AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 20.11.2009
COM(2009) 635 végleges

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ 2000/53/EK IRÁNYELV 2005–2008 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN TÖRTÉNŐ VÉGREHAJTÁSÁRÓL

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ 2000/53/EK IRÁNYELV 2005–2008 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN TÖRTÉNŐ VÉGREHAJTÁSÁRÓL

1. BEVEZETÉS

Az elhasználódott járművekről szóló 2000/53/EK irányelv[1] fő célkitűzései a járművekből származó hulladék keletkezésének megakadályozása, valamint az elhasználódott járművek és alkatrészeik újrahasználata, visszanyerése és más módon történő hasznosítása annak érdekében, hogy csökkenjen az ártalmatlanításra kerülő hulladék mennyisége. Emellett, az irányelvben meghatározott intézkedések révén javítani kell a járművek életciklusában részt vevő valamennyi gazdálkodó szervezet – különösen az elhasználódott járművek feldolgozásában közvetlenül résztvevők – környezeti teljesítményét.

A 2000/53/EK irányelv 9. cikke kötelezi a tagállamokat, hogy a 2001/753/EK bizottsági határozatban[2] meghatározott és a 91/692/EGK irányelv[3] 6. cikke szerinti eljárással összhangban megalkotott kérdőív alapján háromévente jelentést küldjenek a Bizottság számára ezen irányelv végrehajtásáról. A kérdőív két részből áll: az első rész az irányelv nemzeti jogba történő átvételének részleteivel, a második rész az irányelv tényleges végrehajtására vonatkozó információkkal foglalkozik.

A végrehajtásról szóló első jelentés (COM(2007)0618 végleges) után, amely a 2002. április 21. és 2005. április 21. közötti végrehajtási időszakra (az Európai Közösséghez 2004. május 1-jén csatlakozó tagállamok esetében a 2004. május 1. és 2005. április 21. közötti időszakra) vonatkozóan készült, ez a jelentés a 2005. április 21. és 2008. április 21. közötti időszakot (az Európai Közösséghez 2007. január 1-jén csatlakozott országok esetében a 2007. január 1. és 2008. április 21. közötti időszakot) öleli fel.

A jelentéstételi fegyelem nem volt teljes mértékben kielégítő. Öt tagállam[4] nem bocsátotta a Bizottság rendelkezésére az irányelv nemzeti jogba történő átvételére vonatkozó információkat. A válaszok közül sok hiányzott, illetve hiányos volt, vagy nem volt egyértelmű. Az újrahasználatra/visszanyerésre, illetve az újrahasználatra/hasznosításra vonatkozó célok elérésével kapcsolatos, 2006-ra vonatkozó éves adatokat a 2005/293/EK bizottsági határozatnak[5] megfelelően 2008-ban kötelezően el kellett küldeni. A jelentéstétel időszerűsége nem volt megfelelő, és a jelentéstételi módszerek minősége néhány esetben megkérdőjelezte a kapott számadatok megbízhatóságát. A Bizottság e probléma vizsgálatára

---

1 HL L 269., 2000.10.21., 34. o.
2 HL L 282., 2001.10.26., 77. o.
3 HL L 377., 1991.12.31., 48. o.
4 A jelentéstételt elmulasztó tagállamokkal szemben szabálysértési eljárás indult.
5 HL L 94., 2005.4.13., 30. o.

szakértői csoportot hozott létre[6] annak elősegítése érdekében, hogy a tagállamok javítani tudjanak az adatok minőségén és összehasonlíthatóságán.

A Bizottság által a nemzeti végrehajtási intézkedésekre vonatkozóan elvégzett megfelelőségi vizsgálatok igazolták, hogy az irányelv átültetése általánosságban megfelelő, bár akadt néhány olyan nem megfelelőségi eset, amellyel kapcsolatban jelenleg jogsértési eljárás folyik, vagy ilyen eljárás indítható.

A jogi rendelkezések tényleges, gyakorlati végrehajtására és érvényesítésére vonatkozóan a tagállamoknak sikerült az előző jelentéstételi időszakhoz képest több információt rendelkezésre bocsátaniuk, de a teljes helyzet kimerítő értékelését a kapott válaszok alapján nem lehet elvégezni.

2. AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ 2000/53/EK IRÁNYELV

Az említett jelentés keretében összesen huszonkét tagállam szolgáltatott adatokat a Bizottság számára a 2000/53/EK irányelvet a nemzeti jogba átültető nemzeti törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseikről.

Az irányelv egyes (például a megelőzésre, begyűjtésre, újrahasználatra és hasznosításra vonatkozó) rendelkezései esetében lehetőség van azok megállapodás formájában történő átültetésére, ezzel a lehetőséggel azonban csak öt tagállam élt.

Csak két tagállam (Litvánia és az Egyesült Királyság) adott mentesítést a kis sorozatban gyártott járművek és e járművek gyártói számára az újrahasználhatóságra, visszanyerhetőségre és hasznosíthatóságra, a kódolási szabványokra és a bontási információkra vonatkozó követelmények, valamint a jelentéstételi kötelezettségek alól.

A jelentések szerint valamennyi válaszadó intézkedéseket fogadott el annak ösztönzésére, hogy a járműgyártók – az anyagok és berendezések gyártóival közösen – korlátozzák a járművekben alkalmazott veszélyes anyagok mennyiségét, megkönnyítsék a bontást, újrahasználatot és hasznosítást, és hogy mind nagyobb mennyiségű visszanyert anyagot használjanak fel a járművekben. Huszonkét tagállam jelezte, hogy – az irányelv II. mellékletében felsorolt kivételektől eltekintve – nemzeti jogszabályaik korlátozzák az ólom, higany, kadmium vagy a hat vegyértékű króm alkalmazását a 2003. július 1-je után forgalomba hozott járművek anyagaiban és alkatrészeiben.

A tagállamok jelezték, hogy meghozták azokat az intézkedéseket, amelyek révén a gazdasági szereplők rendszert építenek ki az elhasználódott járművek, és amennyire műszakilag megoldható, a személygépkocsik javítása során keletkező alkatrész-hulladékok begyűjtésére, valamint amelyek megfelelő hozzáférést biztosítanak a begyűjtést végző létesítményekhez területükön. Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények száma igen változó, míg Cipruson csak 2, addig az Egyesült Királyságban több mint 1 600 ilyen létesítmény van. A tagállamok mindegyikében intézkedésekkel biztosítják az elhasználódott járművek elszállítását az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe.

---

[6] Az e probléma vizsgálatára létrehozott szakértői csoportnak a tagállamok, az autóipar és a Bizottság Környezetvédelmi illetve Statisztikai Főigazgatóságainak képviselői a tagjai. A szakértői csoport a tervek szerint először 2009 őszén ül össze.

Belgium kivételével minden tagállam beszámolt arról, hogy területén olyan rendszert léptetett életbe a nyilvántartásból való törléshez, amely a gépjármű forgalomból való kivonását engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény által kiállított bontási igazoláshoz köti. Belgium esetében a Bizottság nyomon követi a fejleményeket. Kilenc tagállam döntött úgy, hogy engedélyezik a gyártók, forgalmazók és begyűjtők számára, hogy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény nevében bontási igazolást adjanak ki, feltéve, hogy garantálják, hogy az elhasználódott járműveket engedéllyel rendelkező hasznosító létesítményekben adják le.

Valamennyi válaszadó jelezte, hogy elfogadta az intézkedéseket annak biztosítására, hogy az utolsó birtokos vagy tulajdonos költségmentesen elszállíthassa az elhasználódott járművet az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe. A legtöbb tagállamban az elhasználódott járművek elszállítása nem ingyenes, ha a jármű nem rendelkezik az összes alapvető alkatrésszel, vagy ha olyan hulladékot tartalmaz, amelyet utólag helyeztek el az elhasználódott járműben – ez összhangban van az irányelvben meghatározott lehetőséggel.

Belgium kivételével valamennyi olyan tagállam, amellyel szemben a Bizottság jogsértési eljárást indított, biztosította, hogy az illetékes hatóságok kölcsönösen elismerik és elfogadják a más tagállamban kiadott bontási igazolást. A Bulgária által adott válasz nem volt egyértelmű és további vizsgálatot igényel.

Az összes válaszadó tagállamban minden hulladékkezelést végző létesítménynek vagy vállalkozásnak engedélyt kell szereznie az illetékes hatóságoktól illetve azokat az illetékes hatóságoknál be kell jegyeztetni. Csak Olaszország és az Egyesült Királyság élt az engedélyre vonatkozó követelmények alól, az irányelv szerint adható eltérés lehetőségével.

Tizenkilenc válaszadó jelentette olyan eszközök bevezetését, amelyek a hulladékkezelő létesítményeknél és vállalkozásoknál szorgalmazzák a hitelesített környezetvédelmi vezetési rendszer bevezetését. Ebben például iránymutatások, a hitelesített környezetvédelmi rendszer bevezetésével járó előnyöket bemutató tájékozató kiadványok, képzési programok, vagy finanszírozási támogatás nyújthat segítséget. Három válaszadó jelezte, hogy a hitelesített környezetvédelmi rendszerek bevezetése önkéntes alapon történt és semmilyen ösztönző intézkedésről nem számolt be jelentésében.

Valamennyi válaszadó tagállam jelezte, hogy a hulladékgazdálkodási hierarchiával összhangban intézkedéseket fogadott el, elősegítve azon alkatrészek újrahasználatát, amelyek arra alkalmasak, és azon alkatrészek hasznosítását, amelyek nem újrahasználhatóak – előnyben részesítve a visszanyerést.

Valamennyi válaszadó bevezette a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy az irányelvben az újrahasználat/hasznosítás és újrahasználat/visszanyerés tekintetében meghatározott célokat a gazdálkodó szervezetek elérjék. A legtöbb tagállam az irányelvben meghatározott célokat változtatás nélkül ültette át. Hollandia kiigazította az eredeti, rendkívül ambiciózusnak tekinthető 2007-es dátumot, és az irányelvben előírt 2015-öt határozta meg arra, hogy az újrahasználat/hasznosítás tekintetében megállapított 95%-os, és az újrahasználat/visszanyerés tekintetében meghatározott 85%-os célt elérje. Bulgáriában a hasznosítás tekintetében megállapított 87%-os és a visszanyerés tekintetében meghatározott 81%-os célt 2008. december 31-ig kell elérni; 2015-re fokozatosan tervezik elérni a hasznosítás 95%-os és a visszanyerés 85%-os célértékét. A Cseh Köztársaság, az Egyesült Királyság, Görögország, Lengyelország, Lettország, Magyarország, Olaszország, Portugália,

Románia és Szlovákia élt azzal a lehetőséggel, hogy az 1980. január 1-je előtt gyártott járműveknél alacsonyabb célértékeket határozzon meg.

Az újrahasználat/visszanyerés és az újrahasználat/hasznosítás mértékére vonatkozó 2006-os számadatok Írország és Málta kivételével valamennyi tagállam tekintetében rendelkezésre állnak. 2006-ban tizenkilenc tagállam[7] érte el az újrahasználat/visszanyerés tekintetében megállapított 80%-os célértéket (a Cseh Köztársaság és Franciaország megközelítette a célérték elérését). Az újrahasználat/hasznosítás tekintetében megállapított 85%-os célértéket tizenhárom tagállam[8] érte el (Spanyolország megközelítette a célérték elérését). A Bizottság jelentései további számadatokat tartalmaznak; ezek a következő internetes oldalon: http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm, vagy az Eurostat internetes oldalán: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/ érhetők el.

Valamennyi válaszadó tagállam jelentésében szerepel, hogy megtették a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a gyártók, az anyagok és berendezések gyártóival összhangban, az anyagokra és alkatrészekre kódolási szabványokat alkalmazzanak, és kötelezték az alkatrészek gyártóit, hogy bocsássanak információkat az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények rendelkezésére az alkatrészek bontásával, tárolásával és vizsgálatával kapcsolatban. Minden új forgalomba hozott járműtípusnál a gyártóknak valamennyi tagállamban meg kell adniuk a bontási információkat. A legtöbb tagállam a rendszeresen frissített IDIS rendszer (nemzetközi bontási információs rendszer) alkalmazásáról számolt be.

Tizenkilenc tagállam jelentette, hogy kötelezte a gazdálkodó szervezeteket – többségében járműgyártókat – arra, hogy tegyék közzé a gépjármű konstrukciójára, környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelésére, a hulladékképződés megelőzésére, valamint a hasznosítás és visszanyerés tekintetében elért előrelépésre vonatkozó adatokat. Három tagállam esetében ez a kötelezettség a járműgyártókra mint vonatkozó gazdálkodó szervezetekre, és nem a járműalkatrészek gyártóira vonatkozik. Svédország és Észtország jogszabályaik módosításán dolgozik.

A tagállamokat megkérdezték arról, hoztak-e a hulladékképződés megelőzését célzó bármilyen új intézkedést. Tíz válaszadó számolt be ilyen intézkedésekről, de nem minden esetben derült ki egyértelműen, hogy ezek az intézkedések az előző jelentéstételi időszakhoz képest újnak minősülnek-e. Németország jelentésében arról számolt be, hogy a gépjárműipar bizonyos információk megadására vonatkozóan kidolgozott egy jegyzéket a gépjárműgyártók számára leszállított alkatrészekhez és alapanyagokhoz kapcsolódó anyagokról, továbbá hivatkozott az SEES projektre[9], amely többek között fenntartható bontási és hasznosítási eljárások kifejlesztését célozza a hasznosítás és újrahasználat mértékének növelése érdekében. Németország beszámolt arról is, hogy az aprítás utáni technológiák kifejlesztésének általános

---

[7] Belgium, Bulgária, Dánia, Németország, Észtország, Görögország, Ciprus, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Magyarország, Hollandia, Ausztria, Lengyelország, Portugália, Szlovákia, Finnország, Svédország és az Egyesült Királyság.

[8] Belgium, Bulgária, Cseh Köztársaság, Németország, Ciprus, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Hollandia, Ausztria, Lengyelország, Portugália és Svédország.

[9] Fenntartható elektromos és elektronikai rendszer a gépjárműipar számára, az Európai Unió által a HATODIK KERETPROGRAM 6.2 PRIORITÁSA (fejlett tervezési és gyártási technológiák a fenntartható felszíni közlekedésben) keretében finanszírozott projekt. A projekt gépjárműgyártókat és beszállítókat, egyetemeket, hasznosítókat/bontókat, kutatóközpontokat és tanácsadó szervezeteket fog össze. Lásd: http://www.sees-project.net/index.php.

irányvonalát tovább erősítik annak érdekében, hogy az aprítókban keletkezett hulladékokat minél nagyobb mértékben lehessen hasznosítani.

A visszanyert anyagok típusait és mennyiségét, illetve a piaci helyzetet illetően Franciaország jelentésében a járművekbe beépített visszanyert anyagok mennyiségének növekedéséről számolt be, azzal a megjegyzéssel, hogy ez a tendencia a járművekre vonatkozó műszaki követelményektől, a piaci kínálattól és a visszanyert anyag árától és minőségétől függ. Franciaország jelezte továbbá, hogy a fémfeldolgozó-ipari szakértők szerint a visszanyert fémek több mint 40%-ának járművekbe való beépítése nehézségekbe ütközik. A műanyagok visszanyerése továbbra is elmarad a fémek visszanyerésének mértékétől, és a gyártók a visszanyert hagyományos műanyagok és az innovatív új könnyű műanyagok alkalmazásában egyensúlyra törekednek. Németország megállapította, hogy a visszanyert hulladékok iránti változó kereslet jelentős fluktuációt okoz ezen anyagok kereskedelmében. A kiváló minőségű visszanyert műanyagokra szintén nagy a kereslet.

Csak öt tagállam számolt be arról, hogy a piaci értéket egyáltalán nem, vagy negatív piaci értéket képviselő elhasználódott járműveket engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe szállítják. A többi tagállam egyáltalán nem, vagy csak elhanyagolható számú ilyen járműről számolt be, ami a másodlagos nyersanyagok magas árával magyarázható.

A válaszadók általában nem állapítottak meg a tagállamok közötti vagy a tagállamokon belüli kereskedelemben tapasztalt versenytorzulást, bár több észrevétel is érkezett e tekintetben. Svédország jelentésében megemlítette, hogy az üveg elhasználódott járművekből történő eltávolítása tekintetében a 2000/53/EK irányelv rendelkezéseit eltérő módon értelmezik, amelynek eredményeképpen egyre több járművet exportálnak olyan tagállamokba, ahol az üveget az aprítás után törvényesen el lehet távolítani. Belgium jelezte, hogy az aprítóüzemek között, illetve az aprítók és a bontók között éles verseny zajlik. Lengyelország megjegyezte, hogy az elhasználódott járművek kezelésével járó terhet gyakran nem az a tagállam viseli, ahol a járművet forgalomba hozták és a leghosszabb ideig használták, hanem az a tagállam, amelybe az ilyen járművet később bevitték, és ahol élettartamuk lejárt. Ebben az összefüggésben Németország arról számolt be, hogy az ország bontóiban és újrahasznosító telepein csökkent az elhasználódott járművek hasznosításának mértéke tekintve, hogy nagy mennyiségű használt autót exportálnak például Lengyelországba, Romániába, a Cseh Köztársaságba és Litvániába. Más tagállamok arról tettek jelentést, hogy több használt járművet exportáltak Afrikába vagy a Közel-Keletre is, amely ugyancsak kihatott az említett tagállamokban megjelenő és kezelt elhasználódott járművek mennyiségére. A Bizottság a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítással foglalkozó bizottság nemzeti szakértőivel kívánja megvitatni ezeket a problémákat.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

Az előző jelentéstételi időszakhoz képest a 2000/53/EK irányelvnek a tagállamok nemzeti jogába való átültetésében nem történt említésre méltó változás. Az irányelv egyes rendelkezéseit még nem sikerült teljesen vagy megfelelően átültetni, ahogy azt a jogsértési ügyek száma is jelzi: 2009-ben a megfelelőség hiánya és a jelentéstétel elmulasztása miatt még mindig kilenc ügyben van eljárás folyamatban. Több tagállam nem tudta elérni az újrahasználat/visszanyerés/hasznosítás tekintetében meghatározott célértékét 2006-ban. A Bizottság e tagállamoknak levelet küldött, amelyben magyarázatot kér a mulasztás okaira, és meg fogja vitatni a lehetséges megoldásokat. Összességében elmondható, hogy az irányelv végrehajtását tovább kell javítani. Továbbra is ellenőrizni kell a megfelelőséget, és folytatni

kell a tárgyalásokat a tagállamokkal e közösségi jogszabály végrehajtásában tapasztalt hiányosságok kezelése érdekében.