

DPA

DANSK
PRODUCENT
ANSVAR

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

Dansk Producentansvar, Januar 2023

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 akkumulatorer samt biler og udbetaling af skrotningsgodtgørelse for biler.

Produ den danske Miljøbeskyttelseslov. Denne udmøntes i tre bekendtgørelser for de forskellige produkttyper, nemlig hhv. Elektronikaffaldsbekendtgørelsen, Batteribekendtgørelsen og Bilskrotbekendtgørelsen. De til enhver tid gældende lovttekster findes samlet på www.producentansvar.dk.

De danske bekendtgørelser tager udgangspunkt i tre EU-direktiver for samme produktområder, nemlig det såkaldte (W)EEE-direktiv, Batteridirektiv samt ELV-direktiv. Også disse direktiver findes på www.producentansvar.dk.

Producentansvaret er baseret på princippet om, at den enkelte producent eller importør tager et livcyklusbaseret ansvar for sine produkter -fra design 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.

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

Dette er DPAs 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?.....	7
Miljøbehandling fortsat: Forbrænding med energiudnyttelse.....	8
Indberetning trin 3: Beregningen	11
Bilag 1: Eksempler på korrektion af antal biler	13
Bilag 2: Referencer til regelgrundlag	15

Formålet med indberetning

Når en bil er udtjent og bliver til en skrotbil, skal så stor en del som muligt af materialeressourcerne i bilen genbruges og genanvendes. Dette mindsker forbruget af nye råstoffer til fremstillingen af nye biler og sikrer at farlige stoffer i bilerne håndteres, så de ikke skader miljø og sundhed.

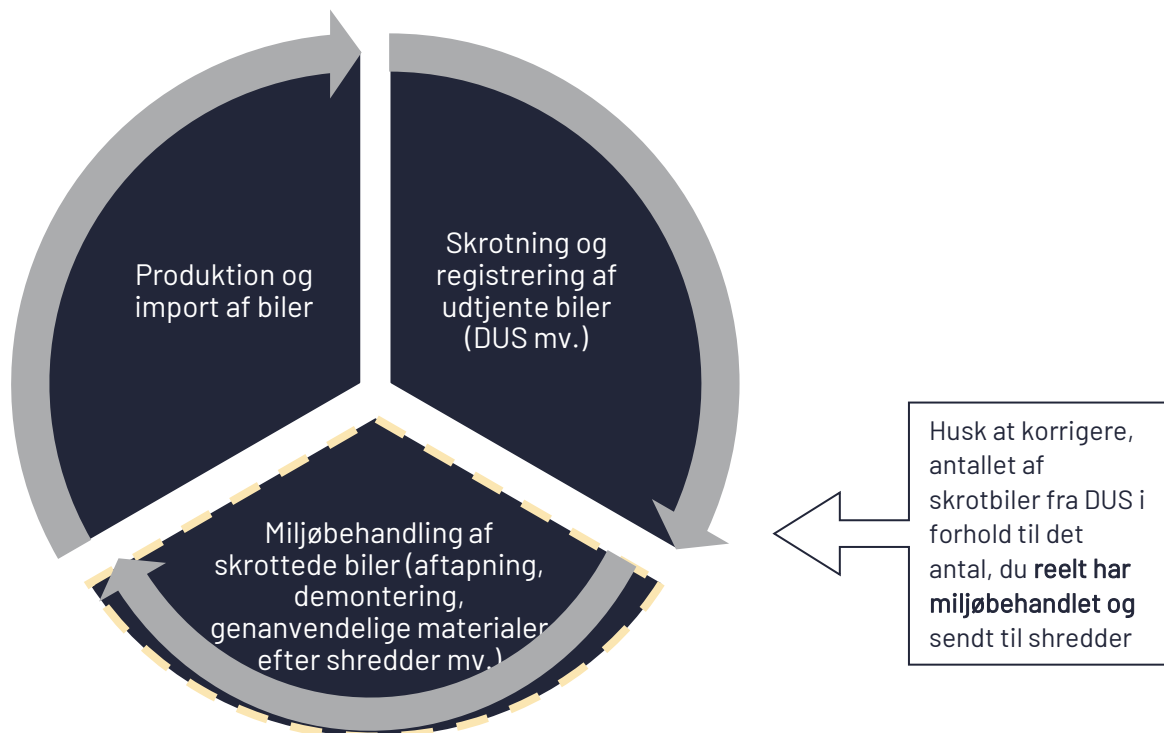
Miljøstyrelsens afrapportering til EU-Kommissionen

Der har været fokus på skrotbiler og bilsrot 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 3 faser, hvor det stiplede stykke viser den mængde, som skal indberettes til DPAs Indberetningssystem for Miljøbehandling af Biler (forkortet IMB).

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

Dette er DPAs 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 indberettes i IMB-systemet via <https://producentansvar.dk/>

Definitioner:

DUS: Det digitale udbetalingsystem for skrotningsgodtgørelse. Her bliver ALLE skrottede biler registreret både dem med og uden skrotningsgodtgørelse.

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 det udrangerede køretøj 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 og 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 køretøjer 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 og genanvendelse og forbrænding (men minus rest/bortskaffelse ved deponering el.lign.)

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

Om indberetningsvejledningen

Overordnet skal indberetningen vise, hvor mange af de skrottede biler der blev reelt affaldshåndteret i kalenderåret 2022, samt i hvor høj grad bilerne blev 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.

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

Log dig ind via virk.dk

Du skal logge dig ind via det digitale udbetalingsystem (DUS) på www.virk.dk. Det er samme sted, hvor du plejer at oprette skrotningssager. Du logger dig ind med dit medarbejder NemID eller MitID.

Du 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, og 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 du skal indberette i og hvordan de bruges i forhold til beregning af miljøkrav og målepunkter.

Der er desuden etableret et definitionsafsnit indeholdende definitioner på centrale begreber (i spalten til venstre).

Bilag 1: Eksempler på korrektion af antal biler

Eksempler på hvordan du kan foretage korrektion i antallet af affaldsbehandlede skrotbiler i forhold til de mængder, der kommer fra udbetalingssystemet DUS findes som bilag 1.

Bilag 2: Referencer

Det lovmæssige grundlag og krav til opgørelsesmetoder findes som bilag 2.

Indberetning Trin 1: Antallet af skrotbiler (nævneren)

Fastlæg det grundlag beregningen skal foretages efter/ Nævneren.

Modtagne biler

- 1. Modtagne biler
- 2. Genbrug og genanvendelse
- 3. Forbrænding
- 4. Kommentarer til Indberetningen
- 5. Opsummering
- 6. Kvittering

Årsindberetning for 2022

1. Modtagne biler

A1. Antal biler modtaget til skrotning (Både med og uden godtgørelse)

 Stk.

A2. Samlet egenvægt af biler modtaget til skrotning

 Kg

A3. Eventuel korrektion foretaget af autoophugger (valgfrit)

 Stk.

A3_1. Begrundelse for korrektion

Du har 200 tegn tilbage

A3_2. Beregnet korrektion af egenvægt modtaget til skrotning

 Kg

A4. Total vægt af indkomne løsele til genbrug (valgfrit)

 Kg

AE. Total vægt eksporteret til behandling i andet land

 Kg

AT. Total vægt i alt sendt til miljøbehandling

 Kg

Sideidentifikator: VP-AR01

[Næste](#)

NB! De biler der vises fortrykt i A1 og A2 er biler både med og uden skrotningsgodtgørelse

Indberetningens første felter er udfyldt på forhånd og viser antallet af de biler, du har modtaget gennem det digitale udbetalingsystem (DUS) i 2022 -der vises nu biler både med og uden godtgørelse.

Da indberetningen kun vedrører de biler, I reelt har behandlet i 2022, bedes I angive, hvis I har miljø- og affaldsbehandlet flere eller færre (-) end det viste antal skrotbiler fra DUS.

(SE EKSEMPLER i Bilag 1)

Hvis du har behandlet og affaldshåndteret flere eller færre biler end det, der er registreret som skrotbiler i DUS, taster du det antal, der skal lægges til eller (-) trækkes fra, i tastefeltet/det blågrønne felt. Dette skal udgøre NÆVNEREN for beregningen.

Felt	Forklaring	Enhed
A3	Antal biler udover dem fra DUS, som blev affaldsbehandlet i 2022	Stk.
	Antal modtagne biler registreret i DUS, men som ikke er behandlet/affaldshåndteret i 2022	- Stk.
A4	Vægt af indkomne løsdele til genbrug udover bilerne	Kg
AE	Den andel af dit bilskrot som er sendt til lignende behandling i et andet EU-land.	Kg

Systemet beregner vægten af A3 som et gennemsnit af egenvægten af bilerne skrottet gennem DUS. Tilsammen udgør de angivne oplysninger totalmængden, der er sendt til behandling i 2022

(Fortsættes næste side)

Indberetning Trin 2: Genbrug og genanvendelse

Genbrug og genanvendelse: Dele fra demontering, løse dele, samt jern, metal og andet fra ophugning eller shredder

Genbrug og genanvendelse

- 1. Modtagne biler ✓
- 2. Genbrug og genanvendelse
- 3. Forbrænding
- 4. Kommentarer til Indberetningen
- 5. Opsummering
- 6. Kvittering

Årsindberetning for 2022


2. Genbrug og genanvendelse

D1. Oliefiltre	<input type="text"/>	Kg	D2. Blyakkumulatorer	<input type="text"/>	Kg
D3. Ni-Cd akkumulatorer	<input type="text"/>	Kg	D4. Balanceklodser	<input type="text"/>	Kg
D5. Dæk	<input type="text"/>	Kg	D6. Fælger m/u dæk	<input type="text"/>	Kg
D7. Glas	<input type="text"/>	Kg	D8. Plastkofangere og plastspoilere	<input type="text"/>	Kg
D9. Katalysatorer	<input type="text"/>	Kg	D10. Elektriske og elektroniske udstyr og komponenter	<input type="text"/>	Kg
D11. Andre kobber og aluminiumholdige dele	<input type="text"/>	Kg	D12. Jernholdige dele	<input type="text"/>	Kg
D13. Andet	<input type="text"/>	Kg			

Indtast CVR/VAT for anvendt behandlingsanlæg

Sideidentifikator: VP-AR02

NB! Nyt indtastningsfelt, se næste side



I hvert af de markerede felter anføres vægten af genbrugs dele og genanvendelige materialefraktioner der er håndteret hos ophugger eller afleveret til en anden godkendt modtager af affaldsfraktionen med henblik på genanvendelse. Disse vægte fremgår af de modtagelsesrapporter og forventet procentfordeling af outputtet, som genvindingsvirksomheden afleverer til virksomheden efter indvejning.

Hvis anlæggene ikke kan aflevere forventet procentfordeling af de rene genanvendelige materialer, samt forbrændingseget materiale, som kommer ud af anlæggets behandlingsproces, må indberetningen baseres på et kvalificeret skøn ud fra "tilgængelige brancheundersøgelser" eller lign.¹

¹ Se i bilaget: [Commission Decision 2005/293/EC](#)

I feltet D13 "Andet" angives mængden af **øvrige genanvendelige** fraktioner, som er kommet ud af behandlingsprocesserne.

Feltbetegnelse	Forklaring	Enhed
D1 - D10	Demonterede dele og øvrige dele til genbrug og genanvendelse	Kg
D11- D12	Jern og metal fraktioner fra shredder, ophug mv.	Kg
D13	Øvrige rene fraktioner fra ovenstående processer	Kg
NY!!	Angiv anvendt behandlingsanlæg	CVR nr.

Oplysning om behandlingsanlæg

I skal som noget nyt indberette oplysninger om, hvilke virksomheder eller anlæg, I benytter i forbindelse med jeres miljøbehandling af biler.

Dette gør I i feltet DT_1 - Indtast CVR/VAT på anvendt behandlingsanlæg, klik 'Tilføj'.og data bliver hentet fra det Centrale Virksomheds Register. Klik igen tilføj og oplysningerne er gemt.

Informationerne er indhentet fra det Centrale Virksomhedsregister
Nedenstående felter er autoudfyldt med data indhentet fra det Centrale Virksomhedsregister

Tilføj Behandlingsanlæg

CVR/VAT

Virksomhedsnavn

Adresse

Post nr **By**

Udenlandsk behandlingsanlæg

Hvis det benyttede behandlingsanlæg er udenlandsk, tilføjer du det på samme måde ved at skrive behandlingsanlæggets VAT-nummer med landekode foran, og bagefter navn, adresse, postnr. og by.

Klik 'Tilføj', og anlægget er gemt

DT_1. Indtast CVR/VAT på anvendt behandlingsanlæg

Behandlingsanlæg

Virksomhedsnavn ↑ ↓	CVR/VAT ↑ ↓	Kontaktinformationer ↑ ↓	
Københavns Autoophug ApS	35516271	Refshalevej 193, 1432 København K	<input type="button" value="Slet"/>
FITNESS WORLD A/S	25652991	Torveporten 2, 4., 2500 Valby	<input type="button" value="Slet"/>

Viser 1 til 2 ud af 2 resultater 1

Sideidentifikator: VP-AR02

[◀ Tilbage](#)

Indberetningen fortsat: Forbrænding med energiodnyttelse (efter shredder)

Forbrænding

- 1. Modtagne biler ✓
- 2. Genbrug og genanvendelse ✓
- 3. Forbrænding
- 4. Kommentarer til Indberetningen
- 5. Opsummering
- 6. Kvittering

Årsindberetning for 2022

3. Forbrænding

E1. Blandet affald til forbrænding med energiodnyttelse

Sideidentifikator: VP-AR03

[◀ Tilbage](#)

Genbrug + Genanvendelse + Forbrænding udgør samlet set grundlaget for at beregne miljømålet, som benævnes "Nyttiggørelse". Du skal kun taste, hvad der er sendt til forbrænding. Systemet beregner selv den eventuelle REST, som er sendt til deponering.

I E1 angives mængden af forbrændingseget affald, som er afleveret til et godkendt forbrændingsanlæg med energiodnyttelse; dette kan f.eks. være organiske fraktioner (plast, træ, skum o. lign.). fx. affald fra shredder eller affald fra øvrige bortskaffelse.

Afslut med at give eventuelle kommentarer til din indberetning.

Kommentarer til Indberetningen

- 1. Modtagne biler ✓
- 2. Genbrug og genanvendelse ✓
- 3. Forbrænding ✓
- 4. Kommentarer til Indberetningen
- 5. Opsummering
- 6. Kvittering

Årsindberetning for 2022

4. Kommentarer til Indberetningen

F1. Kommentarer til Indberetningen

Du har 500 tegn tilbage

[Næste](#)

[← Tilbage](#)

Sideidentifikator: VP-AR04

Feltbetegnelse	Forklaring	Enhed
E1	Forbrændingseget affald fra demontage eller som oplyst af shredder anlæg	Kg
F1	Dine kommentarer, evt. til brug for dokumentation til myndighed eller certificeringsorgan eller til DPA	Tekst

Når du trykker NÆSTE foretages en beregning af de indtastede mængder og du får resultaterne på, hvorvidt håndteringen af skrotbilerne opfylder de gældende miljøkrav. Du kan til enhver tid og frem til den 15. april, logge ind / gå tilbage og foretage ændringer, hvis du opdager fejl i din indtastning.

(forsættes på næste side)

Indberetning trin 3: Beregningen

Fiktivt eksempel på resultat af beregning (2 sider). Bemærk at når du kører musen over et beregningsfelt i systemet vises, hvilke felter der bruges i beregningen.

1. Modtagne biler	✓	<h2>Årsindberetning for 2022</h2> <h3>5. Opsummering</h3> <h4>A. Modtagne biler</h4> <p>A1. Antal biler modtaget til skrotning (Både med og uden godtgørelse): 0 Stk. A2. Samlet egenvægt af biler modtaget til skrotning: 0 Kg A3. Eventuel korrektion foretaget af autoophugger: 300 Stk. A3_1. Begrundelse for korrektion: A3_2. Beregnet korrektion af egenvægt modtaget til skrotning: 344.100 Kg A4. Total vægt af indkomne løsele til genbrug: 267 Kg AE. Total vægt eksporteret til behandling i andet land: 2.000 Kg AT. Total vægt i alt sendt til miljøbehandling: 344.367 Kg</p> <h4>B. OUTPUT i alt fra behandling til genanvendelse og nyttiggørelse</h4> <p>B1. Samlet vægt af demonterede dele til genbrug: 32.154 Kg B3. Samlet vægt genanvendt af biler fra Shredder: 227.290 Kg BT. Totalt vægt nyttiggjort (summen af genbrug, genanvendelse og forbrænding): 260.444 Kg</p> <h4>C. Genbrug</h4> <p>C1. Totalvægt af demonterede løsele til genbrug: 31.887 Kg C2. Totalvægt af indkomne løsele til genbrug: 267 Kg CT. Total vægt til genbrug: 32.154 Kg</p> <h4>D. Genbrug og genanvendelse</h4> <p>D1. Oliefiltre: 0 Kg D2. Blyakkumulatorer: 3.000 Kg D3. Ni-Cd akkumulatorer: 0 Kg D4. Balanceklodser: 0 Kg D5. Dæk: 8.687 Kg D6. Fælger m/u dæk: 20.000 Kg D7. Glas: 0 Kg D8. Plastkofangere og plastspoilere: 0 Kg D9. Katalysatorer: 20 Kg D10. Elektriske og elektroniske udstyr og komponenter: 180 Kg D11. Andre kobber og aluminiumholdige dele: 20.590 Kg D12. Jernholdige dele: 203.900 Kg D13. Andet: 2.800 Kg DT. Total vægt til genanvendelse og genbrug: 259.177 Kg DT_1. Anvendte behandlingsanlæg:</p>
2. Genbrug og genanvendelse	✓	
3. Forbrænding	✓	
4. Kommentarer til Indberetningen	✓	
5. Opsummering		
6. Kvittering		

Felt A3. 2: er beregnet ud fra en gennemsnitsvægt af egenvægten af alle angivne biler fra DUS gange det antal, der er korrigeret som reelt miljøbehandlet i 2022. (fortsættes næste side)

E. Forbrænding og bortskaffelse

E1. Blandet affald til forbrænding med energiudnyttelse: **1.000** Kg

E2. REST til Anden bortskaffelse, deponering mv - også væsker mv.: **83.923** Kg

ET. Totalt forbrændt og bortskaffet: **84.923** Kg

F. Kommentarer til Indberetningen

F1. Kommentarer til Indberetningen:

Procentudregninger

Demonteringsprocent: **12.35** %

Genanvendelsesprocent: **75.34** %

Nyttiggørelsesprocent: **75.63** %

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-AR05-O

◀ Tilbage

Felt E2: REST er et beregnet felt. Dvs. resten af totalen, når genbrug +genanvendelse+ forbrænding er trukket fra totalen af biler som er behandlet og affaldshåndteret. Mængden angiver således at være den rest fra processen, som bliver deponeret eller bortskaffet på anden måde end forbrænding med energiudnyttelse.

Redigér senere eller godkend og send ind

Du kan nu vælge at indsende din indberetning eller logge af og vende tilbage senere, Det indtastede er gemt og kan redigeres frem til 15. april. Bemærk, at du kan ikke rette i indberetningen, når den er godkendt og indsendt.

Bilag 1: Eksempler på korrektion af antal biler

	09-03-2021 Vejledning til indberetning af mængden af behandlede og ophuggede skrotbiler	Eksempel 1	Eksempel 2	Eksempel 3
Felt	<p>Forklaring</p> <p>Eksempler på, hvordan du skal udfylde de første felter i indberetning systemet for affaldshåndtering af skrotbiler</p>	<p>Ophugger har jf. DUS modtaget 100 køretøjer til skrotning. Den samlede egenvægt på disse er jf. DMR kg. 120.000 hvilket giver en beregnet gennemsnitsvægt på kg. 1.200 per køretøj. Derudover har ophugger modtaget 750 kg. løsdele til genbrug. Ophugger affaldsbehandlet alle 100 køretøjer.</p>	<p>Ophugger har jf. DUS modtaget 100 køretøjer til skrotning. Den samlede egenvægt på disse er jf. DMR kg. 120.000 hvilket giver en beregnet gennemsnitsvægt på kg. 1.200 per køretøj. Da ophugger for året har affaldsbehandlet i alt 120 biler (yderligere 20 biler som f.eks. er overført fra året før eller er modtaget på anden vis) så tilføjes en korrigeret vægt på felt A3 * gennemsnitsvægt, kg 24.000, til felt AT. Bemærk at de eksporterede kg. 8.000 ikke modregnes i felt AT.</p>	<p>Ophugger har jf. DUS modtaget 100 køretøjer til skrotning. Den samlede egenvægt på disse er jf. DMR kg. 120.000 hvilket giver en beregnet gennemsnitsvægt på kg. 1.200 per køretøj. Da ophugger venter med at affaldsbehandle 10 biler til næste år, så fratrækkes en korrigeret vægt på felt A3 * gennemsnitsvægt, kg 12.000, til felt AT.</p>
A1	<p>Antal biler som ophugger har modtaget til skrotning via DUS for året. Dette gælder alle afsluttede DUS sager til ophuggeren, uagtet om køretøjet var med eller uden godtgørelse.</p>	100	100	100
A2	<p>Samlet egenvægt jf. DMR på bilerne fra felt A1</p>	120.000	120.000	120.000
A3	<p>Korrektionsfelt. Hvis der blev affaldsbehandlet færre eller flere biler i året sammenlignet med hvad der var registreret i DUS, så indtastes antallet af køretøjer der skal korrigeres for - korrekt fortegn. Hvis antallet at biler</p>	0	20	-10

	modtaget i DUS er det samme som antallet af biler, som er blevet affaldsbehandlet, så indtastes 0			
A4	Andre løsdele som er modtaget til genbrug angivet i kg.	750	0	0
AT	Den totale vægt på køretøjer og løsdele som er blevet Affalds-/Miljøbehandlet. Denne værdi vises i Trin 2 og Trin 3.	120.750	144.000	108.000
AE	Vægten på de køretøjer som eventuelt er sendt til affaldsbehandling i andet land. Bemærk at selvom køretøjerne eksporteres, så skal ophugger indberette affaldsbehandlingen. Derfor fratrækkes denne værdi ikke fra AT.	0	8.000	0

DPA, marts 2021

Bilag 2: Referencer til regelgrundlag

DK:

[Bekendtgørelse om Affald BEK nr 2159 af 09/12/2020 \(Affaldsbekendtgørelsen\)](#)

[BEK nr 1337 af 08/12/2019 om håndtering af affald 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](#)

- [Guidance on end-of-life vehicles \(ELV\) - 17 December 2019](#)
- [Instructions for the new reporting format of ELV Excel questionnaire to be transferred via EDAMIS, data collection 2020](#)
- [Questionnaire for ELV, data collection 2020](#) (for the submission of revisions, countries are requested to contact: Eurostat, ESTAT-WASTE-STATISTICS@EC.EUROPA.EU in order to receive a prefilled questionnaire)
- [Guidance document on how to perform a shredder campaign and background information – August 2020](#)

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.

Summarising, 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.

The Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles is currently being revised.

Dansk Producentansvar, 2023

Vesterbrogade 6D,
DK-1620 København V.
Tlf: 39155161

E-mail: info@producentansvar.dk

Web: www.producentansvar.dk