EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 20.11.2009
KOM(2009) 635 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

APIE DIREKTYVOS 2000/53/EB DĖL EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMĄ

2005–2008 m. LAIKOTARPIU

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

APIE DIREKTYVOS 2000/53/EB DĖL EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMĄ

2005–2008 m. LAIKOTARPIU

1. ĮVADAS

Pagrindiniai Direktyvos 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (toliau – Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių direktyva)[1] tikslai – transporto priemonių atliekų prevencija, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių bei jų dalių pakartotinis naudojimas, grąžinamasis perdirbimas bei kiti naudojimo būdai, kad būtų šalinama mažiau atliekų. Be to, direktyvoje nustatytomis priemonėmis turi būti didinamas visų ūkinės veiklos vykdytojų, susijusių su transporto priemonėmis visu jų eksploatavimo laiku, ir ypač tų veiklos vykdytojų, kurie tiesiogiai dalyvauja apdorojant eksploatuoti netinkamas transporto priemones, vykdomos aplinkosaugos veiksmingumas.

Pagal Direktyvos 2000/53/EB 9 straipsnį valstybės narės įpareigotos kas treji metai siųsti Komisijai šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitą, rengiamą remiantis Komisijos sprendimu 2001/753/EB[2] nustatytu klausimynu Direktyvos 91/692/EEB[3] 6 straipsnyje nustatyta tvarka. Klausimyną sudaro dvi dalys: pirmojoje dalyje pateikiama išsami informacija apie direktyvos įtraukimą į nacionalinės teisės aktus, o antrojoje dalyje – informacija apie faktinį direktyvos įgyvendinimą.

Pirmoji įgyvendinimo ataskaita (COM/2007/0618 galutinis) apėmė įgyvendinimo laikotarpį nuo 2002 m. balandžio 21 d. iki 2005 m. balandžio 21 d. (2004 m. gegužės 1 d. prie Europos bendrijos prisijungusioms valstybėms narėms – laikotarpį nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2005 m. balandžio 21 d.), o ši ataskaita apima laikotarpį nuo 2005 m. balandžio 21 d. iki 2008 m. balandžio 21 d. (2007 m. sausio 1 d. prie Europos bendrijos prisijungusioms valstybėms narėms – laikotarpį nuo prisijungimo dienos iki 2008 m. balandžio 21 d.).

Ataskaitų teikimo drausmė nebuvo visiškai patenkinama. Penkios valstybės narės[4] nepateikė Komisijai informacijos apie direktyvos įtraukimą į savo nacionalinės teisės aktus. Daugelio atsakymų trūko, jie buvo neišsamūs arba neaiškūs. Pagal Komisijos sprendimą 2005/293/EB[5] metiniai 2006 m. duomenys apie pakartotinio naudojimo (grąžinamojo perdirbimo) ir pakartotinio naudojimo (naudojimo) tikslų įgyvendinimą turėjo būti privalomai pateikti 2008 m. Ataskaitų teikimo terminų laikytasi prastai, kai kuriais atvejais dėl ataskaitų teikimo metodikų kokybės kilo abejonių dėl gautų skaičių. Komisija ėmėsi priemonių, siekdama

---

1 OL L 269, 2000 10 21, p. 34.
2 OL L 282, 2001 10 26, p. 77.
3 OL L 377, 1991 12 31, p. 48.
4 Ataskaitas nepateikusių valstybių narių atžvilgiu pradėtos pažeidimo procedūros.
5 OL L 94, 2005 4 13, p. 30.

padėti valstybėms narėms gerinti duomenų kokybę ir palyginamumą, ir sudarė ekspertų grupę šiam klausimui spręsti[6].

Komisijos atliekami nacionalinių įgyvendinimo priemonių atitikties tyrimai parodė, kad direktyva apskritai yra gerai perkeliama į nacionalinės teisės aktus, nors yra keletas neatitikties atvejų, dėl kurių šiuo metu taikomos arba gali būti pritaikytos pažeidimo procedūros.

Kalbant apie faktinį praktinį teisinių nuostatų įgyvendinimą ir vykdymą, valstybės narės pateikė daugiau informacijos, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, tačiau išsamiai įvertinti bendros padėties remiantis gautais atsakymais nėra įmanoma.

2. DIREKTYVA 2000/53/EB DĖL EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ

Dvidešimt dvi valstybės narės šioje ataskaitoje pateikė Komisijai duomenų apie savo nacionalinius įstatymus ir kitus teisės aktus, kuriais Direktyva 2000/53/EB perkeliama į nacionalinę teisę.

Kai kurios direktyvos nuostatos (pvz., dėl prevencijos, surinkimo, pakartotinio naudojimo ir naudojimo) gali būti perkeltos sudarant susitarimą, tačiau šia galimybe pasinaudojo tik penkios valstybės narės.

Tik dvi valstybės narės (Lietuva ir Jungtinė Karalystė) nusprendė netaikyti mažomis serijomis gaminamoms transporto priemonėms ir jų gamintojams reikalavimų dėl galimybės pakartotinai naudoti, perdirbti ir atnaujinti transporto priemones, dėl kodavimo standartų ir informacijos apie išmontavimą, taip pat dėl ataskaitų teikimo įpareigojimų.

Visos respondentės pranešė patvirtinusios priemones, kuriomis transporto priemonių ir medžiagų bei įrangos gamintojai skatinami riboti pavojingų medžiagų naudojimą transporto priemonėse, lengvinti išmontavimą, pakartotinį naudojimą bei naudojimą ir didinti į transporto priemones integruojamų perdirbtų medžiagų kiekį. Dvidešimt dvi valstybės narės nurodė, kad jų nacionalinės teisės aktais ribojamas švino, gyvsidabrio, kadmio arba šešiavalenčio chromo naudojimas transporto priemonių, teikiamų į rinką nuo 2003 m. liepos 1 d., medžiagose ir dalyse, išskyrus direktyvos II priede išvardytas išimtis.

Visos respondentės ėmėsi būtinų priemonių užtikrinti, kad ūkinės veiklos vykdytojai, daugeliu atvejų transporto priemonių gamintojai ir (arba) importuotojai, nustatytų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir (kiek tai techniškai įmanoma) atliekinių naudotų dalių, išimtų remontuojant keleivinius automobilius, surinkimo sistemas, ir kad jų teritorijoje būtų reikalingas surinkimo įrenginių skaičius. Patvirtintų apdorojimo įmonių skaičius svyruoja nuo 2 Kipre iki daugiau kaip 1 600 Jungtinėje Karalystėje. Visose šalyse imtasi priemonių užtikrinti, kad visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų nugabentos į patvirtintą apdorojimo įmonę.

Visos valstybės narės, išskyrus Belgiją, pranešė parengusios sistemą, pagal kurią transporto priemonė išregistruojama tik pateikus sunaikinimo pažymėjimą. Komisija stebi Belgijos

---

[6] Šiam klausimui spręsti sudaryta ekspertų grupė, į kurią įtraukti valstybių narių, automobilių pramonės ir Komisijos Aplinkos ir Statistikos generalinių direktoratų atstovai. Pirmąjį grupės susitikimą planuojama surengti 2009 m. rudenį.

atvejį. Devynios valstybės narės pasinaudojo galimybe leisti gamintojams, prekybos agentams ar surinkėjams išduoti sunaikinimo pažymėjimus patvirtintos apdorojimo įmonės vardu, jeigu garantuojama, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės perduodamos patvirtintoms apdorojimo įmonėms.

Visos respondentės nurodė patvirtinusios priemones užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pristatymas į patvirtintas apdorojimo įmones paskutiniam jų turėtojui ar savininkui galėtų nieko nekainuoti. Daugelyje valstybių narių eksploatuoti netinkamos transporto priemonės pristatymas nėra nemokamas, jeigu jai trūksta pagrindinių dalių arba jei joje yra nereikalingų atliekų, kurių neturėtų būti, t. y. pasinaudota direktyvoje nustatyta galimybe.

Visos valstybės narės, išskyrus Belgiją, kurios atžvilgiu Komisija pradėjo pažeidimo procedūrą, užtikrino, kad visos kompetentingos institucijos pripažintų ir priimtų kitose valstybėse narėse išduotus sunaikinimo pažymėjimus. Bulgarijos atsakymas buvo neaiškus ir jį reikia papildomai ištirti.

Visose atsakymus pateikusiose valstybėse narėse apdorojimo įmonės turi gauti kompetentingų institucijų leidimą arba būti jose užregistruotos. Tik Italija ir Jungtinė Karalystė pasinaudojo direktyvoje nurodyta galimybe nukrypti nuo reikalavimo gauti leidimą.

Devyniolika respondenčių pranešė, kad ėmėsi priemonių skatinti apdorojimo įmones įdiegti patvirtintas aplinkosaugos vadybos sistemas. Parama teikiama, pvz., pasitelkiant rekomendacinius dokumentus, informacines knygeles apie patvirtintos aplinkosaugos vadybos sistemos įdiegimo pranašumus, mokymo kursus ar finansavimą. Trys respondentės atsakė, kad patvirtintos aplinkosaugos vadybos sistemos diegiamos savanoriškai, ir nenurodė jokių papildomų skatinamųjų priemonių.

Visos atsakymus pateikusios valstybės narės nurodė patvirtinusios priemones pagal atliekų hierarchiją, siekdamos skatinti pakartotinai naudoti dalis, kurias galima naudoti pakartotinai, taip pat naudoti dalis, kurios netinka pakartotiniam naudojimui, teikiant pirmenybę grąžinamajam perdirbimui.

Visos respondentės įdiegė priemones užtikrinti, kad ūkinės veiklos vykdytojai įgyvendintų direktyvoje nustatytus pakartotinio naudojimo (naudojimo) ir pakartotinio naudojimo (grąžinamojo perdirbimo) tikslus. Daugelis valstybių narių pažodžiui perkėlė direktyvoje nustatytus tikslus į savo nacionalinę teisę. Nyderlandai patikslino savo iš pradžių labai ambicingą datą, iki kurios turi būti pasiekti 95 % pakartotinio naudojimo (naudojimo) ir 85 % pakartotinio naudojimo (grąžinamojo perdirbimo) tikslai, nukeldami ją iš 2007 į 2015 m., reikalaujamus pagal direktyvą. Bulgarijoje 87 % naudojimo tikslas ir 81 % grąžinamojo perdirbimo tikslas turi būti pasiektas iki 2008 m. gruodžio 31 d., o laipsniškas padidinimas iki 95 % (naudojimo) ir 85 % (grąžinamojo perdirbimo) numatytas iki 2015 m. Čekija, Graikija, Vengrija, Italija, Latvija, Lenkija, Portugalija, Rumunija, Slovakija ir Jungtinė Karalystė pasinaudojo galimybe nustatyti mažesnius tikslus, taikomus transporto priemonėms, pagamintoms iki 1980 m. sausio 1 d.

2006 m. rodikliai apie pakartotinio naudojimo (grąžinamojo perdirbimo) ir pakartotinio naudojimo (naudojimo) dydžius turimi iš visų valstybių narių, išskyrus Airiją ir Maltą.

2006 m. devyniolika valstybių narių[7] pasiekė 80 % pakartotinio naudojimo (grąžinamojo perdirbimo) tikslą (Čekija ir Prancūzija buvo priartėjusios prie tikslo). 85 % pakartotinio naudojimo (naudojimo) tikslą pasiekė trylika valstybių narių[8] (Ispanija buvo priartėjusi prie tikslo). Daugiau skaičių galima rasti Komisijos ataskaitose, kurios paskelbtos interneto svetainėje http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm, arba Eurostato interneto svetainėje http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Visos atsakymus pateikusios valstybės narės pranešė, kad ėmėsi priemonių užtikrinti, kad gamintojai kartu su medžiagų ir įrangos gamintojais taikytų dalių ir medžiagų kodavimo standartus, ir įpareigojo dalių gamintojus teikti patvirtintoms apdorojimo įmonėms informaciją apie dalių išmontavimą, saugojimą ir bandymą. Gamintojai turi teikti su išmontavimu susijusią informaciją apie kiekvieną į rinką pateikiamos naujos rūšies transporto priemonę visose valstybėse narėse. Dauguma valstybių narių nurodė taikančios IDIS sistemą (Tarptautinę išmontavimo informacijos sistemą), kuri reguliariai naujinama.

Devyniolika valstybių narių pranešė įpareigojusios ūkinės veiklos vykdytojus, daugiausia gamintojus, skelbti informaciją apie transporto priemonių dizainą, aplinkai saugią transporto priemonių priežiūrą, atliekų prevenciją ir naudojimo bei grąžinamojo perdirbimo srityje pasiektą pažangą. Trijose valstybėse narėse ši prievolė taikoma ne transporto priemonių dalių gamintojams, o transporto priemonių gamintojams, kurie laikomi tiesiogiai susijusiais ūkinės veiklos vykdytojais. Švedija ir Estija rengia savo teisės aktų pakeitimus.

Valstybių narių paklausta, ar imtasi kokių nors naujų priemonių dėl atliekų prevencijos. Dešimt respondenčių nurodė ėmusiosi tokių priemonių, bet ne visais atvejais buvo aišku, ar tos priemonės yra naujos, palyginti su paskutiniu ataskaitiniu laikotarpiu. Vokietija nurodė, kad automobilių pramonės sektorius parengė sąrašą dėl tam tikros informacijos apie chemines medžiagas, susijusias su automobilių gamintojams tiekiamomis dalimis ir medžiagomis, paskelbimo ir papildomai paminėjo SEES projektą[9], kuriuo, be kita ko, siekiama sukurti tvarius išmontavimo ir grįžtamojo perdirbimo procesus naudojimo ir pakartotinio naudojimo rodikliams pagerinti. Vokietija taip pat pažymėjo, kad tebevyrauja bendra tendencija skatinti kurti po atliekų susmulkinimo etapo taikytinas technologijas, kad būtų panaudojama kuo daugiau susmulkintų likučių.

Dėl perdirbamų medžiagų rūšių ir kiekių bei padėties rinkoje Prancūzija pranešė, kad perdirbtų medžiagų naudojimo lygis padidėjo, tačiau atkreipė dėmesį į priklausomybę nuo transporto priemonėms keliamų techninių reikalavimų, nuo perdirbtų medžiagų buvimo rinkoje ir nuo jų kainos bei kokybės lygio. Prancūzija taip pat pažymėjo, kad, metalų pramonės specialistų teigimu, panaudoti gaminamose transporto priemonėse daugiau kaip 40 % perdirbto metalo yra sudėtinga. Plastiko grįžtamojo perdirbimo lygis tebebuvo mažesnis, palygintu su grįžtamuoju metalų perdirbimu, ir gamintojai stengėsi užtikrinti perdirbto įprasto plastiko ir naujoviško naujo lengvojo plastiko naudojimo pusiausvyrą.

---

7 Belgija, Bulgarija, Danija, Vokietija, Estija, Graikija, Kipras, Latvija, Lietuva, Liuksemburgas, Vengrija, Nyderlandai, Austrija, Lenkija, Portugalija, Slovakija, Suomija, Švedija ir Jungtinė Karalystė.

8 Belgija, Bulgarija, Čekija, Vokietija, Kipras, Latvija, Lietuva, Liuksemburgas, Nyderlandai, Austrija, Lenkija, Portugalija ir Švedija.

9 Tvarioji automobilių pramonės sektoriaus elektrinė ir elektroninė sistema, Europos Sąjungos pagal ŠEŠTOSIOS BENDROSIOS PROGRAMOS 6.2 PRIORITETĄ (Tvarusis antžeminis transportas, pažangūs konstravimo ir gamybos metodai) finansuojamas projektas. Projektą įgyvendinantis konsorciumas vienija automobilių gamintojus ir tiekėjus, universitetus, perdirbėjus (išmontuotojus), mokslinių tyrimų centrus ir konsultantus. Žr. http://www.sees-project.net/index.php.

Vokietija pareiškė, kad, keičiantis perdirbto laužo paklausai, prekyba juo yra labai nepastovi. Be to, labai paklausus yra aukštos kokybės perdirbtas plastikas.

Tik penkios valstybės narės pranešė apie į patvirtintas apdorojimo įmones pristatytas jokios vertės rinkoje neturinčias arba neigiamą rinkos vertę turinčias eksploatuoti netinkamas transporto priemones. Likusios valstybės narės pažymėjo, kad dėl didelių antrinių žaliavų kainų tokių automobilių nebuvo iš viso arba jų skaičius buvo nežymus.

Respondentės apskritai nepastebėjo jokių konkurencijos iškraipymų valstybėse narėse arba tarp jų, nors šiuo klausimu ir pateikta keletas pastabų. Švedija paminėjo Direktyvos 2000/53/EB aiškinimo skirtumus dėl stiklo išėmimo iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, dėl kurių į valstybes nares, kuriose stiklas gali būti teisėtai atskirtas po susmulkinimo, eksportuojama daugiau automobilių. Belgija pareiškė apie įtemptą konkurenciją tarp smulkinimo įmonių ir tarp smulkinimo ir išmontavimo įmonių. Lenkija pastebėjo, kad eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo našta dažnai tenka ne valstybei narei, kurioje transporto priemonės pateikiamos į rinką ir naudojamos ilgiausiai, o valstybėms narėms, į kurias jos vėliau importuojamos ir kuriose baigiasi jų eksploatavimo laikas. Šiuo atžvilgiu Vokietija atkreipė dėmesį į šalies išmontavimo ir grįžtamojo perdirbimo įmonėse panaudojamų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių skaičiaus sumažėjimą, nes daug naudotų transporto priemonių eksportuojama į, pvz., Lenkiją, Rumuniją, Čekiją ir Lietuvą. Kitos valstybės narės pranešė, kad nemažai naudotų automobilių taip pat buvo eksportuojama į Afriką ar Artimuosius Rytus, ir tai turėjo įtakos tose valstybėse narėse susidariusiam ir apdorotam eksploatuoti netinkamų transporto priemonių kiekiui. Komisija ketina papildomai apsvarstyti šiuos klausimus su nacionaliniais ekspertais per Techninio derinimo komiteto posėdžius.

3. IŠVADOS

Direktyvos 2000/53/EB įtraukimo į valstybių narių nacionalinės teisės aktus srityje žymių pokyčių, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, nebūta. Tam tikros direktyvos nuostatos dar nėra visiškai ar tinkamai perkeltos į nacionalinę teisę, ir tai rodo pažeidimų atvejų skaičius: 2009 m. tebenagrinėti devyni neatitikties atvejai ir šeši ataskaitų neteikimo atvejai. Keletui valstybių narių 2006 m. nepavyko įgyvendinti savo pakartotinio naudojimo (grąžinamojo perdirbimo, naudojimo) tikslų. Komisija išsiuntė šioms valstybėms narėms raštą, siekdama, kad jai būtų paaiškintos šio tikslų neįgyvendinimo priežastys, ir ketina aptarti, kokiais būdais būtų galima pagerinti padėtį. Apskritai direktyvos įgyvendinimas turėtų būti dar labiau pagerintas. Bus tęsiamos atitikties patikros ir rengiami susitikimai su valstybėmis narėmis, siekiant pašalinti šio Bendrijos teisės akto įgyvendinimo trūkumus.