KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 20.11.2009
KOM(2009) 635 v konečnom znení

SPRÁVA KOMISIE RADE, EURÓPSKEMU PARLAMENTU, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

O VYKONÁVANÍ SMERNICE 2000/53/ES O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI

ZA OBDOBIE 2005 – 2008

SPRÁVA KOMISIE RADE, EURÓPSKEMU PARLAMENTU, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

O VYKONÁVANÍ SMERNICE 2000/53/ES O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI

ZA OBDOBIE 2005 – 2008

1. ÚVOD

Hlavným cieľom smernice 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti[1] je prevencia odpadu z vozidiel, a tiež opätovné využívanie, recyklácia a iné formy spätného získavania vozidiel po dobe životnosti a ich súčiastok, aby sa znížilo konečné zneškodňovanie odpadu. Okrem toho je cieľom opatrení stanovených v tejto smernici zdokonaliť ochranu životného prostredia všetkými hospodárskymi prevádzkovateľmi zapojenými do cyklu životnosti vozidiel, a najmä prevádzkovateľmi, ktorí sú priamo zapojení do spracovania vozidiel po dobe životnosti.

V článku 9 smernice 2000/53/ES sa členským štátom ukladá povinnosť zasielať Komisii správu o vykonávaní tejto smernice v trojročných intervaloch, na základe dotazníka ustanoveného rozhodnutím Komisie 2001/753/ES[2], v súlade s postupom ustanoveným v článku 6 smernice 91/692/EHS[3]. Dotazník má dve časti: prvá časť obsahuje podrobné údaje o začlenení tejto smernice do vnútroštátnych právnych predpisov, druhá časť obsahuje informácie o samotnom vykonávaní smernice.

Po prvej správe o vykonávaní smernice (KOM(2007)618 v konečnom znení), ktorá sa týkala obdobia vykonávania od 21. apríla 2002 do 21. apríla 2005 (pre členské štáty, ktoré sa pripojili k Európskemu spoločenstvu 1. mája 2004 to bolo obdobie od 1. mája 2004 do 21. apríla 2005), sa táto správa týka obdobia od 21. apríla 2005 do 21. apríla 2008 (pre členské štáty, ktoré sa pripojili k Európskemu spoločenstvu 1. januára 2007 od tohto dňa do 21. apríla 2008).

Disciplína podávania správ nebola úplne uspokojivá. Päť členských štátov[4] neposkytlo Komisii informácie týkajúce sa začlenenia smernice do vnútroštátnych právnych predpisov. Mnoho odpovedí chýbalo, bolo neúplných alebo nejasných. Podľa rozhodnutia Komisie 2005/293/ES[5] bolo v roku 2008 nevyhnutné uviesť ročné údaje o dosahovaní cieľov týkajúcich sa opätovného využitia/recyklácie a opätovného využitia/spätného získavania za rok 2006. Nedodržiavala sa uspokojivo včasnosť podávania správ a kvalita metód podávania správ v niektorých prípadoch spochybňovala získané údaje. Komisia prijala opatrenia, aby pomohla členským štátom zlepšiť kvalitu a porovnateľnosť údajov prostredníctvom zriadenia expertnej skupiny na riešenie uvedenej otázky[6].

---

1 Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34.
2 Ú. v. ES L 282, 26.10.2001, s. 77.
3 Ú. v. ES L 377, 31.12.1991, s. 48.
4 Začalo sa konanie o porušení proti členským štátom, ktoré nesplnili oznamovaciu povinnosť.
5 Ú. v. EÚ L 94, 13.4.2005, s. 30.
6 Na riešenie tejto otázky sa zriadila expertná skupina vrátane zástupcov členských štátov, automobilového priemyslu a Generálneho riaditeľstva Komisie pre životné prostredie a pre štatistiku. Prvé zasadnutie tejto skupiny sa plánuje na jeseň 2009.

Štúdie o zhode, ktoré vykonáva Komisia v súvislosti s vnútroštátnymi vykonávacími opatreniami, potvrdzujú, že smernica sa vo všeobecnosti dobre transponovala, aj keď existuje niekoľko prípadov nezhody, ktoré v súčasnosti sú alebo môžu byť predmetom konaní o porušení.

Pokiaľ ide o samotné praktické vykonávanie a presadzovanie právnych ustanovení, členské štáty poskytli viac informácií ako za predchádzajúce skúmané obdobie, ale na základe doručených odpovedí nie je možné vykonať úplné hodnotenie celkovej situácie.

2. SMERNICA 2000/53/ES O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI

Dvadsaťdva členských štátov poskytlo Komisii prostredníctvom tejto správy údaje týkajúce sa ich vnútroštátnych právnych predpisov, nariadení a správnych ustanovení, ktorými sa zavádza smernica 2000/53/ES do vnútroštátnych právnych predpisov.

Niektoré ustanovenia smernice (vrátane, napríklad, prevencie, zberu, opätovného využitia a spätného získavania) sa môžu transponovať prostredníctvom dohody, ale iba päť členských štátov využilo túto možnosť.

Iba dva členské štáty (Litva a Veľká Británia) oslobodili vozidlá vyrobené v malých sériách a ich výrobcov od požiadaviek týkajúcich sa opätovného využitia, možnosti recyklácie a spätného získavania, noriem na kódovanie a informácií o rozoberaní, ako aj oznamovacej povinnosti.

Všetci respondenti uviedli, že prijali opatrenia podporujúce výrobcov vozidiel, aby v súčinnosti s výrobcami materiálu a zariadení obmedzili používanie nebezpečných látok vo vozidlách, zjednodušili rozoberanie, opätovné využívanie a spätné získavanie a začlenili zvyšujúce sa množstvo recyklovaného materiálu do vozidiel. Dvadsaťdva členských štátov uviedlo, že ich vnútroštátne právne predpisy obmedzujú použitie olova, ortuti, kadmia alebo hexavalentného chrómu v materiáloch a súčiastkach vozidiel, ktoré sa uviedli na trh po 1. júli 2003, okrem výnimiek uvedených v prílohe II k tejto smernici.

Všetci respondenti prijali nevyhnutné opatrenia, aby zabezpečili, že hospodárski prevádzkovatelia – vo väčšine prípadov výrobcovia a/alebo dovozcovia vozidiel – vybudujú systémy na zber vozidiel po dobe životnosti a (pokiaľ je to technicky možné) odpadových použitých súčiastok, ktoré sa demontovali pri oprave osobných motorových vozidiel, a zabezpečili primeranú dostupnosť zariadení na zber na svojich územiach. Počet autorizovaných zariadení na spracovanie je rôzny, od 2 na Cypre do viac ako 1 600 vo Veľkej Británii. Všetky krajiny prijali opatrenia, aby zabezpečili, že všetky vozidlá po dobe životnosti sa dopravia do autorizovaného zariadenia na spracovanie.

Všetky členské štáty okrem Belgicka uviedli, že vytvorili systém, podľa ktorého je predloženie osvedčenia o zničení podmienkou na zrušenie registrácie vozidla po dobe životnosti. Komisia sleduje prípad Belgicka. Deväť členských štátov využilo možnosť povoliť výrobcom, sprostredkovateľom a zberateľom v mene autorizovaného zariadenia na spracovanie vystaviť osvedčenie o zničení za predpokladu, že zaručia, že vozidlo po dobe životnosti sa dopraví do autorizovaného zariadenia na spracovanie.

Všetci respondenti uviedli, že prijali opatrenia, aby zabezpečili, že vozidlá po dobe životnosti sa môžu dopraviť do autorizovaného zariadenia na spracovanie bez akýchkoľvek nákladov pre posledného držiteľa alebo majiteľa. Vo väčšine členských štátov nie je doprava vozidla po

dobe životnosti bezplatná, ak neobsahuje základné súčiastky alebo ak obsahuje odpad, ktorý bol k vozidlu pridaný – možnosť je v súlade so smernicou.

Všetky členské štáty okrem Belgicka, proti ktorým Komisia začala konanie o porušení, zabezpečili, že príslušné orgány vzájomne uznávajú a prijímajú osvedčenia o zničení, vydané v inom členskom štáte. Odpoveď Bulharska bola nejasná a je potrebné ďalej ju preskúmať.

Vo všetkých členských štátoch musia mať podniky alebo podnikatelia, ktorí vykonávajú úkony spracovania, povolenie od príslušných orgánov alebo sa musia u nich zaregistrovať. Iba Taliansko a Veľká Británia využili možnosť neuplatniť požiadavku povolenia, ako sa uvádza v tejto smernici.

Deväťnásť respondentov uviedlo prostriedky podporujúce podniky alebo podnikateľov, ktorí vykonávajú úkony spracovania, aby zaviedli osvedčené ekologické systémy riadenia. Podpora sa poskytuje napríklad prostredníctvom usmernení, informačných brožúr o výhodách zavedenia osvedčeného ekologického systému, kurzov odborného vzdelávania alebo financovania. Traja respondenti uviedli, že osvedčené ekologické systémy sú dobrovoľné a neuviedli žiadne ďalšie propagačné opatrenia.

Všetky členské štáty, ktoré odpovedali, uviedli, že prijali opatrenia v súlade s hierarchiou odpadov s cieľom podporiť opätovné využitie súčiastok, ktoré sú vhodné na opätovné využitie, a spätné získanie súčiastok, ktoré nie je možné opätovne využiť, pričom sa uprednostňuje recyklácia.

Všetci respondenti zaviedli opatrenia, aby zabezpečili, že hospodárski prevádzkovatelia splnia v smernici stanovené ciele týkajúce sa opätovného využitia/spätného získania a opätovného využitia/recyklácie. Väčšina členských štátov doslovne transponovala ciele stanovené v smernici. Holandsko prispôsobilo svoj pôvodne veľmi ambiciózny zámer splniť do roku 2007 ciele 95 % opätovného využitia/spätného získania a 85 % opätovného využitia/recyklácie, pričom dátum ich splnenia upravilo na rok 2015, ako vyžaduje smernica. Bulharsko dosiahne do 31. decembra 2008 cieľ 87 % spätného získania a cieľ 81 % recyklácie; do roku 2015 je stanovené postupné zvýšenie opätovného využitia na 95 % a recyklácie na 85 %. Česká republika, Grécko, Lotyšsko, Maďarsko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovenská republika, Taliansko a Veľká Británia využili možnosť stanoviť nižšie ciele pre vozidlá vyrobené do 1. januára 1980.

Pokiaľ ide o úroveň opätovného využitia/recyklácie a opätovného využitia/spätného získavania, údaje za rok 2006 sú dostupné za všetky členské štáty okrem Írska a Malty. V roku 2006 deväťnásť členských štátov[7] splnilo cieľ 80 % opätovného využitia/recyklácie (Česká republika a Francúzsko takmer dosiahli tento cieľ). Cieľ 85 % opätovného využitia/spätného získavania splnilo trinásť členských štátov[8] (Španielsko takmer splnilo tento cieľ). Viac údajov sa uvádza v správe Komisie, ktorá je dostupná na stránke http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm, alebo na stránke Eurostatu: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

---

7 Belgicko, Bulharsko, Dánsko, Nemecko, Estónsko, Grécko, Cyprus, Lotyšsko, Litva, Luxembursko, Maďarsko, Holandsko, Rakúsko, Poľsko, Portugalsko, Slovensko, Fínsko, Švédsko a Veľká Británia.

8 Belgicko, Bulharsko, Česká republika, Nemecko, Cyprus, Lotyšsko, Litva, Luxembursko, Holandsko, Rakúsko, Poľsko, Portugalsko a Švédsko.

Všetky členské štáty, ktoré odpovedali, uviedli, že prijali opatrenia, aby zabezpečili, že výrobcovia spolu s výrobcami materiálov a zariadení použijú normy na kódovanie súčiastok a materiálov a uložili výrobcom súčiastok povinnosť sprístupniť autorizovaným zariadeniam na spracovanie príslušné informácie týkajúce sa rozoberania, zneškodňovania a testovania súčiastok. Vo všetkých členských štátoch musia výrobcovia poskytnúť informácie o rozoberaní za každý nový typ vozidla uvedeného na trh. Väčšina členských štátov uviedla, že používa systém IDIS (medzinárodný systém informácií o rozoberaní z anglického International Dismantling Information System), ktorý sa pravidelne aktualizuje.

Deväťnásť členských štátov uviedlo, že uložilo hospodárskym prevádzkovateľom (väčšinou výrobcom) povinnosť zverejniť informácie týkajúce sa návrhu vozidla, ekologického spracovania, prevencie odpadov a pokroku, ktorý sa dosiahol v súvislosti s opätovným využitím a recykláciou. V troch členských štátoch je táto povinnosť určená výrobcom vozidiel ako príslušným hospodárskym prevádzkovateľom, nie výrobcom súčiastok pre vozidlá. Švédsko a Estónsko pracujú na úprave svojich právnych predpisov.

Členské štáty odpovedali na otázku, či sa prijali nejaké nové opatrenia týkajúce sa predchádzania vzniku odpadu. Desať respondentov uviedlo také opatrenia, ale nebolo jasné vo všetkých prípadoch, či boli nové oproti poslednému skúmanému obdobiu. Nemecko uviedlo, že automobilový priemysel vytvoril zoznam týkajúci sa oznámenia niektorých informácií o látkach súvisiacich so súčiastkami a materiálom dodávaných automobilovým výrobcom a ďalej odkazuje na projekt SEES[9], ktorý je okrem iného zameraný na rozvoj udržateľného rozoberania a recyklácie s cieľom zvýšiť úroveň spätného získavania a opätovného využitia. Nemecko takisto poznamenalo, že stále pokračuje všeobecný trend týkajúci sa presadzovania vývoja technológií nasledujúcich po dezintegrácii s cieľom čo najviac spätne získať zvyšky po dezintegrácii.

Pokiaľ ide o druhy a množstvo recyklovaných materiálov a situácie na trhu, Francúzsko uviedlo, že úroveň začlenenia recyklovaných materiálov sa zvýšila, ale naznačilo závislosť od technických požiadaviek vozidiel, trhovej dostupnosti a ceny a kvality recyklovaného materiálu. Francúzsko takisto poznamenalo, že podľa odborníkov v oblasti kovopriemyslu je problematické začleniť viac ako 40 % recyklovaného materiálu do vozidiel. Recyklácia plastov je naďalej na nižšej úrovni ako recyklácia kovov a výrobcovia sa snažia dosiahnuť rovnováhu medzi použitím recyklovaných bežných plastov a nových ľahkých plastov. Nemecko uviedlo, že zmena dopytu po recyklovanom šrote spôsobila vážne výkyvy v obchodovaní s týmto materiálom. Veľký dopyt je takisto po veľmi kvalitných recyklovaných plastoch.

Iba päť členských štátov uviedlo, že do autorizovaných zariadení na spracovanie sa dopravili vozidlá po dobe životnosti, ktoré nemali žiadnu alebo mali zápornú trhovú hodnotu. Ostatné členské štáty neuviedli žiadne alebo len zanedbateľné množstvo takýchto vozidiel pre vysokú cenu druhotných surovín.

Respondenti vo všeobecnosti neoznámili žiadne porušenie hospodárskej súťaže medzi alebo v rámci členských štátov, aj keď sa v tejto súvislosti vyskytlo niekoľko poznámok. Švédsko

---

[9] Udržateľný elektrický a elektronický systém (Sustainable Electrical & Electronic System) pre automobilový sektor, projekt financovaný z prostriedkov Európskej únie v rámci Priority 6.2 šiesteho rámcového programu (Udržateľná pozemná doprava, pokrokové techniky dizajnu a výroby). Združenie projektu združuje výrobcov a dodávateľov automobilov, univerzity, prevádzkovateľov pre recykláciu/rozoberanie, výskumné centrá a konzultantov. Pozri: http://www.sees-project.net/index.php.

poukázalo na rozdiely v interpretácii smernice 2000/53/ES, ktoré sa týkajú odstránenia skla z vozidiel po dobe životnosti, na základe čoho sa potom vyviezlo viac vozidiel do členských štátov, v ktorých je podľa zákona možné odstrániť sklo po dezintegrácii. Belgicko uviedlo, že medzi zariadeniami na dezintegráciu a zariadeniami na rozoberanie existuje veľká konkurencia. Poľsko poznamenalo, že záťaž súvisiacu so spracovaním vozidiel po dobe životnosti často neznáša členský štát, v ktorom sa tieto vozidlá umiestnili na trh a najdlhšie sa používali, ale členské štáty, do ktorých sa tieto vozidlá potom dovezú a skončia svoju životnosť. Nemecko v tejto súvislosti oznámilo zníženie počtu vozidiel po dobe životnosti, ktoré sa spätne získali do zariadení na rozoberanie a recykláciu v tejto krajine, a to na základe skutočnosti, že veľký počet použitých vozidiel sa vyváža napríklad do Poľska, Rumunska, Českej republiky a Litvy. Ostatné členské štáty uviedli, že mnoho použitých vozidiel sa takisto vyviezlo do Afriky alebo na Stredný východ a malo to vplyv na množstvo vozidiel po dobe životnosti, ktoré vznikli a boli spracované v uvedených členských štátoch. Komisia plánuje ďalej rokovať o uvedených otázkach s vnútroštátnymi expertmi na zasadnutiach Výboru pre technické úpravy.

3. ZÁVERY

V porovnaní s predchádzajúcim skúmaným obdobím tu nie sú žiadne podstatné zmeny, pokiaľ ide o začlenenie smernice 2000/53/ES do vnútroštátnych právnych predpisov členských štátov. Niektoré ustanovenia tejto smernice sa ešte úplne alebo správne netransponovali, čo vyplýva z počtu prípadov porušenia: v roku 2009 sa riešilo deväť prípadov nedodržania a šesť prípadov nepodania správy. Niektoré členské štáty v roku 2006 nesplnili svoje ciele týkajúce sa opätovného využitia/spätného získania. Komisia poslala týmto členským štátom list, v ktorom žiada o vysvetlenie dôvodov tohto nesplnenia, a bude s nimi rokovať o prípadnom zlepšení. Celkovo je potrebné zlepšiť vykonávanie smernice. Naďalej budú pokračovať prebiehajúce kontroly dodržiavania ustanovení a stretnutia s členskými štátmi s cieľom riešiť nedostatky týkajúce sa vykonávania tejto smernice Spoločenstva.