EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 20.11.2009
KOM(2009) 635 lopullinen

KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE SEKÄ ALUEIDEN KOMITEALLE

ROMUAJONEUVOISTA ANNETUN DIREKTIIVIN 2000/53/EY TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

KAUDELLA 2005–2008

KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE SEKÄ ALUEIDEN KOMITEALLE

ROMUAJONEUVOISTA ANNETUN DIREKTIIVIN 2000/53/EY TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

KAUDELLA 2005–2008

1. JOHDANTO

Romuajoneuvoista annetulla direktiivillä 2000/53/EY, jäljempänä ’romuajoneuvodirektiivi’[1], pyritään ensisijaisesti ehkäisemään ajoneuvoista peräisin olevien jätteiden syntyminen ja lisäksi käyttämään uudelleen, kierrättämään ja hyödyntämään muulla tavoin romuajoneuvoja ja niiden osia jätteiden loppukäsittelyn vähentämiseksi. Lisäksi direktiivissä säädetyillä toimenpiteillä pyritään parantamaan kaikkien ajoneuvojen elinkaareen osallisina olevien taloudellisten toimijoiden ja erityisesti romuajoneuvojen käsittelyyn suoraan osallistuvien toimijoiden ympäristönsuojelun tasoa.

Direktiivin 2000/53/EY 9 artiklassa jäsenvaltiot velvoitetaan toimittamaan kolmen vuoden välein komissiolle kertomus direktiivin täytäntöönpanosta kyselylomakkeella, joka otettiin käyttöön komission päätöksellä 2001/753/EY[2] direktiivin 91/692/ETY[3] 6 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen. Kyselylomake on kaksiosainen: ensimmäisessä osassa käsitellään yksityiskohtaisesti direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja toisessa annetaan tietoja direktiivin varsinaisesta täytäntöönpanosta.

Ensimmäinen täytäntöönpanokertomus (KOM(2007) 618 lopullinen) kattoi 21. huhtikuuta 2002 ja 21. huhtikuuta 2005 välisen kauden (tai 1. toukokuuta 2004 ja 21. huhtikuuta 2005 välisen kauden niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka liittyivät Euroopan yhteisöön 1. toukokuuta 2004). Tässä kertomuksessa puolestaan tarkastellaan direktiivin täytäntöönpanoa 21. huhtikuuta 2005 ja 21. huhtikuuta 2008 välisellä kaudella (tai 1. tammikuuta 2007 ja 21. huhtikuuta 2008 välisellä kaudella niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka liittyivät Euroopan yhteisöön 1. tammikuuta 2007).

Kertomuksen antamista koskevan velvoitteen noudattamiseen ei voida olla täysin tyytyväisiä. Viisi jäsenvaltiota[4] ei ole toimittanut komissiolle tietoja direktiivin säännösten saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöään. Moniin kysymyksiin ei vastattu ollenkaan tai niihin vastattiin puutteellisesti tai epäselvästi. Jäsenvaltioilla oli komission päätöksen 2005/293/EY[5] mukaisesti velvollisuus toimittaa vuoden 2008 aikana tiedot uudelleenkäyttöä/hyödyntämistä ja uudelleenkäyttöä/kierrätystä koskevien tavoitteiden saavuttamisesta vuonna 2006. Tietoja ei aina toimitettu ajoissa, ja saatujen numerotietojen luotettavuus oli kyseenalainen

---

1 EYVL L 269, 21.10.2000, s. 34.
2 EYVL L 282, 26.10.2001, s. 77.
3 EYVL L 377, 31.12.1991, s. 48.
4 Niitä jäsenvaltioita vastaan, jotka eivät ole toimittaneet kertomuksia, on aloitettu rikkomusmenettelyt.
5 EUVL L 94, 13.4.2005, s. 30.

käytettyjen menetelmien heikon laadun vuoksi. Komissio perusti asiantuntijaryhmän käsittelemään tätä kysymystä auttaakseen jäsenvaltioita parantamaan tietojen laatua ja vertailtavuutta.[6]

Komission teettämät tutkimukset siitä, kuinka hyvin kansalliset täytäntöönpanotoimenpiteet vastaavat direktiivin vaatimuksia, ovat osoittaneet, että direktiivin säännökset on saatettu yleisesti ottaen hyvin osaksi kansallista lainsäädäntöä. On kuitenkin havaittu joitakin päinvastaisia tapauksia, joiden vuoksi on jo aloitettu tai voidaan aloittaa rikkomusmenettely.

Jäsenvaltiot toimittivat nyt edelliseen raportointikauteen verrattuna enemmän tietoja säännösten tosiasiallisesta, konkreettisesta täytäntöönpanosta ja soveltamisen valvonnasta. Saatujen vastausten perusteella ei kuitenkaan voida laatia perusteellista arviointia kokonaistilanteesta.

2. ROMUAJONEUVOISTA ANNETTU DIREKTIIVI 2000/53/EY

Komissio sai tämän kertomuksen puitteissa 22 jäsenvaltiolta tietoja laeista, asetuksista ja hallinnollisista määräyksistä, joilla ne saattavat direktiivin 2000/53/EY osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Osa direktiivin säännöksistä (esimerkiksi jätteiden syntymisen ehkäisemistä, keräystä, uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä koskevat säännökset) voidaan saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä sopimuksella, mutta vain viisi jäsenvaltiota on käyttänyt tätä mahdollisuutta.

Vain kaksi jäsenvaltiota (Liettua ja Yhdistynyt kuningaskunta) jätti pieninä sarjoina valmistetut ajoneuvot ja niiden valmistajat uudelleenkäytettävyyttä, kierrätettävyyttä ja hyödynnettävyyttä ja koodausstandardeja ja purkamistietoja koskevien vaatimusten sekä kertomusten antamista koskevien velvoitteiden soveltamisalan ulkopuolelle.

Kaikki vastaajat ilmoittivat toteuttaneensa toimenpiteitä, joilla ajoneuvojen valmistajia sekä materiaali- ja laitevalmistajia kannustetaan rajoittamaan vaarallisten aineiden käyttöä ajoneuvoissa, helpottamaan ajoneuvojen, niiden osien ja materiaalien purkamista, uudelleenkäyttöä ja hyödyntämistä sekä käyttämään ajoneuvoihin yhä suuremman määrän kierrätettyä materiaalia. Jäsenvaltioista 22 ilmoitti, että niiden kansallisessa lainsäädännössä rajoitetaan lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä 1. heinäkuuta 2003 jälkeen markkinoille saatettavien ajoneuvojen materiaaleissa ja osissa direktiivin liitteessä II lueteltujen poikkeuksien lisäksi.

Kaikki vastaajat toteuttivat tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että taloudelliset toimijat – pääasiassa ajoneuvojen valmistajat ja/tai maahantuojat – perustavat keräysjärjestelmiä kaikille romuajoneuvoille ja (siltä osin kuin on teknisesti mahdollista) henkilöautojen korjaustoiminnasta peräisin oleville käytetyille osille, jotka ovat jätettä. Vastaajat pyrkivät myös varmistamaan, että niiden alueella on käytettävissä riittävästi keräyspaikkoja. Valtuutettujen käsittelylaitosten lukumäärä vaihtelee Kyproksen kahdesta Yhdistyneen kuningaskunnan yli 1 600 laitokseen. Kaikissa maissa toteutettiin toimenpiteitä, joilla varmistetaan, että kaikki romuajoneuvot siirretään valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.

---

[6] Tätä kysymystä käsittelemään perustettiin asiantuntijaryhmä, johon kuuluu jäsenvaltioiden, autoteollisuuden, ympäristöasioista vastaavan komission pääosaston ja Eurostatin edustajia. Asiantuntijaryhmän ensimmäinen kokous on suunniteltu pidettäväksi syksyllä 2009.

Belgiaa lukuun ottamatta kaikki jäsenvaltiot ilmoittivat perustaneensa järjestelmän, jonka mukaan romutustodistuksen esittäminen on edellytys ajoneuvon rekisteristä poistamiselle. Komissio seuraa Belgian tilannetta. Yhdeksän jäsenvaltiota käytti hyväkseen mahdollisuutta antaa valmistajille, myyjille ja kerääjille lupa antaa valtuutetun käsittelylaitoksen puolesta romutustodistuksia, jos ne takaavat, että romuajoneuvo siirretään valtuutettuun käsittelylaitokseen.

Kaikki vastaajat ilmoittivat toteuttaneensa toimenpiteitä, joilla varmistetaan, että romuajoajoneuvot voidaan toimittaa valtuutettuun käsittelylaitokseen niin, ettei siitä aiheudu viimeiselle haltijalle ja/tai omistajalle kustannuksia. Useimmissa jäsenvaltioissa romuajoneuvon toimittaminen ei ole täysin maksutonta, jos ajoneuvossa ei ole sille olennaisia osia tai se sisältää jätteitä, jotka on lisätty ajoneuvoon. Tämä on direktiivin mukainen vaihtoehto.

Belgiaa lukuun ottamatta kaikki jäsenvaltiot varmistivat, että toimivaltaiset viranomaiset tunnustavat vastavuoroisesti ja hyväksyvät muissa jäsenvaltioissa annetut romutustodistukset. Komissio on aloittanut Belgiaa koskevan rikkomusmenettelyn. Bulgarian vastaus oli epäselvä ja edellyttää lisätutkimuksia.

Kaikissa vastanneissa jäsenvaltioissa käsittelytoimintaa harjoittavilla laitoksilla tai yrityksillä on oltava lupa toimivaltaisilta viranomaisilta tai toimivaltaisten viranomaisten on rekisteröitävä ne. Vain Italia ja Yhdistynyt kuningaskunta hyödynsivät direktiivissä tarkoitettua mahdollisuutta poiketa lupavaatimuksista.

Yhdeksäntoista vastaajaa ilmoitti keinoista, joilla ne kannustavat käsittelyn suorittavia laitoksia tai yrityksiä ottamaan käyttöön sertifioituja ympäristönsuojelun hallintajärjestelmiä. Kyseisiä laitoksia tai yrityksiä tuetaan esimerkiksi ohjeiden, sertifioitujen ympäristönsuojelun hallintajärjestelmien käyttöönotosta saatavia etuja koskevien tiedotuslehtisten, koulutuskurssien tai rahoituksen muodossa. Kolmessa vastauksessa ilmoitettiin, että sertifioitujen ympäristönsuojelun hallintajärjestelmien käyttö oli vapaaehtoista. Kyseiset vastaajat eivät ilmoittaneet muista edistämistoimista.

Kaikki vastanneet jäsenvaltiot ilmoittivat toteuttaneensa jätehierarkian mukaisia toimenpiteitä edistääkseen uudelleenkäyttöön soveltuvien osien uudelleenkäyttöä ja uudelleenkäyttöön soveltumattomien osien hyödyntämistä sekä kierrätyksen suosimista.

Kaikki vastaajat ottivat käyttöön toimenpiteitä varmistaakseen, että taloudelliset toimijat saavuttavat direktiivin mukaiset uudelleenkäyttöä/hyödyntämistä ja uudelleenkäyttöä/kierrätystä koskevat tavoitteet. Useimmat jäsenvaltiot saattoivat direktiivissä vahvistetut tavoitteet kirjaimellisesti osaksi lainsäädäntöä. Alankomaat muutti alkuperäistä erittäin kunnianhimoista tavoiteajankohtaa, johon mennessä 95 prosentin uudelleenkäyttö-/hyödyntämistavoite ja 85 prosentin uudelleenkäyttö-/kierrätystavoite oli määrä saavuttaa, siirtämällä sen vuodesta 2007 takaisin vuoteen 2015, joka on direktiivin mukainen tavoite. Bulgaria pyrkii saavuttamaan 87 prosentin hyödyntämistavoitteensa ja 81 prosentin kierrätystavoitteensa 31. joulukuuta 2008 mennessä ja aikoo nostaa hyödyntämisasteen vähitellen 95 prosenttiin ja kierrätysasteen 85 prosenttiin vuoteen 2015 mennessä. Italia, Kreikka, Latvia, Portugali, Puola, Romania, Slovakia, Tšekki, Unkari ja Yhdistynyt kuningaskunta käyttivät mahdollisuutta alhaisempien tavoitteiden vahvistamiseen sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka on valmistettu ennen 1. tammikuuta 1980.

Uudelleenkäyttö-/kierrätysasteita ja uudelleenkäyttö-/hyödyntämisasteita koskevat luvut vuodelta 2006 ovat saatavilla kaikkien jäsenvaltioiden osalta lukuun ottamatta Irlantia ja Maltaa. Vuonna 2006 yhteensä 19 jäsenvaltiota[7] saavutti 80 prosentin uudelleenkäyttö-/kierrätystavoitteen (Ranska ja Tšekki pääsivät lähelle kyseistä tavoitetta). Jäsenvaltioista 13[8] saavutti 85 prosentin uudelleenkäyttö-/hyödyntämistavoitteen (Espanja pääsi lähelle kyseistä tavoitetta). Lisätietoja on saatavilla komission kertomuksissa osoitteessa http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm tai Eurostatin verkkosivustolla osoitteessa http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Kaikki vastanneet jäsenvaltiot ilmoittivat toteuttaneensa toimenpiteitä, joilla varmistetaan, että autonvalmistajat yhteistyössä materiaalin ja laitteiden valmistajien kanssa käyttävät osien ja materiaalien koodausstandardeja. Kaikki vastaajat ilmoittivat myös velvoittaneensa osien valmistajat toimittamaan osien purkamista, varastointia ja testausta koskevat tiedot valtuutettujen käsittelylaitosten käyttöön. Kaikissa jäsenvaltioissa ajoneuvonvalmistajien on toimitettava purkamistiedot kutakin uutta markkinoille saatettua ajoneuvotyyppiä varten. Useimmat jäsenvaltiot ilmoittivat käyttävänsä IDIS-järjestelmää (*International Dismantling Information System*), jota päivitetään säännöllisin väliajoin.

Yhdeksäntoista jäsenvaltiota ilmoitti velvoittaneensa taloudelliset toimijat – pääasiassa ajoneuvonvalmistajat – julkaisemaan tietoja ajoneuvojen suunnittelusta, ympäristön kannalta järkevästä käsittelystä, jätteiden syntymisen ehkäisemisestä sekä edistyksestä hyödyntämisessä ja kierrätyksessä. Kolmessa jäsenvaltiossa tämä asianomaisille taloudellisille toimijoille suunnattu velvoite koskee ajoneuvojen, ei ajoneuvojen osien valmistajia. Ruotsi ja Viro muuttavat parhaillaan lainsäädäntöään.

Jäsenvaltioilta kysyttiin, olivatko ne toteuttaneet uusia toimenpiteitä ehkäistäkseen jätteiden syntymistä. Kymmenen vastaajaa vastasi myöntävästi, mutta joissakin tapauksissa oli epäselvyyttä siitä, oliko kyse edellisen kertomuksen kattamaan kauteen verrattuna uusista toimenpiteistä. Saksa esitteli autoteollisuuden kehittämää luetteloa, jossa on tietoja tietyistä autonvalmistajille toimitettujen osien ja materiaalien kannalta tärkeistä aineista. Saksa mainitsi myös nk. SEES-hankkeen[9], jonka tarkoituksena on muun muassa kehittää kestäviä purkamis- ja kierrätysprosesseja hyödyntämis- ja uudelleenkäyttöasteiden korottamiseksi. Saksa huomautti myös, että yleinen suuntaus, jonka mukaan autoala velvoitetaan kehittämään murskauksen jälkeiseen käsittelyyn käytettäviä tekniikoita, jotta mahdollisimman suuri osa murskausjäämistä voidaan ottaa talteen, on edelleen voimissaan.

Ranska raportoi ajoneuvoissa ja muissa tuotteissa käytettyjen kierrätettyjen materiaalien tyypistä ja määrästä sekä kierrätettyjen materiaalien markkinatilanteesta. Ranska totesi, että vaikka kierrätysmateriaalin käyttöaste nousi, kyseisten materiaalien käyttö riippuu ajoneuvojen teknisistä vaatimuksista, materiaalien saatavuudesta markkinoilla sekä kierrätysmateriaalin hinta- ja laatutasosta. Ranska huomautti myös, että metalliteollisuuden

---

7 Belgia, Bulgaria, Tanska, Saksa, Viro, Kreikka, Kypros, Latvia, Liettua, Luxemburg, Unkari, Alankomaat, Itävalta, Puola, Portugali, Slovakia, Suomi, Ruotsi ja Yhdistynyt kuningaskunta.

8 Belgia, Bulgaria, Tšekki, Saksa, Kypros, Latvia, Liettua, Luxemburg, Alankomaat, Itävalta, Puola, Portugali ja Ruotsi.

9 *Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector* -hanke on hanke, jota Euroopan unioni rahoittaa kuudennen puiteohjelman tavoitteen 6.2 puitteissa (Kestävä pintaliikenne – Kehittyneet suunnittelu- ja valmistustekniikat). Hankekonsortiossa on mukana autonvalmistajia ja -toimittajia, yliopistoja, kierrätyslaitoksia ja romuttamoita, tutkimuskeskuksia sekä konsultteja. Ks. http://www.sees-project.net/index.php.

asiantuntijoiden mukaan ajoneuvoissa käytettävän kierrätetyn metallin käyttöastetta on vaikea nostaa yli 40 prosenttiin. Muovien kierrätys oli edelleen metallien kierrätystä vähäisempää. Ajoneuvonvalmistajat pyrkivät löytämään tasapainon tavanomaisten kierrätysmuovien ja innovatiivisten uusien kevytmuovien käytön välille. Saksan mukaan muutokset kierrätetyn metalliromun kysynnässä aiheuttavat tuntuvia vaihteluita metalliromukaupassa. Myös laadukkaiden kierrätettyjen muovien kysyntä on voimakasta.

Vain viisi jäsenvaltiota ilmoitti, että romuajoneuvoja, joilla ei ole markkina-arvoa tai joiden markkina-arvo on negatiivinen, toimitetaan valtuutettuihin käsittelylaitoksiin. Muut jäsenvaltiot ilmoittivat, että kyseisenkaltaisia autoja ei ole lainkaan tai niitä on erittäin vähän uusioraaka-aineiden korkeiden hintatasojen vuoksi.

Vastaajat eivät yleisesti ottaen havainneet kilpailun vääristymistä jäsenvaltioiden välillä tai niiden alueella. Ne esittivät kuitenkin useita kilpailuun liittyviä huomautuksia. Ruotsi otti esille erot direktiivin 2000/53/EY tulkinnassa siltä osin kuin on kyse lasin erottamisesta romuajoneuvoista. Tulkintaerojen vuoksi enemmän autoja viedään niihin jäsenvaltioihin, joiden lainsäädännössä sallitaan lasin erottaminen murskauksen jälkeen. Belgian mukaan murskaamoiden kesken sekä murskaamoiden ja romuttamoiden välillä käydään tiukkaa kilpailua. Puola huomautti, että vastuu romuajoneuvojen käsittelystä ei useinkaan lankea jäsenvaltiolle, jossa ajoneuvot saatetaan markkinoille ja jossa niitä käytetään pisimpään, vaan jäsenvaltioille, joihin ne viedään myöhemmässä vaiheessa ja joissa niitä käytetään niiden taloudellisen käyttöajan loppuun. Saksa totesi tässä yhteydessä, että sen romuttamoissa ja kierrätyslaitoksissa talteen otettujen romuajoneuvojen määrä on vähentynyt, koska suuri osa käytetyistä ajoneuvoista viedään esimerkiksi Puolaan, Romaniaan, Tšekkiin ja Liettuaan. Eräät jäsenvaltiot ilmoittivat, että osa käytetyistä autoista oli viety myös Afrikkaan tai Lähi-itään, ja tämä oli vaikuttanut kyseisissä jäsenvaltioissa syntyvien ja käsiteltävien romuajoneuvojen lukumäärään. Komissio aikoo ottaa nämä kysymykset esille tekniikan kehitykseen mukauttamista käsittelevän kansallisten asiantuntijoiden komitean kokouksissa.

3. PÄÄTELMÄT

Direktiivin 2000/53/EY saattamisessa osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä ei ollut tapahtunut olennaisia muutoksia verrattuna edellisen kertomuksen kattamaan kauteen. Direktiivin joitakin säännöksiä ei ole vielä saatettu kokonaan tai asianmukaisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä. Rikkomustapausten lukumäärä on osoitus tästä, sillä vuonna 2009 oli meneillään vielä yhdeksän tapausta, joissa oli kyse siitä, että direktiiviä ei ollut noudatettu, ja kuusi tapausta, joissa raportointivelvollisuus oli lyöty laimin. Useat jäsenvaltiot eivät saavuttaneet uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja/tai hyödyntämistä koskevia tavoitteitaan vuonna 2006. Komissio on lähettänyt kyseisille jäsenvaltioille kirjeen, jossa se pyytää niiltä selvitystä epäonnistumisen syistä, ja keskustelee niiden kanssa sen jälkeen mahdollisista parannuksista. Direktiivin täytäntöönpanoa olisi yleisesti ottaen edelleen parannettava. Kansallisen lainsäädännön ja direktiivin vastaavuutta koskevia tarkastuksia ja kokouksia jäsenvaltioiden kanssa jatketaan edelleen direktiivin 2000/53/EY täytäntöönpanossa havaittujen puutteiden poistamiseksi.