

Medlemmerne af Folketingets
Europaudvalg og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tlf. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

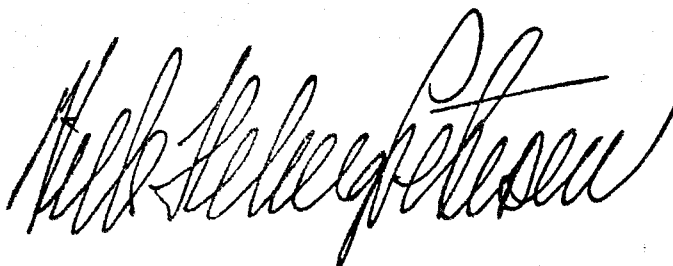
Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
N.1

16. september 1998

Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt
Miljø- og Energiministeriets grundnotat vedrørende Rådets direktiv om
udrangerede køretøjer. KOM (97) 358.

Notatet er ligeledes fremsendt til Folketingets Miljø- og Planlægningsud-
valg.



DEPARTEMENTET

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg
1240 København K

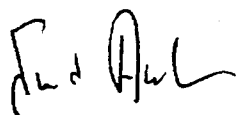
6. kontor MST
J.nr. M 1034-0044
kr

16 SEP. 1998

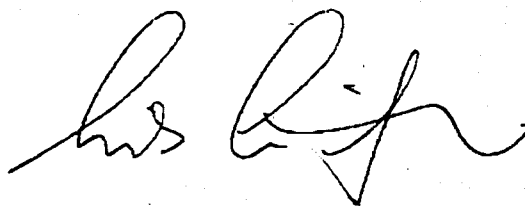
/./ Til orientering for udvalget fremsendes grundnotat om
Kommissionens forslag til rådsdirektiv om udrangerede køretøjer.

Jeg skal beklage, at oversendelsen af grundnotatet på grund af en
sagsbehandlingsfejl i Miljøstyrelsen desværre ikke overholder de
fastsatte tidsfrister for orientering af Folketinget.

Notatet vil af udenrigsministeren blive parallelt oversendt til
Folketingets Europaudvalg.



Svend Auken



Erik Lindegaard

Miljø- og Energiministeriet
Departementet
Højbro Plads 4
1200 København K

Tlf. 33 92 76 00

Fax 33 32 22 27

Telex 42230 milmin dk

E-post (X.400): I=mem; S=Miljø-og-
Energiministeriet; O=Miljø-og-
Energiministeriet; OU1=mem; P=sdn;
A=dk400; C=dk;

E-post (Internet): mem@mem.dk

GRUNDNOTAT
Vedr. Rådets direktiv om udrangerede køretøjer

KOM (97) 358

1. Status

Kommissionen oversendte den 25. september 1997 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget er baseret på traktatens artikel 130 S og skal derfor behandles efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

Europa Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

Punktet vil blive behandlet i Rådet under det østrigske formandskab i 2. halvdel af 1998.

2. Formål og indhold

Rådet opfordrede i sin resolution af 7. maj 1990 Kommissionen til at udarbejde handlingsprogrammer for bestemte typer affald. I 1991 nedsatte Kommissionen en projektgruppe om udrangerede køretøjer. Projektgruppen fremlagde i 1994 et forslag til strategi for Kommissionen. Direktivforslaget er bl.a. udarbejdet på grundlag af projektgruppens indstillinger.

Formålet med direktivet er at forebygge frembringelse af affald fra udtjente køretøjer og at minimere miljøbelastningen ved håndteringen af affaldet. Målene skal nås ved en række foranstaltninger til fremme af konstruktion og produktion af køretøjer, der giver mindre affald, og til fremme af indsamling og en miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer med henblik på øget genbrug, genvinding og genanvendelse, og for at minimere indholdet af miljøskadelige stoffer i bilfragmenteringsaffaldet.

Kommissionen begrundet også fremsættelsen af forslaget med, at det er nødvendigt at skabe fælles retningslinier for medlemsstaternes regler vedrørende miljømæssig forsvarlig affaldshåndtering af udrangerede køretøjer primært for at sikre det indre markeds funktion og undgå konkurrenceforvridning indenfor Fællesskabet. Der lægges vægt på, at nogle af medlemsstaterne er i færd med at gennemføre individuelle ordninger til indsamling, adskillelse og behandling af udrangerede køretøjer dels ved aftaler, dels ved lovgivning, og at disse ordninger i betydelig grad påvirker det indre markeds funktion.

Hertil kommer ønsket om at opnå et fælles højt beskyttelsesniveau og at begrænse grænseoverskridende transporter af affald, der er en følge af uensartede miljøkrav til behandlingen af affaldet.

Forslaget indeholder bestemmelser om at køretøjsproducenterne skal finansiere omkostningerne ved affaldshåndteringen af køretøjer. Bestemmelserne om producentansvar skal dog ifølge direktivforslaget først træde i kraft d. 1.1. 2003. Producentansvaret fastlægges ved en bestemmelse om, at udgifterne som indehaveren og/eller brugeren må afholde ved aflevering til en godkendt behandlingsvirksomhed skal godtgøres af køretøjsforhandleren på vegne af producenten, medmindre producenten vælger at tage det udtjente køretøj tilbage uden udgift for slutbrugeren.

Forslaget omfatter følgende typer køretøjer:

- personbiler til befordring af højst 9 personer,
- varebiler der er indrettet til godsbefordring og som har en tilladt totalvægt på indtil 3.500 kg samt
- to og trehjulede motordrevne køretøjer, idet disse dog ikke er omfattet af forslagets bestemmelser om forebyggelse og om genbrug/genvinding

Forslaget indeholder endvidere bestemmelser,

* der fastslår at andelen af de udtjente køretøjer, der genbruges eller genanvendes skal udgøre mindst 80 vægtprocent fra 1.1. 2005 og mindst 85 vægtprocent fra 1.1. 2015, samt at der, efter de samme tidsfrister med inddragelse af genvindingsmuligheden, skal opnås procentsatser på henholdsvis 85 og 95 vægtprocent.

* hvorefter køretøjsproducenter skal tilskyndes til at mindske brugen af farlige stoffer, og til at lade stigende mængder af genanvendte materialer indgå i produktionen af nye køretøjer.

* som tillægger producenten ansvaret for at producere køretøjer på en måde, der letter demontering, genbrug og nyttiggørelse, især genanvendelse, med henblik på at gøre det teknisk muligt at opnå direktivets genanvendelse/genvindingsmålsætninger

* der skal sikre, at producenterne anvender fælles kodnings- og mærkningsstandarder til fremme af genbrug og genvinding, og bestemmelser, som pålægger producenterne, at udarbejde demonteringshåndbøger til brug for behandlingsvirksomhederne. Kommissionen vil fremme udarbejdelsen af mærkningsstandarder.

* hvorefter køretøjsproducenterne årligt skal dokumentere de opnåede genbrugs, genanvendelses og genvindingsmålsætninger i det foregående år.

*der skal sikre etableringen af et datasystem til registrering af de udrangerede køretøjer og deres behandling.

* der skal sikre oprettelse af ordninger til indsamling af udrangerede køretøjer, således at disse kun kan afleveres til og behandles af myndighedsgodkendte virksomheder, samt at behandlingsvirksomhederne udsteder skrotningsattester til ejeren ved aflevering.

* der skal sikre, at behandlingsvirksomheder kun kan opnå myndighedsgodkendelse til at behandle udtjente køretøjer såfremt de overholder specifikke miljøkrav til virksomhedens indretning og til håndteringen af køretøjerne, herunder at behandlingsvirksomhederne skal aftappe væsker og afmontere dæk, akkumulatorer, klimaanlæg, airbags, katalysatorer og andre farlige komponenter og stoffer (specifikt, bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom) forinden viderebehandling.

Medlemsstaterne skal ifølge forslaget implementere direktivet i national lovgivning senest d. 31. marts 1999 dog således, at køretøjsproducentens økonomiske ansvar for håndteringen af de udtjente køretøjer først får virkning fra den 1. Januar 2003.

3. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser:

Vedtages direktivforslaget skal Danmark gennemføre nationale regler, som sikrer grundlaget for at udtjente personbiler, varebiler og motorcykler indsamles og afleveres til godkendte behandlingsvirksomheder og håndteres i overensstemmelse med direktivets bestemmelser, herunder at de opstillede genanvendelses/genvindingsmålsætninger realiseres.

Vedtagelse af direktivforslaget vil tillige medføre, at der med virkning fra 1. Januar 2003 skal gennemføres nationale regler som pålægger bilproducenterne, herunder bilimportørerne, det økonomiske ansvar for affaldshåndteringen af udtjente biler. Miljøbeskyttelseslovens §9 a giver ministeren hjemmel til at udstede regler om producentansvar.

Kravet om at virksomheder der affaldsbehandler udtjente køretøjer skal være godkendte er opfyldt på nuværende tidspunkt idet virksomhederne skal godkendes i henhold til miljøbeskyttelseslovens kap. 5.

Der foreligger herudover ikke bindende regler for håndtering af affald i form af køretøjer. Miljø- og energiministeren planlægger at udstede en bekendtgørelse herom ultimo 1998.

Et udkast til bekendtgørelse forhandles p.t. med de berørte organisationer. Ved udformning af bekendtgørelsen sigtes imod at reguleringen af de miljømæssige forhold udformes således, at direktivforslagets bestemmelser herom vil blive opfyldt.

Økonomiske konsekvenser:

Det vurderes, at gennemførelsen af bekendtgørelsen vil medføre en forøgelse af de årlige samfundsøkonomiske omkostninger ved håndtering af affald i form af biler på ca. 30 mill. kr.

Direktivforslagets bestemmelser om, at bilforhandlere/producenter skal påtage sig omkostningerne i forbindelse med affaldshåndteringen, vil i praksis medføre, at omkostningerne ved affaldshåndteringen ikke skal afholdes af slutbrugeren, men af køberne af nye biler. Det forudsættes at en forhøjelse af købsprisen alt andet lige vil medføre afsmitning på priserne på brugte biler, således, at merudgiften fordeles på samtlige bilejere.

De nuværende omkostninger ved affaldshåndtering af biler varierer mellem 300 kr og 750 kr pr. bil eller gennemsnitligt ca. 400 kr. Det forventes at omkostningerne efter udstedelse af bekendtgørelsen vil udgøre ca. 700 kr. pr. bil.

Det anslås, at ca. 90 % af de udtjente biler ejes af private forbrugere. De øvrige 10 % ejes af virksomheder samt offentlige myndigheder.

Forslaget forventes ikke at få væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

Beskyttelsesniveau:

Forslagets målsætning for genanvendelsen (genbrug og materialegenanvendelse) som indebærer en øgning fra de nuværende ca. 75 % til mindst 80 % senest fra år 2005, og mindst 85% i 2015 er i sig selv udtryk for en forbedring af det danske beskyttelsesniveau.

Forslaget indebærer således potentielt, at den miljømæssige belastning ved deponering eller termisk behandling af 20.000 - 30.000 tons affald pr. år fra biler reduceres væsentligt. En realisering af direktivets målsætninger vil således medføre en reduktion på ca. 20 % på kort sigt og på ca. 40-50 % på langt sigt.

4. Høring

Direktivforslaget har været sendt i høring frem til 16. december 1997. Der er modtaget svar fra en række organisationer. Kommentarer til direktivforslaget er især fremsendt fra de kommunale organisationer og autoorganisationerne herunder Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Renosam, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Autogenbrug, Handelskammeret, De Danske Bilimportører, Forbrugerstyrelsen og Greenpeace.

Forslagets intentioner om at forebygge frembringelsen af affald fra udrangerede køretøjer og om at fremme genbrug, genanvendelse og genvinding støttes generelt, såvel som formålet om, at sikre en miljømæssig forsvarlig skrotning af bilerne.

De kommunale organisationer og organisationer der repræsenterer affaldsselskaberne peger på, at medlemslandene bør have større frihed til tilrettelæggelse af indsamlingsordningerne, herunder udpegning af de ansvarlige for etableringen af indsamlingsordningerne. Det foreslås, at der alene stilles krav om at indsamlingsordninger iværksættes.

Autoorganisationerne er imod, at producentansvaret gøres gældende, men er enig i, at slutbrugeren skal frigøres for omkostningerne ved bortskaffelsen. Kommunernes Landsforening anfører, at forslaget stiller for specifikke krav til finansieringens praktiske udformning.

Flere organisationer herunder Dansk Autogenbrug peger især på, at bestemmelserne i artikel 9 om opfyldelse af genanvendelses- og nyttiggørelsesprocenter vil være vanskelige at kontrollere.

Greenpeace henleder opmærksomheden på, at den danske handlingsplan har prioriteret afviklingen af PVC som undervognsbelægninger højt. Det foreslås derfor, at der arbejdes for at regler herom i direktivet.

Forslaget har været sendt i høring i EF-specialudvalget. Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Dansk Industri, Genvindingsindustrien og Greenpeace har fremsendt skriftlige kommentarer på baggrund heraf.

Dansk Industri, Genvindingsindustrien og Kommunernes Landsforening har indvendinger mod den danske holdning om at der er behov for at virksomhederne dokumenterer en samlet tilrettelæggelse af virksomhedernes aktiviteter med henblik på opfyldelsen af reglerne og at der er behov for at styrke kontrollen med overholdelsen af disse ved, at virksomhederne forpligtes til at indføre certificerede kvalitets- eller miljøledelsessystemer efter internationale standarder.

