

**DPA**

DANSK  
PRODUCENT  
ANSVAR

# DPA-vejledning til Indberetning af Miljøbehandling af Biler (IMB)

Dansk Producentansvar, januar 2026

DPA er en forkortelse for Dansk Producentansvar. DPA varetager de administrative opgaver, som er forbundet med miljølovgivningens regler om producentansvar for elektrisk og elektronisk udstyr, batterier og akkumulatører, emballage og engangsplast samt biler og udbetaling af skrotningsgodtgørelse for biler.

Producentansvaret har hjemmel i den danske Miljøbeskyttelseslov. Denne udmøntes i fem bekendtgørelser for de forskellige produkttyper, nemlig hhv. Elektronikaffaldsbekendtgørelsen, Batteribekendtgørelsen, Registreringsbekendtgørelsen, Engangsplastbekendtgørelsen og Bilskrotbekendtgørelsen. De til enhver tid gældende lovtekster findes samlet på [www.producentansvar.dk](http://www.producentansvar.dk).

De danske bekendtgørelser tager udgangspunkt i fem EU-direktiver for samme produktområder, nemlig det såkaldte (W)EEE-direktiv, Batteridirektiv, Emballagedirektiv, Engangsplastdirektiv samt ELV-direktiv. Også disse direktiver findes på [www.producentansvar.dk](http://www.producentansvar.dk).

Der kan anvendes følgende forkortelser: WEEE (Waste Electrical and Electronic Equipment) for elektronikskrot, BAT for batterier og akkumulatører, samt ELV (End of Life Vehicles) for udtjente biler.

Producentansvaret er baseret på princippet om, at den enkelte producent eller importør tager et livscyklusbaseret ansvar for sine produkter - fra designet af produkterne til produkterne er udtjente og skal miljøbehandles. Formålet er fremme af den cirkulære økonomi, hvor både produktion og miljøbehandling skal ske med størst muligt hensyn til og udnyttelse af de miljøfarlige, men også værdifulde ressourcer, der findes i denne type produkter.

Producent og importør bliver i det følgende benævnt *producent* under ét, da reglerne for de to grupper er ens.

Dette er DPA's vejledning til indberetning af autoophuggernes miljøbehandling og håndtering af udtjente og skrottede køretøjer.

# Indhold

Formålet med indberetning .....	3
Miljøstyrelsens afrapportering til EU-Kommissionen.....	3
Definitioner: .....	4
Om indberetningsvejledningen .....	4
Miljøkrav: .....	4
Indberetning Trin 1: Antallet af skrotbiler (nævneren).....	5
Indberetning Trin 2: Hvad kom der ud af miljøbehandlingen?.....	<b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</b>
Miljøbehandling fortsat: Forbrænding med energiudnyttelse .....	8
Indberetning trin 3: Beregningen .....	11
Bilag 1: Eksempler på korrektion af antal biler .....	<b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</b>
Bilag 2: Referencer til regelgrundlag .....	12

# Formålet med indberetning

Når en bil er udtjent og bliver til en skrotbil, er det vigtigt, at materialeressourcerne i bilen bliver genbruges og genanvendt i vidst mulig omfang. Dette mindsker forbruget af nye råstoffer til fremstillingen af nye biler og sikrer desuden, at farlige stoffer i bilerne håndteres, så de ikke skader miljø og sundhed.

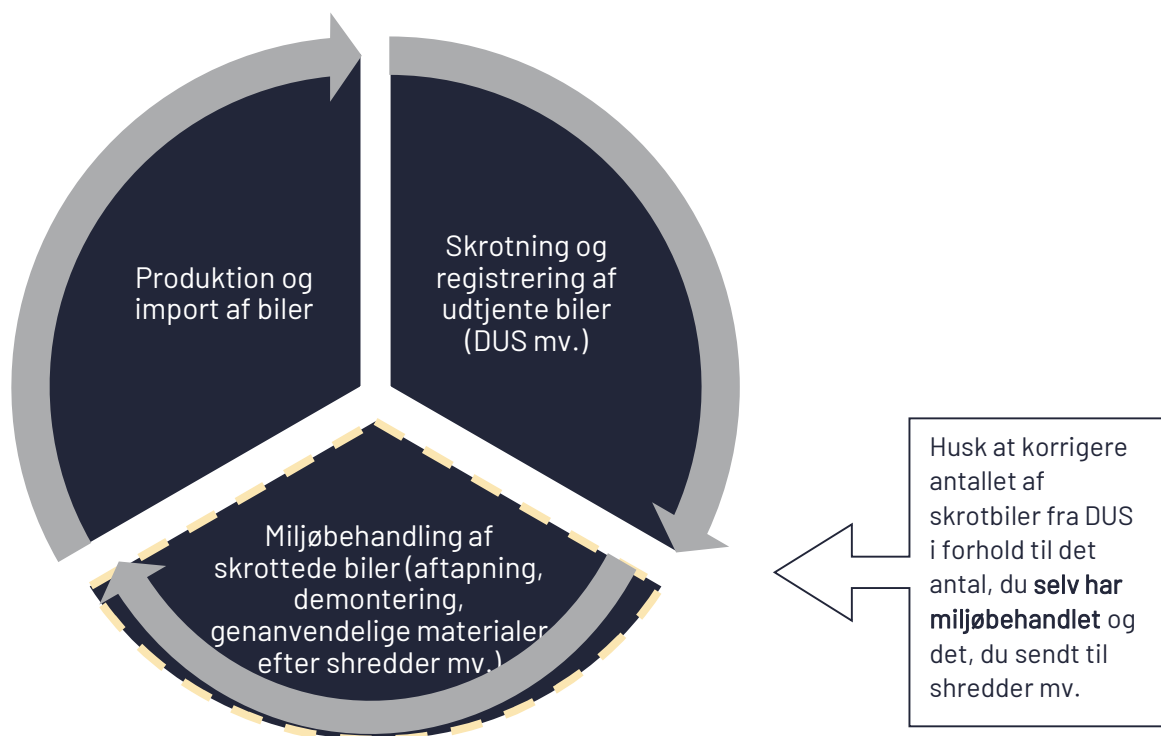
## Miljøstyrelsens afrapportering til EU-Kommissionen

Der har været fokus på skrotbiler og bilskrot igennem en lang årrække for at sikre, at ressourcerne i skrotbilerne genbruges og genanvendes i videst muligt omfang. Det er særligt metal, plast og glas i bilerne, der kan genanvendes, samtidig med at enkeltdele kan genbruges som reservedele.

For at understøtte dette formål skal bilernes livscyklus registreres. Det sker ved at registrere markedsførte mængder (importerede biler), indsamlede mængder (skrottede biler) og behandlede mængder (miljø- og affaldsbehandling af skrotbiler). Figuren herunder illustrerer bilens tre faser, hvor det stiplede stykke viser den mængde, som skal indberettes til DPA's Indberetningssystem for Miljøbehandling af Biler (forkortet IMB).

Indberetningen anvendes bl.a. i forbindelse med Miljøstyrelsens afrapportering til EU-Kommissionen om opfyldelse af miljømål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse.

Dette er DPA's vejledning til indberetning af autoophuggernes miljøbehandling og håndtering af udtjente og skrottede køretøjer.



Figur 1: Biler fra produktion til skrotning og miljøbehandling, hvor det stiplede stykke udgør den del, der skal til miljøbehandling.

## Definitioner:

**DUS:** Det digitale udbetalingsystem for skrotningsgodtgørelse. Her bliver skrottede biler, der er blevet udbetalt skrotningsgodtgørelse for, registreret.

**IMB:** Det system som anvendes af autoophuggere til indberetning af, hvordan skottede biler efterfølgende miljøbehandles og håndteres med henblik på genbrug og genanvendelse i form af sekundære materialer.

**Biler fra DUS:** Det registrerede antal af biler i DUS, som en ophugger har modtaget MED eller UDEN skrotningsgodtgørelse i et kalenderår.

**Ophugger:** Godkendt af certificeringsorgan og Miljøstyrelsen til at miljø- og affaldsbehandle udtjente køretøjer.

**Behandling, herunder miljøbehandling:** Enhver aktivitet, der finder sted, efter at den udtjente bil er afleveret som skrotbil til særskilt håndtering med henblik på rensning, adskillelse, opskæring, fragmentering, genanvendelse og nyttiggørelse eller forberedelse til bortskaffelse af shredderaffald, samt enhver anden proces, der foretages til nyttiggørelse og/eller bortskaffelse af det udrangerede køretøj og dets komponenter.

**Miljøkrav:** Lovgivningen fastsætter en række målepunkter i form af procentuelle mål for indsamling, genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse. Formålet er udover at tilvejebringe nye sekundære råstoffer også at kunne måle effektiviteten af lovgivningen.

**Genbrug:** Enhver proces, hvorved komponenter fra udrangerede biler anvendes til samme formål, som de er udformet til.

**Genanvendelse:** Oparbejdning i en produktionsproces af affaldsmaterialerne til deres oprindelige formål eller til andre formål, bortset fra energiudnyttelse. Energiudnyttelse betyder anvendelse af brændbart affald til energifremstilling direkte ved forbrænding med eller uden andet affald, men med udnyttelse af varmen.

**Nyttiggørelse:** Behandlingsprocesserne genbrug, genanvendelse og forbrænding (men minus rest/bortskaffelse ved deponering el.lign.)

**Output:** Den mængde, der kommer ud af en given behandlingsproces, fx demontering ved shredderanlæg. Outputtet kan baseres på et skønnet indhold (baseret på kvantitative undersøgelser eller på reel vægt).

## Om denne vejledning

Overordnet skal indberetningen vise, hvor mange af de skrottede biler, der reelt er blevet affaldshåndteret i et givent kalenderår, samt i hvor høj grad bilerne er blevet behandlet (demonteret og ophugget) med henblik på genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse.

Indberetningen foretages årligt i perioden 15. januar til 15. april i Indberetningssystem for Miljøbehandling af Biler (herefter forkortet IMB) på [www.virk.dk](http://www.virk.dk).

Vejledningen beskriver, hvad der skal indberettes, og hvad formålet er, samt hvordan I skal forholde jer til de enkelte indberetningsfelter og resultatet heraf.

### Log jer ind via virk.dk

I skal logge jer ind via det digitale udbetalingsystem (DUS) på [www.virk.dk](http://www.virk.dk). Det er samme sted, hvor I plejer at oprette skrotningssager. I logger jer ind med jeres MitID.

I kan også komme ind på virk.dk via vores hjemmeside <https://producentansvar.dk/produkter-og-ansvar/biler/autoophuggere/>.

### Miljøkrav

Med virkning fra den 1. januar 2015 skal den, der erhvervsmæssigt foretager særskilt behandling af udtjente køretøjer i form af person- og varebiler eller bortskaffelse ved anvendelse af, shredderanlæg, sikre, at:

- ✓ Mindst 85% af de behandlede bilers egenvægt genbruges og genanvendes ved de materialer og komponenter, der udtages ved særskilt behandling og udsorteres efter shreddning pr. kalenderår
- ✓ Mindst 95% af de behandlede bilers egenvægt beregnet pr. kalenderår nyttiggøres ved genbrug, genanvendelse og ved forbrænding med energiudnyttelse

I det følgende vises forklaring til de felter, som I skal indberette i, og hvordan de bruges i forhold til beregning af miljøkrav og målepunkter.

I kassen til venstre kan I se definitionerne på centrale begreber, som der bliver brugt i forklaringen.

### Bilag 1: Referencer

I bilag 1 kan I finde det lovmæssige grundlag og krav til opgørelsesmetoder.

# Indberetning trin 1: Antallet af skrotbiler

 Gem kladde

## Biler og bildele modtaget til skrot

1. Biler og bildele modtaget til skrot
2. Behandling
3. Miljøbehandling foretaget af ophugger
4. Sendt til behandling hos shredder
5. Sendt til behandling i andet land
6. Opsummering
7. Kvittering

## Årsindberetning

### 1. Biler og bildele modtaget til skrot <sup>?</sup>

A1. Antal biler modtaget til skrotning <sup>?</sup>

stk

A2. Samlet egenvægt af biler jf. motorregisteret <sup>?</sup>

kg

A3. Korrektion for eftermonteret udstyr eller manglende bildele <sup>?</sup>  
(valgfrit)

kg

A3\_1. Begrundelse for korrektion (valgfrit)

Du har 200 tegn tilbage

A4. Lagerbeholdning af person- og varebiler start året <sup>?</sup>

stk

A5. Lagerbeholdning af person- og varebiler slut året <sup>?</sup>

stk

A6. Samlet vægt af indkomne løse person- og varebils bildele til behandling <sup>?</sup>

kg

A7. Total vægt af person- og varebiler og bildele, modtaget til behandling <sup>?</sup>

kg

Næste

Sideidentifikator: VP-AR01

*Billedet ovenover og på de næste sider er eksempler på en indberetning, og dermed er alle tallene fiktive.*

Indberetningens første felter er udfyldt på forhånd og viser antallet af de biler, der er modtaget gennem det digitale udbetalingsystem (DUS) i 2025 - der vises biler både med og uden skrotningsgodtgørelse.

Da indberetningen kun vedrører de biler, der reelt er behandlet i 2025, bedes I angive i korrektionsfeltet A3, hvis I har miljø- og affaldsbehandlet flere eller færre (-) end det viste antal skrotbiler fra DUS. Feltet A3 skal altså bruges

til at kompensere for lagerforskydning. Hvis I modtager mange biler, som efter miljøbehandling stilles på lager uden yderligere adskillelse, skal I korrigere for det, så det kan ses, at der er en forklaring på, at der videresendes mindre mængder materiale end der modtages. Og omvendt skal der også være en forklaring på, hvis jeres lagerbeholdning nedbringes. Korrektionsfeltet skal ikke bruges til biler, som der ikke er udbetalt skrotningsgodtgørelse for, eller til udenlandske biler. Disse biler er allerede indregnet i det samlede antal modtaget til affaldsbehandling.

Med lagerbeholdning menes hvor mange biler, I havde stående ved slutningen af året. Vi vil beregne vægten af bilerne i lagerbeholdningen, da vi har forståelse for, at det ikke er muligt at veje køretøjerne, når de stilles på, eller tages fra lageret. Til brug for beregningen, har vi behov for, at I også oplyser antallet af biler i lagerbeholdning i starten af 2025.

Hvis I har behandlet og affaldshåndteret flere eller færre biler end det, der er registreret som skrotbiler i DUS, taster I et antal, der skal lægges til eller (-) trækkes fra i tastefeltet.

Felt	Forklaring	Enhed
A1	Antal biler modtaget til skrotning i 2025	Feltet er forud fyldt. Tallene kommer fra DUS
A2	Samlet egenvægt af biler jfr. Motorregisteret	Feltet er forud fyldt Total egenvægt af modtagne biler til skrotning
A3+A3_1	Korrektion af bilernes faktiske vægt, hvis I oplever differencer i forhold til bilernes registrerede vægt. Det kan være fra undervognsbehandling, manglende dele eller eftermontering af udstyr	Stk.
A4	Lagerbeholdning - Antallet af biler, som I taget ind fra jeres lager i begyndelsen af 2025	Stk.
A5	Lagerbeholdning - Antallet af biler, som I taget ind fra jeres lager i slutningen af 2025	Stk.
A6	Vægt af indkomne løsdele fra person- og varebiler	Kg.
A7	Total vægt af indkomne biler og bildele modtaget til behandling	Feltet er forud udfyldt

## Behandling

- 1. Biler og bildele modtaget til skrot ✓
- 2. Behandling
- 3. Miljøbehandling foretaget af ophugger
- 4. Sendt til behandling hos shredder
- 5. Sendt til behandling i andet land
- 6. Opsummering
- 7. Kvittering

Årsindberetning <sup>1</sup>2. Behandling <sup>?</sup>

A8. Miljøbehandling foretaget af ophugger

Ja ▼

A9. Sendt til behandling hos shredder <sup>?</sup>

1.000 kg

A10. Sendt til behandling i andet land

Ja ▼

A11. Sendt til behandling ved andre virksomheder <sup>?</sup>

1 stk

Næste

Sideidentifikator: VP-AR02

◀ Tilbage

Feltbetegnelse	Forklaring	Enhed
A8	Angiv om I har foretaget miljøbehandling af biler	Ja/Nej
A9	Hvor mange mængder I har sendt til behandling hos et shredder anlæg	Kg.
A10	Hvor mange mængder I har sendt til behandling i et andet land	Kg.
A11	Hvor mange mængder I har sendt til behandling hos andre virksomheder	Stk.

## Miljøbehandling foretaget af ophugger

1. Biler og bildele modtaget til skrot	✓
2. Behandling	✓
3. Miljøbehandling foretaget af ophugger	
4. Sendt til behandling hos shredder	
5. Sendt til behandling i andet land	
6. Opsummering	
7. Kvittering	

## Årsindberetning

## 3. Miljøbehandling foretaget af ophugger

A12. Genbrug ?

 kg

A13. Genanvendelse ?

 kg

A14. Forbrænding med energiudnyttelse ?

 kg

A15. Deponi ?

 kg

A16. Total vægt af resultatet af egen miljøbehandling ?

 kg

[Næste](#)

Sideidentifikator: VP-AR03

[← Tilbage](#)

Feltbetegnelse	Forklaring	Enhed
A12	Angiv hvor meget I som ophugger har sendt til genbrug	Kg.
A13	Angiv hvor meget I har sendt til genanvendelse	Kg.
A14	Angiv hvor meget I har sendt til forbrænding. Dette kan fx være organiske fraktioner (fx træ) affald fra shredder eller affald fra øvrig bortskaffelse	Kg.
A15	Angiv hvor meget I har sendt til deponi	Stk.
A16	Den totale vægt af hele jeres miljøbehandling (A13-A16 lagt sammen)	Kg.

## Sendt til behandling hos shredder

1. Biler og bildele modtaget til skrot	✓
2. Behandling	✓
3. Miljøbehandling foretaget af ophugger	✓
4. Sendt til behandling hos shredder	
5. Sendt til behandling i andet land	
6. Opsummering	
7. Kvittering	

## Årsindberetning

## 4. Sendt til behandling hos shredder

A17. Genbrug ?

 kg

A18. Genanvendelse ?

 kg

A19. Forbrænding med energiudnyttelse ?

 kg

A20. Deponi ?

 kg

A21. Total vægt af resultatet af shredders behandling ?

 kg

Næste

Sideidentifikator: VP-AR04

◀ Tilbage

De tal, der benyttes i beregningerne for miljøbehandling ved shredder, er oplyst af Miljøstyrelsen.

Det betyder konkret, at de mængder, som I har sendt til shredder, og som I har angivet i punkt A9 (se s. 8), automatisk bliver fordelt på kategorier efter en fordelingsnøgle, som er udarbejdet af Miljøstyrelsen.

Feltbetegnelse	Forklaring	Enhed
A17	Angiv hvor meget I har sendt til genbrug	Kg.
A18	Angiv hvor meget I har sendt til genanvendelse	Kg.
A19	Angiv hvor meget I har sendt til forbrænding. Dette kan fx være organiske fraktioner (fx træ) affald fra shredder eller affald fra øvrig bortskaffelse	Kg.
A20	Angiv hvor meget I har sendt til deponi	Kg.
A21	Den totale vægt af alt det, som I har sendt til behandling	Feltet er forud fyldt

## Sendt til behandling i andet land

1. Biler og bildele modtaget til skrot	✓
2. Behandling	✓
3. Miljøbehandling foretaget af ophugger	✓
4. Sendt til behandling hos shredder	✓
5. Sendt til behandling i andet land	
6. Opsummering	
7. Kvittering	

## Årsindberetning

## 5. Sendt til behandling i andet land

A22. Genbrug ?

 kg

A23. Genanvendelse ?

 kg

A24. Forbrænding med energiudnyttelse ?

 kg

A25. Deponi ?

 kg

A26. Total vægt af resultatet af behandling foretaget uden for DK's grænser ?

 kg

Næste

Sideidentifikator: VP-AR05

◀ Tilbage

Feltbetegnelse	Forklaring	Enhed
A22	Angiv hvor meget I har sendt til genbrug i et andet land	Kg.
A23	Angiv hvor meget I har sendt til genanvendelse i et andet land	Kg.
A24	Angiv hvor meget I har sendt til forbrænding i et andet land. Dette kan fx være organiske fraktioner (fx træ), affald fra shredder eller affald fra øvrig bortskaffelse	Kg.
A25	Angiv hvor meget I har sendt til deponi i et andet land	Kg.
A26	Den totale vægt af alt det, som I har sendt til behandling i et andet land (A23-A26 lagt sammen)	Feltet er forud fyldt

Når I trykker NÆSTE foretages en beregning af de indtastede mængder, og I får resultaterne på, hvorvidt håndteringen af skrotbilerne opfylder de gældende miljøkrav.

**Vigtigt!:** Hvis I vil ændre i jeres indberetning på et senere tidspunkt, skal I huske at gemme de indtastede tal i 'Gem Kladde' (øverst til højre i billedet). Så kan I under hele indberetningsperioden og helt frem til den 15. april logge ind og foretage ændringer, hvis I fx opdager fejl i jeres indtastning. Bemærk at I ikke kan rette i indberetningen, når den først er godkendt og indsendt.

# Indberetning trin 3: Opsummering

Nedenunder et fiktivt eksempel på en opsummering af alle de tal, en ophugger har indberettet. Bemærk, at når I kører musen over et beregningsfelt i systemet, vises hvilke felter, der bruges i beregningen.

 [Gem kladde](#)

## Opsummering

1. Biler og bildele modtaget til skrot	✓
2. Behandling	✓
3. Miljøbehandling foretaget af ophugger	✓
4. Sendt til behandling hos shredder	✓
5. Sendt til behandling i andet land	✓
6. Opsummering	
7. Kvittering	

## Årsindberetning

### 6. Opsummering

#### 1. Biler og bildele modtaget til skrot

A1. Antal biler modtaget til skrotning:	3 stk
A2. Samlet egenvægt af biler jf. motorregisteret:	4079 kg
A3. Korrektion for eftermonteret udstyr eller manglende bildele:	100 kg
A3_1. Begrundelse for korrektion:	
<b>Korrektion</b>	
A4. Lagerbeholdning af person- og varebiler start året:	3 stk
A5. Lagerbeholdning af person- og varebiler slut året:	4 stk
A6. Samlet vægt af indkomne løse person- og varebils bildele til behandling:	1000 kg
A7. Total vægt af person- og varebiler og bildele, modtaget til behandling:	3786 kg

#### 2. Behandling

A8. Miljøbehandling foretaget af ophugger:	Nej
A9. Sendt til behandling hos shredder:	0 kg
A10. Sendt til behandling i andet land:	Nej
A11. Sendt til behandling ved andre virksomheder:	1 stk
A12. Total vægt af behandlede biler og bildele:	-1393 kg

#### 3. Miljøbehandling foretaget af ophugger

Ikke relevant

#### 4. Sendt til behandling hos shredder

Ikke relevant

#### 5. Sendt til behandling i andet land

Ikke relevant

### Tro og love erklæring

I henhold til den årlige indberetningspligt jf. gældende 'Bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner heraf', erklærer undertegnede ophugger på tro og love, at de indberettede værdier er i overensstemmelse med det faktiske.

[Godkend](#)

Sideidentifikator: VP-AR06-K

[← Tilbage](#)

# Bilag 1: Referencer til regelgrundlag

## DK:

[Bekendtgørelse om Affald BEK nr 2512 af 10/12/2021 \(Affaldsbekendtgørelsen\)](#)

[Bekendtgørelse nr. 1654 af 29/12/2022 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer, opkrævning af miljøbidrag og udbetaling af skrotningsgodtgørelse \(bilskrotbekendtgørelsen\)](#)

## EU:

De følgende sider er på engelsk og er udelukkende tænkt som ekstra information, dokumentation og forklaring på, hvorfor og hvordan denne type indberetninger skal foretages for at sikre, at lovgivning og EU-medlemsstaternes forpligtelser overholdes på en harmoniseret og ikke-konkurrenceforvridende måde.

### EU-Kommissionens retningslinier for afrapportering af miljøbehandling af udtjente køretøjer:

[KOMMISSIONENS BESLUTNING af 1. april 2005 om detaljerede regler for overvågning af målene for genbrug/nyttiggørelse og genbrug/genanvendelse i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer](#)

The management of end-of-life vehicles and the data requirements for monitoring the implementation of this process is laid down in Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles.

[Commission Decision 2005/293/EC](#) provides details for the reporting required. Data are submitted on an annual basis and have been available with good coverage since 2006. Data should be submitted within 18 months after the end of the reporting year.

### Comparability

The [methodology](#) including a guidance document aimed at harmonising the reporting and improving comparability is available. However, some inconsistencies remain and not all detailed figures reported are directly comparable. Some selected aspects regarding comparability are highlighted in the following paragraphs.

Different methodological approaches: all data based on reports of the operators or 'Metal content assumption'

The [Commission Decision 2005/293/EC](#) on monitoring reuse/recovery and reuse/recycling for end-of-life vehicles enables different approaches. The most precise is the reporting based on files provided by operators of the authorised treatment facilities, describing the amounts of reused, recycled and recovered materials arisen during the de-pollution, dismantling and shredding operations. Alternatively, some countries apply the so-called 'metal content assumption' (MCA) approach and report an estimate of all metals, regardless of whether metals are separated during de-pollution and dismantling, shredding, or whether metals are exported; this estimate is based on the assumed percentage of metal content of the vehicles.

### Reporting export data

Data on export of end-of-life vehicles and parts of them shall be reported according to [Commission Decision 2005/293/EC](#). The term 'end-of-life vehicles and parts of end-of-life vehicles' does not only cover entire end-of-life vehicles, but also de-polluted/pre-treated end-of-life vehicles (hulks) and waste from treatment such as material and components from dismantling and shredder output. However, in practice not all countries have

been able to distinguish whether the outputs of dismantling and de-pollution or the outputs of shredders are exported or not.

## Context

### History

During the course of the late 1980s and early 1990s, EU Member States were facing several challenges in the waste processing of end-of-life vehicles, therefore [Directive 2000/53/EC](#) and [Commission Decision 2005/293/EC](#) provide measures to reduce environmental harm due to inappropriate depollution and disposal of car bodies:

- Charges on recycling and disposal services provided limited motivation to the last owner to abide by the law when disposing end-of-life vehicles. Directive 2000/53/EC obliges the Member States to take the necessary measures to ensure that all end-of-life vehicles are transferred to authorised treatment facilities.
- In order to reduce the very high volumes of shredding process residues, containing several pollutants and chemicals, Directive [2000/53/EC](#) established targets for mandatory de-pollution as well as quantified targets for reuse, recycling and recovery of vehicles and their components, pushing producers to design and manufacture vehicles with a view to their recyclability.
- Different disposal conditions amongst EU Member States were causing high shares of import/export of end-of-life vehicles inside the EU. To monitor this practice, in addition to the aforementioned measures, the recycling and recovery rates from exported vehicle parts are credited to the exporting Member State, according to Commission Decision 2005/293/EC.

### Coverage and targets

Type of vehicles covered:

- Passenger cars with up to 8 places + driver
- Vehicles for transport of goods up to a weight of 3.5 tonnes

(See more details in Article 2(1) of the [Directive 2000/53/EC](#) on end-of-life vehicles)

*Regional coverage:*

- EU Member States, United Kingdom, Iceland, Norway, Liechtenstein
- As a new Member State (from 1 July 2013) Croatia has reported data for 2012 for the first time

## Waste processing operations:

The Directive [2000/53/EC](#) on end-of-life vehicles is sometimes using different definitions for the classification of operations of [reuse](#), backfilling, energy recovery, [recycling](#) and [recovery](#) according to the definitions in the Waste Framework Directive (WFD). In the following lines, a summary of the definitions in the end-of-life context is provided:

- Reuse has a similar definition as in WFD, since in the end-of-life context it means that spare parts coming from dismantled cars are reconditioned and substituting broken parts of vehicles in service; the wording reuse implies that the spare part is functionally used for the same purpose for which the part was designed for.
- Backfilling means the use of non-hazardous materials, arisen from dismantling or shredding, for engineering purposes as landscaping or similar, like for instance car glass; the definition of reuse cannot apply because these materials or parts are used for a different purpose than the one for which they were designed. This definition is coherent with the one used in the WFD.
- Energy recovery means the use of combustible waste as a means to generate energy through direct incineration with or without other waste, but with recovery of the heat, coherently also with the WFD.
- Recycling in the end-of-life vehicles context means any reprocessing in a production process of the waste materials either for the original purpose or for other purposes, excluding energy recovery. Differently from the WFD, it includes also backfilling operations.
- Recovery in the end-of-life vehicles context is any operation which can be classified as recycling (including backfilling) or energy recovery; the definition is therefore coherent with the one in the WFD.

Summarizing, the definition of recycling differs between Directive [2000/53/EC](#) on end-of-life vehicles (ELV directive) and the WFD due to the different classification of backfilling. In the ELV directive, backfilling is part of the recycling waste management operations; in the WFD, backfilling is excluded from recycling and is only included in recovery waste management operations. These definitions are used for calculating the target rates monitored in the Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles.

## Targets:

- According to the Directive [2000/53/EC](#) on end-of-life vehicles, the countries have to introduce systems to ensure that the following targets are attained by economic operators:

### 2008-2014:

- reuse/recovery rate: 85%
- reuse/ recycling rate: 80%

### 2015 - 2018:

- reuse/recovery rate: 95%
- reuse/recycling rate: 85%

No exemptions or transitional periods are in place, thus countries of the EEA have to comply with the targets.

Dansk Producentansvar, 2026

Vester Farimagsgade 3, 2.

DK-1606 København V

Tlf: 39155161

E-mail: [info@producentansvar.dk](mailto:info@producentansvar.dk)

Web: [www.producentansvar.dk](http://www.producentansvar.dk)