КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 20.11.2009
COM(2009) 635 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕС ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

ЗА ПЕРИОДА 2005—2008 г.

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕС ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

ЗА ПЕРИОДА 2005—2008 г.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Главните цели на Директива 2000/53/ЕС относно излезлите от употреба превозни средства[1] са превенцията на образуването на отпадъци от превозни средства и повторната употреба, рециклирането и други форми на оползотворяване на излезлите от употреба превозни средства и техните компоненти, така че да се намали окончателното депониране на отпадъци. Освен това, екологичните показатели на всички икономически оператори, участващи в жизнения цикъл на превозните средства, и особено на операторите, участващи пряко в третирането на излезлите от употреба превозни средства, би следвало да бъде подобрено посредством мерките, установени в директивата.

Член 9 от Директива 2000/53/ЕС задължава държавите-членки да изпращат доклад до Комисията през интервал от три години относно прилагането на тази директива, на базата на въпросник, приет с Решение на Комисията 2001/753/ЕО[2], в съответствие с процедурата, установена в член 6 от Директива 91/692/ЕИО[3]. Въпросникът се състои от две части: първата част касае подробностите относно включването на директивата в националното законодателство, а във втората част е включена информация относно действителното прилагането на директивата.

След първия доклад относно прилагането (COM/2007/0618 окончателен), който обхвана периода на прилагане от 21 април 2002 г. до 21 април 2005 г. (за държавите-членки, които се присъединиха към Европейската общност на 1 май 2004 г., периодът е от 1 май 2004 г. до 21 април 2005 г. г.), настоящият доклад обхваща периода от 21 април 2005 г. до 21 април 2008 г. (за държавите-членки, които се присъединиха към Европейската общност на 1 януари 2007 г., периодът е от този ден до 21 април 2008 г.).

Дисциплината при докладването не бе изцяло задоволителна. Пет държави-членки[4] не предоставиха на Комисията информация, касаеща включването на директивата в националните им законодателства. Много от отговорите липсваха, бяха непълни или неясни. Годишните данни относно постигането на целите за повторна употреба/рециклиране и повторна употреба/оползотворяване, отнасящи се за 2006 г., трябваше да бъдат задължително докладвани през 2008 г., в съответствие с Решение на

---

1 ОВ L 269, 21.10.2000 г., стр. 34.
2 ОВ L 282, 26.10.2001 г., стр. 77.
3 ОВ L 377, 31.12.1991 г., стр. 48.
4 Срещу държавите-членки, които не са докладвали, са открити процедури за нарушение. .

Комисията 2005/293/ЕО[5]. Докладването не бе направено навреме, а качеството на методиките на докладване в някои от случаите постави под въпрос получените данни. Комисията предприе стъпки, за да подпомогне държавите-членки да подобрят качеството и сравнимостта на данните, създавайки експертна група за преодоляването на този проблем[6].

Проведените от Комисията проучвания за съответствие на националните мерки по прилагането показаха, че като цяло директивата е добре транспонирана, въпреки че има някои случаи на несъответствие, които са понастоящем, или могат в бъдеще да бъдат предмет на процедури за нарушение.

Що се отнася до настоящото практическо прилагане и изпълнение на законовите разпоредби, държавите-членки можаха да предоставят повече информация в сравнение с предишния отчетен период, но на базата на получените отговори не може да се направи изчерпателна оценка на цялостната ситуация.

2. ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕС ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Двадесет и две държави-членки предоставиха на Комисията посредством този доклад данни, касаещи националните им закони, наредби и административни разпоредби, които въвеждат изискванията на Директива 2000/53/ЕС в националното законодателство.

Някои разпоредби от директивата (касаещи превенцията, събирането, повторната употреба и оползотворяването) могат да бъдат транспонирани посредством споразумение, но само пет държави-членки се възползваха от тази възможност.

Само две държави-членки (Литва и Обединеното кралство) освободиха произвежданите в малки серии превозни средства и техните производители от изискванията относно възможностите за повторно използване, рециклиране и оползотворяване, изискванията във връзка със стандартите за кодиране на компонентите и материалите и изискванията за информация за демонтаж, както и от задълженията за докладване.

Всички респонденти докладваха, че са въвели мерки за насърчаване на производителите на превозни средства, във връзка и с производителите на материали и оборудване, да ограничават употребата на опасни вещества в превозните средства, да улесняват демонтажа, повторната употреба и оползотворяването и да включват увеличаващи се количества рециклирани материали в превозните средства. Двадесет и две държави-членки посочиха, че тяхното национално законодателство ограничава употребата на олово, живак, кадмий или шествалентен хром като материали и компоненти в превозни средства, пуснати на пазара след 1 юли 2003 г., освен изключенията, изброени в приложение II към директивата.

---

5 ОВ L 94, 13.4.2005 г., стр. 30.

6 Създадена е експертна група за преодоляване на този проблем, като в нея са включени представители от държавите-членки, автомобилната индустрия, Генералните дирекции по околната среда и по статистиката на Комисията. Първото заседание на работната група е планирано за есента на 2009 г.

Всички респонденти предприеха необходимите мерки, за да гарантират, че икономическите оператори — в повечето случаи производителите и/или вносителите на превозни средства — създават системи за събирането на излезли от употреба превозни средства и (доколкото е техническо осъществимо) на отпадъчните използвани части, снети при ремонт на автомобили, и за да гарантират подходящ брой обекти за събиране на подобни отпадъци на своята територия. Броят на оторизираните инсталации за третиране варира от 2 в Кипър до повече от 1600 в Обединеното кралство. Във всички държави са предприети мерки, които да гарантират, че всички излезли от употреба превозни средства се прехвърлят в оторизирани инсталации за тяхното третиране.

Всички държави-членки с изключение на Белгия докладваха за създаване на система, съгласно която представянето на сертификат за унищожаване е условие за дерегистрация на превозно средство. Комисията следи белгийския случай. Девет държави-членки използваха възможността да позволят на производителите, търговците или фирмите, събиращи отпадъци да издават сертификати за унищожаване от името на оторизирана инсталация за третиране, ако се гарантира, че излезлите от употреба превозни средства се прехвърлят до оторизирани инсталации за тяхното третиране.

Всички респонденти показаха, че са приели мерки, които да гарантират, че излезлите от употреба превозни средства могат да бъдат доставени до оторизирани инсталации за тяхното третиране, без заплащане от страна на последния притежател или собственик. В повечето държави-членки доставката на излязло от употреба превозно средство не е безплатна, ако то не съдържа основните компоненти или ако съдържа добавени към него отпадъци — такава възможност се допуска от директивата.

Всички държави-членки, с изключение на Белгия, срещу която Комисията откри процедура за нарушение, осигуриха взаимно признаване и приемане от компетентните органи на сертификатите за разрушаване, издадени в други държави-членки. Българският отговор е неясен и се нуждае от допълнително проучване.

Във всички отговорили държави-членки центровете или предприятията за третиране трябва да имат разрешение или да бъдат регистрирани от компетентните власти. Единствено Италия и Обединеното кралство се възползваха от възможността за дерогация от изискванията за разрешение, както е посочено в директивата.

Деветнадесет респонденти докладваха за средства, с които насърчават центровете и предприятията за третиране да въведат сертифицирани системи за опазване на околната среда. Предоставя се помощ, например чрез документи с указания, информационни брошури относно предимствата от въвеждане на сертифицирана система за опазване на околната среда, курсове за обучение или финансиране. Три респондента отговориха, че сертифицираните системи за опазване на околната среда са доброволни, и не докладваха за допълнителни мерки за насърчаване.

Всички отговорили държави-членки доказаха, че са приели мерки, в съответствие с йерархията на отпадъците, с цел да се насърчи повторната употреба на компоненти, подходящи за повторната употреба, и оползотворяването на компоненти, които не могат да бъдат използвани повторно, с отдаване на предпочитание на рециклирането.

Всички респонденти въведоха мерки, за да осигурят постигане на целите за повторна употреба/оползотворяване и повторна употреба/рециклиране, предвидени в

директивата, от страна на икономическите оператори. Повечето държави-членки транспонираха буквално целите, предвидени в директивата. Нидерландия промени своя първоначално много амбициозен срок за постигане на целите за 95 % повторна употреба/оползотворяване и 85 % повторна употреба /рециклиране — от 2007 г. на 2015 г., както се изисква в директивата. В България целите за 87 % оползотворяване и 81 % рециклиране трябва да бъдат постигнати до 31 декември 2008 г.; постепенно нарастване до 95 % за оползотворяване и 85 % за рециклиране е предвидено за 2015 г. Чешката република, Гърция, Унгария, Италия, Латвия, Полша, Португалия, Румъния, Словакия и Обединеното кралство се възползваха от възможността да предвидят по-ниски цели за превозните средства, произведени преди 1 януари 1980 г.

Що се отнася до процентите за повторна употреба/рециклиране и повторна употреба/оползотворяване за 2006 г., има налични данни за всички държави-членки, с изключение на Ирландия и Малта. През 2006 г. деветнадесет държави-членки[7] постигнаха целта за 80 % повторна употреба/рециклиране (Чешката република и Франция бяха близо до постигане на целта). Целта за 85 % повторна употреба/оползотворяване беше постигната от тринадесет държави-членки[8] (Испания беше близо до постигане на целта). Повече данни могат да бъдат намерени в докладите на Комисията, достъпни на http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm или на уебсайта на Евростат: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Всички отговорили държави-членки докладваха, че са предприели мерки, които да гарантират, че производителите на автомобили, както и производителите на материали и оборудване, използват стандарти за кодиране на компонентите и материалите, и задължиха производителите на автомобилни компоненти да предоставят информацията относно демонтажа, съхранението и тестването на компонентите от оторизираните инсталации за тяхното третиране. Във всички държави-членки производителите трябва да предоставят информация относно демонтажа на всеки нов вид превозно средство, пуснато на пазара. Повечето държави-членки посочиха, че използват системата IDIS (Международна информационна система за демонтаж), която редовно се актуализира.

Деветнадесет държави-членки докладваха, че са задължили икономическите оператори — най-вече производителите — да публикуват информация, касаеща проектите на превозните средства, екологосъобразната преработка, предотвратяването на отпадъци и напредъка, постигнат във връзка с оползотворяването и рециклирането. В три държави-членки това задължение е предназначено за производителите на превозни средства, като съответните икономически оператори, а не за производителите на компоненти за превозни средства. Швеция и Естония работят върху изменение на своето законодателство.

Държавите-членки бяха запитани дали са предприети нови мерки, касаещи превенцията на образуването на отпадъци. Десет респондента посочиха такива мерки, но не във всички случаи е ясно дали те са нови, в сравнение с последния отчетен период. Германия докладва, че в автомобилната индустрия е разработен списък, касаещ деклариране на определена информация относно вещества, свързани с компоненти и

---

[7] Белгия, България, Дания, Германия, Естония, Гърция, Кипър, Латвия, Литва, Люксембург, Унгария, Нидерландия, Австрия, Полша, Португалия, Словакия, Финландия, Швеция и Обединеното Кралство.

[8] Белгия, България, Чешката република, Германия, Кипър, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерландия, Австрия, Полша, Португалия и Швеция.

материали, доставяни на автомобилни производители, и по-нататък се позовава на проекта за Устойчива електрическа и електронна система (SEES)[9], който цели, *inter alia,* чрез разработването на устойчиво развити процеси за демонтаж и рециклиране, да повиши процентите на оползотворяване и рециклиране. Германия отбеляза също, че основната тенденция за ускоряване на разработването на технологии за последваща обработка на остатъци от раздробяване, с цел оползотворяване на остатъците от раздробяване, доколкото това е възможно, продължава.

Що се отнася до видовете и количеството на рециклираните материали и до състоянието на пазара, Франция докладва, че степента на използване на рециклирани материали се е увеличила, но посочи съществуването на зависимост от техническите изисквания за превозните средства, от нивото на наличност на пазара и от цената и качеството на рециклирания материал. Франция отбеляза също, че според специалистите в металопреработващата индустрия, включването на повече от 40 % рециклиран метал в превозните средства е трудно. Рециклирането на пластмаса остана на ниско ниво в сравнение с рециклирането на метали и производителите се опитваха да постигнат баланс между използването на рециклирана конвенционална пластмаса и иновационната нова лека пластмаса. Германия също посочи, че промяната в търсенето на рециклиран скрап причинява значителни колебания в търговията с този материал. Наблюдава се също голямо търсене на висококачествени рециклирани пластмаси.

Само пет държави-членки докладваха за излезли от употреба превозни средства без никаква или с отрицателна пазарна стойност, както са доставени до оторизирани инсталации за третиране.

Респондентите като цяло не забелязват никакви нарушения на конкуренцията между или в рамките на държавите-членки, въпреки че в този контекст бяха направени няколко бележки. Швеция се позова на различията в тълкуването на Директива 2000/53/ЕС, които се отнасят за отделянето на стъкло от излезлите от употреба превозни средства, в резултат на което към държавите-членки, в които е законно стъклото да се отделя след раздробяване, се изнасят повече автомобили. Белгия заяви, че съществува засилена конкуренция сред раздробяващите инсталации, както и между раздробяващите инсталации от една страна и инсталациите за демонтаж от друга страна. Полша отбеляза, че тежестта на преработването на излезли от употреба превозни средства често не пада върху държавите-членки, в които са пуснати на пазара тези превозни средства и където са използвани за най-дълъг период от време, а върху държавите-членки, в които впоследствие те са внесени, и където приключват своя полезен живот. В този контекст, Германия констатира намаление на броя на излезлите от употреба превозни средства, оползотворявани в държавните инсталации за демонтаж и рециклиране, което се дължи на факта, че голям брой употребявани превозни средства се изнасят в Полша, Румъния, Чешката република и Литва например. Други държави-членки докладваха, че определен брой употребявани автомобили са изнесени също в Африка и Средния Изток, което оказа влияние върху количеството излезли от

---

[9] Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector (Устойчива електрическа и електронна система за автомобилния сектор), проект, финансиран от Европейския съюз в рамките на Шестата рамкова приоритетна програма, по програмен приоритет 6.2 (Устойчиво развит наземен транспорт, модерно и модерни техники за производство). Консорциумът на проекта включва автомобилни производители и доставчици, университети, лица, които рециклират/лица, които демонтират, изследователски центрове и консултанти. Вж: http://www.sees-project.net/index.php.

употреба превозни средства, генерирано и обработено в тези държави-членки. Комисията възнамерява да обсъди тези въпроси допълнително с националните експерти по време на срещите на Комитета за привеждане в съответствие с техническия прогрес.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Не бяха констатирани значителни промени в сравнение с предишния отчетен период, що се отнася до включването на Директива 2000/53/ЕС в националното законодателство на държавите-членки. Някои от разпоредбите на директивата все още не са транспонирани напълно или правилно, което се доказва от броя на казусите за нарушение: през 2009 г. девет казуса за несъответствие и шест казуса за недокладване все още не са приключили. Няколко държави-членки не успяха да постигнат целите си за повторна употреба/рециклиране/оползотворяване през 2006 г. Комисията изпрати писмо до тези държави-членки, с което поиска обяснение за причините за неуспеха, и ще обсъди възможности за подобряване. Като цяло, прилагането на директивата следва да бъде допълнително подобрено. Текущите проверки за съответствие и срещите с държавите-членки ще продължат, с цел преодоляване на недостатъците при прилагането на това законодателство на Общността.