



Den 2. juni 2025
Journalnr. 2021-2051
MIM 29-25

SAMLENOTAT
RÅDSMØDE (MILJØ) 17. juni 2025

1. Kommissionens forslag til forordning om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer
- *generel indstilling*
KOM (2023) 451 *side 2*

Kommissionens forslag til forordning om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer

KOM (2023) 451

KOM (2023) 451

Opdateret notat af Samlenotat af 5. december 2024. Ændringer markeret med en streg i margenen.

Resumé

Med Kommissionens forslag til EU-retsakt "Europa-Parlamentets og rådets forordning om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer" foreslås en omfattende revidering og sammenskrivning af de eksisterende europæiske regler om behandlingen af udrangerede køretøjer og typegodkendelse af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder (hhv. direktiv 2000/53/EC om udrangerede køretøjer og direktiv 2005/64/EC om typegodkendelse af biler). Forslaget blev fremlagt af Kommissionen den 13. juli 2023. Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 9. oktober 2023.

De væsentligste nye elementer i forslaget omfatter en udvidelse af rækkevidden for reguleringen, klare cirkularitetskrav til design af køretøjer, produktpas på nye køretøjer, ændrede rammer for det udvidede producentansvar, nye krav til adskillelse af komponenter med kritiske råmaterialer, forbud mod deponering af shredderaffald samt en skærpelse af reglerne for eksport af brugte biler ud af EU.

Forslaget forventes at have en positiv virkning for miljøbeskyttelsesniveauet i Danmark, EU og globalt idet det vil lede til en bedre behandling af udrangerede biler, en reduceret efterspørgsel efter primære ressourcer og materialer samt skærpede krav til eksport af brugte- og udtjente biler til tredjelande.

Forslaget forventes at have både administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige og erhvervslivet. Der forventes særligt at være negative økonomiske konsekvenser forbundet med opsætningen og administrationen af den udvidede producentansvarsordning, samt forbundet med krav vedrørende affaldsbehandlingen af udrangerede biler. Der forventes at være positive økonomiske konsekvenser for affaldsbehandlere og producenter ved et forbedret indre marked for genanvendte materialer, ligesom en øget digitalisering på længere sigt forventes at lette de administrative byrder forbundet med godkendelse og affaldsbehandling af køretøjer for både stat og erhverv. Det skønnes desuden, at forslaget vil medføre et øget provenu fra registreringsafgiften som følge af øgede produktionsomkostninger på køretøjerne, der forventes overvæltet i priserne for køretøjerne.

Regeringen hilser Kommissionens forslag til forordning om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer velkomment, da det kan bidrage til at mindske miljø- og klimabelastning gennem omstillingen til cirkulær økonomi.

Sagen forventes at være på dagsordenen for miljørådsmødet d. 17. juni 2025 med henblik på vedtagelse af generel indstilling.

Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM (2023) 451 af den 14. juli 2023 fremsat forslag til forordning om bedre design og håndtering af udrangerede køretøjer med henblik på en mere ressourceeffektiv bilindustri. Forslaget blev oversendt til Rådet i en dansk sprogudgave den 9. oktober 2023. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 114 (indre marked) og skal behandles efter proceduren for den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse ved kvalificeret flertal.

Forslaget forventes at komme på dagsordenen for et rådsmøde (miljø) den 17. juni 2025 med henblik på vedtagelse af generel indstilling.

Formål og indhold

Udgangspunktet for revisionen er, at den nuværende regulering ifølge Kommissionen ikke tilstrækkeligt understøtter den cirkulære omstilling af køretøjsindustrien i alle faser af et køretøjs levetid – fra design og produktionsfasen til den endelige affaldsbehandling. Hovedformålet med forslaget er at etablere en tættere sammenhæng mellem reguleringen af designkrav for køretøjer i det nuværende 3R-typegodkendelsesdirektiv og bestemmelserne om affaldsbehandlingen af køretøjer i det nuværende direktiv om udrangerede køretøjer ("*ELV-direktivet*"). På den måde sikres det, at bestemmelserne om designkrav til køretøjer i produktionsfasen er formuleret sådan, at de sikrer den mest effektive efterlevelse af kravene til affaldsbehandlingen af køretøjerne.

Produktion af køretøjer er en af de mest miljøbelastende industrier i Europa. Bilindustrien er ansvarlig for 19 pct. af EU's samlede efterspørgsel på stål, 10 pct. af EU's samlede forbrug af plast og en væsentlig andel af EU's samlede efterspørgsel af aluminium, gummimateriale, kobber og glas. I takt med den europæiske bilindustri's gradvise elektrificering frem mod et totalt forbud mod salg af nye benzin- og dieslbiler i 2035, forventes efterspørgslen på kritiske råmaterialer og sjældne jordarter, som blandt andet bruges i produktionen af elmotorer, også at stige markant. Hovedformålet med forslaget er derfor at indføre regulering, der reducerer miljøbelastningen, øger ressourceeffektiviteten, sikrer bedre affaldsbehandling, højere kvalitet i genanvendelsen og øget indsamling af køretøjer til behandling internt i EU.

Kommissionens forslag består af ni afsnit, som kan deles op i tre dele. Bestemmelserne i afsnit 1-3 regulerer design- og produktionsfasen for køretøjer, bestemmelserne i afsnit 4-6 regulerer indsamlingen og behandlingen af udrangerede køretøjer og afsnit 7-9 indeholder afslutningsvist en række almene bestemmelser vedrørende delegerede retsakter, ændringer i andre reguleringer som følge af forslaget og evalueringsbestemmelser.

Kommissionens forslag udvider omfanget af køretøjer, som fremover skal reguleres under forordningens bestemmelser. Forslaget indeholder en gradvis indfasning af gældende- og nye krav til de ny-omfattede køretøjer, herunder motorcykler, busser, lastbiler og trailere. Det er primært bestemmelserne vedrørende affaldsbehandling og de skærpede eksportkrav, der gælder for den udvidede gruppe af køretøjer.

I forslaget sættes der konkrete designkrav til producenter af køretøjer, herunder at 25 pct. af plastikindholdet i et nyt køretøj af typen M1 og N1 skal være udgjort af genanvendt plastik i 2030, og at 25 pct. af den genanvendte plastikmængde skal stamme fra et andet udrangeret køretøj. For henholdsvis stål, aluminium og kritiske råmaterialer bemyndiges Kommissionen til at fastsætte krav om genanvendt indhold i sekundære retsakter. Derudover fastsættes der også krav om at indføre et digitalt produktpas (køretøjspas for cirkularitet), som skal gøre det nemmere for forbrugere,

myndigheder og affaldsbehandler at tilgå information om materialeindhold i køretøjer. Produktpasset skal bl.a. indeholde nøjagtige oplysninger om sikker adskillelse af komponenter, som indeholder farligt affald eller kritiske råmaterialer og om udskiftning af køretøjsdele og -komponenter.

Kommissionens formål med at sætte cirkulære designkrav og indføre et digitalt produktpas, er at forbedre vilkårene for mere genanvendelse og mindske fremtidigt forbrug af råmaterialer. Kommissionen vurderer, at materialefodafttrykket for den europæiske bilindustri vil blive reduceret væsentligt, bl.a. ved at inkludere flere typer af køretøjer i reguleringen, sætte specifikke designkrav til producenter om indhold af genanvendt materiale, herunder også for kritiske råmaterialer, og indføre digitalt køretøjspas for cirkularitet.

I anden del af forslaget opdateres definitionen og beregningsmetoden af genanvendelse, så den er strømlinet med øvrig lovgivning på affaldsområdet. Kommissionen indfører krav om opsætning af en udvidet producentansvarsordning, der både gælder nationalt i medlemsstaterne men også internationalt på tværs af grænserne inden for EU. Kommissionen sætter med ordningen krav til, at producenter og importører af køretøjer, enten individuelt eller via en kollektiv ordning, bærer det finansielle og organisatorisk ansvar for, at udrangerede køretøjer, som de har introduceret på markedet, bliver indsamlet og affaldsbehandlet efter forordningens bestemmelser. Den udvidede producentansvarsordning stiller ligeledes krav til medlemsstaterne om at indføre et nationalt producentregister for alle producenter/-importører, som introducerer et køretøj på markedet. Det er derudover et krav, at producentregistreret kan interagere med tilsvarende systemer i andre medlemslande, hvis biler der bliver introduceret i ét medlemsland, efterfølgende bliver eksporteret til et andet medlemsland. Kommissionens forslag stiller yderligere krav til medlemsstaterne om tilsyn og markedsovervågning i forbindelse med producenter- og importørernes efterlevelse af de generelle krav i den udvidede producentansvarsordning.

For så vidt angår affaldsbehandlerne, stilles der i forslaget krav til, at der for hvert behandlet køretøj skal udarbejdes en digital skrotningsattest, som udgør dokumentation for, at det udrangerede køretøj er behandlet efter forordningens bestemmelser. Oplysninger om køretøjer, hvor en skrotningsattest er udstedt, skal kunne udveksles mellem de nationale køretøjsregistre med henblik på kontrol af udveksling af køretøjer over grænser.

Kommissionen foreslår derudover at håndtere ulovlig eksport af udrangerede køretøjer til tredjelande ("*missing vehicles problem*") ved at sætte klare og bindende kriterier på tværs af EU for, hvornår et køretøj er brugt, og hvornår det er udtjent. I forlængelse heraf skærpes reglerne for eksport af brugte biler, og der indføres et totalt forbud mod eksport af udtjente køretøjer ud af EU. Der stilles i forslaget konkrete krav til de relevante myndigheder i medlemsstaterne om, at øget tilsyn og administration af eksport af brugte biler skal sikre, at de skærpede regler overholdes for overførsler både internt i EU og til tredjelande.

Forordningen indeholder et forslag om, at Kommissionen får beføjelse til at vedtage delegerede retsakter for på sigt at foreslå krav til indholdet af genanvendte materialer og kritiske råstoffer ved produktionen af nye køretøjer.

Kommissionens forslag vil erstatte de eksisterende direktiver 2000/53/EC¹ om udrangerede køretøjer og 2005/64/EC² om typegodkendelser af køretøjer.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets udtalelse foreligger ikke endnu.

Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at det er vigtigt at indføre et fælles regelsæt på EU-plan med klare krav og forpligtelser for medlemsstaterne og virksomhederne for at opnå et harmoniseret og velfungerende indre marked i EU, og muliggøre en gnidningsløs omstilling af bilsektoren til den cirkulære økonomi i overensstemmelse med det mål, der er fastsat i den europæiske grønne pagt. Målene for arbejdet med at revidere EU-reglerne om udrangerede køretøjer kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, da de i betragtning af foranstaltningernes omfang og virkninger opnås bedst ved handling på EU-plan.

Kommissionen vurderer ligeledes, at en harmonisering af kravene vil løse de gennemførelsesproblemer, der skyldes forskellige fortolkninger af eksisterende lovgivning. Uden en indsats på EU-plan vurderer Kommissionen, at der er risiko for en fragmentering af EU-markedet og for, at fremskridt med hensyn til den cirkulære økonomi kommer til at afhænge af virksomhedernes eller de enkelte medlemsstaters frivillige foranstaltninger.

Regeringen vurderer på det foreliggende grundlag, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Gældende dansk ret

Da der er tale om en forordning, har reglerne umiddelbar retsvirkning i Danmark. Der er dog bestemmelser i Kommissionens forslag, som vil kræve implementering eller ændringer i national lovgivning, herunder særligt miljøbeskyttelsesloven (LBK nr. 1093 af 11/10/2024), skrotningsbidragsloven (LBK nr. 224 af 06/03/2017), bilskrotbekendtgørelsen (BEK nr. 1654 af 29/12/2022) og bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer (BEK nr. 819 af 26/06/2024). Det undersøges ligeledes, om forordningen vil kræve ændringer i registreringsafgiftsloven (LBK nr. 370 af 03/04/2025) og lov om registrering af køretøjer (LBK nr. 179 af 22/02/2023).

Konsekvenser

Generelt om konsekvensvurderingerne bemærkes det, at der er tale om foreløbige vurderinger, som udbygges i takt med, at forslagets bestemmelser bliver tydeliggjort under forhandlingerne.

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for tilpasning af dansk lovgivning. Det forventes umiddelbart, at gennemførelse af forordningen i dansk lovgivning vil resultere i en tilpasning af miljøbeskyttelseslovens, skrotningsbidragslovens samt bilskrotbekendtgørelsens bestemmelser på de områder, hvor forordningen finder direkte anvendelse eller kræver national implementering.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes, at have økonomiske konsekvenser for både stat og erhverv.

¹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:02fa83cf-bf28-4afc-8f9f-eb201bd61813.0002.02/DOC_1&format=PDF

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005L0064>

Forslaget forventes at have positive samfundsøkonomiske gevinster bl.a. som følge af øget materialegenanvendelse, miljøgevinster og reduktion i CO₂-emissioner ved bilproduktion. Kommissionen har samlet vurderet, at forslaget vil kunne levere en årlig reduktion på 12,3 mio. ton CO₂ ækvivalenter i 2035 primært forbundet med en bedre udnyttelse af materialer (plast, stål, aluminium, kobber og kritiske råstoffer). Kommissionen forventer ligeledes, at 350 ton sjældne jordarter i permanente magneter vil blive indsamlet særskilt med henblik på genbrug og genanvendelse, hvilket også vil bidrage til Europas strategiske autonomi for strategiske råstoffer. Kommissionen forventer at forslaget vil skabe 22.100 nye arbejdspladser i EU heraf 14.200 i SMV'er. Omvendt vil udgifter til udvikling og drift af nye systemer samt øgede forbrugerpriser på nye biler og lavere priser ved salg af brugte biler som følge af faldende eksport isoleret set medføre et samfundsøkonomisk tab. Kommissionen anslår de samlede omkostninger ved den foreslåede løsning til 66 euro pr køretøj og 39 euro pr køretøj for fabrikanterne og forbrugerne i 2035. Samlet set er det Kommissionens vurdering, at forslaget i 2035 giver positive samfundsøkonomiske gevinster på 1,8 mia. euro. i EU.

Forslaget skønnes at have statsfinansielle konsekvenser på 11,4 mio. kr. i 2028, hvoraf de 3,6 mio. kr. er omstillingsomkostninger. Der vil være statslige omkostninger for 8,4 mio. kr. årligt i 2029 og frem til og med 2034, hvorefter de årlige omkostninger skønnes reduceret til 4,9 mio. kr. Det vurderes, at der særligt vil være omkostninger forbundet med opsætning, løbende administration af og tilsyn med den udvidede producentansvarsordning, herunder det tilhørende digitale producentregistersystem. Hertil kommer omkostninger forbundet med IT-opsætning. Det vurderes, at der kan være øget administration for relevante myndigheder i forbindelse med implementering af en ny forordning, som kræver omlægning af nuværende arbejdsgange som følge af etableringen af et fælles digitalt system, samt et øget behov for tilsyn med eksporten af brugte køretøjer. Desuden vurderes der at være omkostninger forbundet med opbygning og administration af et system for udstedelse af skrotningsattest, ligesom der forventes at være omkostninger til systemændringer i motorregistret. Det vurderes, at nærværende forordning ikke vil medføre nye omkostninger for kommunerne. Det skønnes, at forslaget vil medføre et øget provenu fra registreringsafgiften på ca. 25 mio. kr. årligt efter adfærd og tilbageløb i 2030 og fremefter opgjort i 2025-niveau. Forøgelsen af provenuet skyldes øgede produktionsomkostninger på køretøjerne, der forventes overvæltet i priserne for køretøjerne.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Forslaget skønnes at have erhvervsøkonomiske konsekvenser på 178,5 mio. kr. i 2028, hvoraf de 4,4 mio. kr. er omstillingsomkostninger, og derefter 174,1 mio. kr. årligt fra 2029. De erhvervsøkonomiske omkostninger inkluderer 108,8 mio. kr. for krav til fjernelse af visse dele og komponenter til genbrug og genanvendelse, hvilket gælder affaldshåndteringssektoren i Danmark, og 26,7 mio. kr. for omkostningsfordelingsmekanisme ifm. det udvidede producentansvar for udrangerede køretøjer, der bliver udtjente i et andet medlemsland, hvilket gælder bilimportører i Danmark. På længere sigt forventes omkostningerne delvist at blive udlignet af øgede indtægter på salg af genbrugte bildele og genanvendte materialer. Det forventes ligeledes, at størstedelen af de potentielle omkostninger for både danske bilimportører og affaldsbehandlere vil blive overvæltet i øgede forbrugerpriser. Øgede forbrugerpriser på nye biler forventes at medføre et øget provenu fra registreringsafgiften.

Forslaget skønnes at understøtte det indre marked for sekundære materialer for køretøjer, da flere

bildele og -materialer genanvendes og således handles. Dette skønnes umiddelbart at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for genanvendelsessektoren herunder affaldsbehandlerne. Herudover skønnes det med betydelig usikkerhed, at øget handel med sekundære materialer fra køretøjer leder til lavere priser på sekundære materialer. Lavere priser på sekundære materialer vil kunne understøtte yderligere investeringer i innovation og udvikling af cirkulære løsninger.

Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser

Forslaget forventes at have en positiv virkning på miljøbeskyttelsesniveauet i Danmark og generelt i EU. Dette skyldes primært øget indsamling og bedre affaldsbehandling af udrangerede køretøjer nationalt og højere kvalitet af genanvendte materialer, der sikrer øget cirkularitet og reduceret ressourceforbrug i hele værdikæden. Desuden vil forslaget medvirke til en forbedret behandling af biler, der indeholder farligt affald, og reduceret luftforurening i både Danmark, EU og i tredjelande, ved at stoppe eksport af brugte biler, som reelt er udtjente, og fjerne dem fra vejene.

Høring

Forslaget har været i høring i Miljøspecialudvalget.

Mobility Denmark (MD) ser generelt en lang række positive elementer i Kommissionens udkast til en ny forordning. MD har noteret sig, at forslaget i vid udstrækning giver Kommissionen bemyndigelse til at udstede delegerede retsakter. MD mener, at det generelt er problematisk, da det skaber uklarhed og usikkerhed om den fremtidige retlige regulering af End-of Life Vehicles (ELV). MD ser positivt på indførslen af en kollektiv udvidet producentansvarsordning og klar opdeling af det finansielle ansvar for affaldsbehandlingen af ELV'er. MD anerkender og accepterer også fuldt ud, at MD skal afholde omkostningerne for at sikre, at faciliteterne til affaldshåndtering af ELV er til stede. MD har dog betænkeligheder ift. opsætningen af en kollektiv ordning for håndtering af producenterens udvidede producentansvar, da krav om affaldsbehandlernes repræsentation i den kollektive organisations ledelse vil betyde, at en konkurrenceudsættelse af behandlingsopgaven bliver yderst vanskelig, da den eller de affaldsbehandlere, der vil være repræsenteret i de ledende organer, vil være afskåret fra at deltage i konkurrenceudsættelsen og dermed afskåret fra at få tildelt opgaven med konkret at varetage affaldshåndteringen af ELV'er.

MD anerkender og accepterer fuldt ud, at MD skal facilitere, at slutbrugerne af et ELV kan indlevere køretøjet til affaldsbehandling hos en autoriseret affaldsbehandler, men de er bekymrede for, at importørerne (jf. artikel 20 og artikel 26) kan holdes ansvarlig, hvis den sidste bruger af ELV vælger ikke at indlevere ELV til autoriseret affaldsbehandling. Derudover er MD også bekymret for, at importørerne (jf. artikel 27 til 30 og 34 og 35) har det fulde økonomiske ansvar for korrekt affaldsbehandling, hvilket betyder, at MD vil være ansvarlige for omkostninger overfor myndigheder og andre parter, hvis f.eks. kravene til shredding, fjernelse af reservedele, deponeringsforbud eller genanvendelses ikke overholdes.

MD noterer sig, at man med forslaget også vil opstille en model for omkostningsfordelingen ved en producentansvarsordning, hvis et køretøj bliver til et ELV i en anden medlemsstat. MD forslår, at man som i batteriforordningen indfører en ordning, hvor det udvidede producentansvar "følger med", når en brugt bil importeres fra et medlemsland til et andet. Dette også for at sikre, at medlemsstaternes myndigheder har mulighed for at håndhæve det udvidede producentansvar i det medlemsland, hvor køretøjet bliver til et ELV.

MD udtrykker slutteligt bekymringer om tidshorisonten for forordningens ikrafttrædelse, som de

forventer tidligst vil være færdigbehandlet og implementeret om fem år. DBI kan ikke vente på de nye EU-regler på ELV-området med at gøre noget ved det akutte behov, der er for at styrke tilsynet og få bugt med det ulovlige marked for handel med- og eksport af – ELV'er. Derfor ønsker de, på trods af, at problemet forventes afdækket med Kommissionens forslag, at man i bilskrotbekendtgørelsens § 4, stk. 1, indsætter en ny sætning som angiver, at den, der modtager et udtjent køretøj, alene kan gøre dette efter aftale med en producent eller en kollektiv ordning, om at bilen må modtages.

Forsikring og forebyggelse (F&P) ser som branche meget positivt på ønsket om en mere ressourceeffektiv bilindustri, så man i højere grad genanvender og bortskaffer udrangerede køretøjer miljø- og klimaoptimalt. Generelt mener F&P, at ambitionen om at få bedre muligheder for at genbruge dele og anvende genbrugte materialer i køretøjer er meget positiv, og man bakker til fulde op om, at se på køretøjers klima- og miljøbelastning i hele køretøjets (og dets delkomponenters) livscyklus.

F&P finder det oplagt, at man fra dansk side gør en indsats for at sikre, at køretøjer er længere tid i brug, hvilket bl.a. kunne opnås ved en revision af reparationsgrænsen, så brugbare køretøjer rent faktisk kunne repareres og være længere tid på vejene, før de vurderes som udtjente. Alternativt er det F&P's forventning, at dansk-vurderede udtjente biler vil blive eksporteret til resten af EU. Det er F&P's vurdering, at der fra nogen bilproducenters side kan være en direkte modstridende interesse i at styre efterfølgende reparationer og dermed de facto undgå brug af genbrugte eller alternative/uoriginale dele. Derfor er F&P meget optaget af, at man med en forordning som den foreslåede også har reelle handlemuligheder og kan stille krav overfor producenter af køretøjer importeret fra ikke-EU-lande omkring anerkendelse af brugen af genbrugte dele. F&P gør ligeledes opmærksom på, at adgangen til flere brugte dele ikke bør føre til flere reparationer af fossilbiler, hvor det i et bredere livscyklusperspektiv klimamæssigt er mere fordelagtigt at udskifte til en lav- eller nulemissionsbil.

F&P udtrykker bekymring for risikoen for parallelimport af køretøjer som følge af forskelle i implementering af forslaget på tværs af EU, herunder eksempelvis myndighedernes kontrolniveau, men F&P har samtidig med tilfredshed noteret sig i forslaget til forordningens artikel 38, at man ønsker forbedret kontrol med eksport på tværs af EU's grænser af brugte/udrangerede køretøjer.

Dansk Autogenbrug (DAG) bifalder samlet set forslaget samt det forhold, at branchens "grundlov" nu bliver en forordning frem for et direktiv og kommer til at indgå i en bredere sammenhæng – også selvom Danmark ikke er et bilproducerende land. Dansk Autogenbrug bifalder også overordnet valget af instrumenter i forslaget, herunder særligt: At Typegodkendelsesforordningen 2018/858 får status af en "rammeforordning", der knæsætter nærværende forordningsforslags krav til bæredygtig produktion, herunder dokumentation for det enkelte køretøjs bæredygtighed suppleret af en skærpelse af krav og mål som udtrykt i det såkaldte 3R-direktiv (2005/64), der samtidig foreslås ophævet. At forordningsforslaget udstrækkes til at omfatte flere køretøjstyper end personbiler og varevogne, nemlig motorcykler, lastbiler, busser og siden trailere (Artikel 2). At bilproducenterne forpligtes til at udvikle køretøjer, der i højere grad bliver tilgængelige for adskillelse med henblik på genbrug, og hvis restmaterialer nemmere kan identificeres og udtages med henblik på genvinding (Artikel 7 og 11). At der med forbindelsen til den kommende batteriforordning skabes en første ramme om, hvordan vore virksomheder forventes at håndtere højspændingsbatterier.

Omvendt nærer DAG bekymring for, om forordningsforslaget omfatter tilstrækkeligt med redskaber til at imødegå "forsvundne køretøjer" og ulovlig skrotning, hvilket historisk har været og er en udfordring både for myndigheder og de godkendte affaldsbehandlers konkurrencevilkår. DAG opfordrer generelt

til at forenkle og minimere omfanget af dokumentation og indberetning af data mest muligt med henblik på at lette – ikke øge – de administrative byrder.

Sagen har været i skriftlig høring forud møde i EU-miljøspecialudvalget den 3. december 2024.

Mobility Danmark (MD) var generelt positive overfor forslaget. MB påpegede, at det er vigtigt, at der sikres sammenhæng til de eksisterende direktiver, herunder at cirkularitetskrav reguleres via typogodkendelsesforordningen. Derudover fandt MD det vigtigt, at der sammenhæng mellem det ansvar der følger af det udvidede producentansvar og indflydelsen på affaldsbehandling og affaldsstrømme. MD understregede endvidere, at man fandt behov for og støttede en skærpelse af fristerne for gennemførelse.

Dansk Autogenbrug (DAG) bakkede grundlæggende op om forslaget men udtrykte dog bekymring for, at bilproducenterne i højere grad sætter sig på køretøjernes materialestrømme til skade for affaldsbehandlerne. Dette kunne true effektiviteten af og logistikken i indsamling af udtjente køretøjer. DAG vurderer, at de økonomiske konsekvenser for kommunerne er underestimeret i lyset af forordningens forslag om skærpet tilsyn – et skærpet tilsyn som DAG bifalder. Yderligere er DAG bekymret for, at forslaget ikke sætter tilstrækkeligt ind mod ulovlig handel med køretøjer og reservedele. DAG foreslår, at det foreslåede køretøjspas integreres i Motorregistret. DAG noterer sig, at køretøjer – som i dag – skal kunne indleveres gratis til affaldsbehandlerne, med mindre der mangler essentielle dele. Forslaget undtager elbilbatterier fra denne kategori, hvilket DAG ikke kan bifalde. Yderligere henviser DAG til, at forordningsforslaget opererer med to totalskadebegreber, der må medføre ændringer i Registreringsafgiftsloven.

Forbrugerrådet Tænk udtrykte bekymring for at krav om genanvendt materiale og indhold, ville kunne betyde at utilsigtet kemi ville kunne blive recirkuleret.

Sagen har været i høring forud for møde i EU-miljøspecialudvalget den 28. maj 2025. Der er ikke indkommet yderligere høringssvar.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er generel opbakning til forslaget, men forskellige holdninger til ambitionsniveauet f.eks. ift. krav om genanvendte materialer, samt hvordan genanvendt materiale fra tredjelande kan indgå i opfyldelsen af disse krav. Det vurderes, at de store europæiske bilfabrikanter generelt ser muligheder for en vis konkurrencefordel på det indre marked som følge af høje miljøkrav til køretøjer, eftersom importerede biler fra tredjelande ligeledes vil skulle efterleve samme høje miljøkrav. Derudover har der været forskellige holdninger til indførelsen af et grænseoverskridende udvidet producentansvar, samt balancen mellem miljøhensyn og de erhvervsøkonomiske omkostninger, særligt når det kommer til obligatorisk fjernelse af visse dele og komponenter af et køretøj.

Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. Det kan bidrage til at mindske miljø- og klimabelastningen gennem omstillingen til en cirkulær økonomi, hvilket er vigtigt for regeringen. Desuden kan europæiske bilproducenter opnå en konkurrencefordel, da forslaget medfører tilsvarende krav for producenter uden for EU.

Regeringen vil arbejde for, at forslaget ikke medfører unødige erhvervsøkonomiske omkostninger og administrative byrder.

Regeringen støtter en sammenskrivning af de to direktiver om hhv. behandlingen af udrangerede køretøjer og typegodkendelse af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder til én forordning. Sammenskrivningen gøres med henblik på at sammentænke kravene til design-, produktions- og affaldsfasen, og samtidig sikre en mere ensartet implementering på tværs af EU. Samtidig arbejder regeringen for, at forordningen udvides til at omfatte den bredest mulige vifte af køretøjer.

Regeringen støtter de foreslåede bindende mål om genanvendelse og nyttiggørelse af udtjente køretøjer og vil samtidig arbejde for at skærpe kravene til genanvendt indhold af bl.a. kritiske råstoffer for at bidrage til cirkularitet og større forsyningssikkerhed. Regeringen støtter ligeledes oplysningskravene vedr. bl.a. adskillelse og permanente magneter. Regeringen vil desuden arbejde for, at skærpe kravene til at minimere forekomsten af problematiske stoffer og strømline med EU-regler for kemi og produkter.

Regeringen støtter forslagets krav om opsætningen af udvidede producentansvarsordninger, således at producenter/importører af køretøjer stiller finansiell sikkerhed for, at de køretøjer som de introducerer på det danske marked, bliver affaldsbehandlet miljømæssigt forsvarligt. Samtidigt arbejder regeringen for, at der skal være mulighed for national tilpasning af de konkrete løsninger.

Regeringen støtter styrkelsen af det indre marked for affald fra køretøjer, der bygger på affaldshierarkiets principper, således at affald til deponering og afbrænding uden energiudnyttelse mindskes, og hvor grænseoverskridende producentansvarsordninger er med til at sikre, at udtjente køretøjer, der eksporteres internt i EU, affaldsbehandles efter de samme høje miljøstandarder.

Regeringen er positiv over for det foreslåede forbud mod deponi af visse affaldstyper, de skærpede krav til affaldshåndtering, samt øgede incitamenter vedr. brugte reservedele i forbindelse med reparation. Regeringen vil hertil arbejde for, at omkostninger forbundet med krav til elementer, der bør fjernes fra bilen, før den shreddes, kan reduceres.

Regeringen støtter udarbejdelsen af cirkularitetskrav ved delegerede retsakter, og vil arbejde for, at Kommissionen forpligtes til at fremsætte forslag om disse elementer inden for en relativ kort tidshorisont. Regeringen finder det vigtigt, at medlemsstaternes indflydelse på udarbejdelsen af retsakterne tydeliggøres for at sikre konsultation på væsentlige trin.

Regeringen støtter forslaget om et digitalt produktpas for cirkularitet og vil arbejde for, at ikrafttrædelsestidspunktet fremrykkes. Regeringen finder det vigtigt, at Kommissionen strømliner indhold og opbygning af det digitale produktpas med øvrige digitale produktpas i EU. Regeringen vil arbejde for, at det skal udvikles med henblik på at gøre det nemt for producenter at dele informationer langs hele værdikæden, samt at produktpasset indeholder tilstrækkelige informationer for bl.a. reparatører, affaldsbehandlere og myndigheder med henblik på at accelerere omstillingen til en cirkulær økonomi i kraft af øget sporbarhed langs værdikæden.

Regeringen vil arbejde for, at reducere byrder forbundet med IT-implementering og tilsyn, samt at man nationalt kan fastlægge ressortfordelingen mellem markedsovervågnings- og toldmyndighederne.

Regeringen støtter strømliningen af regler for eksport af henholdsvis brugte- og udrangerede køretøjer, herunder en skærpet indsats mod eksport af udrangerede biler ud af EU, med fokus på ensartet implementering og håndhævelse af lovgivningen på tværs af EU. Regeringen vil generelt arbejde for, at ikrafttrædelsesfristerne for forordningen og de underliggende krav forkortes mest muligt, så den nye regulering kan få effekt hurtigst muligt.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Der er indhentet forhandlingsoplæg i Folketingets Europaudvalg den 13. december 2024. Samlenotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 5. december 2024. Grund- og Nærhedsnotatet er oversendt Folketingets Europaudvalg d. 6. november 2023. Den 13. oktober 2023 fik Folketingets Europaudvalg en mundtlig orientering om forslaget.