KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 20.11.2009
COM(2009) 635 konč.

POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

O IZVAJANJU DIREKTIVE 2000/53/ES O IZRABLJENIH VOZILIH

ZA OBDOBJE 2005–2008

POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

O IZVAJANJU DIREKTIVE 2000/53/ES O IZRABLJENIH VOZILIH

ZA OBDOBJE 2005–2008

1. UVOD

Glavni namen Direktive 2000/53/ES o izrabljenih vozilih[1] je preprečiti nastajanje odpadkov iz vozil in spodbujati ponovno uporabo, recikliranje ali drugo vrsto predelave izrabljenih vozil in njihovih delov ter s tem zmanjšati količino odpadkov za dokončno odstranitev. Poleg tega naj bi se z ukrepi iz Direktive izboljšala okoljevarstvena učinkovitost vseh gospodarskih subjektov, vključenih v življenjski krog vozil, zlasti subjektov, ki so neposredno vključeni v obdelavo izrabljenih vozil.

Člen 9 Direktive 2000/53/ES določa, da države članice vsaka tri leta pošljejo Komisiji poročilo o izvajanju te direktive, in sicer na podlagi vprašalnika iz Odločbe Komisije 2001/753/ES[2], ter skladno s postopkom iz člena 6 Direktive 91/692/EGS[3]. Vprašalnik je sestavljen je iz dveh delov: prvi del se nanaša na podrobnosti prenosa Direktive v nacionalno zakonodajo, drugi del pa na informacije o dejanskem izvajanju Direktive.

Po prvem poročilu o izvajanju (COM/2007/0618 konč.), ki je zajemalo obdobje izvajanja od 21. aprila 2002 do 21. aprila 2005 (za države članice, ki so se Evropski skupnosti pridružile 1. maja 2004, pa obdobje od 1. maja 2004 do 21. aprila 2005), zajema to poročilo obdobje od 21. aprila 2005 do 21. aprila 2008 (za državi članici, ki sta se Evropski skupnosti pridružili 1. januarja 2007 pa od tega dne do 21. aprila 2008).

Disciplina pri poročanju ni bila povsem zadovoljiva. Pet držav članic[4] Komisiji ni sporočilo informacij o vključitvi Direktive v svojo nacionalno zakonodajo. Številni odgovori so bili nepopolni ali nenatančni, veliko pa jih sploh ni prišlo. Letne podatke o doseganju ciljev glede ponovne uporabe/recikliranja in ponovne uporabe/predelave, ki se nanašajo na leto 2006, bi bilo treba v skladu z Odločbo Komisije 2005/293/ES[5] obvezno sporočiti v letu 2008. Poročila niso prihajala pravočasno, zaradi nezadovoljive kakovosti metodologij poročanja pa tudi prejeti podatki v nekaterih primerih niso povsem zanesljivi. Da bi državam članicam pomagala izboljšati in primerljivost kakovost podatkov, je Komisija ustanovila posebno skupino strokovnjakov[6].

---

1 UL L 269, 21.10.2000, str. 34.
2 UL L 282, 26.10.2001, str. 77.
3 UL L 377, 31.12.1991, str. 48.
4 Proti državam članicam, ki niso poslale poročil, so bili sproženi postopki za ugotavljanje kršitev.
5 UL L 94, 13.4.2005, str. 30.
6 Skupino strokovnjakov za to vprašanje sestavljajo predstavniki držav članic, avtomobilske industrije in generalnih direktoratov Komisije za okolje in statistiko. Prvo srečanje skupine je načrtovano za jesen 2009.

Študije pregleda skladnosti nacionalnih izvedbenih ukrepov, ki jih je izvedla Komisija, so pokazale, da je Direktiva na splošno uspešno prenesena, čeprav še vedno obstajajo primeri neskladnosti, zaradi česar so bili ali še bodo sproženi postopki za ugotavljanje kršitev.

Glede dejanskega praktičnega izvajanja in uveljavljanja pravnih določb so države članice lahko navedle več informacij kot v prejšnjem poročevalnem obdobju, vendar na podlagi prejetih odgovorov izčrpna ocena stanja ni mogoča.

2. DIREKTIVA 2000/53/ES O IZRABLJENIH VOZILIH

Dvaindvajset držav članic je s tem poročilom Komisiji sporočilo podatke o nacionalnih zakonih in drugih predpisih za prenos Direktive 2000/53/ES v nacionalno zakonodajo.

Nekatere določbe Direktive (npr. glede preprečevanja nastanka, zbiranja, ponovne uporabe in predelave) je mogoče prenesti s sporazumom, vendar se je samo pet držav članic odločilo za to možnost.

Samo dve državi članici (Litva in Združeno kraljestvo) sta vozila, izdelana v majhnih serijah, in njihove proizvajalce oprostili zahtev za ponovno uporabo, recikliranje in predelavo, upoštevanja standardov za kodiranje in informacij o razstavljanju ter zahtev za poročanje.

Vse države, ki so poslale odgovor, so sporočile, da so sprejele ukrepe za spodbujanje proizvajalcev vozil, skupaj s proizvajalci surovin in opreme, da omejijo uporabo nevarnih snovi v vozilih, olajšajo njihovo razstavljanje, ponovno uporabo in predelavo ter povečajo količino recikliranih surovin, vgrajenih v vozila. Dvaindvajset držav članic je navedlo, da njihova nacionalna zakonodaja omejuje uporabo svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma v surovinah in sestavnih delih za vozila, ki se dajo v promet po 1. juliju 2003, razen pri izjemah iz Priloge II k Direktivi.

Vse države, ki so poslale odgovor, so sprejele potrebne ukrepe za zagotovitev, da gospodarski subjekti – večinoma proizvajalci in/ali uvozniki vozil – uvedejo sisteme za zbiranje vseh izrabljenih vozil in (kolikor je to tehnično izvedljivo) odpadnih rabljenih delov, ki se odstranijo pri popravilu osebnih motornih vozil, ter da imajo na svojem ozemlju zadostno število obratov za zbiranje. Število pooblaščenih obratov za obdelavo znaša od 2 na Cipru do več kot 1 600 v Združenem kraljestvu. Vse države so sprejele ukrepe za zagotovitev, da se vsa izrabljena vozila oddajo v pooblaščene obrate za obdelavo.

Vse države članice razen Belgije so sporočile, da so vzpostavile sistem, pri katerem je treba za odjavo vozila predložiti potrdilo o uničenju. Komisija spremlja primer Belgije. Devet držav članic se je odločilo za možnost, da dovolijo proizvajalcem, trgovcem ali zbiralcem, da izdajajo potrdila o uničenju v imenu pooblaščenega obrata za obdelavo, pod pogojem da zagotovijo, da se izrabljeno vozilo odda v pooblaščeni obrat za obdelavo.

Vse države, ki so poslale odgovor, so navedle, do so sprejele ukrepe za zagotovitev, da se vsa izrabljena vozila lahko oddajo v pooblaščene obrate za obdelavo brez stroškov za zadnjega imetnika ali lastnika. V večini držav članic dostava izrabljenih vozil ni brezplačna, če izrabljeno vozilo ne vsebuje bistvenih sestavnih delov ali če vsebuje odpadke, ki so bili dodani izrabljenemu vozilu – ta možnost je v skladu z Direktivo.

Vse države članice razen Belgije, proti kateri je Komisija sprožila postopek za ugotavljanje kršitev, so zagotovile, da pristojni organi vzajemno priznajo in sprejmejo potrdila o uničenju,

ki jih izdajo druge države članice. Odgovor Bolgarije je bil nejasen in ga je treba dodatno proučiti.

V vseh državah članicah, ki so poslale odgovor, morajo obrati ali podjetja za obdelavo imeti dovoljenje pristojnega nacionalnega organa ali biti registrirani pri njem. Samo Italija in Združeno kraljestvo sta uveljavili možnost izjeme pri zahtevi za dovoljenje, ki jo navaja Direktiva.

Devetnajst držav članic, ki so poslale odgovor, je poročalo o spodbujanju obratov in podjetij, da vpeljejo certificirane sisteme okoljskega upravljanja. Spodbujajo jih na primer s smernicami, informacijskimi brošurami o prednostih uvajanja certificiranih sistemov okoljskega upravljanja, tečaji usposabljanja ali financiranjem. Tri države so odgovorile, da so certificirani sistemi okoljskega upravljanja prostovoljni in niso poročale o nikakršnih dodatnih ukrepih spodbujanja.

Vse države članice, ki so poslale odgovor, so navedle, da so sprejele ukrepe, ki upoštevajo hierarhijo ravnanja z odpadki, da bi spodbudile ponovno uporabo sestavnih delov, primernih za ponovno uporabo, in predelavo sestavnih delov, in sicer predvsem z recikliranjem, ki jih ni mogoče ponovno uporabiti.

Vse države, ki so poslale odgovor, so uvedle ukrepe, s katerimi naj bi zagotovile, da bodo gospodarski subjekti dosegli cilje glede ponovne uporabe/predelave in ponovne uporabe/recikliranja, ki jih določa Direktiva. Večina držav članic je cilje iz Direktive dobesedno prenesla. Nizozemska je svoj prvotno zelo ambiciozen cilj, da bi že v letu 2007 dosegla 95-odstotni delež ponovne uporabe/predelave in 85-odstotni delež ponovne uporabe/recikliranja, pomaknila nazaj na leto 2015, ki ga določa Direktiva. V Bolgariji naj bi cilj 87 % za predelavo in 81 % za recikliranje dosegli do 31. decembra 2008; postopno povečanje deleža na 95 % za predelavo in 85 % za recikliranje je določeno za leto 2015. Češka, Grčija, Madžarska, Italija, Latvija, Poljska, Portugalska, Romunija, Slovaška in Združeno kraljestvo so uveljavile možnost določitve nižjih ciljev za vozila, proizvedena pred 1. januarjem 1980.

Podatki o stopnjah ponovne uporabe/recikliranja in ponovne uporabe/predelave za leto 2006 so na voljo za vse države članice razen za Irsko in Malto. V letu 2006 je devetnajst držav članic[7] doseglo cilj 80-odstotnega deleža ponovne uporabe/recikliranja (Češka in Francija sta bili blizu uresničitve tega cilja). Cilj 85-odstotnega deleža ponovne uporabe/predelave je doseglo trinajst držav članic[8] (Španija je bila blizu tega cilja). Več podatkov je v poročilih Komisije, ki so na voljo na http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm ali spletišču Eurostata http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Vse države članice, ki so poslale odgovore, so sporočile, da so sprejele ukrepe za zagotovitev, da proizvajalci, skupaj s proizvajalci surovin in opreme, uporabljajo standarde za kodiranje sestavnih delov in surovin, in proizvajalce sestavnih delov obvezale, da pooblaščene obrate za obdelavo obveščajo o razstavljanju, skladiščenju in testiranju sestavnih delov. V vseh državah članicah morajo proizvajalci sporočiti informacije o razstavljanju za vsak tip novega vozila na

---

[7] Belgija, Bolgarija, Danska, Nemčija, Estonija, Grčija, Ciper, Latvija, Litva, Luksemburg, Madžarska, Nizozemska, Avstrija, Poljska, Portugalska, Slovaška, Finska, Švedska in Združeno kraljestvo.

[8] Belgija, Bolgarija, Češka, Nemčija, Ciper, Latvija, Litva, Luksemburg, Nizozemska, Avstrija, Poljska, Portugalska in Švedska.

trgu. Večina držav članic je navedla uporabo sistema IDIS (mednarodnega sistema za informacije o razstavljanju), ki se redno posodablja.

Devetnajst držav članic je sporočilo da so gospodarske subjekte – večinoma proizvajalce – obvezale k objavljanju informacij o načrtovanju vozil, okolju neškodljivem ravnanju z njimi, preprečevanju nastajanja odpadkov ter doseženem napredku glede predelave in recikliranja. V vseh državah članicah morajo proizvajalci sporočiti informacije o razstavljanju za vsak tip novega vozila na trgu. Švedska in Estonija sta se lotili spreminjanja svoje zakonodaje.

Na države članice je bilo naslovljeno vprašanje, ali so bili sprejeti kakšni novi ukrepi glede preprečevanja nastajanja odpadkov. Deset držav je potrdilo take ukrepe, vendar v vseh primerih ni bilo jasno, ali je šlo za nove ukrepe, sprejete po zadnjem poročevalnem obdobju. Nemčija je sporočila, da je avtomobilska industrija pripravila seznam za sporočanje nekaterih informacij glede pomembnih snovi, uporabljenih v sestavnih delih, in surovin, ki se dobavljajo proizvajalcem avtomobilov, poleg tega je opozorila na projekt SEES[9], katerega cilj je med drugim razvoj trajnostnih postopkov razstavljanja in recikliranja, s katerimi bi se povečale stopnje predelave in ponovne uporabe. Nemčija je tudi opozorila, da se splošni trend spodbujanja razvoja tehnologij po drobljenju, ki naj bi kolikor je mogoče povečale predelavo ostankov iz drobilnikov, še nadaljuje.

Francija je glede vrste in količine recikliranih surovin ter stanja na trgu poročala, da se je raven uporabe recikliranih surovin povečala, vendar opozorila, da je ta odvisna od tehničnih zahtev za vozila, dostopnosti na trgu ter cene in kakovosti recikliranih surovin. Navedla je tudi, da je po mnenju strokovnjakov iz kovinske industrije težko povečati delež uporabe recikliranih kovin v vozilih prek 40 %. Raven recikliranja plastike je še naprej na nižji ravni od ravni recikliranja kovin, proizvajalci pa si prizadevajo uravnotežiti uporabo reciklirane konvencionalne plastike in nove lahke plastike. Nemčija je navedla, da spremenljivo povpraševanje po recikliranih odpadkih vpliva tudi na nihanje pri trgovanju s temi surovinami. Veliko je tudi povpraševanja po visokokakovostni reciklirani plastiki.

Samo pet držav članic je poročalo o oddaji izrabljenih vozil, ki niso imeli nobene tržne vrednosti ali pa je ta bila negativna, v pooblaščene obrate za obdelavo. Ostale države članice so navedle, da takih avtomobilov zaradi visokih cen sekundarnih surovin ni bilo ali pa je bilo njihovo število zanemarljivo.

Države, ki so poslale odgovore, na splošno niso poročale o primerih izkrivljanja konkurence med državami članicami ali v njih, vendar je bilo s tem v zvezi več opomb. Švedska je opozorila na različne razlage Direktive 2000/53/ES glede ločevanja stekla iz izrabljenih vozil, zaradi česar se veliko avtomobilov izvaža v države članice, v katerih je mogoče zakonito ločevanje stekla po drobljenju. Belgija je opozorila na veliko konkurenco med obrati za drobljenje ter slednjimi obrati in obrati za razstavljanje. Poljska je pripomnila, da breme predelave izrabljenih vozil pogosto ne leži na državi članici, v kateri so bila vozila dana na trg in v kateri so se najdlje uporabljala, ampak na državi članici, v katero so se ta pozneje izvozila in se tam uporabljala do konca njihove uporabnosti. S tem v zvezi je tudi Nemčija ugotovila

---

[9] Evropska unija projekt trajnostnih električnih in elektronskih sistemov za avtomobilski sektor (*Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector*) podpira prek šestega okvirnega programa – prednostna naloga 6.2 (trajnostni prevoz po kopnem in vodi, napredne tehnike načrtovanja in proizvodnje). Projektni konzorcij združuje proizvajalce avtomobilov in dobavitelje, univerze, obrate za razstavljanje in recikliranje, raziskovalna središča in svetovalce. Glej: http://www.sees-project.net/index.php.

zmanjšanje števila izrabljenih vozil, ki so bila predelana v njenih obratih za razstavljanje in recikliranje, saj je bilo veliko rabljenih vozil izvoženih na primer na Poljsko, v Romunijo, na Češko in v Litvo. Druge države članice so poročale, da je bilo veliko rabljenih avtomobilov izvoženih tudi v Afriko ali na Bližnji vzhod, kar je vplivalo na število izrabljenih vozil, nastalih in obdelanih v teh državah. Komisija se bo o teh vprašanjih posvetovala z nacionalnimi strokovnjaki na sestankih odbora za tehnično prilagoditev.

3. SKLEPNE UGOTOVITVE

V primerjavi s prejšnjimi poročevalnimi obdobji ni bilo posebnih sprememb glede vključevanja Direktive 2000/53/ES v nacionalno zakonodajo držav članic. Nekatere določbe Direktive še niso bile v celoti ali ustrezno prenesene, kar se kaže v številu postopkov ugotavljanja kršitev: v letu 2009 je bilo nerešenih še devet primerov zaradi neskladnosti in šest primerov zaradi neporočanja. Več držav članic v letu 2006 ni izpolnilo svojih ciljev glede ponovne uporabe/recikliranja/predelave. Komisija je na te države članice naslovila pismo, s katerim jih je pozvala, da pojasnijo razloge za to neizpolnitev, in bo z njimi proučila možnosti za izboljšanje rezultatov. Na splošno je treba izvajanje Direktive še izboljšati. Sedanja preverjanja skladnosti se bodo nadaljevala prav tako pa tudi redna sestajanja z državami članicami zaradi odpravljanja pomanjkljivosti pri izvajanju zakonodaje Skupnosti.