EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel, 17.10.2007
KOM (2007)618 lõplik

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE, EUROOPA PARLAMENDILE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

SEOSES DIREKTIIVI 2000/53/EÜ (KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE KOHTA) RAKENDAMISEGA

AJAVAHEMIKUL 2002–2005

[SEK(2007)1348]

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE, EUROOPA PARLAMENDILE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

SEOSES DIREKTIIVI 2000/53/EÜ (KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE KOHTA) RAKENDAMISEGA

AJAVAHEMIKUL 2002–2005

1. SISSEJUHATUS

Käesoleva aruande eesmärk on teavitada teisi ühenduse institutsioone, liikmesriike ja avalikkust direktiivi 2000/53/EÜ (kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta)[1] rakendamisest ajavahemikul 21. aprillist 2002 kuni 21. aprillini 2005 (või ajavahemikul 1. maist 2004 kuni 21. aprillini 2005 liikmesriikides, kes ühinesid Euroopa Ühendusega 1. mail 2004).

Aruanne on koostatud rakendamisküsimustiku põhjal, mis koostati komisjoni otsusega 2001/753/EC[2] direktiivi 91/692/EMÜ artiklis 6 sätestatud korras[3]. Selle aluseks on liikmesriikide edastatud teave ja selle juurde kuulub komisjoni talituste töödokument, milles esitatakse liikmesriikidelt saadud teave ja andmed üksikasjalikumalt.

Kõik liikmesriigid on esitanud komisjonile oma riigi rakendusandmed direktiivi siseriiklikusse õigusesse ülevõtmise kohta. Direktiivi ülevõtmine siseriiklikusse õigusakti paistab olevat rahuldav, ent EL 10 riikides, mis liitusid ühendusega 10. mail 2004, alles kontrollitakse siseriiklike rakendusmeetmete vastavust direktiivi sätetele ning ilmneda võivad uued mittevastavused.

Seoses õigusnormide tegeliku rakendamise ja täitmisega on liikmesriikide esitatud riiklike aruannete põhjal raske saada täielikku ülevaadet direktiivi toimimisest liikmesriikides, kuna vaid vähesed liikmesriigid edastasid küsimustiku 2. osas täpsustatud andmed (mida peab esitama, kui teave on kättesaadav ning võttes arvesse vajadust kaitsta äri- ja tööstussaladust). Täieliku ülevaate praegusest olukorrast seoses romusõidukite [varem: kasutuselt kõrvaldatud sõidukid] ringlussevõtu ja taaskasutamisega saab vaid siis, kui liikmesriigid esitavad aruanded korduvkasutuse/taaskasutuse ja korduvkasutuse/ringlussevõtu eesmärkide saavutamise kohta. Need aruanded, milles 2006. aasta andmed on kohustuslikud, peab koostama komisjoni otsusega 2005/293/EÜ[4] sätestatud üksikasjalike eeskirjade kohaselt ning need peab komisjonile saatma 18 kuu jooksul alates asjakohase aasta lõpust, s.o 30. juuniks 2008.

---

1 EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34.
2 EÜT L 282, 26.10.2001, lk 77.
3 EÜT L 377, 23.12.1991, lk 48.
4 ELT L 94, 12.4.2005, lk 30.

2. DIREKTIIV 2000/53/EÜ (KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE KOHTA)

Direktiiviga 2000/53/EÜ kehtestatakse romusõidukite haldamise erinõuded. Selle põhieesmärk on vältida sõidukitest tekkivaid jäätmeid ning lisaks korduvkasutada ja ringlusse võtta romusõidukeid ja rakendada muid taaskasutusviise, et vähendada jäätmete kõrvaldamist. Samuti on direktiivi eesmärk parandada sõidukitega nende tööea jooksul tegelevate kõigi ettevõtjate ning eriti selliste ettevõtjate keskkonnakaitsealaseid töötulemusi, kes vahetult tegelevad romusõidukite käitlemisega.

Kõik liikmesriigid on esitanud komisjonile üksikasjalikku teavet direktiivi nõuete täitmiseks kehtestatud **õigusnormide** kohta. Praegu on pooleli erinevad **rikkumismenetlused** viie liikmesriigi (Belgia, Prantsusmaa, Itaalia, Portugal ja Ühendkuningriik) suhtes.

Suur osa liikmesriike ei **vabastanud väikestes kogustes toodetud sõidukeid** demonteeritavus-, taaskasutatavus- ja ringlussevõtunõuetest, kodeerimisstandardite ja demonteerimisandmete täitmise nõuetest ning aruandluse ja teabe esitamise nõuetest. Üksnes Iirimaa, Leedu ja Ühendkuningriik kehtestasid sellise erandi.

Enamik liikmesriike on kehtestanud mitmeid **ennetusmeetmeid**, mille eesmärk on piirata ohtlike ainete kasutamist sõidukites ning vältida nende ainete eraldumist keskkonda, samuti hõlbustada sõidukite, nende osade ja materjalide demonteerimist, taas- ja korduvkasutamist ning ringlussevõttu ning kasutada sõidukites ja teistes toodetes rohkem ringlussevõetavaid materjale. Muudatusi sõidukite konstruktsioonis toetatakse riikliku autotööstusega liikmesriikides (Prantsusmaa, Saksamaa) tootjatele määratud juriidiliste kohustuste ja teabe esitamise nõuete abil. Teised riigid keskenduvad varuosade konstruktsioonile või ainete kasutamise piiramisele. Sõiduki osade korduvkasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise soodustamiseks on Belgia, Saksamaa, Hispaania, Malta ja Portugal vastu võtnud uued meetmed, sealhulgas tutvustuskampaaniad, tehnilised suunised, teadus- ja arendustegevusele ja innovatsioonile antav finantsabi ning lubade väljaandmise korra.

Kõik liikmesriigid on vastu võtnud õigusaktid, millega **piiratakse plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamist** sõidukites ja sõiduki osades, samuti üksikasjaliku loetelu kõnealuse raskemetallide keelu suhtes kehtivatest eranditest, mille puhul enamikul juhtudel võetakse otse üle direktiivi 2000/53/EÜ lisa II tekst.

Enamik liikmesriike märkisid, et on võtnud vastu meetmed, mille eesmärk on tagada, et ettevõtjad loovad **kõigi romusõidukite** ning, kui see on tehniliselt teostatav, sõiduautode remontimisel eemaldatud ning jäätmeteks tunnistatud kasutatud osade **kogumise süsteemid** ning et kogumiskohad oleksid nende riikide territooriumil nõuetekohaselt kättesaadavad. Tegevusloaga käitluskodade [varem: töötlemiskoda] arv ulatub nullist Maltal kuni enam kui 1500-ni Itaalias, osutades suurele liikmesriikide vahelisele erinevusele käitlemisvõimsuses.

Organisatsioonilise vastutuse kogumisvõrgustiku loomisel panid mõned liikmesriigid kõikidele ettevõtjatele (Küpros), samal ajal kui teised riigid panevad vastutuse sõidukitootjatele ja -importijatele (Austria, Hispaania, Soome, Ungari, Iirimaa, Itaalia, Leedu, Madalmaad). Enamik liikmesriike täpsustavad geograafilise katvuse, mille tootjad peavad tagama ja mis on seotud kas rahvastiku tihedusega (Iirimaa) või geograafilise vahemaaga (nt maa-ala 50 km raadiuses Ungaris, Leedus ja Sloveenias). Läti ja Portugal näevad ette võimaluse liituda võrgustikuga, mida haldab sõltumatu üksus, ent nõuavad, et kõik sõidukitootjad või -importijad esitavad tõendid sellise võrgustikuga seotuse kohta. Sloveenias peavad kogumiskohad tagama piisava katvuse. Mõnes liikmesriigis kehtivad kõrvuti kaks

süsteemi: tootjatega lepinguga seotud kogumiskohad ja sõltumatud kogumiskohad (Iirimaa, Ühendkuningriik).

Kõik liikmesriigid lisasid oma seadusandlusesse meetmed, mille eesmärk on tagada, et **kõik romusõidukid viiakse tegevusloaga käitluskodadesse**. Enamikul juhtudel kehtestatakse kõnealuste sätetega kogumiskohtadele ja käitluskodadele litsentseerimiskohustus ning kohustatakse sõidukite viimaseid omanikke kõrvaldama romuautosid vaid litsentseeritud kogumiskohtades . Enamik liikmesriike lubab sõidukite üleandmist vahendajatele või tootjatele, kellelt toimetatakse sõidukid edasi tegevusloaga käitluskodadesse. Enamikus liikmesriikides on õigusrikkumine see, kui sõiduk tegevusloaga käitluskodadesse üleandmise asemel jäetakse maha või kui sõiduk kogutakse ja seda töödeldakse ilma vajaliku loata.

Kõik liikmesriigid on teatanud, et on võtnud kasutusele **registrist kustutamise süsteemi**, milles ühendatakse sõiduki registrist kustutamine ja tegevusloaga käitluskoja poolt lammutustõendi väljaandmine. Väiksem osa liikmesriikidest andis tootjatele, müüjatele ja kogujatele loa anda tegevusloaga käitluskoja nimel välja lammutustõendeid. Kõik liikmesriigid on võtnud meetmeid selle tagamiseks, et kõik romusõidukid viiakse tegevusloaga käitluskodadesse.

Kõik liikmesriigid teatasid **tasuta tagasivõtmise** sätete rakendamisest, mille kohaselt vastavalt **tootjavastutuse** põhimõttele peab romusõiduki viimane omanik saama tagastada sõiduki vähemalt tasuta. Enamikul juhtudel võetakse sõidukid vastu, välja arvatud juhul, kui neil puuduvad õigusaktide kohased sõiduki olulised osad või kui nad sisaldavad lisajäätmeid. Sõiduki väärtus on negatiivne, kui selle käitlemise kulud ületavad taaskasutatavatelt materjalidelt saadud tulu. Enamikul juhtudel algab tootjavastutus siit, ent praeguste materjalihindadega võetakse negatiivse väärtusega sõidukeid esitatud andmete kohaselt vastu harva.

Enamik liikmesriike **tunnustavad vastastikku** muudes liikmesriikides väljaantud **lammutustõendeid**.

Kõikides liikmesriikides peavad romusõiduki käitlust kavandavad asutused muretsema liikmesriigi pädevatelt asutustelt **tegevusloa** või pädevad asutused peavad nad registrisse kandma. Enamikul juhtudel vastutavad siseriiklikes õigusaktides määratletud loakohustuste täitmise eest piirkondlikud asutused: nad annavad välja lubasid ja jälgivad oma halduspiirkondades asuvaid käitluskodasid. Ajavahemik, mille jooksul peab reostusohu kõrvaldama, ulatub 24 tunnist Sloveenias kuni 3 kuuni Leedus.

Enamik liikmesriike teatasid, et nad soodustavad **EMAS ja ISO süsteemide kasutamist**. Need süsteemid on tavaliselt vabatahtlikud, mille puhul pakuvad liikmesriigid neid kasutavatele äriühingutele erinevaid stiimuleid. Paljudes liikmesriikides kasutatakse sertifitseeritud keskkonnajuhtimissüsteeme üha laialdasemalt.

Kõik liikmesriigid teatasid meetmete vastuvõtmisest vastavalt direktiiviga ette nähtud **jäätmehierarhiale,** millega soodustatakse sõiduki osade korduvkasutamist, ringlussevõttu ja taaskasutamist, kasutades kõrvaldamist viimase võimalusena. Korduvkasutamine, ringlussevõtt ja taaskasutamine tagatakse eelkõige meetmetega, mille eesmärk on garanteerida kõnealuste käitlusvõimaluste jaoks sobivate osade ja materjalide asjakohane demonteerimine, ladustamine ning käitlemine. Iga süsteemi tähtsaks osaks on romusõidukite **keskkonnaohutuks muutmine**. Muud meetmed hõlmavad **ringlussevõetavate materjalide turu loomist**, sealhulgas eesmärke seoses uute toodete kõnealuste materjalide sisaldusega.

Paljudes liikmesriikides on ka **rahastamiskavad**, mille eesmärk on edendada keskkonnasõbralikke käitlusvõimalusi.

Kõik liikmesriigid kinnitasid, et nad on oma õigusaktides kehtestanud korduvkasutuse/taaskasutuse ja korduvkasutuse/ringlussevõtu **eesmärgid**. Enamikul juhtudel kattuvad riiklikud eesmärgid direktiivi eesmärkidega, välja arvatud Madalmaades, kus kuni aastani 2007 tuli täita 95 % korduvkasutuse/taaskasutamise ja 85 % korduvkasutuse/ringlussevõtu eesmärk (vastav kuupäev on praegu läbivaatamisel). Eesmärkide saavutamise eest vastutavad tootjad koostöös teiste ettevõtjatega (Soome ja Ungari), ettevõtjad (Küpros, Itaalia ja Malta), tootjad ja importijad (Leedu ja Madalmaad), avalike teenuste osutajad (Sloveenia) ning tegevusloaga käitluskojad (Iirimaa). Tšehhi Vabariik, Hispaania, Kreeka, Ungari, Iirimaa, Itaalia, Läti, Malta, Poola, Portugal, Slovakkia ja Ühendkuningriik kehtestasid enne 1. jaanuari 1980 toodetud sõidukite korduvkasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise suhtes madalamad määrad, mis on igal juhul vähemalt 75 % korduvkasutuse/taaskasutamise korral ja 70 % korduvkasutuse/ringlussevõtu korral. Tšehhi Vabariik, Ungari, Itaalia, Läti, Poola, Portugal ja Ühendkuningriik teatasid, et madalamate määrade kasutuselevõtust on komisjonile ja mõningal juhul ka teistele liikmesriikidele teada antud. Hispaania, Kreeka ja Malta ei ole veel ametlikku teadet saatnud.

Kuna eesmärkidega seotud aruandekohustus hakkab kehtima alates 2008. aasta keskpaigast, kui edastatakse 2006. aasta andmed, on enne 2006. aastat saavutatud eesmärkide kohta saada vähe teavet. Riikidest, kes on aru andnud, saavutasid 2004. aastal 80 % ringlussevõtu eesmärgi neli liimesriiki (Belgia, Taani, Holland, Rootsi) ja 85 % taaskasutamise eesmärgi kolm liikmesriiki (Taani, Holland, Rootsi). Austria, Saksamaa ja Ühendkuningriik jõudsid samuti 85 % ringlussevõtu eesmärgi saavutamisele lähedale 2004. aastal.

Kõik liikmesriigid võtsid vastu meetmed, mis käsitlevad **osade ja materjalide kodeerimisstandardite** kasutamist ja mis on kooskõlas komisjoni otsusega 2003/138/EÜ[5] ning kohustasid sõidukitootjaid esitama iga uue turuleviidud sõidukitüübi **demonteerimisandmed**. Belgia, Küpros, Saksamaa, Taani, Hispaania, Soome, Prantsusmaa, Ungari, Luksemburg, Holland, Poola, Portugal, Sloveenia ja Rootsi viitasid **IDIS süsteemi** (rahvusvaheline demonteerimisandmete süsteem) kasutamisele, et hõlbustada sõidukite demonteerimist ja sõidukiosade korduvkasutamist. Kõikides liikmesriikides on sätted korduvkasutuseks sobivate osade demonteerimise, ladustamise ja katsetamise kohta. Enamik liikmesriike kohustavad sõidukitootjaid avaldama teavet sõidukite konstruktsiooni, keskkonnaohutu käitlemise, jäätmete vältimise ning suurenenud ringlussevõtu ja taaskasutamise kohta.

Kuna osa teavet direktiivi rakendamise kohta peab esitama niivõrd, kuivõrd see on kättesaadav ning võttes arvesse vajadust kaitsta äri- ja tööstussaladust, ei ole kõik liikmesriigid seda komisjonile edastanud.

Enamik liikmesriike ei ole võtnud **uusi ennetusmeetmeid** peale nende, mis on direktiiviga ette nähtud. Saksamaa, Holland ja Rootsi teatasid mitmetest sõidukitööstuses võetud meetmest, et piirata ohtlike ainete kasutamist ja hõlbustada sõidukite korduvkasutamist, taaskasutamist ja ringlussevõttu. Seoses muudatustega sõidukite konstruktsioonis, eesmärgiga kasutada sõidukites rohkem ringlussevõetavaid materjale, võtsid vaid vähesed riikliku autotööstusega liikmesriigid (Prantsusmaa, Saksamaa ja Rootsi) vastu sellised meetmed.

[5] ELT L 53, 28.2.2003, lk 58.

Poola ja Prantsusmaa märkisid, et peamine takistus ringlussevõetavate polümeeride kasutamise edendamisel on nõutud omadustega teiseste materjalide kättesaadavus konkurentsivõimelise hinnaga, mis kinnitab vajadust kogu ühenduses ringlusse võetavate materjalide turgu arendada.

Enamik liikmesriike, kui välja arvata Rootsi ja Leedu, ei teatanud **negatiivse turuväärtusega sõidukite** olemasolust tänu kõrgetele metallihindadele. Enamikul juhtudel saavad romusõiduki viimased omanikud tagastatud autode eest rahalise hüvituse.

Enamik liikmesriike märkisid, et **romusõidukite haldamise struktuuris ei ole toimunud muudatusi** ega **konkurentsi moonutamist** ning mitmed riigid teatasid tegevusloaga käitluskodade arvu langusest rangemate loataotlemisnõuete tõttu.

3. JÄRELDUSED

Kuigi seoses direktiivi ülevõtmisega on mitmes liikmesriigis tehtud märkimisväärseid edusamme, ei saa õigusaktide rakendamist pidada täiel määral rahuldavaks, nagu on näha mitmest selle jäätmevoo suhtes algatatud rikkumismenetlusest. Mõnes liikmesriigis ei pruugi romusõidukite käitlemise süsteemid täiel määral toimida, vaatamata sellele, et direktiiv on peaaegu otse siseriiklikusse õigusesse üle võetud. Sageli toimivad jäätmekäsitlussüsteemid ebatõhusalt mitte ühenduse õigusaktide ülevõtmata jätmise tõttu, vaid nende puuduliku jõustamise tõttu. See probleem nõuab erilist tähelepanu ja ulatuslikumat järelvalvet nii ühenduse kui ka liikmesriigi tasandil. Seetõttu on oluline tugevdada teatavates liikmesriikides rakendamisel ja täitmisel tehtavaid jõupingutusi. Komisjon jätkab vastavuskontrollide läbiviimist ja kohtub liikmesriikidega korrapäraselt, et käsitleda ühenduse õigusaktide rakendamisel esinevaid puudusi.