COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 20.11.2009
COM(2009) 635 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU, PARLAMENTUL EUROPEAN, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

ASUPRA IMPLEMENTĂRII DIRECTIVEI 2000/53/CE PRIVIND VEHICULELE SCOASE DIN UZ

PENTRU PERIOADA 2005-2008

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU, PARLAMENTUL EUROPEAN, COMITETUL ECONOMIC ŞI SOCIAL EUROPEAN ŞI COMITETUL REGIUNILOR

ASUPRA IMPLEMENTĂRII DIRECTIVEI 2000/53/CE PRIVIND VEHICULELE SCOASE DIN UZ

PENTRU PERIOADA 2005-2008

1. INTRODUCERE

Principalele obiective ale Directivei 2000/53/CE privind vehiculele scoase din uz (directiva VSU)[1] sunt prevenirea formării de deşeuri de la vehicule, precum şi refolosirea, reciclarea şi alte forme de recuperare a vehiculelor scoase din uz şi a componentelor acestora, pentru a reduce deşeurile eliminate în final. Pe lângă acestea, măsurile stabilite în directivă vor duce la ameliorarea performanţei de mediu a tuturor operatorilor economici implicaţi în ciclul de viaţă al vehiculelor, în special a operatorilor care sunt implicaţi direct în tratarea vehiculelor scoase din uz.

Articolul 9 din Directiva 2000/53/CE obligă statele membre să transmită Comisiei, la fiecare trei ani, un raport asupra implementării directivei elaborat pe baza unui chestionar stabilit prin Decizia 2001/753/CE a Comisiei[2], în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 6 din Directiva 91/692/CE[3]. Chestionarul este format din două părţi: prima parte se referă la detaliile transpunerii directivei în dreptul intern, iar a doua vizează informaţii cu privire la implementarea efectivă a directivei.

Primul raport de implementare (COM/2007/0618 final), care trata perioada de implementare 21 aprilie 2002 – 21 aprilie 2005 (pentru statele membre care au aderat la Comunitatea Europeană la 1 mai 2004, perioada era 1 mai 2004 – 21 aprilie 2005), este urmat de prezentul raport, care tratează perioada 21 aprilie 2005 – 21 aprilie 2008 (pentru statele membre care au aderat la Comunitatea Europeană la 1 ianuarie 2007, perioada este 1 ianuarie 2007 – 21 aprilie 2008).

Disciplina raportării nu a fost pe deplin satisfăcătoare. Cinci state membre[4] nu au furnizat Comisiei informaţii privind transpunerea directivei în dreptul lor intern. Multe răspunsuri lipseau sau erau incomplete sau neclare. Datele anuale referitoare la atingerea obiectivelor de reutilizare/reciclare şi reutilizare/recuperare trebuiau sa fie obligatoriu raportate în 2008 pentru anul 2006, în conformitate cu Decizia 2005/293/CE a Comisiei[5]. Datele nu au fost însă raportate la timp, iar calitatea metodologiilor de raportare a pus sub semnul întrebării, în unele cazuri, cifrele primite. Comisia a luat măsuri pentru a ajuta statele membre să amelioreze

---

1 JO L 269, 21.10.2000, p. 34.
2 JO L 282, 26.10.2001, p. 77.
3 JO L 377, 31.12.1991, p. 48.
4 Împotriva statelor membre care nu au raportat aceste informaţii s-au deschis proceduri privind încălcarea dreptului comunitar.
5 JO L 94, 13.4.2005, p. 30.

calitatea datelor și caracterul comparabil al acestora, înființând un grup de experți care să abordeze acest aspect[6].

Studiile de conformitate desfășurate de Comisie cu privire la măsurile de implementare la nivel național au demonstrat că directiva este în general bine transpusă, deși există unele cazuri de neconformitate, care fac în prezent sau pot face obiectul procedurilor privind încălcarea dreptului comunitar.

În ceea ce privește implementarea efectivă, practică, precum și aplicarea dispozițiilor juridice, statele membre au putut oferi mai multe informații decât pentru perioada de raportare anterioară, însă pe baza răspunsurilor primite nu se poate realiza o evaluare exhaustivă a situației generale.

2. DIRECTIVA 2000/53/CE PRIVIND VEHICULELE SCOASE DIN UZ

Prin intermediul prezentului raport, 22 de state membre au furnizat Comisiei date privind actele cu putere de lege și actele administrative care transpun Directiva 2000/53/CE în dreptul intern.

Unele dispoziții ale directivei (privind, de exemplu, prevenirea, colectarea, reutilizarea și recuperarea) pot fi transpuse prin acord, dar doar cinci state membre s-au folosit de această posibilitate.

Doar două state membre (Lituania și Regatul Unit) au scutit vehiculele de serie mică și constructorii acestor vehicule de la cerințele privind posibilitatea de reutilizare, reciclare și recuperare, standardele de codificare și informațiile privind dezmembrarea, precum și de la obligațiile de raportare.

Toți respondenții au raportat că au adoptat măsuri pentru a încuraja constructorii de vehicule, împreună cu producătorii de materiale și echipamente, să limiteze utilizarea substanțelor periculoase în cadrul vehiculelor, să faciliteze dezmembrarea, reutilizarea și recuperarea și să integreze în vehicule o cantitate din ce în ce mai mare de materiale reciclate. Douăzeci și două de state membre au arătat că legislația națională proprie restricționează utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent pentru materiale și componente ale vehiculelor introduse pe piață începând de la 1 iulie 2003, pe lângă exceptările enumerate în anexa II la directivă.

Toți respondenții au luat măsurile necesare pentru a asigura că operatorii economici – în majoritatea cazurilor constructori și/sau importatori de vehicule – instituie sisteme de colectare a vehiculelor scoase din uz și (în măsura posibilă din punct de vedere tehnic) a pieselor uzate care sunt eliminate ca deșeuri la repararea autoturismelor și, de asemenea, pentru a asigura disponibilitatea adecvată a instalațiilor de colectare pe teritoriul propriu. Numărul instalațiilor de tratare autorizate variază de la 2 (în Cipru) la peste 1 600 (în Regatul Unit). În toate țările s-au luat măsuri pentru asigurarea faptului că toate vehiculele scoase din uz sunt transferate către instalații de tratare autorizate.

---

[6] Pentru abordarea acestui aspect s-a instituit un grup de experți, care cuprinde reprezentanți ai statelor membre, ai industriei auto, precum și ai Direcțiilor Generale Mediu și Statistică din cadrul Comisiei Europene. Prima reuniune a grupului este planificată a avea loc în toamna anului 2009.

Toate statele membre, cu excepția Belgiei, au raportat instituirea unui sistem care impune necesitatea prezentării unui certificat de distrugere pentru radierea unui vehicul scos din uz. Cazul Belgiei este urmărit de Comisie. Nouă state membre au folosit opțiunea de a permite constructorilor, distribuitorilor sau colectorilor să elibereze certificate de distrugere în numele unei instalații de tratare autorizate, cu condiția să existe garanția transferării vehiculelor scoase din uz către instalațiile de tratare autorizate.

Toți respondenții au indicat că au adoptat măsuri pentru a asigura că vehiculele scoase din uz pot fi livrate instalațiilor de tratare autorizate fără niciun cost pentru ultimul deținător sau proprietar. În majoritatea statelor membre, livrarea unui vehicul scos din uz nu este gratuită în cazul în care acesta nu conține componentele esențiale sau în cazul în care conține deșeuri adăugate – o opțiune care este în concordanță cu directiva.

Toate statele membre, cu excepția Belgiei, împotriva căreia Comisia a deschis o procedură privind încălcarea dreptului comunitar, au asigurat ca certificatele de distrugere eliberate în alte state membre să fie recunoscute și acceptate reciproc de către autoritățile competente. Răspunsul primit din partea Bulgariei este neclar și necesită investigații suplimentare.

În toate statele membre care au transmis răspunsuri, unitățile sau întreprinderile de tratare trebuie să aibă un permis eliberat de autoritățile competente sau să fie înregistrate la acestea. Doar Italia și Regatul Unit au folosit posibilitatea de derogare de la cerințele privind permisul menționate în directivă.

Dintre respondenți, nouăsprezece au raportat instituirea de mijloace de încurajare a unităților sau întreprinderilor de tratare să introducă sisteme de mediu certificate. Se oferă asistență, de exemplu, prin documente îndrumătoare, broșuri de informare asupra avantajelor introducerii unui sistem de mediu certificat, cursuri de formare sau finanțare. Trei dintre respondenți au precizat că introducerea sistemelor de mediu certificate este voluntară și nu au raportat nicio măsură suplimentară de promovare a acestora.

Toate statele membre respondente au arătat că au adoptat măsuri în concordanță cu ierarhia deșeurilor, pentru a promova reutilizarea componentelor care pot fi reutilizate și recuperarea componentelor care nu pot fi reutilizate, preferându-se reciclarea.

Toți respondenții au introdus măsuri de asigurare a faptului că operatorii economici ating obiectivele de reutilizare/recuperare și reutilizare/reciclare stabilite în directivă. Majoritatea statelor membre au transpus literal obiectivele stabilite în directivă. Țările de Jos au modificat data inițial foarte ambițioasă până la care stabiliseră să fie atinse obiectivele de 95 % reutilizare/recuperare și 85 % reutilizare/reciclare, schimbând anul 2007 înapoi în 2015, termenul cerut de directivă. În Bulgaria, până la 31 decembrie 2008 se vor atinge un obiectiv de recuperare de 87 % și un obiectiv de reciclare de 81 %; până în 2015 este stabilită o creștere treptată la 95 % pentru recuperare și 85 % pentru reciclare. Republica Cehă, Grecia, Italia, Letonia, Polonia, Portugalia, Regatul Unit, România, Slovacia și Ungaria au utilizat posibilitatea de a stabili obiective mai scăzute pentru vehiculele produse înainte de 1 ianuarie 1980.

În ceea ce privește gradul de reutilizare/reciclare și reutilizare/recuperare, cifrele din 2006 sunt disponibile pentru toate statele membre, cu excepția Irlandei și Maltei. În 2006,

nouăsprezece state membre[7] au atins obiectivul de reutilizare/reciclare de 80 % (iar Republica Cehă și Franța s-au aflat aproape de atingerea obiectivului). Obiectivul de reutilizare/recuperare de 85 % a fost îndeplinit de treisprezece state membre[8] (Spania s-a aflat aproape de atingerea obiectivului). Mai multe cifre pot fi găsite în rapoartele Comisiei disponibile la http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm sau pe site-ul web al Eurostat: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Toate statele membre respondente au raportat că au luat măsuri pentru a se asigura că constructorii, împreună cu producătorii de materiale și echipamente, utilizează standarde de codificare a componentelor și materialelor și au impus producătorilor de componente să pună la dispoziția instalațiilor de tratare autorizate informații referitoare la dezmembrarea, depozitarea și încercarea componentelor. În toate statele membre, constructorii trebuie să furnizeze informații referitoare la dezmembrare pentru fiecare tip de vehicul nou introdus pe piață. Majoritatea statelor membre au indicat că se utilizează sistemul IDIS (*International Dismantling Information System* - Sistemul internațional de informații pentru dezmembrare), actualizat în mod regulat.

Nouăsprezece state membre au raportat că au impus operatorilor economici – în majoritate constructori – să publice informații privind proiectarea vehiculelor, tratarea ecologică, prevenirea producerii de deșeuri și progresele realizate în ceea ce privește recuperarea și reciclarea. În trei state membre, operatorii economici cărora li se aplică această obligație sunt constructorii de vehicule și nu producătorii de componente pentru vehicule. Suedia și Estonia lucrează în prezent la modificarea legislației proprii.

Statele membre au fost întrebate dacă s-a luat vreo măsură nouă în privința prevenirii producerii de deșeuri. Zece dintre respondenți au indicat că s-au luat astfel de măsuri, însă nu este clar în toate cazurile dacă acestea sunt măsuri noi în raport cu ultima perioadă de raportare. Germania a raportat că industria auto a elaborat o listă privind declararea anumitor informații despre substanțe care sunt pertinente pentru piesele și materialele furnizate constructorilor auto și a făcut trimitere în continuare la proiectul SEES[9], care vizează, între altele, dezvoltarea de procese durabile de dezmembrare și reciclare, pentru a spori gradul de recuperare și reutilizare. De asemenea, Germania a notat continuarea tendinței generale de stimulare a dezvoltării de tehnologii utilizate după mărunțire în scopul recuperării pe cât de mult posibil a reziduurilor provenite de la mașina de tăiat.

În ceea ce privește tipurile și cantitățile de materiale reciclate, precum și situația pe piață, Franța a raportat că gradul de încorporare a materialelor reciclate a crescut, dar că depinde de cerințele tehnice ale vehiculelor, de disponibilitatea pe piață și de prețul și calitatea materialului reciclat. De asemenea, Franța a remarcat că, potrivit specialiștilor din industria metalelor, este dificil să se încorporeze material reciclat în vehicule într-o proporție mai mare de 40 %. Reciclarea materialelor plastice a rămas la un nivel mai scăzut decât reciclarea

---

7 Austria, Belgia, Bulgaria, Cipru, Danemarca, Finlanda, Germania, Estonia, Grecia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Polonia, Portugalia, Regatul Unit, Slovacia, Suedia, Țările de Jos și Ungaria.

8 Austria, Belgia, Bulgaria, Republica Cehă, Cipru, Germania, Letonia, Lituania, Luxemburg, Polonia, Portugalia, Suedia și Țările de Jos.

9 *Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector*, un proiect finanțat de Uniunea Europeană în cadrul celui de-al șaselea program-cadru, prioritatea 6.2 (Transport de suprafață durabil - tehnici avansate de proiectare și producție). Consorțiul proiectului reunește constructori și furnizori de autovehicule, universități, întreprinderi de reciclare/dezmembrare, centre de cercetare și consultanți. A se vedea: http://www.sees-project.net/index.php.

metalelor, iar constructorii au căutat un echilibru între utilizarea de materiale plastice convenționale reciclate și utilizarea de noi materiale plastice ușoare inovatoare. Germania a afirmat că modificarea cererii de fier vechi reciclat provoacă fluctuații semnificative în comerțul cu acest material. Există, de asemenea, o cerere mare de materiale plastice reciclate de înaltă calitate.

Doar cinci state membre au raportat livrarea la instalațiile de tratare autorizate a unor vehicule scoase din uz care prezentau o valoare de piață negativă sau zero. Celelalte state membre nu au raportat astfel de vehicule sau au raportat un număr neglijabil, datorită prețurilor ridicate la materiile prime secundare.

În general, respondenții nu au observat denaturări ale concurenței între statele membre sau în cadrul acestora, deși s-au făcut unele comentarii în acest context. Suedia s-a referit la faptul că diferențele de interpretare a Directivei 2000/53/CE în ceea ce privește separarea sticlei de vehiculele scoase din uz au dus la creșterea exporturilor de autovehicule către state membre în care sticla poate fi separată legal după mărunțire. Belgia a afirmat că există o concurență intensă între instalațiile de mărunțire, precum și între instalațiile de mărunțire și cele de dezmembrare. Polonia a remarcat că, deseori, povara tratării vehiculelor scoase din uz nu cade în sarcina statului membru în care vehiculele sunt introduse pe piață și utilizate cel mai mult timp, ci în sarcina statelor membre în care sunt importate ulterior și unde ajung la sfârșitul duratei de viață utilă. În acest context, Germania notează o scădere a numărului vehiculelor scoase din uz care sunt recuperate în instalațiile de dezmembrare și reciclare de pe teritoriul său, din cauza faptului că un mare număr de vehicule uzate sunt exportate, de exemplu, în Polonia, România, Republica Cehă și Lituania. Alte state membre au raportat că un număr de autovehicule uzate au fost exportate în Africa sau în Orientul Mijlociu, ceea ce a afectat cantitatea de vehicule scoase din uz tratate în statele membre respective. Comisia intenționează să discute mai pe larg aceste aspecte cu experții naționali, în cadrul reuniunilor Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic.

3. CONCLUZII

În ceea ce privește transpunerea Directivei 2000/53/CE în dreptul intern al statelor membre, nu au existat schimbări remarcabile în raport cu perioada de raportare anterioară. Unele dintre dispozițiile directivei nu au fost încă transpuse pe deplin sau în mod corect, fapt demonstrat de numărul de cazuri de încălcare a dreptului comunitar: în 2009 se aflau încă în desfășurare nouă cazuri de neconformitate și șase cazuri de neraportare. Mai multe state membre nu și-au îndeplinit obiectivele de reutilizare/reciclare/recuperare în 2006. Comisia a adresat acestor state membre o scrisoare prin care solicita explicații privind motivele nerealizării obiectivelor și urmează să discute posibile ameliorări. În general, implementarea directivei necesită în continuare îmbunătățiri. Controalele de conformitate și reuniunile cu reprezentanți ai statele membre vor continua, în scopul abordării deficiențelor de implementare a acestui act legislativ comunitar.