KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 20.11.2009
KOM(2009) 635 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

O PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 2000/53/ES O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

ZA OBDOBÍ LET 2005–2008

ZPRÁVA KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

O PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 2000/53/ES O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

ZA OBDOBÍ LET 2005–2008

1. ÚVOD

Hlavním cílem směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností [1] je předcházení vzniku odpadů z vozidel a opětné použití, recyklace a jiné formy využití vozidel s ukončenou životností a jejich součástí tak, aby bylo sníženo konečné množství odpadu k odstranění. Opatření stanovená touto směrnicí mají dále zlepšit účinnost všech hospodářských subjektů zasahujících do životního cyklu vozidel, pokud jde o ochranu životního prostředí, a zejména hospodářských subjektů přímo zapojených do zpracování vozidel s ukončenou životností.

Článek 9 směrnice 2000/53/ES ukládá členským státům podat každé tři roky Komisi zprávu o provádění této směrnice na základě dotazníku, který byl zaveden rozhodnutím Komise 2001/753/ES[2], v souladu s postupem stanoveným v článku 6 směrnice 91/692/EHS[3]. Dotazník sestává ze dvou částí: první část obsahuje podrobnosti o provedení této směrnice do vnitrostátního právního řádu, druhá část informace o konkrétním uplatňování směrnice.

Po první zprávě o provádění (KOM/2007/0618 v konečném znění), která pokrývala prováděcí období od 21. dubna 2002 do 21. dubna 2005 (u členských států, které přistoupily k Evropskému společenství ke dni 1. května 2004, období od 1. května 2004 do 21. dubna 2005), tato zpráva zahrnuje období od 21. dubna 2005 do 21. dubna 2008 (u členských států, které přistoupily k Evropskému společenství ke dni 1. ledna 2007, od tohoto dne do 21. dubna 2008).

Kázeň v souvislosti s podáváním zpráv nebyla zcela uspokojivá. Pět členských států[4] neposkytlo Komisi informace týkající se provedení směrnice do svého vnitrostátního právního řádu. Mnoho odpovědí chybělo, bylo neúplných nebo nejasných. Podle rozhodnutí Komise 2005/293/ES[5] měly být v roce 2008 povinně poskytnuty roční údaje o dosažení cílů v oblasti opětného použití a recyklace a v oblasti opětného použití a využití za rok 2006. Včasnost dodávání zpráv byla nedostatečná a kvalita metodiky použité ve zprávách v některých případech získané údaje zpochybňovala. Komise přijala opatření, aby pomohla členským státům zlepšit kvalitu a srovnatelnost údajů, a vytvořila za tímto účelem odbornou skupinu[6].

---

1 Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34.
2 Úř. věst. L 282, 26.10.2001, s. 77.
3 Úř. věst. L 377, 31.12.1991, s. 48.
4 Proti členským státům, které zprávu nepodaly, bylo zahájeno řízení o nesplnění povinnosti.
5 Úř. věst. L 94, 13.4.2005, s. 30.
6 Za tímto účelem byla ustavena odborná skupina za účasti představitelů členských států, automobilového odvětví a generálních ředitelství Komise pro životní prostředí a pro statistiku. První zasedání skupiny se plánuje uskutečnit na podzim 2009.

Studie o souladu vnitrostátních prováděcích opatření s právem Společenství vypracované Komisí ukázaly, že směrnice je do vnitrostátních právních řádů celkově dobře provedena, i když existují některé případy nesouladu s právními předpisy Společenství, v souvislosti s nimiž v současnosti již bylo zahájeno nebo může být zahájeno řízení o nesplnění povinnosti.

Pokud jde o konkrétní praktické uplatňování a prosazování právních ustanovení, byly členské státy schopny poskytnout více informací než za předchozí sledované období, avšak na základě obdržených odpovědí není možné komplexně zhodnotit celkovou situaci.

2. SMĚRNICE 2000/53/ES O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Prostřednictvím této zprávy poskytly Komisi údaje o svých vnitrostátních právních a správních předpisech, jež provádějí směrnici 2000/53/ES ve vnitrostátních právních řádech, celkem dvacet dva členské státy.

Některá ustanovení směrnice (například o předcházení vzniku odpadů, jejich sběru, opětném použití a využití) mohou být provedena do vnitrostátních právních řádů formou dohody, avšak této možnosti využilo jen pět členských států.

Jen dva členské státy (Litva a Spojené království) vyjmuly vozidla vyráběná v malých sériích a jejich výrobce z požadavků, jež se týkají opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, norem označování a informací pro demontáž i povinnosti podávat zprávy.

Všichni respondenti informovali, že přijali opatření, jež podporují výrobce vozidel ve spolupráci s výrobci materiálů a vybavení, aby ve vozidlech omezili používání nebezpečných látek, usnadnili demontáž, opětné použití a využití a začleňovali do vozidel rostoucí množství recyklovaných materiálů. Dvacet dva členské státy uvedly, že jejich vnitrostátní právní předpisy omezují použití olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu v materiálech a součástech vozidel uvedených na trh po 1. červenci 2003 vyjma případů uvedených v příloze II k uvedené směrnici.

Všichni respondenti přijali opatření nezbytná pro to, aby hospodářské subjekty – ve většině případů výrobci a/nebo dovozci vozidel – zavedly systémy sběru všech vozidel s ukončenou životností, a je-li to technicky možné, i sběru použitých dílů tvořících odpad a vyjmutých z osobních automobilů při jejich opravách a aby byla na jejich území dostatečně dostupná sběrná zařízení. Počet autorizovaných zpracovatelských zařízení se pohybuje od 2 na Kypru do více než 1 600 ve Spojeném království. Ve všech zemích byla přijata opatření s cílem zajistit, aby všechna vozidla s ukončenou životností byla předána do autorizovaných zpracovatelských zařízení.

Všechny členské státy s výjimkou Belgie informovaly, že zavedly systém, podle něhož lze vyřadit vozidlo z registru pouze po předložení osvědčení o likvidaci vozidla. Případem Belgie se Komise zabývá. Devět členských států využilo možnosti povolit výrobcům, prodejcům a sběrným zařízením, aby v zastoupení autorizovaných zpracovatelských zařízení udělovali osvědčení o likvidaci vozidla, pokud existuje záruka, že vozidla s ukončenou životností budou předána do autorizovaných zpracovatelských zařízení.

Všichni respondenti uvedli, že přijali opatření s cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností mohla být předána do autorizovaných zpracovatelských zařízení bez jakýchkoli výdajů pro posledního držitele nebo vlastníka vozidla. Ve většině členských států předání

vozidla s ukončenou životností není zdarma, pokud neobsahuje podstatné součásti vozidla nebo obsahuje dodatečný odpad – možnost, která je v souladu se směrnicí.

Všechny členské státy s výjimkou Belgie, proti které Komise zahájila řízení o nesplnění povinnosti, zajistily, že příslušné orgány vzájemně uznávají a přijímají osvědčení o likvidaci udělená v jiných členských státech. Odpověď Bulharska byla nejasná a vyžaduje další prošetření.

Ve všech členských státech, které poskytly odpověď, musí mít zpracovatelská zařízení nebo podniky povolení od příslušných orgánů nebo u nich musí být registrovány. Možnosti odchylky od požadavku na povolení uvedené ve směrnici využily jen Itálie a Spojené království.

Devatenáct respondentů informovalo o opatřeních, jimiž podpořili zpracovatelská zařízení nebo podniky, aby zavedly schválené systémy péče o životní prostředí. Podpora je poskytována například formou dokumentů s pokyny, informačních brožur o výhodách zavedení schválených systémů péče o životní prostředí, vzdělávacích kursů nebo poskytnutí finančních prostředků. Tři respondenti odpověděli, že schválené systémy péče o životní prostředí jsou dobrovolné, a neuvedli žádná další podpůrná opatření.

Všechny členské státy, které poskytly odpověď, uvedly, že přijaly opatření podle hierarchie nakládání s odpady, aby podpořily opětné použití k tomu vhodných součástí a využití součástí, které nelze opětně použít, s upřednostněním recyklace.

Všichni respondenti zavedli opatření s cílem zajistit, aby hospodářské subjekty dosáhly cílů v oblasti opětného použití a využití a opětného použití a recyklace stanovených touto směrnicí. Většina členských států provedla cíle stanovené směrnicí do vnitrostátních právních řádů doslovně. Nizozemsko změnilo svou původně velmi ambiciózní lhůtu, ve které musí být splněny cíle 95 % pro opětné použití a využití a 85 % pro opětné použití a recyklaci, z roku 2007 zpět na rok 2015, který vyžaduje směrnice. V Bulharsku má být dosažen 87% cíl pro využití a 81% cíl pro recyklaci k 31. prosinci 2008 a postupný růst do 95 % pro využití a 85 % pro recyklaci je stanoven do roku 2015. Česká republika, Itálie, Lotyšsko, Maďarsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Řecko, Slovensko a Spojené království využily možnosti stanovit nižší cíle pro vozidla vyrobená před 1. lednem 1980.

Pokud jde o míru opětného použití a recyklace a opětného použití a využití, jsou u všech členských států vyjma Irska a Malty k dispozici údaje za rok 2006. V roce 2006 splnilo 80% cíl pro opětné použití a recyklaci devatenáct členských států[7] (Česká republika a Francie se splnění tohoto cíle přiblížily). 85% cíl pro opětné použití a využití splnilo třináct členských států[8] (Španělsko se dosažení tohoto cíle přiblížilo). Více údajů lze najít ve zprávách Komise, které jsou k dispozici na http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm nebo na internetových stránkách Eurostatu: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

[7] Belgie, Bulharsko, Dánsko, Německo, Estonsko, Řecko, Kypr, Lotyšsko, Litva, Lucembursko, Maďarsko, Nizozemsko, Rakousko, Polsko, Portugalsko, Slovensko, Finsko, Švédsko a Spojené království.

[8] Belgie, Bulharsko, Česká republika, Německo, Kypr, Lotyšsko, Litva, Lucembursko, Nizozemsko, Rakousko, Polsko, Portugalsko a Švédsko.

Všechny členské státy, které poskytly odpověď, informovaly, že přijaly opatření s cílem zajistit, aby výrobci v součinnosti s výrobci materiálu a vybavení používali normy pro označování součástí a materiálů, a uložily výrobcům součástí povinnost poskytovat autorizovaným zpracovatelským zařízením informace pro demontáž, skladování a zkoušky součástí. Ve všech členských státech musí výrobci poskytovat pro každý typ nového vozidla uvedeného na trh informace pro demontáž. Většina členských států uvedla, že používají systém IDIS (Mezinárodní systém informací pro demontáž), který je pravidelně aktualizován.

Devatenáct členských států informovalo, že uložily hospodářským subjektům – hlavně výrobcům – povinnost zveřejňovat informace o konstrukci vozidel, zpracování vozidel způsobem šetrným k životnímu prostředí, předcházení vzniku odpadů a pokroku dosaženém v oblasti využití a recyklace. Ve třech členských státech je tato povinnost uložena výrobcům vozidel jako příslušným hospodářským subjektům, a nikoli výrobcům součástí vozidel. Švédsko a Estonsko připravují změnu svých právních předpisů.

Členské státy byly dotázány, zda byla přijata nějaká nová opatření v oblasti předcházení vzniku odpadů. Taková opatření uvedlo deset respondentů, ale ve všech případech nebylo jasné, zda byla nová v porovnání s minulým sledovaným obdobím. Německo uvedlo, že automobilové odvětví vypracovalo seznam pro uvádění určitých informací o látkách relevantních pro součásti a materiály dodávané výrobcům automobilů, a dále poukázalo na projekt SEES[9], jehož cílem je mimo jiné rozvoj udržitelných procesů demontáže a recyklace s cílem zvýšení míry využití a opětného použití. Německo také poznamenalo, že stále probíhá všeobecná tendence k urychlení rozvoje technologií následujících po drcení za účelem co nejvyššího využití zbytků po drcení.

Pokud jde o druh a množství recyklovaných materiálů a situaci na trhu, Francie informovala, že míra začlenění recyklovaných materiálů se zvýšila, ale upozornila, že záleží na technických požadavcích na vozidla, na dostupnosti na trhu a na ceně a kvalitě recyklovaného materiálu. Francie také poznamenala, že začlenění více než 40 % recyklovaného kovu do vozidel je podle odborníků v kovoprůmyslu obtížné. Recyklace plastů zůstala na nižší úrovni než recyklace kovů a výrobci hledali vyvážený poměr mezi použitím recyklovaných konvenčních plastů a inovativních nových lehkých plastů. Německo uvedlo, že měnící se poptávka po recyklovaném odpadu vede ke značným výkyvům v obchodu s tímto materiálem. Existuje také velká poptávka po kvalitních recyklovaných plastech.

Pouze pět členských států informovalo o tom, že byla autorizovaným zpracovatelským zařízením předána vozidla s ukončenou životností s nulovou nebo zápornou tržní hodnotou. Ostatní členské státy uvedly, že takové osobní automobily se nevyskytly vůbec nebo v zanedbatelném množství v důsledku vysokých cen druhotných surovin.

Respondenti celkově nezaznamenali žádné narušení hospodářské soutěže mezi členskými státy nebo uvnitř členských států, ačkoli několik poznámek se v tomto kontextu vyskytlo. Švédsko poukázalo na rozdíly ve výkladu směrnice 2000/53/ES, pokud jde o oddělování skel od vozidel s ukončenou životností, což vede k tomu, že se více automobilů vyváží do členských států, ve kterých lze legálně oddělovat sklo po drcení. Belgie informovala o intenzívní konkurenční soutěži mezi zařízeními na drcení navzájem a mezi zařízeními na

[9] Udržitelný elektrický a elektronický systém pro automobilové odvětví, projekt financovaný Evropskou unií v rámci ŠESTÉHO RÁMCOVÉHO PROGRAMU, PRIORITA 6.2 (Udržitelná povrchová doprava, progresivní konstrukční a výrobní technologie). Konsorcium tohoto projektu sdružuje výrobce a dodavatele automobilů, univerzity, subjekty provádějící recyklaci a demontáž, výzkumná střediska a konzultanty. Viz: http://www.sees-project.net/index.php.

drcení a na demontáž. Polsko poznamenalo, že zpracováním vozidel s ukončenou životností často není zatížen členský stát, ve kterém jsou vozidla uváděna na trh a používána nejdelší dobu, ale členský stát, do kterého jsou poté dovezena a kde končí jejich použitelnost. Německo v této souvislosti zaznamenalo pokles počtu vozidel s ukončenou životností využívaných v zařízeních na demontáž a recyklaci v této zemi v důsledku toho, že velký počet ojetých vozidel se vyváží například do Polska, Rumunska, České republiky a Litvy. Jiné členské státy informovaly, že určitý počet ojetých vozidel se vyvezl také do Afriky nebo na Blízký východ, což mělo dopad na množství vozidel s ukončenou životností vyskytujících se a zpracovávaných v těchto členských státech. Komise hodlá o těchto otázkách dále jednat s odborníky členských států na zasedáních výboru pro technické přizpůsobení.

3. ZÁVĚRY

V porovnání s předchozím posuzovaným obdobím nedošlo, pokud jde o provedení směrnice 2000/53/ES do vnitrostátního právního řádu členských států, k výraznějším změnám. Některá ustanovení směrnice nebyla dosud plně nebo správně provedena ve vnitrostátním právním řádu členských států, o čemž svědčí i počet řízení o nesplnění povinnosti: v roce 2009 je ještě třeba projednat devět případů nesouladu a šest případů nepodání zprávy. Několik členských států nesplnilo v roce 2006 své cíle v oblasti opětného použití, recyklace a využití. Komise zaslala těmto členským státům dopis, ve kterém požádala o vysvětlení příčin selhání, a bude jednat o možném zlepšení. Celkově se provádění směrnice musí dále zlepšit. Probíhající kontroly souladu a schůzky s členskými státy budou pokračovat za účelem řešení nedostatků při provádění tohoto právního předpisu Společenství.