ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 20.11.2009
COM(2009) 635 τελικό

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/53/ΕΚ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2005-2008

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/53/ΕΚ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2005-2008

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι κύριοι σκοποί της οδηγίας 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (οδηγία ELV)[1] είναι η πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων από οχήματα και η επαναχρησιμοποίηση, η ανακύκλωση και άλλες μορφές ανάκτησης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και των κατασκευαστικών μερών τους, ούτως ώστε να μειωθεί η διάθεση αποβλήτων. Επιπλέον, με τα μέτρα που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία, βελτιώνονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις όλων των οικονομικών φορέων που εμπλέκονται στον κύκλο ζωής των οχημάτων και, ιδίως, των φορέων που εμπλέκονται άμεσα στην επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, τα κράτη μέλη οφείλουν ανά τριετία να διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, βάσει ερωτηματολογίου που καταρτίστηκε με την απόφαση 2001/753/ΕΚ[2] της Επιτροπής, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 της οδηγίας 91/692/ΕΟΚ[3]. Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από δύο μέρη: το πρώτο μέρος αφορά τα λεπτομερή στοιχεία σχετικά με την ενσωμάτωση της οδηγίας στην εθνική νομοθεσία και το δεύτερο μέρος πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας.

Έπειτα από την πρώτη έκθεση εφαρμογής (COM/2007/0618 τελικό), η οποία κάλυπτε την περίοδο εφαρμογής από τις 21 Απριλίου 2002 έως τις 21 Απριλίου 2005 (για τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα την 1η Μαΐου 2004, την περίοδο από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 21 Απριλίου 2008), η παρούσα έκθεση καλύπτει την περίοδο από τις 21 Απριλίου 2005 έως τις 21 Απριλίου 2008 (για τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα την 1η Ιανουαρίου 2007, από αυτήν την ημερομηνία έως τις 21 Απριλίου 2008).

Δεν ήταν απόλυτα ικανοποιητική η τήρηση της υποχρέωσης υποβολής εκθέσεων. Πέντε κράτη μέλη[4] δεν υπέβαλαν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με την ενσωμάτωση της οδηγίας στην εθνική τους νομοθεσία. Πολλές απαντήσεις είχαν παραλειφθεί, ήταν ελλιπείς ή ασαφείς. Τα ετήσια δεδομένα σχετικά με την επίτευξη των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης το έτος 2006 έπρεπε να υποβληθούν υποχρεωτικά εντός του 2008, σύμφωνα με την απόφαση 2005/293/ΕΚ

---

1 ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34.
2 ΕΕ L 282 της 26.10.2001, σ. 77.
3 ΕΕ L 377 της 31.12.1991, σ. 48.
4 Έχουν κινηθεί διαδικασίες παράβασης κατά των κρατών μελών που δεν υπέβαλαν εκθέσεις.

της Επιτροπής[5]. Οι εκθέσεις δεν υποβλήθηκαν εγκαίρως και, σε ορισμένες περιπτώσεις, τα αριθμητικά στοιχεία που υποβλήθηκαν ήταν αμφισβητήσιμα λόγω της ποιότητας της μεθοδολογίας υποβολής εκθέσεων. Προκειμένου να βοηθήσει τα κράτη μέλη να βελτιώσουν την ποιότητα και τη συγκρισιμότητα των δεδομένων, η Επιτροπή συνέστησε ομάδα εμπειρογνωμόνων για την αντιμετώπιση του ζητήματος[6].

Μελέτες συμμόρφωσης που διενεργήθηκαν από την Επιτροπή, σχετικά με τα εθνικά μέτρα εφαρμογής, έδειξαν ότι η οδηγία έχει μεταφερθεί σε γενικές γραμμές ικανοποιητικά, μολονότι υφίστανται ορισμένες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, για τις οποίες είναι ήδη σε εξέλιξη ή ενδέχεται να κινηθούν διαδικασίες επί παραβάσει.

Αναφορικά με την πρακτική εφαρμογή και επιβολή των νομικών διατάξεων, τα κράτη μέλη υπέβαλαν περισσότερες πληροφορίες σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο υποβολής εκθέσεων, όμως δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί αναλυτική αξιολόγηση της συνολικής κατάστασης με βάση τις ληφθείσες απαντήσεις.

2. ΟΔΗΓΙΑ 2000/53/ΕΚ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

Είκοσι δύο κράτη μέλη διαβίβασαν στην Επιτροπή, μέσω της εν λόγω έκθεσης, στοιχεία σχετικά με τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για την ενσωμάτωση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ στο εθνικό τους δίκαιο.

Μόνο πέντε κράτη μέλη αξιοποίησαν τη δυνατότητα να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο μέσω συμφωνιών ορισμένες διατάξεις της εν λόγω οδηγίας (για παράδειγμα, όσον αφορά την πρόληψη, τη συλλογή, την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση).

Μόνο δύο κράτη μέλη (η Λιθουανία και το Ηνωμένο Βασίλειο) εξαίρεσαν τα οχήματα που παράγονται σε μικρές σειρές και τους παραγωγούς τους από τις υποχρεώσεις που αφορούν την επαναχρησιμοποίηση, την ανάκτηση και την ανακύκλωση, τα πρότυπα κωδικοποίησης και την παροχή πληροφοριών σχετικά με την αποσυναρμολόγηση, καθώς και από τις υποχρεώσεις υποβολής έκθεσης.

Όλα τα κράτη μέλη που απάντησαν δήλωσαν ότι έχουν θεσπίσει μέτρα που ενθαρρύνουν τους κατασκευαστές οχημάτων, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, να περιορίσουν τη χρήση επικίνδυνων ουσιών στα οχήματα, να διευκολύνουν την αποσυναρμολόγηση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση και να ενσωματώνουν αυξανόμενη ποσότητα ανακυκλωμένου υλικού σε οχήματα. Είκοσι δύο κράτη μέλη δήλωσαν ότι η εθνική τους νομοθεσία περιορίζει τη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα υλικά και στα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003, εκτός από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ της εν λόγω οδηγίας.

Όλα τα κράτη μέλη που απάντησαν, έλαβαν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι οικονομικοί φορείς – στις περισσότερες περιπτώσεις οι παραγωγοί ή/και οι εισαγωγείς

---

5 ΕΕ L 94, 13.4.2005, σ. 30.

6 Συστήθηκε ομάδα εμπειρογνωμόνων για την αντιμετώπιση του εν λόγω ζητήματος, η οποία αποτελείται από αντιπρόσωπους των κρατών μελών, της αυτοκινητοβιομηχανίας και των Γενικών Διευθύνσεων Περιβάλλοντος και Στατιστικής της Επιτροπής. Η πρώτη συνεδρίαση της ομάδας είναι προγραμματισμένη για το φθινόπωρο του 2009.

οχημάτων - συγκροτούν συστήματα για τη συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και (στο βαθμό που αυτό είναι τεχνικά εφικτό) των αποβλήτων μεταχειρισμένων εξαρτημάτων που αφαιρούνται κατά την επισκευή των επιβατικών αυτοκινήτων, και για να εξασφαλίσουν ότι υπάρχουν επαρκείς εγκαταστάσεις συλλογής στην επικράτειά τους. Ο αριθμός των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας κυμαίνεται από 2, στην Κύπρο, μέχρι πάνω από 1.600, στο Ηνωμένο Βασίλειο. Σε όλες τις χώρες λήφθηκαν μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

Όλα τα κράτη μέλη πλην του Βελγίου δήλωσαν ότι έχουν δημιουργήσει σύστημα, σύμφωνα με το οποίο η υποβολή πιστοποιητικού καταστροφής αποτελεί προϋπόθεση για την αποταξινόμηση του οχήματος. Η Επιτροπή παρακολουθεί την περίπτωση του Βελγίου. Εννέα κράτη μέλη αξιοποίησαν τη δυνατότητα να επιτρέπεται στους παραγωγούς, τους εμπόρους ή τους συλλέκτες να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής εξ ονόματος εξουσιοδοτημένης εγκατάστασης επεξεργασίας, εφόσον εγγυώνται ότι το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μεταφέρεται σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας.

Όλα τα κράτη μέλη που απάντησαν δήλωσαν ότι έχουν θεσπίσει μέτρα που εξασφαλίζουν ότι υπάρχει η δυνατότητα να παραδίδονται σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, χωρίς αυτό να συνεπάγεται κόστος για τον τελευταίο κάτοχο ή ιδιοκτήτη. Στα περισσότερα κράτη μέλη η παράδοση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του δεν είναι δωρεάν, εάν το όχημα δεν περιέχει τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία ή εάν περιέχει πρόσθετα απόβλητα – δυνατότητα που ευθυγραμμίζεται με την εν λόγω οδηγία.

Όλα τα κράτη μέλη πλην του Βελγίου, κατά του οποίου η Επιτροπή έχει κινήσει διαδικασία επί παραβάσει, εξασφάλισαν την αμοιβαία αναγνώριση και αποδοχή, από τις αρμόδιες αρχές, των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη. Η απάντηση της Βουλγαρίας ήταν ασαφής και χρειάζεται περαιτέρω διερεύνηση.

Σε όλα τα κράτη μέλη που απάντησαν, οι εγκαταστάσεις ή οι επιχειρήσεις επεξεργασίας πρέπει να λαμβάνουν άδεια ή να καταγράφονται από τις αρμόδιες αρχές. Μόνο η Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο έκαναν χρήση της δυνατότητας παρέκκλισης από τις απαιτήσεις αδειοδότησης, όπως αυτή αναφέρεται στην εν λόγω οδηγία.

Δεκαεννέα κράτη μέλη που απάντησαν ανέφεραν μέτρα που ενθαρρύνουν τις εγκαταστάσεις ή επιχειρήσεις επεξεργασίας να υιοθετούν πιστοποιημένα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης. Για παράδειγμα, παρέχεται υποστήριξη με τη μορφή καθοδηγητικών εγγράφων, ενημερωτικών φυλλαδίων για τα πλεονεκτήματα της υιοθέτησης πιστοποιημένου συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης, σειρών μαθημάτων ή χρηματοδότηση. Τρία κράτη μέλη απάντησαν ότι τα πιστοποιημένα περιβαλλοντικά συστήματα είναι εθελοντικά και δεν ανέφεραν πρόσθετα μέτρα προώθησης.

Όλα τα κράτη μέλη που απάντησαν δήλωσαν ότι έχουν θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την ιεράρχηση των αποβλήτων, προκειμένου να προωθήσουν την επαναχρησιμοποίηση των κατασκευαστικών στοιχείων που είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση όσων κατασκευαστικών στοιχείων δεν μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν, δίδοντας προτεραιότητα στην ανακύκλωση.

Όλα τα κράτη μέλη που απάντησαν υιοθέτησαν μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι επιτυγχάνονται από τους οικονομικούς φορείς οι στόχοι επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης

και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία. Τα περισσότερα κράτη μέλη μετέφεραν στο εθνικό τους δίκαιο κατά λέξη τους στόχους που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία. Οι Κάτω Χώρες αναπροσάρμοσαν την, αρχικά πολύ φιλόδοξη, ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να είχαν επιτευχθεί οι στόχοι 95% για την επαναχρησιμοποίηση/ανάκτηση και 85% για την επαναχρησιμοποίηση/ανακύκλωση, από το 2007 στο 2015, όπως απαιτεί η εν λόγω οδηγία. Στη Βουλγαρία θα επιτευχθεί στόχος ανάκτησης 87% και ανακύκλωσης 81% έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008· σταδιακή αύξηση έως 95% για την ανάκτηση και 85% για την ανακύκλωση προβλέπεται για το 2015. Η Τσεχική Δημοκρατία, η Ελλάδα, η Ουγγαρία, η Ιταλία, η Λετονία, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Σλοβακία και το Ηνωμένο Βασίλειο έκαναν χρήση της δυνατότητας να θέσουν χαμηλότερους στόχους για οχήματα που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980.

Αναφορικά με τα ποσοστά επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης, είναι διαθέσιμα τα αριθμητικά στοιχεία του 2006 για όλα τα κράτη μέλη, εκτός από την Ιρλανδία και τη Μάλτα. Το 2006, δεκαεννέα κράτη μέλη[7] πέτυχαν το στόχο επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης 80% (η Τσεχική Δημοκρατία και η Γαλλία πλησίασαν το στόχο). Ο στόχος επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης 85% επιτεύχθηκε από δεκατρία κράτη μέλη[8] (η Ισπανία πλησίασε το στόχο). Περισσότερα αριθμητικά στοιχεία περιλαμβάνουν οι εκθέσεις της Επιτροπής που παρέχονται στην ιστοσελίδα http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm ή στον ιστότοπο της Eurostat: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Όλα τα κράτη μέλη που απάντησαν δήλωσαν ότι έχουν λάβει μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι παραγωγοί, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, καθώς και ότι έχουν υποχρεώσει τους κατασκευαστές κατασκευαστικών στοιχείων να διαθέτουν στις εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας πληροφορίες σχετικά με την αποσυναρμολόγηση και την αποθήκευση των κατασκευαστικών στοιχείων και τη διενέργεια δοκιμών σε αυτά. Σε όλα τα κράτη μέλη, οι παραγωγοί οφείλουν να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αποσυναρμολόγηση κάθε τύπου νέου οχήματος που διατίθεται στην αγορά. Τα περισσότερα κράτη μέλη δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν το σύστημα IDIS (International Dismantling Information System), το οποίο επικαιροποιείται τακτικά.

Δεκαεννέα κράτη μέλη δήλωσαν ότι έχουν υποχρεώσει τους οικονομικούς φορείς – κυρίως τους παραγωγούς – να δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με τον σχεδιασμό των οχημάτων, την περιβαλλοντικώς ορθή επεξεργασία, την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων και την πρόοδο που επιτυγχάνεται όσον αφορά την ανάκτηση και ανακύκλωση. Σε τρία κράτη μέλη, την εν λόγω υποχρέωση υπέχουν οι παραγωγοί οχημάτων, ως οι αρμόδιοι οικονομικοί φορείς, και όχι οι παραγωγοί κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Η Σουηδία και η Εσθονία τροποποιούν επί του παρόντος τη νομοθεσία τους.

Τα κράτη μέλη ρωτήθηκαν εάν έχουν ληφθεί νέα μέτρα σχετικά με την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων. Δέκα κράτη μέλη που απάντησαν δήλωσαν τέτοια μέτρα, αλλά δεν ήταν σαφές σε όλες τις περιπτώσεις το κατά πόσο αυτά επρόκειτο για νέα μέτρα, σε σύγκριση

---

[7] Βέλγιο, Βουλγαρία, Δανία, Γερμανία, Εσθονία, Ελλάδα, Κύπρος, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Κάτω Χώρες, Αυστρία, Πολωνία, Πορτογαλία, Σλοβακία, Φινλανδία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

[8] Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Κύπρος, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Αυστρία, Πολωνία, Πορτογαλία και Σουηδία.

με την τελευταία περίοδο υποβολής εκθέσεων. Η Γερμανία δήλωσε ότι η αυτοκινητοβιομηχανία κατάρτισε κατάλογο αναφορικά με τη δήλωση ορισμένων πληροφοριών για τις ουσίες που σχετίζονται με τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που προμηθεύονται οι κατασκευαστές αυτοκινήτων. Ανέφερε επίσης το έργο SEES[9], το οποίο στοχεύει, μεταξύ άλλων, στην ανάπτυξη βιώσιμων διαδικασιών αποσυναρμολόγησης και ανακύκλωσης προκειμένου να αυξηθούν τα ποσοστά ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης. Η Γερμανία επισήμανε επίσης ότι συνεχίζεται ακόμα η γενικότερη τάση άσκησης πίεσης για την εξέλιξη των τεχνολογιών μετα-τεμαχισμού, προκειμένου να ανακτώνται όσο το δυνατόν περισσότερα κατάλοιπα τεμαχισμού.

Σχετικά με τα είδη και τις ποσότητες ανακυκλωμένων υλικών και την κατάσταση της αγοράς, η Γαλλία δήλωσε ότι το επίπεδο ενσωμάτωσης ανακυκλωμένων υλικών αυξήθηκε, αλλά επισήμανε ότι αυτό εξαρτάται από τις τεχνικές προδιαγραφές των οχημάτων, τη διαθεσιμότητά τους στην αγορά και το επίπεδο τιμής και ποιότητας του ανακυκλωμένου υλικού. Η Γαλλία επισήμανε επίσης ότι, σύμφωνα με τους ειδικούς της βιομηχανίας μετάλλων, είναι δύσκολη η ενσωμάτωση ανακυκλωμένου μετάλλου στα οχήματα σε ποσοστό μεγαλύτερο από 40%. Η ανακύκλωση πλαστικών παρέμεινε σε χαμηλότερο επίπεδο από την ανακύκλωση μετάλλων και οι κατασκευαστές αναζητούσαν την εξισορρόπηση μεταξύ της χρησιμοποίησης ανακυκλωμένων συμβατικών πλαστικών και καινοτόμων νέων ελαφρών πλαστικών. Η Γερμανία δήλωσε ότι η κυμαινόμενη ζήτηση για ανακυκλωμένα απορρίμματα μετάλλων προκαλεί σημαντικές διακυμάνσεις στην εμπορία αυτών των υλικών. Υπάρχει επίσης ισχυρή ζήτηση για ανακυκλωμένα πλαστικά υψηλής ποιότητας.

Μόνο πέντε κράτη μέλη δήλωσαν ότι παραδόθηκαν σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, με μηδενική ή αρνητική αξία στην αγορά. Τα υπόλοιπα κράτη μέλη δήλωσαν μηδενική ή αμελητέα ποσότητα τέτοιων αυτοκινήτων, εξαιτίας των υψηλών τιμών των δευτερογενών πρώτων υλών.

Τα κράτη μέλη που απάντησαν δεν παρατήρησαν, σε γενικές γραμμές, να έχει νοθευτεί ο ανταγωνισμός μεταξύ ή εντός των κρατών μελών, μολονότι είχαν γίνει αρκετές επισημάνσεις εν προκειμένω. Η Σουηδία δήλωσε ότι η οδηγία 2000/53/ΕΚ ερμηνεύεται διαφορετικά όσον αφορά την αφαίρεση του γυαλιού από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, με αποτέλεσμα την εξαγωγή περισσότερων αυτοκινήτων σε κράτη μέλη στα οποία η αφαίρεση του γυαλιού μετά τον τεμαχισμό είναι νόμιμη. Το Βέλγιο δήλωσε ότι είναι έντονος ο ανταγωνισμός μεταξύ των εγκαταστάσεων τεμαχισμού και μεταξύ εγκαταστάσεων τεμαχισμού και αποσυναρμολόγησης. Η Πολωνία επισήμανε ότι η επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους συχνά δεν βαραίνει το κράτος μέλος όπου τα οχήματα διατίθενται για πρώτη φορά στην αγορά και χρησιμοποιούνται το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, αλλά τα κράτη μέλη στα οποία εισάγονται μετέπειτα και ολοκληρώνουν την ωφέλιμη ζωή τους. Εν προκειμένω, η Γερμανία επισήμανε μείωση του πλήθους οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που ανακτήθηκαν στις εγχώριες εγκαταστάσεις αποσυναρμολόγησης και ανακύκλωσης, εξαιτίας του ότι μεγάλος αριθμός μεταχειρισμένων οχημάτων εξάγεται, για παράδειγμα, στην Πολωνία, τη Ρουμανία, την Τσεχική Δημοκρατία και τη Λιθουανία. Άλλα κράτη μέλη δήλωσαν ότι πολλά μεταχειρισμένα αυτοκίνητα

---

[9] Βιώσιμο Ηλεκτρικό και Ηλεκτρονικό Σύστημα για τον Κλάδο των Αυτοκινήτων, έργο χρηματοδοτούμενο από την Ευρωπαϊκή Ένωση στα πλαίσια του ΕΚΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 6.2 (Βιώσιμες επίγειες μεταφορές, Προηγμένες Τεχνικές Σχεδιασμού και Παραγωγής). Στην κοινοπραξία συμμετέχουν κατασκευαστές αυτοκινήτων και προμηθευτές, πανεπιστήμια, υπεύθυνοι ανακύκλωσης/αποσυναρμολόγησης, ερευνητικά κέντρα και σύμβουλοι. Βλέπε: http://www.sees-project.net/index.php.

εξήχθησαν επίσης στην Αφρική ή τη Μέση Ανατολή, με αντίκτυπο στην ποσότητα των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που υπέστησαν επεξεργασία στα εν λόγω κράτη μέλη. Η Επιτροπή προτίθεται να συζητήσει περαιτέρω αυτά τα ζητήματα με τους εθνικούς εμπειρογνώμονες, κατά τις συνεδριάσεις της επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Δεν υπήρξαν αξιοσημείωτες αλλαγές συγκριτικά με την προηγούμενη περίοδο που υποβλήθηκαν εκθέσεις όσον αφορά την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2000/53/ΕΚ στην εθνική νομοθεσία των κρατών μελών. Ορισμένες από τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας δεν έχουν ακόμη μεταφερθεί πλήρως ή σωστά, γεγονός που γίνεται αντιληπτό από τον αριθμό των υποθέσεων επί παραβάσει: το 2009, εκκρεμούσαν ακόμη εννέα υποθέσεις μη συμμόρφωσης και έξι υποθέσεις μη υποβολής έκθεσης. Αρκετά κράτη μέλη δεν πέτυχαν τους στόχους επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης/ανάκτησης το 2006. Η Επιτροπή απηύθυνε επιστολή σε αυτά τα κράτη μέλη, ζητώντας εξηγήσεις για τους λόγους της παράλειψης και θα συζητήσει τις πιθανές βελτιώσεις. Συνολικά, η εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας πρέπει να βελτιωθεί περαιτέρω. Οι εν εξελίξει έλεγχοι συμμόρφωσης και οι διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη θα συνεχιστούν, ούτως ώστε να αντιμετωπιστούν οι ατέλειες στην εφαρμογή της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας.