ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 17.10.2007
COM(2007)618 τελικό

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/53/ΕΚ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2002-2005

[SEC(2007)1348]

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/53/ΕΚ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2002-2005

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας έκθεσης είναι να ενημερωθούν τα άλλα όργανα της Κοινότητας, τα κράτη μέλη και το κοινό σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους[1] τη χρονική περίοδο 21 Απριλίου 2002—21 Απριλίου 2005 (ή από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 21 Απριλίου 2005 όσον αφορά τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα την 1η Μαΐου 2004).

Η έκθεση καταρτίστηκε με βάση το ερωτηματολόγιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας, το οποίο εγκρίθηκε με την απόφαση 2001/753/ΕΚ[2] της Επιτροπής, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 6 της οδηγίας 91/692/ΕΟΚ[3]. Η έκθεση βασίζεται στις πληροφορίες που διαβίβασαν τα κράτη μέλη και συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής στο οποίο περιλαμβάνονται περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τις πληροφορίες και τα δεδομένα που διαβίβασαν τα κράτη μέλη.

Όλα τα κράτη μέλη διαβίβασαν στην Επιτροπή δεδομένα σχετικά με την ενσωμάτωση της οδηγίας στην εθνική νομοθεσία. Η ενσωμάτωση της οδηγίας στην εθνική νομοθεσία φαίνεται ικανοποιητική· ωστόσο, είναι εν εξελίξει ο έλεγχος της συμμόρφωσης των εθνικών μέτρων εφαρμογής προς τις διατάξεις της οδηγίας από τα δέκα νέα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην Κοινότητα την 1η Μαΐου 2004, από τον οποίο ενδεχομένως να προκύψουν νέα προβλήματα μη συμμόρφωσης.

Όσον αφορά την πραγματική εφαρμογή και επιβολή των νομικών διατάξεων, επειδή λίγα μόνο κράτη μέλη διαβίβασαν τις πληροφορίες που ορίζονται στο μέρος 2 του ερωτηματολογίου (οι οποίες πρέπει να παρέχονται εφόσον είναι διαθέσιμες και με τήρηση του απορρήτου των εμπορικών και των βιομηχανικών πληροφοριών), είναι δύσκολη η πλήρης επισκόπηση της κατάστασης λειτουργίας της οδηγίας στα κράτη μέλη με βάση τις εθνικές εκθέσεις. Επιπλέον η πλήρης εικόνα της σημερινής κατάστασης όσον αφορά την ανακύκλωση και την ανάκτηση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα καταστεί δυνατή μόνον εφόσον τα κράτη μέλη αναφέρουν τους στόχους επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που έχουν επιτύχει. Οι εκθέσεις αυτές, που είναι υποχρεωτικές όσον αφορά τα δεδομένα του 2006, πρέπει να καταρτιστούν σύμφωνα με τους λεπτομερείς κανόνες που ορίζονται στην απόφαση

[1] ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34.
[2] ΕΕ L 282 της 26.10.2001, σ. 77.
[3] ΕΕ L 377 της 23.12.1991, σ. 48.

2005/293/ΕΚ[4] της Επιτροπής και να διαβιβαστούν στην Επιτροπή εντός 18 μηνών από το τέλος του σχετικού έτους, δηλαδή μέχρι τις 30 Ιουνίου 2008.

2. ΟΔΗΓΙΑ 2000/53/ΕΚ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

Στην οδηγία 2000/53/ΕΚ ορίζονται συγκεκριμένες απαιτήσεις για τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο κύριος σκοπός είναι η πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων από οχήματα και, επιπλέον, η επαναχρησιμοποίηση, η ανακύκλωση και άλλες μορφές ανάκτησης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους καθώς και των κατασκευαστικών μερών τους, ούτως ώστε να μειωθεί η διάθεση αποβλήτων. Η οδηγία αποσκοπεί επίσης στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που εμπλέκονται στον κύκλο ζωής των οχημάτων και, ιδίως, των φορέων που εμπλέκονται άμεσα στην επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Όλα τα κράτη μέλη διαβίβασαν στην Επιτροπή λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τους **νόμους, τις κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις** που θέσπισαν για να συμμορφωθούν προς την οδηγία. Επί του παρόντος, έχουν κινηθεί **διαδικασίες επί παραβάσει** κατά 5 κρατών μελών (Βέλγιο, Γαλλία, Ιταλία, Πορτογαλία και Ηνωμένο Βασίλειο).

Στη μεγάλη πλειονότητά τους, τα κράτη μέλη **δεν εξαίρεσαν τα οχήματα που παράγονται σε μικρό αριθμό** από τις υποχρεώσεις αποσυναρμολόγησης, ανάκτησης και ανακύκλωσης, τη συμμόρφωση με τα πρότυπα κωδικοποίησης και την παροχή πληροφοριών σχετικά με την αποσυναρμολόγηση, καθώς και από τις απαιτήσεις υποβολής έκθεσης και ενημέρωσης. Η εν λόγω εξαιρέσεις προβλέπονται μόνον στην Ιρλανδία, τη Λιθουανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει διάφορα **μέτρα πρόληψης** με σκοπό να περιοριστεί η χρήση επικίνδυνων ουσιών στα οχήματα και να αποτρέπεται η ελευθέρωση τους στο περιβάλλον, καθώς και για να διευκολύνεται η αποσυναρμολόγηση, η επαναχρησιμοποίηση, η ανάκτηση και η ανακύκλωση των οχημάτων και να ενσωματώνονται περισσότερα ανακυκλούμενα υλικά στο οχήματα και άλλα προϊόντα. Ορισμένα κράτη μέλη που έχουν αυτοκινητοβιομηχανία (Γαλλία, Γερμανία) ενθαρρύνουν τροποποιήσεις του σχεδιασμού των οχημάτων επιβάλλοντας στους κατασκευαστές οχημάτων νομικές υποχρεώσεις και απαιτήσεις πληροφόρησης . Άλλες χώρες επικεντρώνονται στον σχεδιασμό των ανταλλακτικών ή σε περιορισμούς για συγκεκριμένα υλικά. Το Βέλγιο, η Γερμανία, η Ισπανία, η Μάλτα και η Πορτογαλία ενέκριναν νέα μέτρα που αποσκοπούν στην ενθάρρυνση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακύκλωσης και της ανάκτησης κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων, όπου περιλαμβάνονται εκστρατείες ενημέρωσης, τεχνικές κατευθυντήριες γραμμές, οικονομική ενίσχυση για Ε&Α και καινοτομία καθώς και διαδικασίες αδειοδότησης.

Όλα τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει νομοθεσία με την οποία **περιορίζεται η χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου** στα οχήματα και στα κατασκευαστικά στοιχεία τους, καθώς και λεπτομερείς καταλόγους εξαιρέσεων από αυτήν την απαγόρευση χρήσης βαρέων μετάλλων, που στις περισσότερες περιπτώσεις μεταφέρουν κατά λέξη στην εθνική νομοθεσία το κείμενο του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2000/53/ΕΚ.

[4] ΕΕ L 94 της 12.4.2005, σ. 30.

Τα περισσότερα κράτη μέλη ανέφεραν ότι έχουν υιοθετήσει μέτρα σκοπός των οποίων είναι να εξασφαλιστεί ότι οικονομικοί φορείς συγκροτούν **συστήματα για τη συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους** και, στο βαθμό που αυτό είναι τεχνικά εφικτό, των αποβλήτων μεταχειρισμένων εξαρτημάτων που αφαιρούνται κατά την επισκευή των επιβατικών αυτοκινήτων, καθώς και την επαρκή διάθεση εγκαταστάσεων συλλογής στην επικράτειά τους. Ο αριθμός των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας κυμαίνεται από 0, στη Μάλτα, μέχρι πάνω από 1 500, στην Ιταλία, πράγμα που είναι ενδεικτικό των μεγάλων διαφορών όσον αφορά την ικανότητα επεξεργασίας μεταξύ των κρατών μελών.

Όσον αφορά την **οργανωτική ευθύνη για τη συγκρότηση των δικτύων συλλογής,** δεδομένου ότι σε ορισμένα κράτη μέλη την οργανωτική ευθύνη φέρουν όλοι οι οικονομικοί φορείς (Κύπρος), ενώ άλλα κράτη μέλη επιβάλλουν την εν λόγω ευθύνη στους παραγωγούς και εισαγωγείς οχημάτων (Αυστρία, Ισπανία, Φινλανδία, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λιθουανία, Κάτω Χώρες). Τα περισσότερα κράτη μέλη προσδιορίζουν την γεωγραφική κάλυψη που πρέπει να εξασφαλίζουν οι οικονομικοί φορείς, η οποία εξαρτάται από την πληθυσμιακή πυκνότητα (Ιρλανδία) ή τη γεωγραφική απόσταση (π.χ. εντός ακτίνας 50 km στην Ουγγαρία, τη Λιθουανία και τη Σλοβενία). Η Λετονία και η Πορτογαλία προβλέπουν τη δυνατότητα συμμετοχής σε δίκτυο που διαχειρίζεται ανεξάρτητος φορέας, αλλά απαιτείται από όλους τους κατασκευαστές ή εισαγωγείς οχημάτων να παρέχουν αποδείξεις για τη συμμετοχή τους στο εν λόγω δίκτυο. Στη Σλοβενία, οι εγκαταστάσεις συλλογής υποχρεούνται να εξασφαλίζουν επαρκή γεωγραφική κάλυψη. Σε ορισμένα κράτη μέλη εφαρμόζονται παράλληλα δύο συστήματα: εγκαταστάσεις στις οποίες έχει ανατεθεί η συλλογή από τους παραγωγούς ή ανεξάρτητες εγκαταστάσεις συλλογής (Ιρλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο).

Όλα τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει στη νομοθεσία τους μέτρα που αποσκοπούν να εξασφαλίσουν ότι **όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας**. Στις περισσότερες περιπτώσεις, με τις διατάξεις αυτές θεσπίζεται υποχρεωτική διαδικασία αδειοδότησης εγκαταστάσεων συλλογής και επεξεργασίας και υποχρεούνται οι τελευταίοι ιδιοκτήτες των οχημάτων να διαθέτουν τα οχήματα τα οποία βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους μόνον σε εξουσιοδοτημένα σημεία συλλογής. Τα περισσότερα κράτη μέλη επιτρέπουν την παράδοση των οχημάτων σε αντιπροσώπους ή κατασκευαστές από τους οποίους μεταφέρονται εν συνεχεία σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας. Στα περισσότερα κράτη μέλη αποτελεί αδίκημα η εγκατάλειψη των οχημάτων αντί της παράδοσής τους σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, όπως και η συλλογή και επεξεργασία οχημάτων χωρίς την απαραίτητη εξουσιοδότηση.

Όλα τα κράτη μέλη ανέφεραν ότι έχουν συγκροτήσει **σύστημα αποταξινόμησης**, με το οποίο η αποταξινόμηση οχήματος συνδέεται με την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής του από εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Σε λίγα κράτη μέλη προβλέπεται η δυνατότητα έκδοσης πιστοποιητικών καταστροφής από παραγωγούς, εμπόρους και συλλέκτες που ενεργούν εξ ονόματος εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας. Όλα τα κράτη μέλη έχουν λάβει μέτρα που διασφαλίζουν ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

Όλα τα κράτη μέλη δήλωσαν ότι εφαρμόζουν διατάξεις για τη **δωρεάν επιστροφή** (απόσυρση), σύμφωνα με τις οποίες η απόσυρση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του πρέπει να είναι τουλάχιστον δωρεάν για τον τελευταίο κάτοχο του οχήματος, με βάση την αρχή της **ευθύνης του παραγωγού.** Στις περισσότερες περιπτώσεις τα οχήματα γίνονται αποδεκτά, εκτός εάν τους λείπουν βασικά κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία απαριθμούνται στη νομοθεσία ή εάν περιέχουν πρόσθετα απόβλητα. Η αξία οχήματος είναι αρνητική όταν το

κόστος για την επεξεργασία του υπερβαίνει τα έσοδα από τα ανακυκλώσιμα υλικά. Στις περισσότερες περιπτώσεις σε αυτή την περίπτωση αρχίζει η ευθύνη του παραγωγού. Αναφέρθηκε ωστόσο ότι, με τις τρέχουσες σημερινές τιμές των υλικών, είναι σπάνια η περίπτωση να τεθεί θέμα αποδοχής οχήματος με αρνητική αξία.

Τα περισσότερα κράτη μέλη προβλέπουν την **αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών καταστροφής** που εκδίδουν άλλα κράτη μέλη.

Σε όλα τα κράτη μέλη, εγκαταστάσεις οι οποίες προγραμματίζουν να εκτελούν εργασίες επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους οφείλουν να έχουν λάβει **άδεια** από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ή να έχουν καταχωριστεί σε μητρώο. Στις περισσότερες περιπτώσεις αρμόδιες για την επιβολή των υποχρεώσεων χορήγησης άδειας που ορίζονται στην εθνική νομοθεσία είναι οι περιφερειακές αρχές: εκδίδουν τις άδειες και παρακολουθούν τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας στα διοικητικά διαμερίσματα της αρμοδιότητάς τους. Το χρονικό διάστημα εντός του οποίου πρέπει να εκτελεστεί η απορρύπανση κυμαίνεται από 24 ώρες (Σλοβενία) έως 3 μήνες (Λιθουανία).

Τα περισσότερα κράτη μέλη δήλωσαν ότι ενθαρρύνουν τη **χρήση EMAS** (Κοινοτικό Σύστημα Οικολογικής Διαχείρισης και Οικολογικού Ελέγχου) **ή προτύπου ISO**. Η εφαρμογή των συστημάτων είναι κατά κανόνα προαιρετική, υπάρχουν δε κράτη μέλη που προσφέρουν διάφορα κίνητρα στις εταιρείες που τα χρησιμοποιούν. Σε πολλά κράτη μέλη διευρύνεται όλο και περισσότερο η πρακτική να χρησιμοποιούνται πιστοποιημένα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Όλα τα κράτη μέλη δήλωσαν ότι έχουν θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την **ιεράρχηση των αποβλήτων** που προδιαγράφεται στην οδηγία, ώστε να προωθείται η επαναχρησιμοποίηση, η ανακύκλωση και ανάκτηση των κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων, προβλέποντας τη διάθεσή τους ως ύστατη λύση. Η επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και ανάκτηση εξασφαλίζεται, κυρίως, με μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην εξασφάλιση της κατάλληλης αποσυναρμολόγησης, αποθήκευσης και επεξεργασίας κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που είναι κατάλληλα για αυτές τις δυνατότητες επεξεργασίας. Σημαντικό στοιχείο του κάθε συστήματος είναι η **απορρύπανση** των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Στα λοιπά μέτρα που προβλέπονται περιλαμβάνονται δράσεις για τη δημιουργία **αγορών ανακυκλούμενων υλικών**, καθώς και στόχοι για την αναλογία ανακυκλώσιμων υλικών σε νέα προϊόντα. Σε πολλά κράτη μέλη προβλέπονται επίσης **χρηματοδοτικά προγράμματα** για την προώθηση των δυνατοτήτων επεξεργασίας που ευνοούν την προστασία του περιβάλλοντος.

Όλα τα κράτη μέλη επιβεβαίωσαν ότι έχουν καθορίσει στη νομοθεσία **τους στόχους** επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι εθνικοί στόχοι μεταφέρουν κατά λέξη τους στόχους της οδηγίας στην εθνική νομοθεσία, εκτός των Κάτω Χωρών όπου ο στόχος 95% για την επαναχρησιμοποίηση/ανάκτηση και 85% για την επαναχρησιμοποίηση/ανακύκλωση πρέπει να έχει επιτευχθεί μέχρι το 2007 (η ημερομηνία είναι επί του παρόντος υπό επανεξέταση). Στα μέρη που είναι αρμόδια για την εκπλήρωση των στόχων αυτών περιλαμβάνονται οι παραγωγοί σε συνεργασία με άλλους οικονομικούς φορείς (Φινλανδία, Ουγγαρία), οι οικονομικοί φορείς (Κύπρος, Ιταλία, Μάλτα), οι παραγωγοί και οι εισαγωγείς (Λιθουανία, Κάτω Χώρες), οι πάροχοι δημόσιας υπηρεσίας (Σλοβενία), και οι εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας (Ιρλανδία). Η Τσεχική Δημοκρατία, η Ισπανία, η Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λετονία, Μάλτα, Πολωνία, Πορτογαλία, Σλοβακία και το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν καθορίσει χαμηλότερα ποσοστά για την επαναχρησιμοποίηση, την

ανακύκλωση και την ανάκτηση οχημάτων που έχουν παραχθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, αλλά σε όλες τις περιπτώσεις το ποσοστό είναι τουλάχιστον 75% όσον αφορά την επαναχρησιμοποίηση/ανάκτηση και 70% όσον αφορά την επαναχρησιμοποίηση/ανακύκλωση. Η Τσεχική Δημοκρατία, η Ουγγαρία, η Ιταλία, η Λετονία, η Πολωνία, η Πορτογαλία και το Ηνωμένο Βασίλειο δήλωσαν ότι τα μέτρα με τα οποία θεσπίστηκαν αυτοί οι εν λόγω χαμηλότεροι στόχοι έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, σε ορισμένες δε περιπτώσεις και σε άλλα κράτη μέλη. Η Ισπανία, η Ελλάδα και η Μάλτα δεν έχουν ακόμη διαβιβάσει επίσημη κοινοποίηση.

Δεδομένου ότι η υποχρέωση αναφοράς των στόχων αρχίζει από τα μέσα του 2008 όσον αφορά τα δεδομένα για το έτος 2006, είναι περιορισμένες οι πληροφορίες σχετικά με τους στόχους που επιτεύχθηκαν πριν από το 2006. Από τις χώρες που ανέφεραν σχετικά δεδομένα, σε τέσσερα κράτη μέλη είχε επιτευχθεί το 2004 ο στόχος ανακύκλωσης 80% (Βέλγιο, Δανία, Κάτω Χώρες, Σουηδία) και τρία κράτη μέλη πέτυχαν τον στόχο ανάκτησης 85% (Δανία, Κάτω Χώρες, Σουηδία). Η Αυστρία, η Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο προσέγγισαν επίσης τον στόχο ανακύκλωσης 85% το 2004.

Όλα τα κράτη μέλη θέσπισαν μέτρα σχετικά με τη χρήση **προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά** που ανταποκρίνονται στα προβλεπόμενα στην απόφαση 2003/138/ΕΚ[5] της Επιτροπής και υποχρεώνουν τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν **πληροφορίες** σχετικά με την **αποσυναρμολόγηση** κάθε τύπου νέου οχήματος που διατίθεται στην αγορά. Το Βέλγιο, η Κύπρος, η Γερμανία, η Δανία, η Ισπανία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Ουγγαρία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Σλοβενία και η Σουηδία δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν το **σύστημα IDIS** (International Dismantling Information System) για να διευκολύνουν την αποσυναρμολόγηση και επαναχρησιμοποίηση κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Σε όλα τα κράτη μέλη ισχύουν οι διατάξεις σχετικά με την αποσυναρμολόγηση, την αποθήκευση και τη δοκιμασία των κατασκευαστικών μερών που είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση. Τα περισσότερα κράτη μέλη υποχρεώνουν τους κατασκευαστές οχημάτων να δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με τον σχεδιασμό των οχημάτων, την περιβαλλοντικώς ορθή επεξεργασία, την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων και την αύξηση της ανακύκλωσης και της ανάκτησης.

Δεδομένου ότι μέρος των πληροφοριών σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας πρέπει να παρέχονται εφόσον είναι διαθέσιμες και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να προστατεύεται το εμπορικό και βιομηχανικό απόρρητο, δεν αναφέρθηκαν στην Επιτροπή στοιχεία από όλα τα κράτη μέλη.

Στα περισσότερα κράτη μέλη δεν έχουν ληφθεί **νέα μέτρα πρόληψης** πέραν εκείνων που απαιτεί η οδηγία. Η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες και η Σουηδία ανέφεραν διάφορες ενέργειες της αυτοκινητοβιομηχανίας για τον περιορισμό της χρήσης επικίνδυνων ουσιών και τη διευκόλυνση της επαναχρησιμοποίησης, ανάκτησης και ανακύκλωσης οχημάτων. Όσον αφορά την τροποποίηση του σχεδιασμού των αυτοκινήτων που αποσκοπεί στην ενσωμάτωση περισσότερων ανακυκλούμενων υλικών στα οχήματα, λίγα μόνον από τα κράτη μέλη που έχουν αυτοκινητοβιομηχανία (Γερμανία, Γαλλία και Σουηδία) θέσπισαν σχετικά μέτρα. Η Πολωνία και η Γαλλία δήλωσαν ότι το κύριο εμπόδιο για περαιτέρω πρόοδο όσον αφορά την αξιοποίηση ανακυκλωμένων πολυμερών έγκειται στη διάθεση δευτερογενών υλικών που να παρουσιάζουν τις απαιτούμενες ιδιότητες σε ανταγωνιστική τιμή, πράγμα που επιβεβαιώνει την ανάγκη να βελτιωθούν οι αγορές για ανακυκλώσιμα υλικά σε όλη την Κοινότητα.

---

[5] ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58.

Τα περισσότερα κράτη μέλη επισήμαναν ότι δεν υπάρχουν **οχήματα με αρνητική αξία στην αγορά**, λόγω των υψηλών τιμών των μετάλλων, εκτός από τη Σουηδία και τη Λιθουανία όπου αναφέρθηκαν τέτοιες περιπτώσεις. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι τελευταίοι κάτοχοι των αυτοκινήτων λαμβάνουν οικονομική αποζημίωση για την επιστροφή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής.

Τα περισσότερα κράτη μέλη ανέφεραν ότι **δεν έχουν αλλάξει οι δομές διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής** και ότι **δεν νοθεύτηκε ο ανταγωνισμός**, ενώ σε ορισμένες χώρες μειώθηκε ο αριθμός των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας, ως αποτέλεσμα των αυστηρότερων απαιτήσεων εξουσιοδότησης.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Παρότι είναι εν γένει σημαντική η πρόοδος που σημειώθηκε σε αρκετά κράτη μέλη για την ενσωμάτωση της οδηγίας στην εθνική νομοθεσία, η εφαρμογή της νομοθεσίας αυτής δεν μπορεί να θεωρηθεί πλήρως ικανοποιητική, όπως προκύπτει από τις διάφορες διαδικασίες επί παραβάσει που αφορούν την εν λόγω κατηγορία αποβλήτων. Σε ορισμένα κράτη μέλη, μολονότι η οδηγία μεταφέρθηκε σχεδόν κατά λέξη στην εθνική νομοθεσία, τα συστήματα διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν έχουν ακόμα τεθεί σε πλήρη επιχειρησιακή λειτουργία. Οι ατέλειες στην αποτελεσματική λειτουργία των συστημάτων διαχείρισης αποβλήτων συχνά οφείλονται στη μη επιβολή της κοινοτικής νομοθεσίας και όχι στη μη ενσωμάτωσή της. Το ζήτημα αυτό πρέπει να προσεχθεί ιδιαιτέρως και απαιτείται μεγαλύτερη παρακολούθηση, τόσο σε κοινοτικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Είναι λοιπόν σημαντικό να αναβαθμιστούν οι προσπάθειες εφαρμογής και επιβολής σε ορισμένα κράτη μέλη. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να διενεργεί ελέγχους συμμόρφωσης και να διαβουλεύεται τακτικά με τα κράτη μέλη, ούτως ώστε να αντιμετωπιστούν τυχόν ατέλειες εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας.