EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 20.11.2009
KOM(2009) 635 lõplik

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE, EUROOPA PARLAMENDILE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

SEOSES DIREKTIIVI 2000/53/EÜ (KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE KOHTA) RAKENDAMISEGA

AJAVAHEMIKUL 2005–2008

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE, EUROOPA PARLAMENDILE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

SEOSES DIREKTIIVI 2000/53/EÜ (KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE KOHTA) RAKENDAMISEGA

AJAVAHEMIKUL 2005–2008

1. SISSEJUHATUS

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi 2000/53/EÜ (kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv)[1] põhieesmärgid on sõidukitest tekkivate jäätmete vältimine ning kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ja nende osade korduvkasutamine, ringlussevõtmine ja muul viisil taaskasutamine, et vähendada jäätmete lõppladustamist. Peale selle parandatakse direktiivis kehtestatud meetmetega sõidukite olelusringi jooksul nendega tegelevate kõigi ettevõtjate ning eriti selliste ettevõtjate keskkonnakaitsealaseid töötulemusi, kes vahetult tegelevad kasutuselt kõrvaldatud sõidukite töötlemisega.

Direktiivi 2000/53/EÜ artikli 9 kohaselt peavad liikmesriigid saatma komisjonile iga kolme aasta järel aruande direktiivi rakendamise kohta, võttes aluseks komisjoni otsusega 2001/753/EÜ[2] direktiivi 91/692/EMÜ[3] artiklis 6 sätestatud korras koostatud küsimustiku. Küsimustik koosneb kahest osast: esimene osa käsitleb direktiivi siseriiklikusse õigusesse ülevõtmise üksikasju ning teine osa teavet direktiivi tegeliku rakendamise kohta.

Esimene rakendamisaruanne (KOM(2007) 618 (lõplik)) hõlmas ajavahemikku 21. aprillist 2002 kuni 21. aprillini 2005 (liikmesriikide puhul, kes ühinesid Euroopa Ühendusega 1. mail 2004, ajavahemikku 1. maist 2004 kuni 21. aprillini 2005); käesolev aruanne hõlmab ajavahemikku 21. aprillist 2005 kuni 21. aprillini 2008 (liikmesriikide puhul, kes ühinesid Euroopa Ühendusega 1. jaanuaril 2007, ajavahemikku alates 1. jaanuarist 2007 kuni 21. aprillini 2008).

Aruandekohustuse täitmist ei saa pidada täielikult rahuldavaks. Viis liikmesriiki[4] ei esitanud komisjonile teavet direktiivi ülevõtmise kohta oma siseriiklikusse õigusesse. Paljud vastused puudusid, olid mittetäielikud või ebaselged. 2008. aastal tuli kooskõlas komisjoni otsusega 2005/293/EÜ[5] esitada andmed korduvkasutuse/taaskasutuse ja korduvkasutuse/ringlussevõtu eesmärkide täitmise kohta 2006. aastal. Aruannete esitamise tähtaegadest ei peetud paljudel juhtudel kinni ning aruandlusmeetodite kvaliteedi tõttu olid esitatud andmed mõnel juhul kaheldavad. Selleks et aidata liikmesriikidel parandada andmete kvaliteeti ja võrreldavust, moodustas komisjon selle küsimusega tegeleva eksperdirühma[6].

---

1 EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34.
2 EÜT L 282, 26.10.2001, lk 77.
3 EÜT L 377, 31.12.1991, lk 48.
4 Andmed esitamata jätnud liikmesriikide suhtes on algatatud rikkumismenetlused.
5 ELT L 94, 13.4.2005, lk 30.
6 Kõnealuse küsimuse käsitlemiseks loodi eksperdirühm, mis hõlmab liikmesriikide ja autotööstuse esindajaid ning komisjoni keskkonna ja statistika peadirektoraatide esindajaid. Rühma esimene koosolek on kavandatud 2009. aasta sügisesse.

Komisjoni uuringud riikide rakendusmeetmete vastavuse kohta on näidanud, et üldiselt on direktiiv üle võetud nõuetekohaselt, kuigi esineb ka nõuetele mittevastavuse juhtumeid, mille suhtes on algatatud või võidakse algatada rikkumismenetlused.

Õigusnormide tegeliku rakendamise ja jõustamise kohta andsid liikmesriigid rohkem teavet kui eelmise aruandeperioodi puhul, kuid saadud vastuste põhjal ei ole võimalik üldist olukorda täielikult hinnata.

2. DIREKTIIV 2000/53/EÜ KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE KOHTA

Direktiivi 2000/53/EÜ siseriiklikus õiguses rakendamiseks kehtestatud riiklike õigus- ja haldusnormide kohta esitas komisjonile aruannete kaudu teavet 22 liikmesriiki.

Teatavad direktiivi sätted (näiteks jäätmete vältimist käsitlevad sätted ning kogumist, korduvkasutamist ja taaskasutamist käsitlevad sätted) võib üle võtta lepingute abil, kuid seda võimalust kasutas ainult viis liikmesriiki.

Vaid kaks liikmesriiki (Leedu ja Ühendkuningriik) vabastas väikeseeriates toodetavad sõidukid ja nende tootjad korduvkasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse, kodeerimisstandardite kasutamise ja demonteerimisandmete esitamise nõuetest ning aruandekohustustest.

Kõik vastanud teatasid, et on võtnud meetmeid, millega ergutada sõidukitootjaid koostöös materjalide ja seadmete tootjatega piirama ohtlike ainete kasutamist sõidukites, hõlbustama sõidukite demonteerimist, korduv- ja taaskasutamist ning kasutama sõidukite valmistamisel üha suuremas koguses ringlussevõetud materjale. 22 liikmesriiki nentis, et nende õigusaktidega on piiratud plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamist pärast 1. juulit 2003 turule lastud sõidukite materjalides ja osades, välja arvatud direktiivi II lisas loetletud erandjuhud.

Kõik vastanud olid võtnud vajalikke meetmeid, et ettevõtjad – enamikul juhtudel sõidukite tootjad ja/või importijad – seaksid sisse kogumissüsteemid kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ja (tehniliselt teostatavas ulatuses) sõiduautode remontimisel eemaldatud ning jäätmeteks tunnistatud kasutatud osade jaoks ning et kogumiskohad oleksid nende territooriumil nõuetekohaselt kättesaadavad. Tegevusloaga töötlemiskodade arv ulatus kahelt töötlemiskojalt Küprosel rohkem kui 1600 töötlemiskojani Ühendkuningriigis. Kõikides riikides oli võetud meetmeid, et kõik kasutuselt kõrvaldatud sõidukid viidaks tegevusloaga töötlemiskodadesse.

Kõik liikmesriigid peale Belgia teatasid, et on kehtestanud süsteemi, mille kohaselt sõiduk kustutatakse registrist lammutustõendi esitamisel. Belgia juhtumit komisjon veel analüüsib. Üheksa liikmesriiki kasutas võimalust anda tootjatele, müüjatele või kogujatele luba väljastada lammutustõendeid tegevusloaga töötlemiskoja nimel, kui nad tagavad, et kasutuselt kõrvaldatud sõiduk viiakse tegevusloaga töötlemiskotta.

Kõik vastanud märkisid, et on vastu võtnud meetmed, et sõiduki üleandmine tegevusloaga töötlemiskojale ei tekitaks viimasele valdajale või omanikule mingeid kulusid. Kooskõlas direktiivis kehtestatud võimalusega on enamikus liikmesriikides ette nähtud, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukite üleandmine ei toimu tasuta juhul, kui kõnealusel sõidukil puuduvad põhilised osad või kui see sisaldab sellesse lisatud jäätmeid.

Kõik liikmesriigid peale Belgia, kelle suhtes komisjon on algatanud rikkumismenetluse, tagasid, et pädevad asutused tunnustavad vastastikku muudes liikmesriikides väljaantud lammutustõendeid. Bulgaaria vastus oli ebaselge ja vajab täiendavat uurimist.

Kõikides vastanud liikmesriikides peavad töötlemisega tegelevad üksused või ettevõtjad saama pädevatelt asutustelt tegevusloa või olema selliste asutuste poolt registrisse kantud. Direktiivis osutatud võimalust kehtestada loanõudest erandeid kasutasid üksnes Itaalia ja Ühendkuningriik.

19 vastanut teatas meetmetest, millega ergutatakse töötlemisega tegelevaid üksusi või ettevõtjaid võtma kasutusele sertifitseeritud keskkonnajuhtimissüsteeme. Seda toetatakse näiteks suunisdokumentide, sertifitseeritud keskkonnajuhtimissüsteemi kasutuselevõtmise eeliseid tutvustavate teabebrošüüride, koolituskursuste või rahastamisega. Kolm vastanut teatas, et sertifitseeritud keskkonnajuhtimissüsteem on vabatahtlik, samas ei teatanud nad täiendavatest edendamismeetmetest.

Kõik vastanud liikmesriigid märkisid, et on vastu võtnud jäätmehierarhiale vastavad meetmed, et soodustada korduvkasutuseks sobivate osade korduvkasutust, selliste osade taaskasutamist, mida ei saa korduvalt kasutada, ning ringlussevõtu eelistamist.

Kõik vastanud olid kehtestanud meetmed, et ettevõtjad täidaksid korduvkasutuse/taaskasutuse ja korduvkasutuse/ringlussevõtu direktiivikohased eesmärgid. Enamik liikmesriike olid direktiivi eesmärgid oma õigusesse otse üle võtnud. Madalmaad kohandasid oma esialgu väga ambitsioonikat 95 %-lise korduvkasutuse/taaskasutuse ja 85 %-lise korduvkasutuse/ringlussevõtu saavutamise tähtaega, lükates selle 2007. aastalt edasi direktiiviga nõutud 2015. aastale. Bulgaarias saavutatakse kehtestatud 87 %-lise taaskasutamise eesmärk ja 81 %-lise ringlussevõtu eesmärk 31. detsembriks 2008 ning on ette nähtud nende eesmärkide järkjärguline tõstmine 95 %-le taaskasutamise ja 85 %-le ringlussevõtu puhul aastaks 2015. Tšehhi Vabariik, Kreeka, Ungari, Itaalia, Läti, Poola, Portugal, Rumeenia, Slovakkia ja Ühendkuningriik kasutasid võimalust sätestada enne 1. jaanuari 1980 toodetud sõidukite kohta madalamad eesmärgid.

Korduvkasutuse/ringlussevõtu ja korduvkasutuse/taaskasutuse määrade 2006. aasta andmed on kättesaadavad kõikide liikmesriikide kohta, välja arvatud Iirimaa ja Malta. 2006. aastal täitsid 80 %-lise korduvkasutuse/ringlussevõtu eesmärgi 19 liikmesriiki[7] (eesmärgi täitmisele olid lähedal ka Tšehhi Vabariik ja Prantsusmaa). 85 %-lise korduvkasutuse/taaskasutuse eesmärgi täitsid 13 liikmesriiki[8] (eesmärgi täitmisele oli lähedal ka Hispaania). Täpsemad andmed on esitatud komisjoni aruannetes, mis on kättesaadavad aadressil http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm, või Eurostati veebisaidil aadressil http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Kõik vastanud liikmesriigid teatasid, et on võtnud meetmeid, et sõidukite tootjad kasutaksid koostöös materjalide ja seadmete tootjatega osade ja materjalide kodeerimisstandardeid, ning kohustanud osade tootjaid tegema tegevusloaga töötlemiskodadele kättesaadavaks osade demonteerimist, ladustamist ja katsetamist käsitleva teabe. Kõikides liikmesriikides peavad tootjad esitama iga uue turulelastava sõidukitüübi demonteerimisandmed. Enamik

[7] Belgia, Bulgaaria, Taani, Saksamaa, Eesti, Kreeka, Küpros, Läti, Leedu, Luksemburg, Ungari, Madalmaad, Austria, Poola, Portugal, Slovakkia, Soome, Rootsi ja Ühendkuningriik.

[8] Belgia, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Küpros, Läti, Leedu, Luksemburg, Madalmaad, Austria, Poola, Portugal ja Rootsi.

liikmesriike viitas korrapäraselt ajakohastatava IDIS-süsteemi (rahvusvaheline demonteerimisandmete süsteem, *International Dismantling Information System*) kasutamisele.

19 liikmesriiki teatas, et nõuavad ettevõtjatelt – enamasti tootjatelt – sõidukite konstruktsiooni, keskkonnaohutu töötlemise, jäätmete vältimise ning taaskasutuse ja ringlussevõtu valdkonnas tehtud edusammude kohta teabe avaldamist. Kolmes liikmesriigis peavad seda kohustust asjaomaste ettevõtjatena täitma sõidukite, mitte nende osade tootjad. Rootsis ja Eestis tegeldakse asjaomaste õigusaktide muutmisega.

Liikmesriikidelt küsiti, kas nad on võtnud uusi jäätmete vältimise meetmeid. Sellistele meetmetele osutasid kümme liikmesriiki, kuid ebaselgeks jäi, kas kõikidel juhtudel oli tegemist uute meetmetega, võrreldes eelmise aruandeperioodiga. Saksamaa teatas, et autotööstuse esindajad koostasid loetelu teatavate autotööstusele tarnitavate osade ja materjalidega seotud aineid käsitleva teabe avaldamise kohta, ning osutas ka SEES-projektile,[9] millega taotletakse muu hulgas säästvaid demonteerimis- ja ringlussevõtuprotsesse, et suurendada taaskasutamise ja korduvkasutamise määra. Samuti märkis Saksamaa, et riigis jätkub üldine suundumus nõuda purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia arendamist, et purustusjäätmeid võimalikult suures ulatuses taaskasutada.

Ringlussevõetud materjalide tüüpide ja koguste ning turuolukorraga seoses teatas Prantsusmaa ringlussevõetud materjalide kasutamise kasvust, kuid märkis, et see sõltub sõidukitele esitatavatest tehnilistest nõuetest, materjalide kättesaadavusest turul ning ringlussevõetud materjali hinna- ja kvaliteeditasemest. Samuti märkis Prantsusmaa, et metallitööstuse spetsialistide sõnul on raske kasutada sõidukites ringlussevõetud metalli rohkem kui 40 % ulatuses. Plastide ringlussevõtmise tase oli madalam kui metallide ringlussevõtmise tase ning tootjad üritasid leida tasakaalu tavapäraste ringlussevõetud plastmaterjalide ja uute innovaatiliste kergete plastmaterjalide kasutamisel. Saksamaa nentis, et muutuv nõudlus ringlussevõetud jääkide järele põhjustab suuri kõikumisi selle materjaliga kauplemisel. Samuti on suur nõudlus kõrge kvaliteediga ringlussevõetud plastide järele.

Üksnes viis liikmesriiki teatas sellistest tegevusloaga töötlemiskodadesse viidud kasutuselt kõrvaldatud sõidukitest, millel turuväärtus puudus või oli negatiivne. Ülejäänud liikmesriigid osutasid, et teisese toorme kõrgete hindade pärast selliseid autosid ei olnud või oli nende arv ebaoluline.

Üldiselt ei olnud vastanud täheldanud liikmesriikidevahelise ega -sisese konkurentsi moonutusi, kuigi selles kontekstis esitati mitu märkust. Seoses klaasi eemaldamisega kasutuselt kõrvaldatud sõidukitelt osutas Rootsi erinevustele direktiivi 2000/53/EÜ tõlgendamisel, mille tulemusena eksporditakse rohkem autosid nendesse liikmesriikidesse, kus klaasi saab seaduslikult eemaldada pärast purustamist. Belgia osutas tihedale konkurentsile purustusettevõtjate vahel ning purustus- ja demonteerimisettevõtjate vahel. Poola märkis, et sageli ei lasu kasutuselt kõrvaldatud sõiduki töötlemise kohustus mitte sellel liikmesriigil, kus sõiduk turule lastakse ja seda kõige kauem kasutatakse, vaid liikmesriigil, kuhu sõiduk hiljem imporditakse ja kus selle kasulik tööiga lõpeb. Sellega seoses täheldas

---

[9] Autotööstuse säästva elektri- ja elektroonikasüsteemi (*Sustainable Electrical & Electronic System* – SEES) projekt on Euroopa Liidu poolt KUUENDA RAAMPROGRAMMI PRIORITEEDI 6-2 (säästev maismaa- ja meretransport; nüüdisaegsed projekteerimis- ja tootmistehnikad) raames rahastatav projekt. Projekti konsortsium hõlmab autotootjaid ja -tarnijaid, ülikoole, ringlussevõtu ja demonteerimisega tegelevaid ettevõtjaid, uurimiskeskusi ja konsultante. Vt http://www.sees-project.net/index.php.

Saksamaa riigis demonteerimise ja ringlussevõtuga tegelevate ettevõtjate puhul taaskasutusele võetud sõidukite arvu vähenemist, kuna suur hulk kasutatud sõidukeid eksporditakse näiteks Poolasse, Rumeeniasse, Tšehhi Vabariiki ja Leetu. Teised liikmesriigid teatasid, et arvukalt kasutatud sõidukeid eksporditi ka Aafrikasse või Lähis-Idasse, mis mõjutas nendes liikmesriikides tekkinud ja seal töödeldud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite hulka. Komisjon kavatseb neid küsimusi riikide ekspertidega tehnika arenguga kohandamise komitee koosolekutel lähemalt arutada.

3. JÄRELDUSED

Võrreldes eelmise aruandeperioodiga ei toimunud direktiivi 2000/53/EÜ ülevõtmisel liikmesriikide siseriiklikusse õigusesse mingeid märkimisväärseid muutusi. Teatavaid direktiivi sätteid ei ole veel täielikult või nõuetekohaselt üle võetud, mida näitab rikkumismenetluste arv – 2009. aastal oli pooleli veel üheksa nõuetele mittevastavusega ja kuus aruandekohustuse täitmatajätmisega seotud rikkumismenetlust. Mitu liikmesriiki ei suutnud 2006. aastal saavutada oma korduvkasutuse/ringlussevõtu/taaskasutuse eesmärke. Komisjon saatis sellistele liikmesriikidele kirja, milles palus selgitada, miks eesmärke ei saavutatud, ning arutab olukorra võimalikku parandamist. Üldiselt tuleks direktiivi rakendamist veel tõhustada. Kõnealuse ühenduse õigusakti rakendamisel esinenud puuduste kõrvaldamiseks jätkatakse käimasolevaid vastavuskontrolle ja kohtumisi liikmesriikidega.