit innovativa åtgärder för att uppmuntra återanvändning och materialåtervinning. Italien kräver att de regionala myndigheterna ska införa åtgärder som säkerställer att minst 30 % av de varor/produkter som offentliga organ (och företag som till övervägande del är statligt ägda) behöver köpa in varje år är tillverkade av återvunnet material. Enligt den italienska lagstiftningen ska ersättningsdäck som köps in för offentliga fordonsparker utgöras av minst 20 % regummerade däck. Frankrike kräver för

⁷ Undantag från tillståndskravet enligt artikel 6.2 i direktivet om uttjänta fordon.

sin del att demonterade delar ska vara spårbara så att de kan återanvändas. I Slovenien är chefer för demonteringsanläggningar ansvariga för att se till att komponenter, material och vätskor hos 10 % av de uttjänta fordon som tas emot, räknat i total årlig vikt, avlägsnas innan fordonen fragmenteras, och se till att dessa komponenter, material eller vätskor går till återanvändning eller materialåtervinning.

Enligt kodningsstandarderna i direktivet om uttjänta fordon ska producenterna märka (eller ”koda”) komponenter och material för att göra det lättare att urskilja de komponenter och material som lämpar sig för återanvändning och återvinning.

Nästan alla medlemsstater rapporterar att de fullständigt har införlivat lagstiftningens regler om att producenter ska använda kodningsstandarder. Undantaget är Danmark, där kodningsstandarder inte nämns specifikt i lagstiftningen, och Grekland, som svarade att de inte har några fordonstillverkare. Tjeckien hänvisade till lagstiftning som inte var tillgänglig för kommissionen att kontrollera.

Producenterna ska också tillhandahålla demonteringsinformation för varje typ av nytt fordon inom sex månader efter fordonets utsläppande på marknaden, exempelvis i form av handböcker eller genom databaser. Det absolut vanligaste sättet att få producenterna att tillhandahålla den erforderliga informationen om demontering, lagring och testning är via IDIS-systemet (International Dismantling Information System).⁸ Tjugo medlemsstater uppgav att de använder IDIS-systemet och några medlemsstater rapporterade att de även använder andra nationella åtgärder.

Samtliga medlemsstater har införlivat lagstiftning för att se till att producenterna tillhandahåller demonteringsinformation för varje typ av nytt fordon som släpps ut på marknaden, inom sex månader efter fordonets utsläppande på marknaden.

3. INFORMATION OM GENOMFÖRANDET AV DIREKTIVET OM UTTJÄNTA FORDON

De nationella genomföranderapporterna innehåller även information om hur ett antal av bestämmelserna i direktivet har genomförts av medlemsstaterna.

När det gäller åtgärder för att förebygga avfall är Irland ett bra exempel. Irland kräver att producenterna ska främja förbyggande av avfall genom en rad åtgärder som gäller för vissa angivna fordon. Det handlar bland annat om att begränsa användningen av farliga ämnen, ta hänsyn till demontering, återanvändning, återvinning och materialåtervinning av uttjänta fordon i utformningen av nya fordon, och öka andelen återvunnet material i tillverkningen av vissa angivna fordon.

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

I Rumänien görs preliminära bedömningar för att säkerställa att fordonen uppfyller vissa krav, och fordonstillverkarna har tagit fram en ny aktiveringsstandard via ett standardiserat gränssnitt för omborddiagnossystem.

Endast ett begränsat antal medlemsstater kunde lämna detaljerade uppgifter om mängden återvunnet material som används i fordonstillverkningen. Ett intressant exempel är Polen, som uppgav att återvunnen plast används, men att sådan plast måste genomgå en särskild rengöringsprocess innan den får användas i fordonstillverkningen. Rumänien uppgav att det vanligaste återvunna plastmaterialet för fordonsdelar är propenoxid, och att återvunnen plast står för över 10 % av den totala massa plast som används i fordonstillverkningen inom landets gränser.

Antalet auktoriserade behandlingsanläggningar med verksamhet inom landets gränser har ökat i de flesta medlemsstater. Tre länder lämnade inga uppgifter om antalet auktoriserade behandlingsanläggningar för perioden 2015–2017 (Belgien, Ungern och Lettland), men om man antar att antalet anläggningar i dessa länder är detsamma som de har rapporterat tidigare, har antalet auktoriserade behandlingsanläggningar i EU-28 ökat från 12 589 under perioden 2012–2014 till 14 173 under perioden 2015–2017.

Arton medlemsstater rapporterade att de har behandlingsanläggningar med ett certifierat miljöledningssystem inom landets gränser. Andelen behandlingsanläggningar med miljöledningssystem har ökat från 1,9 % under perioden 2012–2014 till 3,73 % under perioden 2015–2017 inom EU-28. Belgien är ett exempel på god praxis, eftersom alla godkända anläggningar för sanering, demontering och skrotning av uttjänta fordon i Flandern och Vallonien har ett miljövärdssystem tack vare lagstiftning som föreskriver att sådana anläggningar måste lämna in årsrapporter till myndigheterna. Årsrapporten ska innehålla resultatet av en undersökning av företagets verksamhet som utförs av ett oberoende inspektionsorgan, och en negativ bedömning kan leda till att tillståndet dras in.

Endast tio medlemsstater kunde lämna exakta uppgifter om antalet uttjänta fordon som saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde som överlämnats till auktoriserade behandlingsanläggningar. Fem medlemsstater kunde delvis besvara denna fråga. Det är viktigt att uttjänta fordon med ett negativt marknadsvärde behandlas, eftersom detta minskar mängden bortskaffat avfall. Tretton medlemsstater kunde inte besvara frågan alls eftersom de inte registrerar sådana uppgifter. Av de medlemsstater som inte lämnade exakt information berodde detta i fem fall (Cypern, Estland, Finland, Irland, Italien, Portugal och Spanien) på att det inte fanns fordon som saknar marknadsvärde eller har ett negativt marknadsvärde. Med andra ord hade dessa länders uttjänta fordon i samtliga fall fortfarande ett positivt marknadsvärde. Grekland uppgav att alla uttjänta fordon som lämnas in till auktoriserade behandlingsanläggningar saknar marknadsvärde. Det är emellertid oklart hur det positiva värdet för metallskrot redovisas, även om de uttjänta fordonen i sig inte har något värde på marknaden för begagnade fordon. Endast Litauen och Malta lämnade kvantitativa siffror.

Uppgifter om återanvändnings-/materialåtervinningsgrader och återanvändnings-/återvinningsgrader visas i Figure 1 och figur 2. Uppgifterna har samlats in av Eurostat enligt medlemsstaternas skyldighet att årligen rapportera om målen för uttjänta fordon inom ramen för rapporteringskravet i kommissionens beslut om närmare föreskrifter för övervakning av efterlevnaden av direktivet.⁹

Under 2017 uppnådde 20 medlemsstater minimimålet för återanvändning och materialåtervinning på 85 % av genomsnittsvikten per fordon och år. Två medlemsstater uppnådde inte målen även om de var nära, och för sex medlemsstater fanns inga uppgifter tillgängliga. Den genomsnittliga återanvändnings- och materialåtervinningsgraden för hela EU-28 var 89 %, fyra procentenheter över målet.

Figur 1: Återanvändnings- och materialåtervinningsgrader för uttjänta fordon (i procent)¹⁰

	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
Tjeckien	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
Grekland	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Spanien	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Frankrike	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	:
Lettland	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Litauen	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luxemburg	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Ungern	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Nederländerna	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Österrike	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
Rumänien	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovenien	100	:	85,9	:	:	:
Slovakien	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

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>

Sverige	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Förenade kungariket	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: Återanvändnings- och återvinningsgrader för uttjänta fordon 2016 (i procent)¹¹

	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
Tjeckien	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
Grekland	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Spanien	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Frankrike	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	:
Lettland	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Litauen	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luxemburg	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Ungern	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Nederländerna	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Österrike	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
Rumänien	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovenien	103	:	91,3	:	:	:
Slovakien	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
Förenade kungariket	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	:

Från och med 2017 uppnådde 15 medlemsstater minimimålet för återanvändning och återvinning på 95 % av genomsnittsvikten per fordon och år. Sju medlemsstater uppnådde inte målet på 95 % även om de var nära, och sex medlemsstater har inte rapporterat ännu.

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

Den genomsnittliga återanvändnings- och återvinningsgraden för hela EU-28 var 94 %, precis under målet.

Ett betydande antal medlemsstater med etablerade infrastrukturer och processer för hantering av uttjänta fordon verkar ha missat sina återvinningsmål, men detta kan eventuellt bero på att de inriktar sig mer på materialåtervinning än på andra former av återvinning (Frankrike, Spanien, Sverige och Förenade kungariket uppfyllde t.ex. sina materialåtervinningsmål, men inte återvinningsmålen) i linje med principen om cirkulär ekonomi. Det kan också tyda på mer robusta och förbättrade rapporteringsmetoder, vilket bidrar till ett bättre genomförande av direktivet. De medlemsstater som har missat sina mål har redogjort för skälen till detta och för de åtgärder som har införts för att uppnå målen.

De höga siffror som rapporteras av Grekland kan hänföras till det faktum att demonteringsanläggningarna valde att förlänga lagringstiden för vissa uttjänta fordon vars vätskor ännu inte hade avlägsnats, sannolikt på grund av låga marknadsvärden på metaller. Dessa uttjänta fordon fragmenterades året efter det att de dekontaminerats. Detta ledde till att ett stort antal uttjänta fordon behandlades under året.

Exempel på nya åtgärder som har införts för att uppmuntra återanvändning och materialåtervinning är åtgärder för återanvändning av komponenter från uttjänta fordon i Ungern, informationskampanjer och kommunikationsaktiviteter i Portugal och ekonomiskt stöd till nya forsknings- och utvecklingsprojekt om förebyggande av avfall från uttjänta fordon samt materialåtervinning och återanvändning av komponenter i Spanien, där man prioriterade projekt som inriktades på materialåtervinning av plast, vindruteglas och däck från bilar.

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

Det problem med bristande genomförande och efterlevnad av direktivet om uttjänta fordon som det fortfarande är svårast att komma till rätta med gäller det höga antalet uttjänta fordon med "okänd vistelseort". Kommissionen har redan påpekat detta i sin tidigare rapport om genomförandet av direktivet om uttjänta fordon för perioden 2011–2014¹² och i sin efterhandsutvärdering av fem avfallsdirektiv¹³. För att bedöma omfattningen av problemet genomförde kommissionen ett initiativ för att främja efterlevnaden av direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon, med betoning på uttjänta fordon med okänd vistelseort¹⁴.

Eurostat uppmanar medlemsstaterna att lämna uppgifter om antalet fordon som samlats in och överlämnats till auktoriserade behandlingsanläggningar. Dessa uppgifter har sammanställts i tabell 1 nedan.

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

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

¹⁴ Initiativ för att bedöma efterlevnaden av direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon, med betoning på uttjänta fordon med okänd vistelseort (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

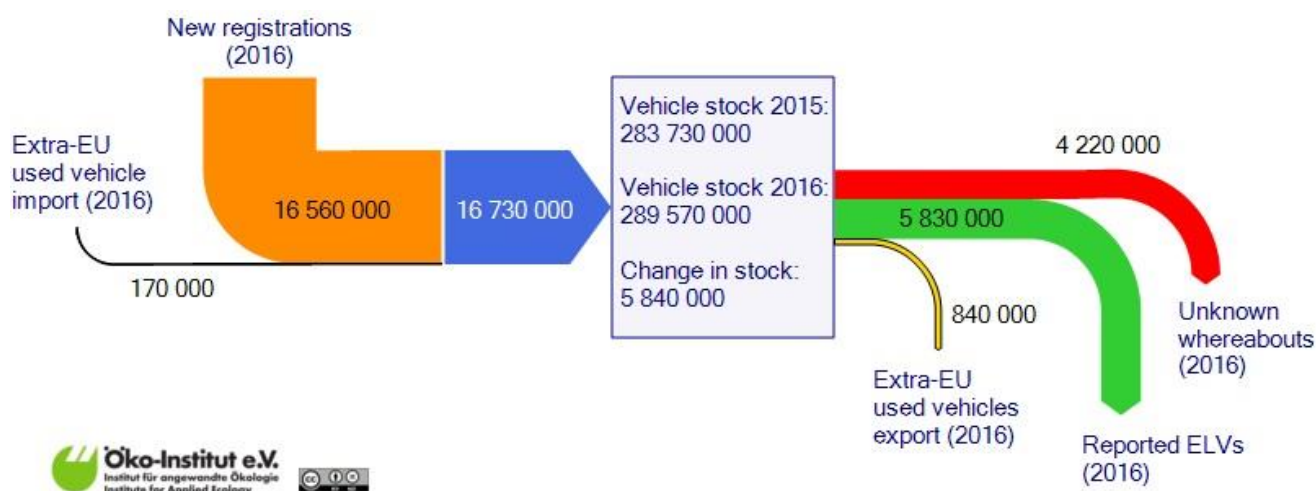
Tabell 1: Totalt anta uttjänta fordon som samlats in och överlämnats till auktoriserade behandlingsanläggningar, 2008–2016¹⁵
(antal fordon)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Europeiska unionen	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
Tjeckien	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
Grekland	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
Frankrike	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
Lettland	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
Luxemburg	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Ungern	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	:
Nederländerna	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Österrike	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
Rumänien	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	:	:
Slovakien	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
Förenade kungariket	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

Uppgifterna i tabellen avser rapporterade uttjänta fordon som har fått ett skrotningsintyg och behandlas vid behandlingsanläggningar. I sina riktlinjer till medlemsstaterna uppmanar Eurostat även medlemsstaterna att rapportera det sammanlagda antalet uttjänta fordon, inte bara de uttjänta fordon som har fått ett skrotningsintyg. Mycket få medlemsstater lämnar dock sådana uppgifter, eftersom rapportering av antalet uttjänta fordon inte är obligatorisk enligt direktivet och kommissionens beslut 2005/293/EG om närmare föreskrifter för övervakning av de mål för återanvändning/återvinning och återanvändning/materialåtervinning som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon. Därför var kommissionen tvungen att använda uppgifter

¹⁵ **Källa:** Eurostat (online-datakod: env_waselvt)

från andra källor¹⁶ för att uppskatta antalet uttjänta fordon. En jämförelse mellan uppgifter om uttjänta fordon som har fått ett skrotningsintyg och behandlas vid auktoriserade behandlingsanläggningar och uppgifter om det sammanlagda antalet uttjänta fordon visar avvikelser. Nedanstående grafik från en färsk kommissionsundersökning visar antalet uttjänta fordon¹⁷ som rapporterats som lagliga (dvs. uttjänta fordon som fått ett skrotningsintyg och har behandlats på lagligt sätt) och det höga antalet uttjänta fordon med okänd vistelseort under 2014 i EU. Grafiken beaktar fordon som registrerats i de nationella registreringssystemen och fordon som tagits ur fordonsflottan i EU-28. Det höga antalet uttjänta fordon med okänd vistelseort är fortfarande ett stort problem.



Ett exempel på hur sådana avvikelser kan uppstå kommer från Finland, som rapporterade att vissa privatpersoner och operatörer inte lämnar in uttjänta fordon via tillverkarens officiella system för återlämnande, vilket innebär att det faktiska antalet uttjänta fordon är betydligt högre än antalet utfärdade skrotningsintyg. Finland påpekade också att ökningen av antalet uttjänta fordon som behandlats på korrekt sätt under 2017 kan ha berott på metallprishöjningarna och förbättringar i det elektroniska avregistreringssystemet.

Tyskland rapporterade att landets relativt låga antal insamlade och behandlade uttjänta fordon jämfört med de omkring 2,8 miljoner bilar som avregistreras permanent per år beror på export av begagnade fordon. I de rapporter som togs fram under 2017 minskades den

¹⁶ Eurostat, statistik över utrikeshandeln, den europeiska bilindustriföreningen (Acea), Eurostat, dataset: road_eqs; road_eqr; POLK. Dessa källor användes i kommissionens initiativ för att bedöma efterlevnaden av direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon, med betoning på uttjänta fordon med okänd vistelseort (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

¹⁷ Direktivet om uttjänta fordon omfattar fordon i kategori M1 (för persontransport, med mer än åtta säten utöver förarsätet) och kategori N1 (fordon för varutransport, med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton).

”statistiska luckan” bestående av fordon med okänd vistelseort.^{18,19} Orsaken till att man lyckades täppa till dessa luckor var främst en omräkning av det faktiska antalet permanent avregistrerade motorfordon. Man tog också hjälp av kvalificerade uppskattningar av statistiska uppgifter om export av begagnade fordon (till länder inom och utanför EU).

Kommissionens nyligen genomförda undersökning visar dessutom att orsaken till det höga antalet uttjänta fordon med okänd vistelseort kan vara brister i avregistreringssystemen och olämplig hantering av uttjänta fordon (alla uttjänta fordon överlämnas inte till insamlingspunkter och alla fordon som överlämnas får inte ett skrotningsintyg; uttjänta fordon som demonteras vid icke-auktoriserade anläggningar). En del uttjänta fordon exporteras olagligt som begagnade fordon.

Ett annat problem är olämpliga kopplingar och uppföljningar mellan registrering och avregistrering eller omregistrering, vilket kan leda till att endast en del av de uttjänta fordon som avregistreras får ett skrotningsintyg trots att de behandlas på lagligt sätt. Det förekommer också att begagnade fordon som är registrerade i en medlemsstat aldrig avregistrerades i den ursprungliga medlemsstaten. Ett annat problem är brist på uppgifter av god kvalitet, särskilt uppgifter om export av begagnade fordon och uttjänta fordon samt läckage av råmaterial. Medlemsstaterna måste vidare förbättra sina rapporteringsmetoder. Det förekommer olaglig insamling och demontering av uttjänta fordon vid icke-auktoriserade behandlingsanläggningar utan miljönormer. Genomförandet måste därför förbättras, inbegripet inspektioner av insamlingsanläggningar och auktoriserade behandlingsanläggningar.

En del medlemsstater har redan vidtagit åtgärder för att lösa problemen. Danmark har exempelvis infört en premie för den sista registrerade ägare som lämnar in det uttjänta fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning. Frankrike och Förenade kungariket rapporterar å sin sida betydliga ökningar av antalet inspektioner av auktoriserade behandlingsanläggningar.

5. SLUTSATSER

Direktivet har införlivats i varje medlemsstats nationella lagstiftning och anses tillfredsställande.

Generellt sett förefaller genomförandet av direktivet om uttjänta fordon vara korrekt. Under 2017 uppfyllde 20 av de 28 medlemsstaterna 2015 års mål för 85 % återanvändning och materialåtervinning av genomsnittsvikten per fordon och år (fem medlemsstater rapporterade inte om detta). Det var svårare att uppnå målet 95 % återanvändning och återvinning av

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

genomsnittsvikten per fordon och år. Omkring hälften av de medlemsstater som inte lyckades nå målen var dock bara några procentenheter från att lyckas.

Användningen av förbjudna farliga ämnen minskar kontinuerligt, vilket ändringarna av bilaga II till direktivet om uttjänta fordon²⁰ visar, med ett konstant minskande antal punkter rörande tillåten användning av sådana ämnen. Dessutom har antalet auktoriserade behandlingsanläggningar ökat och medlemsstaterna börjar rapportera innovativa åtgärder, exempelvis användning av återvunnet innehåll, stöd till projekt för förebyggande av avfall och införande av miljövårdssystem. Alla dessa metoder kan användas som exempel på bästa praxis av andra länder.

Ett anmärkningsvärt undantag från denna generellt positiva trend är uttjänta fordon med okänd vistelseort. Olaglig insamling, behandling och handel med delar som avlägsnats från uttjänta fordon förblir också ett problem. Förutom att värdefulla resurser går förlorade (återvinningsbara komponenter och material) har detta problem och problemet med att uttjänta fordon behandlas vid icke-auktoriserade behandlingsanläggningar även negativa hälso- och miljöeffekter. Detta avspeglas i skäl 7 i direktiv 2018/849/EU²¹, där det anges att direktiv 2000/53/EG bör ses över och vid behov ändras, med beaktande av ”problemet med uttjänta fordon som det inte redovisats för, inklusive transporter av begagnade fordon som misstänks vara uttjänta, samt tillämpningen av kontaktorganens riktlinjer nr 9 för transporter av fordon som utgör avfall”.

Kommissionen genomför för närvarande en utvärdering av direktivet om uttjänta fordon i syfte att bedöma i vilken utsträckning EU:s lagstiftning om uttjänta fordon ger fördelar för miljön, allmänheten och industrin. Utvärderingen kommer att slutföras 2020²². Man undersöker bland annat hur effektivt genomförandet av direktivet är, inklusive problemet med uttjänta fordon med okänd vistelseort, samstämmigheten med definitioner i annan relevant lagstiftning och möjligheterna att införa mål för specifika material, rapporterings- och övervakningsmetoder och relevans med avseende på utmaningarna i samband med ny teknik, inklusive el- och hybridfordon samt förändringar i fordonens materialsammansättning.

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

²¹ EUT L 150, 14.6.2018, s. 93.

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