KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 17.10.2007
KOM(2007) 618 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

O PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 2000/53/ES O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

ZA OBDOBÍ 2002–2005

[SEK(2007) 1348]

ZPRÁVA KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

O PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 2000/53/ES O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

ZA OBDOBÍ 2002–2005

1. ÚVOD

Cílem této zprávy je informovat ostatní instituce Společenství, členské státy a veřejnost o provádění směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností[1] v období od 21. dubna 2002 do 21. dubna 2005 (nebo od 1. května 2004 do 21. dubna 2005 v případě členských států, které přistoupily k Evropskému společenství dne 1. května 2004).

Tato zpráva byla vypracována na základě dotazníku o provádění směrnice zavedeného rozhodnutím Komise 2001/753/ES[2] v souladu s postupem stanoveným v článku 6 směrnice 91/692/EHS[3]. Vychází z informací poskytnutých členskými státy a je doprovázena pracovním dokumentem útvarů Komise, který poskytuje další podrobnosti o obdržených informacích a údajích.

Všechny členské státy poskytly Komisi své údaje o provedení směrnice do vnitrostátního právního řádu. Provedení směrnice do vnitrostátního právního řádu se jeví jako uspokojivé, avšak kontrola shody vnitrostátních prováděcích opatření s ustanoveními směrnice u deseti nových členských států, které přistoupily ke Společenství 1. května 2004, stále probíhá a jejím výsledkem mohou být nové případy neshody.

Pokud se týká vlastního provádění a prosazování právních předpisů, je obtížné získat na základě národních zpráv úplný přehled o stavu fungování směrnice v členských státech vzhledem k tomu, že pouze několik členských států poskytlo informace uvedené v části 2 dotazníku (které mají být poskytnuty, jsou-li k dispozici a v souladu se zachováním obchodního a průmyslového tajemství). Kromě toho bude úplný obraz o současné situaci v recyklaci a využití vozidel s ukončenou životností k dispozici až poté, co členské státy podají zprávu o dosažení cílů pro opětovné použití a využití a opětovné použití a recyklaci. Tyto zprávy, povinné pro údaje za rok 2006, musí být zpracovány podle prováděcích pravidel stanovených rozhodnutím Komise 2005/293/ES[4] a zaslány Komisi do 18 měsíců od konce příslušného roku, tj. do 30. června 2008.

2. SMĚRNICE 2000/53/ES O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Směrnice 2000/53/ES stanoví zvláštní požadavky na nakládání s vozidly s ukončenou životností. Hlavním cílem této směrnice je předcházení vzniku odpadů z vozidel a dále

---

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

opětovné použití, recyklace a jiné formy využití vozidel s ukončenou životností a jejich částí, aby bylo sníženo množství odpadu, které je nutno likvidovat. Směrnice má rovněž za cíl zlepšit účinnost všech hospodářských subjektů zasahujících do životního cyklu vozidel, pokud jde o ochranu životního prostředí, a zejména hospodářských subjektů přímo zapojených do zpracování vozidel s ukončenou životností.

Všechny členské státy poskytly Komisi podrobné údaje o svých **právních a správních předpisech**, které byly přijaty za účelem dosažení souladu se směrnicí. V současné době probíhají **řízení pro porušení práva** vůči 5 členským státům (Belgii, Francii, Itálii, Portugalsku a Spojenému království).

Velká většina členských států **neosvobodila vozidla vyráběná v malých objemech** od povinnosti vyhovět požadavkům na demontovatelnost, využitelnost a recyklovatelnost, povinnosti dodržet normy pro označování a poskytování informací pro demontáž a od požadavků na poskytování zpráv a informací. Toto osvobození udělily pouze Irsko, Litva a Spojené království.

Většina členských států přijala různá **preventivní opatření** k omezení použití nebezpečných látek ve vozidlech a k zabránění jejich úniku do životního prostředí a rovněž k usnadnění demontáže vozidel, jejich opětovného použití, využití a recyklace a k použití většího množství recyklátů ve vozidlech a jiných výrobcích. Změny v konstrukci vozidel jsou podporovány některými členskými státy, které mají vlastní automobilový průmysl (Francie, Německo) prostřednictvím právních závazků a požadavků na informace uložených výrobcům. Jiné země se zaměřují na konstrukci náhradních dílů nebo omezování nebezpečných látek. Belgie, Německo, Španělsko, Malta a Portugalsko přijaly nová opatření s cílem podpořit opětovné použití, recyklaci a využití částí vozidel včetně informačních kampaní, technických směrnic, finanční pomoci pro výzkum a vývoj a inovace a povolovacích postupů.

Všechny členské státy přijaly právní předpisy, které **omezují použití olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu** ve vozidlech a částech vozidel a rovněž podrobné seznamy výjimek z tohoto zákazu těžkých kovů, které ve většině případů doslovně přebírají text z přílohy II směrnice 2000/53/ES.

Většina členských států uvedla přijetí opatření, jejichž cílem je zajistit, aby hospodářské subjekty zavedly **systémy sběru všech vozidel s ukončenou životností,** a je-li to technicky možné, i sběru použitých dílů tvořících odpad a vyjmutých z osobních automobilů při jejich opravách a rovněž dostatečnou dostupnost sběrných zařízení na svém území. Počet autorizovaných zpracovatelských zařízení se pohybuje od 0 na Maltě do více než 1 500 v Itálii, což svědčí o velkých rozdílech ve zpracovatelské kapacitě v jednotlivých členských státech.

Pokud se týká **organizační odpovědnosti za vybudování sběrné sítě**, některé členské státy přenesly odpovědnost za organizaci na všechny hospodářské subjekty (Kypr), zatímco jiné uložily tuto povinnost výrobcům a dovozcům vozidel (Rakousko, Španělsko, Finsko, Maďarsko, Irsko, Itálie, Litva, Nizozemsko). Většina členských států stanovuje zeměpisnou působnost, kterou musí zajistit hospodářské subjekty a která závisí buď na hustotě obyvatelstva (Irsko), nebo zeměpisné vzdálenosti (např. v okruhu 50 km v Maďarsku, Litvě a ve Slovinsku). Lotyšsko a Portugalsko umožňují připojit se k síti řízené nezávislým subjektem, ale vyžadují, aby všichni výrobci nebo dovozci vozidel předložili důkaz o spojení s takovou sítí. Slovinsko ukládá sběrným zařízením povinnost zajistit dostatečné pokrytí.

V některých členských státech fungují souběžně dva systémy: systém zařízení, která mají smluvní vztah s výrobci a systém nezávislých zařízení (Irsko, Spojené království).

Všechny členské státy zavedly do svých právních předpisů opatření, jejichž cílem je zajistit, aby **všechna vozidla s ukončenou životností byla předána do autorizovaných zpracovatelských zařízení**. Ve většině případů tato opatření zavádějí povinné získání licence pro sběrná a zpracovací zařízení a ukládají posledním majitelům vozidel povinnost nechat svá vozidla s ukončenou životností likvidovat pouze ve sběrných místech, která mají k této činnosti licenci. Většina členských států povoluje předání vozidla prodejcům nebo výrobcům, kteří je dále předávají autorizovaným zpracovatelským zařízením. Ve většině členských států je považováno za přestupek ponechat vozidlo opuštěné místo toho, aby bylo předáno autorizovaným zpracovacím zařízením, nebo provádět sběr a zpracování vozidel bez nutného oprávnění.

Všechny členské státy oznámily, že zavedly **systém vyřazování z registru**, který podmiňuje vyřazení vozidla z registru vydáním osvědčení o jeho likvidaci autorizovaným zpracovatelským zařízením. Menší část členských států umožnila, aby osvědčení o likvidaci bylo vydáváno výrobci, prodejci a subjekty provádějící sběr v zastoupení autorizovaných zpracovatelských zařízení. Ve všech členských státech byla přijata opatření zajišťující předání vozidel s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení.

Všechny členské státy oznámily zavedení ustanovení o **bezplatném zpětném odběru**, podle kterých musí být zpětný odběr vozidla s ukončenou životností proveden alespoň bez poplatků pro posledního držitele vozidla, přičemž se vychází z principu **odpovědnosti výrobce**. Ve většině případů jsou vozidla přijímána, pokud jim nechybí základní součásti uvedené v právních předpisech nebo neobsahují dodatečný odpad. Vozidlo má zápornou hodnotu, jestliže náklady na jeho zpracování převyšují příjem z využitých materiálů. Ve většině případů tímto okamžikem nastává odpovědnost výrobce, avšak příjem vozidel se zápornou hodnotou byl při současných cenách materiálů ve zprávách uváděn jako vzácný případ.

Většina členských států má ustanovení pro **vzájemné uznávání osvědčení o likvidaci** vydaných v jiném členském státě.

Ve všech členských státech musí podniky, které plánují provádění operací při zpracování vozidel s ukončenou dobou životnosti, získat **povolení** nebo musí být registrovány u příslušných vnitrostátních orgánů. Ve většině případů jsou za uplatňování povinností vyplývajících z povolení, specifikovaných ve vnitrostátních právních předpisech, odpovědny regionální úřady: tyto úřady vydávají povolení a sledují zpracovací zařízení ve svých příslušných administrativních regionech. Doba, během níž je nutno provést odstranění znečišťujících látek, se pohybuje od 24 hodin (Slovinsko) do 3 měsíců (Litva).

Většina členských států vyjádřila podporu **používání systémů EMAS nebo ISO**. Tyto systémy jsou obvykle dobrovolné s tím, že členské státy nabízejí řadu pobídek pro společnosti, které je používají. V mnoha členských státech se stále více rozšiřuje praxe používání certifikovaných systémů environmentálního řízení.

Všechny členské státy oznámily, že zavedly opatření v souladu s **hierarchií priorit nakládání s odpady** předepsanou ve směrnici, která klade důraz na opětovné použití, recyklaci a využití částí vozidel s tím, že likvidace je až posledním možným řešením. Opětovné použití, recyklace a využití jsou zajištěny především pomocí opatření, jejichž cílem je zaručit vhodnou demontáž, skladování a zpracování dílů a materiálů vhodných pro tyto

způsoby nakládání. Důležitým prvkem každého systému je **odstranění znečišťujících látek** z vozidel s ukončenou životností. Ostatní opatření zahrnují kroky pro vytvoření **trhů s recykláty** včetně stanovení cílových hodnot recyklovaného obsahu v nových výrobcích. V mnoha členských státech jsou rovněž dostupné **finanční programy**, jejichž cílem je podporovat varianty zpracování, které jsou šetrné k životnímu prostředí.

Všechny členské státy potvrdily, že ve svých právních předpisech stanovily **cíle** pro opětovné použití a využití a opětovné použití a recyklaci. Ve většině případů tyto cíle doslovně přebírají cíle ze směrnice s výjimkou Nizozemska, kde měl být do roku 2007 (tento termín se v současné době přezkoumává) splněn cíl 95 % pro opětovné použití a využití a 85 % pro opětovné použití a recyklaci. Strany odpovědné za splnění cílů jsou výrobci ve spolupráci s ostatními hospodářskými subjekty (Finsko, Maďarsko), hospodářské subjekty (Kypr, Itálie, Malta), výrobci a dovozci (Litva, Nizozemsko), poskytovatelé veřejných služeb (Slovinsko) a autorizovaná zpracovatelská zařízení (Irsko). Česká republika, Španělsko, Řecko, Maďarsko, Irsko, Itálie, Lotyšsko, Malta, Polsko, Portugalsko, Slovensko a Spojené království stanovily nižší míry pro opětovné použití, recyklaci a využití vozidel vyrobených před 1. lednem 1980, ve všech případech jsou tyto hodnoty nejméně 75 % pro opětovné použití a využití a 70 % pro opětovné použití a recyklaci. Česká republika, Maďarsko, Itálie, Lotyšsko, Polsko, Portugalsko a Spojené království oznámily, že o opatřeních zavádějících tyto nižší cíle informovaly Komisi a v některých případech také ostatní členské státy. Španělsko, Řecko a Malta ještě neposlaly oficiální oznámení.

Jelikož povinnost podávat zprávy o cílech začíná až od poloviny roku 2008, kdy se mají předávat údaje za rok 2006, jsou k dispozici pouze omezené informace o cílech dosažených před rokem 2006. Z těch zemí, které podaly zprávy, dosáhly v roce 2004 čtyři členské státy cíle pro recyklaci 80 % (Belgie, Dánsko, Nizozemsko, Švédsko) a tři splnily cíl pro využití ve výši 85 % (Dánsko, Nizozemsko, Švédsko). Rakousko, Německo a Spojené království byly v roce 2004 rovněž blízko ke splnění cíle pro recyklaci ve výši 85 %.

Všechny členské státy přijaly opatření týkající se používání **norem označování konstrukčních částí a materiálů**, které odpovídají normám podle rozhodnutí Komise 2003/138/ES[5] a ukládají výrobcům vozidel povinnost poskytovat **informace pro demontáž** pro všechny typy nových vozidel uvedených na trh. Belgie, Kypr, Německo, Dánsko, Španělsko, Finsko, Francie, Maďarsko, Lucembursko, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Slovinsko a Švédsko uvedly, že pro usnadnění demontáže a opětovného použití částí vozidel používají **systém IDIS** (Mezinárodní systém informací pro demontáž). Ve všech členských státech existují předpisy týkající se demontáže, skladování a zkoušení částí vhodných pro opětovné použití. Většina členských států ukládá výrobcům vozidel povinnost zveřejňovat informace týkající se konstrukce vozidla, zpracování šetrného k životnímu prostředí, předcházení vzniku odpadů a zvýšené recyklace a využití.

Jelikož část informací o provádění směrnice má být poskytována do té míry, do jaké je dostupná, a s přihlédnutím k nutnosti chránit obchodní a průmyslové tajemství, ne všechny členské státy ji sdělily Komisi.

Ve většině členských států nebyla přijata žádná **nová preventivní opatření** kromě opatření vyžadovaných směrnicí. Německo, Nizozemsko a Švédsko informovaly o řadě opatření přijatých výrobci vozidel za účelem omezení použití nebezpečných látek a usnadnění

[5] Úř. věst. L 53, 28.02.2003, s. 58.

opětovného použití, využití a recyklace. Pokud se týká změn v konstrukci automobilů za účelem použití většího množství recyklátů ve vozidlech, pouze několik členských států, které mají vlastní automobilový průmysl (Německo, Francie a Švédsko), přijalo taková opatření. Polsko a Francie uvedly, že hlavní překážkou dalšího pokroku v oblasti použití recyklovaných polymerů je dostupnost druhotných materiálů s požadovanými vlastnostmi za konkurenční cenu, což potvrzuje potřebu zlepšení trhů s recykláty v celém Společenství.

Většina členských států nehlásila žádná **vozidla se zápornou tržní hodnotou** v důsledku vysokých cen kovů s výjimkou Švédska a Litvy, kde takové případy byly hlášeny. Ve většině případů dostávají poslední držitelé vozidel za odevzdaná vozidla s ukončenou životností finanční náhradu.

Většina členských států neoznámila **žádné strukturální změny v nakládání s vozidly s ukončenou životností** a **žádné narušení hospodářské soutěže** s tím, že několik zemí uvádí pokles počtu autorizovaných zpracovatelských zařízení v důsledku přísnějších požadavků pro získání autorizace.

3. ZÁVĚRY

Celkově lze konstatovat, že přes významný pokrok, kterého bylo v několika členských státech při transpozici směrnice dosaženo, nelze provádění tohoto právního předpisu považovat za zcela uspokojivé, jak dokládá počet řízení pro porušení práva týkající se této oblasti odpadů. Je možné, že v některých členských státech, přestože směrnice byla téměř doslovně provedena do vnitrostátního práva, nejsou systémy nakládání s vozidly s ukončenou životností zcela funkční. Nedostatky, které narušují účinné fungování systémů nakládání s odpady, vznikají často kvůli nedostatečnému prosazování, nikoliv kvůli neprovedení právních předpisů Společenství do vnitrostátního právního řádu. Tato otázka vyžaduje zvláštní pozornost a zvýšené sledování jak na úrovni Společenství, tak na národní úrovni. Je proto důležité, aby se v některých členských státech zvýšilo úsilí při provádění a prosazování směrnice. Komise bude pokračovat v kontrolách shody a bude se pravidelně setkávat s členskými státy s cílem řešit jakékoliv nedostatky v provádění právních předpisů Společenství.