EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 17.10.2007
KOM(2007)618 lopullinen

KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN KOMITEALLE

ROMUAJONEUVOISTA ANNETUN DIREKTIIVIN 2000/53/EY TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

KAUDELLA 2002–2005

[SEK(2007)1348]

KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN KOMITEALLE

ROMUAJONEUVOISTA ANNETUN DIREKTIIVIN 2000/53/EY TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

KAUDELLA 2002–2005

1. JOHDANTO

Tämän kertomuksen tarkoituksena on tiedottaa muille yhteisön toimielimille, jäsenvaltioille ja yleisölle romuajoneuvoista annetun direktiivin 2000/53/EY[1] täytäntöönpanosta 21. huhtikuuta 2002 alkaneella ja 21. huhtikuuta 2005 päättyneellä kaudella (tai 1. toukokuuta 2004 alkaneella ja 21. huhtikuuta 2005 päättyneellä kaudella niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka liittyivät Euroopan yhteisöön 1. toukokuuta 2004).

Kertomus laadittiin komission päätöksessä 2001/753/EY[2] säädetyn kyselylomakkeen pohjalta direktiivin 91/692/ETY[3] 6 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti. Se perustuu jäsenvaltioiden toimittamiin tietoihin ja siihen on liitetty komission yksiköiden valmisteluasiakirja, jossa kerrotaan yksityiskohtaisemmin jäsenvaltioilta saaduista tiedoista.

Kaikki jäsenvaltiot ovat toimittaneet komissiolle kansallista täytäntöönpanoa koskevat tietonsa siitä, miten direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Direktiivin saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä vaikuttaa tyydyttävältä; tarkistukset kansallisten täytäntöönpanotoimenpiteiden vastaavuudesta direktiivin säännöksiin nähden ovat kuitenkin edelleen käynnissä niiden kymmenen uuden jäsenvaltion kohdalla, jotka liittyivät yhteisöön 1. toukokuuta 2004, mikä saattaa tuoda esiin uusia kysymyksiä vaatimustenvastaisuudesta.

Kun on kyse oikeudellisten säännösten tosiasiallisesta täytäntöönpanosta – ja koska vain muutama jäsenvaltio toimitti kyselylomakkeen 2 kohdassa täsmennetyt tiedot (tiedot on toimitettava, jos ne ovat saatavana, ja tällöin on otettava huomioon tarve suojella kaupallisia ja teollisia tietoja) – kansallisten kertomusten perusteella on vaikea saada kattavaa yleiskuvaa direktiivin toiminnasta jäsenvaltioissa. Lisäksi romuajoneuvojen kierrätyksen ja hyödyntämisen nykytilasta saadaan täydellinen kuva vasta sitten, kun jäsenvaltiot raportoivat saavuttamistaan uudelleenkäytön/hyödyntämisen ja uudelleenkäytön/kierrätyksen tavoitteista. Nämä pakolliset kertomukset, joissa on oltava vuoden 2006 tiedot, on laadittava komission päätöksessä 2005/293/EY[4] vahvistettujen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti ja lähetettävä komissiolle 18 kuukauden kuluessa asianomaisen vuoden päättymisestä eli 30. kesäkuuta 2008 mennessä.

---

1 EYVL L 269, 21.10.2000, s. 34.
2 EYVL L 282, 26.10.2001, s. 77.
3 EYVL L 377, 23.12.1991, s. 48.
4 EUVL L 94, 12.4.2005, s. 30.

2. ROMUAJONEUVOISTA ANNETTU DIREKTIIVI 2000/53/EY

Direktiivissä 2000/53/EY säädetään romuajoneuvojen hallintaa koskevista erityisistä vaatimuksista. Sillä pyritään ensisijaisesti ehkäisemään ajoneuvoista peräisin olevien jätteiden syntyminen ja lisäksi käyttämään uudelleen, kierrättämään tai hyödyntämään muulla tavoin romuajoneuvoja ja niiden osia jätteiden loppukäsittelyn vähentämiseksi. Direktiivillä pyritään myös parantamaan kaikkien ajoneuvojen elinkaareen osallisina olevien talouden toimijoiden ja erityisesti romuajoneuvojen käsittelyyn suoraan osallistuvien toimijoiden ympäristönsuojelun tasoa.

Kaikki jäsenvaltiot ovat toimittaneet komissiolle yksityiskohtaiset tiedot direktiivin noudattamiseksi antamistaan **laeista, asetuksista ja hallinnollisista määräyksistä**. Tällä hetkellä on käynnissä erilliset **rikkomismenettelyt** viittä jäsenvaltiota vastaan (Belgia, Italia, Portugali, Ranska ja Yhdistynyt kuningaskunta).

Valtaosa jäsenvaltioista ei ole myöntänyt **vähäisinä määrinä tuotetuille ajoneuvoille poikkeusta** purettavuuden, hyödynnettävyyden ja kierrätettävyyden vaatimuksista, koodausstandardien ja purkamistietojen noudattamisesta tai kertomusten ja tietojen antamista koskevista vaatimuksista. Ainoastaan Irlanti, Liettua ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat säätäneet tällaisesta poikkeuksesta.

Useimmat jäsenvaltiot ovat hyväksyneet erilaisia **ennalta ehkäiseviä toimenpiteitä**, joiden tavoitteena on rajoittaa vaarallisten aineiden käyttöä ajoneuvoissa ja estää niiden päästäminen ympäristöön sekä helpottaa ajoneuvojen purkamista, uudelleenkäyttöä, hyödyntämistä ja kierrätystä sekä kierrätysmateriaalien laajempaa käyttöä ajoneuvoissa ja muissa tuotteissa. Ajoneuvojen suunnitteluun liittyvien muutosten tekoon kannustetaan muutamissa jäsenvaltioissa, joilla on omaa autoteollisuutta (Ranska, Saksa), käyttämällä valmistajille kohdistettuja oikeudellisia velvoitteita ja tiedonantovaatimuksia. Eräissä muissa maissa toimenpiteet kohdistuvat varaosien suunnitteluun tai aineita koskeviin rajoituksiin. Belgia, Espanja, Malta, Portugali ja Saksa ovat hyväksyneet uusia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on edistää ajoneuvojen osien uudelleenkäyttöä, kierrätystä ja hyödyntämistä. Toimenpiteitä ovat muun muassa tiedotuskampanjat, tekniset ohjeet, rahoitustuki tutkimus- ja kehittämistoimintaan ja innovaatioon sekä lupamenettelyt.

Kaikki jäsenvaltiot ovat hyväksyneet säädöksiä, joilla rajoitetaan **lyijyn, elohopean, kadmiumin ja kuusiarvoisen kromin käyttöä** ajoneuvoissa ja ajoneuvojen osissa, sekä yksityiskohtaisia luetteloita tätä raskasmetallikieltoa koskevista poikkeuksista; monissa tapauksissa niillä on saatettu direktiivin 2000/53/EY liitteen II teksti kirjaimellisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Valtaosa jäsenvaltioista ilmoitti hyväksyneensä toimenpiteitä, joiden tavoitteena on varmistaa, että talouden toimijat perustavat **keräysjärjestelmiä kaikille romuajoneuvoille** ja, siltä osin kuin on teknisesti mahdollista, henkilöautojen korjaustoiminnasta peräisin oleville käytetyille osille, jotka ovat jätettä, ja että niiden alueella on käytettävissä riittävästi keräyspaikkoja. Valtuutettujen käsittelylaitosten lukumäärä on 0 Maltalla ja 1 500 Italiassa, ja tämä ero osoittaa, että käsittelyvalmiudet vaihtelevat huomattavasti eri jäsenvaltioissa.

Kun tarkastellaan **organisatorista vastuuta keräysverkon perustamisesta**, voidaan todeta, että osa jäsenvaltioista on tehnyt kaikista talouden toimijoista organisatorisesti vastuullisia (Kypros), kun taas toiset ovat asettaneet tämän velvollisuuden ajoneuvojen tuottajille ja maahantuojille (Alankomaat, Espanja, Irlanti, Italia, Itävalta, Liettua, Suomi ja Unkari).

Useimmat jäsenvaltiot määrittelevät maantieteellisen alueen, joka talouden toimijoiden on katettava; se liittyy joko väestötiheyteen (Irlanti) tai maantieteelliseen etäisyyteen (esim. 50 kilometrin säteellä oleva alue Liettuassa, Sloveniassa ja Unkarissa). Latvia ja Portugali tarjoavat mahdollisuuden liittyä verkostoon, jota hallinnoi itsenäinen yksikkö, mutta ne vaativat kaikkia ajoneuvojen valmistajia ja maahantuojia esittämään todisteen tällaiseen verkostoon kuulumisesta. Slovenia velvoittaa keräyslaitokset varmistamaan riittävän kattavuuden. Joissain jäsenvaltioissa toimii kaksi järjestelmää rinnakkain: toiseen kuuluvat tuottajien kanssa sopimuksen tehneet laitokset ja toiseen riippumattomat laitokset (Irlanti, Yhdistynyt kuningaskunta).

Kaikki jäsenvaltiot ovat sisällyttäneet lainsäädäntöönsä toimenpiteitä, joiden tavoitteena on varmistaa, että **kaikki romuajoneuvot siirretään valtuutettuihin keräyslaitoksiin**. Useimmissa tapauksissa näillä säännöksillä otetaan käyttöön pakollinen toimilupamenettely keräys- ja käsittelylaitoksia varten ja velvoitetaan ajoneuvon viimeinen omistaja toimittamaan romuajoneuvo loppukäsittelyä varten ainoastaan luvan saaneisiin keräyspisteisiin. Useimmat jäsenvaltiot sallivat ajoneuvon toimittamisen myyjälle tai valmistajalle, jolta ne siirretään edelleen valtuutettuihin käsittelylaitoksiin. Useimmissa jäsenvaltioissa on rikos hylätä ajoneuvo sen sijaan, että se toimitettaisiin valtuutettuun käsittelylaitokseen, tai kerätä ja käsitellä ajoneuvoja ilman tarvittavaa lupaa.

Kaikki jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet ottaneensa käyttöön **rekisteristä poistamisen järjestelmän**, jossa ajoneuvon poistaminen rekisteristä edellyttää todistusta valtuutetun käsittelylaitoksen suorittamasta romutuksesta. Jäsenvaltioiden vähemmistö on säätänyt mahdollisuudesta, jonka mukaan ajoneuvojen tuottajat, myyjät ja kerääjät voivat antaa valtuutetun käsittelylaitoksen puolesta romutustodistuksia. Kaikissa jäsenvaltioissa on otettu käyttöön toimenpiteitä, joilla varmistetaan romuajoneuvojen siirtäminen valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.

Kaikki jäsenvaltiot ilmoittivat **maksutonta takaisin ottamista** koskevien säännösten täytäntöönpanosta. Niiden mukaan romuajoneuvo on otettava takaisin niin, ettei siitä ainakaan aiheudu kustannuksia viimeiselle haltijalle. Tämä perustuu **tuottajavastuuperiaatteeseen**. Useimmissa tapauksissa romuajoneuvo otetaan vastaan, paitsi jos siinä ei ole lainsäädännössä lueteltuja ajoneuvolle olennaisia osia tai se sisältää jätteitä, jotka on lisätty siihen. Ajoneuvon arvo on negatiivinen, jos sen hallintakustannukset ylittävät hyödynnetyistä materiaaleista saadut tulot. Useimmissa tapauksissa tuottajan vastuu alkaa tästä pisteestä; arvoltaan negatiivisten ajoneuvojen vastaanoton kerrottiin kuitenkin olevan harvinaista nykyisillä materiaalihinnoilla.

Useimmat jäsenvaltiot ovat säätäneet toisessa jäsenvaltiossa myönnettyjen **romutustodistusten vastavuoroisesta hyväksymisestä**.

Kaikissa jäsenvaltioissa laitosten, jotka suunnittelevat romuautojen käsittelytoimia, on saatava toimivaltaisilta viranomaisilta **lupa** tai rekisteröidyttävä niiden kautta. Useimmissa tapauksissa alueelliset viranomaiset ovat vastuussa kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjen lupavelvoitteiden täytäntöönpanosta: ne myöntävät lupia ja valvovat käsittelylaitoksia omalla hallintoalueellaan. Aika, jonka kuluessa puhdistaminen on suoritettava, vaihtelee 24 tunnista (Slovenia) kolmeen kuukauteen (Liettua).

Valtaosa jäsenvaltioista ilmoitti kannustavansa **EMAS- tai ISO-järjestelmien käyttöön**. Järjestelmät ovat tyypillisesti vapaaehtoisia, ja jäsenvaltiot tarjoavat niitä käyttäville yrityksille erilaisia kannustimia. Sertifioitujen ympäristönhallintajärjestelmien käyttämisestä on monissa jäsenvaltioissa tulossa entistä yleisempää.

Kaikki jäsenvaltiot ilmoittivat hyväksyneensä toimenpiteitä, jotka noudattavat direktiivissä kuvattua **jätehierarkiaa**. Siihen kuuluu ajoneuvojen osien uudelleenkäytön, kierrätyksen ja hyödyntämisen edistäminen siten, että loppukäsittely on vasta viimeinen vaihtoehto. Uudelleenkäyttö, kierrätys ja hyödyntäminen varmistetaan ensisijaisesti toimenpiteillä, joilla pyritään takaamaan sellaisten osien ja materiaalien asianmukainen purkaminen, varastointi ja käsittely, jotka soveltuvat näihin käsittelyvaihtoehtoihin. Jokaisen järjestelmän tärkeä osa on romuautojen **puhdistaminen**. Muihin toimenpiteisiin kuuluu **markkinoiden luominen kierrätysmateriaaleille**, mukaan luettuna kierrätysmateriaalin tavoiteosuus uusissa tuotteissa. Monissa jäsenvaltioissa on myös tarjolla **rahoitusjärjestelyjä**, joiden tavoitteena on edistää ympäristöystävällisiä käsittelyvaihtoehtoja.

Kaikki jäsenvaltiot vahvistivat asettaneensa lainsäädännössään uudelleenkäytön/hyödyntämisen ja uudelleenkäytön/kierrätyksen **tavoitteet**. Useimmissa tapauksissa kansallisissa tavoitteissa noudatetaan kirjaimellisesti direktiivin tavoitteita. Poikkeuksena on Alankomaat, jossa uudelleenkäytön/hyödyntämisen 95 prosentin tavoitteeseen ja uudelleenkäytön/kierrätyksen 85 prosentin tavoitteeseen oli määrä päästä vuoteen 2007 mennessä (kyseistä aikaa tarkistetaan parhaillaan). Tavoitteiden saavuttamisesta vastaavia osapuolia ovat muun muassa tuottajat yhteistyössä muiden talouden toimijoiden kanssa (Suomi, Unkari), talouden toimijat (Italia, Kypros, Malta), tuottajat ja maahantuojat (Alankomaat, Liettua), julkisten palvelujen tarjoajat (Slovenia) ja valtuutetut käsittelylaitokset (Irlanti). Espanja, Irlanti, Italia, Kreikka, Latvia, Malta, Portugali, Puola, Slovakia, Tšekki, Unkari ja Yhdistynyt kuningaskunta säätivät alhaisemmista tavoitteista ennen 1. tammikuuta 1980 tuotettujen ajoneuvojen uudelleenkäytölle, kierrätykselle ja hyödyntämiselle, ja kussakin tapauksessa se oli vähintään 75 prosenttia uudelleenkäytön/hyödyntämisen osalta ja vähintään 70 prosenttia uudelleenkäytön/kierrätyksen osalta. Italia, Latvia, Portugali, Puola, Tšekki, Unkari ja Yhdistynyt kuningaskunta tiedottivat, että nämä alhaisemmat tavoitteet käyttöön ottava toimenpide oli ilmoitettu komissiolle, ja joissain tapauksissa myös muille jäsenvaltioille. Espanja, Kreikka ja Malta eivät ole vielä lähettäneet virallista ilmoitusta.

Koska tavoitteita koskeva raportointivelvollisuus alkaa vuoden 2008 puolivälistä ja koskee vuoden 2006 tietoja, saatavilla ei ole kattavia tietoja ennen vuotta 2006 saavutetuista tavoitteista. Raportoineista jäsenvaltioista neljä pääsi vuonna 2004 kierrätyksen 80 prosentin tavoitteeseen (Alankomaat, Belgia, Ruotsi, Tanska) ja kolme hyödyntämisen 85 prosentin tavoitteeseen (Alankomaat, Ruotsi, Tanska). Itävalta, Saksa ja Yhdistynyt kuningaskunta pääsivät myös lähelle kierrätyksen 85 prosentin tavoitetta vuonna 2004.

Kaikki jäsenvaltiot ovat hyväksyneet toimenpiteitä, jotka koskevat **osien ja materiaalien koodausstandardien** käyttöä ja vastaavat komission päätöstä 2003/138/EY[5], ja velvoittaneet ajoneuvojen valmistajat toimittamaan **purkamistiedot** kutakin uutta markkinoille saatettua ajoneuvotyyppiä varten. Alankomaat, Belgia, Espanja, Kypros, Luxemburg, Portugali, Puola Ranska, Ruotsi, Saksa, Slovenia, Suomi, Tanska ja Unkari ilmoittivat käyttävänsä **IDIS-järjestelmää** (International Dismantling Information System) ajoneuvon osien purkamista ja uudelleenkäyttöä helpottamaan. Kaikissa jäsenvaltioissa on säännöksiä uudelleenkäyttöön

[5] EUVL L 53, 28.2.2003, s. 58.

soveltuvien osien purkamisesta, varastoinnista ja testauksesta. Useimmat jäsenvaltiot velvoittavat ajoneuvojen tuottajat julkaisemaan tiedot, jotka koskevat ajoneuvon suunnittelua, ympäristön kannalta kestävää käsittelyä, jätteen syntymisen ehkäisemistä ja kierrätyksen ja hyödyntämisen lisäämistä.

Koska osa direktiivin täytäntöönpanoa koskevista tiedoista on toimitettava, jos tiedot ovat saatavilla, ja koska on tarpeen varmistaa kaupallinen ja teollinen tietosuoja, kaikki jäsenvaltiot eivät ilmoittaneet tietoja komissiolle.

Useimmissa jäsenvaltioissa ei ole hyväksytty **uusia ennalta ehkäiseviä toimenpiteitä** direktiivissä edellytettyjen lisäksi. Alankomaat, Ruotsi ja Saksa ilmoittivat useita toimia, joita ajoneuvoteollisuus oli toteuttanut vaarallisten aineiden käytön rajoittamiseksi ja ajoneuvojen uudelleenkäytön, hyödyntämisen ja kierrätyksen helpottamiseksi. Mitä tulee suunnittelun muutoksiin, joilla autoihin on tarkoitus sisällyttää aiempaa enemmän kierrätysmateriaaleja, ainoastaan muutama jäsenvaltio, joilla on ajoneuvoteollisuutta (Ranska, Ruotsi ja Saksa), hyväksyi tämänsuuntaisia toimenpiteitä. Puola ja Ranska ilmoittivat, että pääasiallinen este kierrätettyjen polymeerien käytön lisäämiselle on sellaisen kierrätetyn materiaalin saatavuus, jolla on vaaditut ominaisuudet ja kilpailukykyinen hinta, mikä vahvistaa tarpeen parantaa kierrätysmateriaalien markkinoita koko yhteisössä.

Useimmat jäsenvaltiot ilmoittivat, että **ajoneuvojen markkina-arvo** ei ollut **negatiivinen** metallien korkeiden hintojen ansiosta, lukuun ottamatta Liettuaa ja Ruotsia, joissa tällaisia tapauksia oli ollut. Useimmissa tapauksissa ajoneuvojen viimeiset haltijat saivat rahallisen korvauksen palautetuista romuautoista.

Useimmat jäsenvaltiot ilmoittivat, että niiden **romuajoneuvojen hallintarakenteissa ei** ollut tapahtunut **muutoksia** ja että **kilpailun vääristymiä ei ollut**, ja useat jäsenvaltiot ilmoittivat, että valtuutettujen käsittelylaitosten lukumäärä oli laskenut tiukempien lupavaatimusten tuloksena.

3. PÄÄTELMÄT

Kaiken kaikkiaan voidaan todeta, että vaikka useat jäsenvaltiot ovat edistyneet huomattavasti direktiivin saattamisessa osaksi kansallista lainsäädäntöä, tämän lainsäädännön täytäntöönpanoa ei voida pitää täysin tyydyttävänä, mitä osoittavat useat kyseistä jätevirtaa koskevat rikkomismenettelyt. Joissain jäsenvaltioissa romuajoneuvojen hallintajärjestelmät eivät välttämättä ole vielä täysin toiminnassa, vaikka direktiivi onkin saatettu melkeinpä kirjaimellisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä. Vajavaisuudet jätteiden hallintajärjestelmien tosiasiallisessa toiminnassa johtuvat usein täytäntöönpanon puutteista eivätkä niinkään siitä, etteikö yhteisön lainsäädäntöä olisi saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tähän kysymykseen on kiinnitettävä erityistä huomiota, ja sitä on seurattava tarkemmin sekä yhteisön että kansallisella tasolla. Sen vuoksi on tärkeää vauhdittaa täytäntöönpanotoimia tietyissä jäsenvaltioissa. Komissio jatkaa vaatimustenmukaisuuden tarkistuksia ja tapaa säännöllisesti jäsenvaltioita yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanon puutteiden käsittelemiseksi.