AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 17.10.2007
COM(2007)618 végleges

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ 2000/53/EK IRÁNYELV

2002–2005 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN TÖRTÉNŐ VÉGREHAJTÁSÁRÓL

[SEC(2007)1348]

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ 2000/53/EK IRÁNYELV 2002–2005 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN TÖRTÉNŐ VÉGREHAJTÁSÁRÓL

1. BEVEZETÉS

E jelentés célja a közösségi intézmények, a tagállamok és a közvélemény tájékoztatása az elhasználódott járművekről szóló 2000/53/EK irányelv[1] 2002. április 21. és 2005. április 21. közötti (az Európai Közösséghez 2004. május 1-jén csatlakozott tagállamok esetében pedig a 2004. május 1. és 2005. április 21. közötti) időszakban történő végrehajtásáról.

A jelentés a 2001/753/EK bizottsági határozattal[2] létrehozott végrehajtási kérdőív alapján, a 91/692/EGK irányelv[3] 6. cikkében megállapított eljárással összhangban készült. A tagállamok által szolgáltatott információkra épül, és a beérkezett adatokat részletező bizottsági munkadokumentum kíséri.

Az irányelv nemzeti joggyakorlatba való átültetésével kapcsolatos, nemzeti szintű végrehajtási adatokat az összes tagállam megküldte a Bizottság számára. Az irányelv nemzeti joggyakorlatba való átültetése kielégítőnek mondható, ugyanakkor az Európai Unióhoz 2004. május 1-jén csatlakozott tíz új tagállam esetében még nem zárult le a nemzeti szintű végrehajtási intézkedéseket az irányelv rendelkezéseivel összeegyeztető megfelelőségi vizsgálat, amely még tárhat fel hiányosságokat a megfelelőség terén.

Mivel csak néhány tagállam szolgált adatokkal a kérdőív 2. részében (amelyet csak az adatok rendelkezésre állásának függvényében, az üzleti és ipari adatok titkosságának figyelembevételével kellett kitölteni), a jogi rendelkezések tényleges alkalmazását és végrehajtását illetően a nemzeti jelentésekből nehéz képet alkotni az irányelv működéséről. Az elhasználódott járművek visszanyerésének és hasznosításának jelenlegi helyzetébe továbbá csak az újrahasználat/hasznosítás, illetve az újrahasználat/visszanyerés arányára vonatkozó eredményeket ismertető tagállami jelentések engednek majd teljes betekintést. Az említett jelentéseket a 2006-os évre vonatkozóan, a 2005/293/EK bizottsági határozat[4] részletes szabályainak megfelelően kell elkészíteni, és a tárgyév végétől számított 18 hónapon belül, azaz 2008. június 30-ig a Bizottság részére elküldeni.

---

1 HL L 269., 2000.10.21., 34. o.
2 HL L 282., 2001.10.26., 77. o.
3 HL L 377., 1991.12.23., 48. o.
4 HL L 94., 2005.4.12., 30. o.

2. AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ 2000/53/EK IRÁNYELV

A 2000/53/EK irányelv rögzíti az elhasználódott járművek kezelésére vonatkozó követelményeket. Az irányelv célja elsősorban a járművekből származó hulladék keletkezésének megakadályozása, emellett az elhasználódott járművek és alkatrészeik újbóli használata, visszanyerése és más módon történő hasznosítása annak érdekében, hogy csökkenjen az ártalmatlanításra kerülő hulladék mennyisége. Ezenkívül javítani kívánja a járművek életciklusában részt vevő valamennyi gazdasági szereplő – különösen az elhasználódott járművek feldolgozásában közvetlenül résztvevők – környezeti teljesítményét.

Valamennyi tagállam benyújtotta a Bizottsághoz az irányelvnek való megfeleléshez szükséges **törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések** részleteit. Jelenleg 5 tagállam (Belgium, Franciaország, Olaszország, Portugália és az Egyesült Királyság) ellen folyik különböző **jogsértési eljárás**.

A tagállamok nagy többsége nem **mentesítette a kis sorozatban gyártott járműveket** a bonthatóságra, hasznosíthatóságra és visszanyerhetőségre, valamint a kódolási szabványoknak és a bontási információknak való megfelelésre vonatkozó követelmények, és a jelentési és adatszolgáltatási kötelezettség alól. Csak Írország, Litvánia és az Egyesült Királyság élt ilyen jellegű mentességgel.

A legtöbb tagállam különböző **megelőző intézkedéseket** léptetett életbe annak érdekében, hogy korlátozza a veszélyes anyagok beépítését a járművekbe és megakadályozza környezetbe jutásukat, megkönnyítse a járművek bontását, újrahasználatát, hasznosítását és visszanyerését, valamint a járművek és egyéb termékek gyártásakor több újrahasznosított anyagot alkalmazzon. A járműtípusváltást a nemzeti gépjárműiparral rendelkező egyes tagállamok (Franciaország, Németország) a gyártókra vonatkozó jogi és tájékoztatási kötelezettségek érvényesítésével ösztönzik. Más országok a pótalkatrészekre, illetve a felhasznált anyagokra vonatkozóan élnek korlátozásokkal. Belgium, Németország, Spanyolország, Málta és Portugália új intézkedésekkel, többek között reklámkampányokkal, műszaki útmutatókkal, a kutatás és fejlesztés, valamint az innováció pénzügyi támogatásával, és engedélyezési eljárásokkal kívánja ösztönözni az autóalkatrészek újrahasználatát, visszanyerését és hasznosítását.

A tagállamok mindegyike elfogadta a járművekre és járműalkatrészekre vonatkozóan az **ólom, a higany, a kadmium és a hat vegyértékű króm használatát korlátozó** jogszabályokat, az esetek többségében változtatás nélkül alkalmazva a 2000/53/EK irányelv II. mellékletében foglalt jegyzéket, amely részletezi a nehézfémek használatát tiltó rendelkezések hatálya alól mentesített anyagokat és alkatrészeket.

A tagállamok többsége jelezte, hogy elfogadja azokat az intézkedéseket, amelyek révén a gazdasági szereplők **rendszert építenek ki az elhasználódott járművek**, és amennyire műszakilag megoldható, a személygépkocsik javítása során keletkező alkatrész-hulladékok **begyűjtésére**, valamint amelyek megfelelő hozzáférést biztosítanak a begyűjtést végző létesítményekhez területükön. Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények száma rendkívül eltérő hulladékkezelési kapacitásról tanúskodik az egyes tagországokban: míg Olaszországban 1500, addig Máltán egyetlen ilyen létesítmény sem működik.

A **begyűjtő hálózat felállítása iránti szervezeti szintű felelősségvállalást** illetően egyes tagállamok az összes gazdasági szereplőt szervezeti felelősséggel ruházták fel (Ciprus), míg mások ezt a felelősséget a gépjárműgyártókra és -importőrökre helyezték (Ausztria, Spanyolország, Finnország, Magyarország, Írország, Olaszország, Litvánia és Hollandia). A legtöbb tagállam földrajzilag meghatározta a gazdasági szereplők előírt működési területét vagy népsűrűség (Írország), vagy földrajzi távolság alapján (Magyarország, Litvánia és Szlovénia esetében például 50 km-es körzeten belül). Lettország és Portugália lehetővé teszi a csatlakozást független szervezetek által irányított hálózatokhoz, ám erről kötelezően igazolást kér minden gépjárműgyártótól vagy -importőrtől. Szlovénia a begyűjtő létesítmények számára írja elő a kívánt szolgáltatási szint biztosítását. Egyes tagállamokban két rendszer is működik párhuzamosan: egyrészt a gyártókkal szerződött létesítményeké, másrészt pedig független létesítményeké (Írország, Egyesült Királyság).

Az összes tagállam intézkedéseket vezetett be saját joggyakorlatában annak biztosítására, hogy **minden elhasználódott járművet engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben adjanak le**. Az esetek többségében ezek a rendelkezések engedélyezési kötelezettséget határoznak meg a begyűjtő és hulladékkezelő létesítmények számára, a járművek utolsó tulajdonosainak pedig előírják, hogy elhasználódott járműveiket kizárólag engedéllyel rendelkező begyűjtőpontokon adják le. Az elhasználódott járműveket a legtöbb tagállamban átveszik a forgalmazók vagy a gyártók, majd továbbszállítják az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekhez. A tagállamok legtöbbjében szabálysértésnek minősül, ha a gépjármű-tulajdonos az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény helyett a közterületen hagyja üzemképtelen gépjárművét, illetve annak begyűjtését vagy ártalmatlanítását engedéllyel nem rendelkező szervezetre bízza.

Minden tagállam beszámolt arról, hogy területén olyan **rendszert** léptetett életbe **a nyilvántartásból való törléshez**, amely a gépjármű forgalomból való kivonását engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény által kiállított bontási igazoláshoz köti. A tagállamok kisebb hányada a gyártókat, forgalmazókat és a begyűjtőket is feljogosította arra, hogy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény nevében bontási igazolást állítsanak ki. A tagállamok mindegyikében intézkedésekkel biztosítják az elhasználódott járművek elszállítását az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe.

Minden tagállam beszámolt a **díjtalan visszavételre** vonatkozó rendelkezések végrehajtásáról, melyek értelmében az elhasználódott jármű visszavételének legalább az utolsó gépjármű-tulajdonos esetében díjmentesnek kell lennie, a **gyártó felelősségének** elvét érvényesítve. Az esetek többségében csak akkor emelnek kifogást a járművek átvételekor, ha azokból alapvető alkatrészek hiányoznak, illetve azokban utólag további hulladékot helyeztek el. A jármű piaci értéke negatív, amennyiben ártalmatlanításának költségei meghaladják a hasznosított anyagokból származó bevételt. Legtöbbször itt lép be a gyártó felelőssége, bár a jelenlegi alkatrészárak mellett a jelentések tanúsága szerint csak ritkán fordult elő, hogy negatív piaci értékű járművet kellett átvenni.

A tagállamok legtöbbje **kölcsönösen elismeri egymás bontási igazolását**.

Az összes tagállamban **engedélyhez** kötött az elhasználódott járművek ártalmatlanítására vállalkozó létesítmények működése, illetve azokat az illetékes nemzeti hatóságnál be kell jegyeztetni. A legtöbb esetben a regionális hatóságok felelősek a nemzeti jogszabályokban előírt engedélyeztetési kötelezettség érvényesítéséért: ők állítják ki az engedélyeket és felügyelik a hulladékkezelő létesítmények működését saját közigazgatási területükön. A

szennyezőanyagok ártalmatlanítására megszabott határidő 24 órától (Szlovénia) 3 hónapos időtartamig (Litvánia) terjed.

A legtöbb tagállam támogatja az **EMAS (közösségi környezetvédelmi vezetési és hitelesítési rendszer) és az ISO rendszer** használatát. Számos különböző ösztönzőt kínálnak a vállalatoknak e rendszerek bevezetésére, amelyről azok önként dönthetnek. A legtöbb tagállamban egyre inkább általános gyakorlattá válik a hitelesített környezetvédelmi vezetési rendszerek alkalmazása.

A jelentések tanúsága szerint a tagállamok mindegyikében intézkedéseket fogadtak el az irányelvben előírt **hulladékgazdálkodási hierarchiával** összhangban, elősegítve a járműalkatrészek újrahasználatát, visszanyerését és hasznosítását, hogy csak a legvégső esetben legyen szükség hulladékként való végleges elhelyezésre. Az újrahasználatról, a visszanyerésről és a hasznosításról elsősorban az alkatrészek és alapanyagok megfelelő szétszerelését, tárolását és hulladékkezelését szolgáló intézkedésekkel gondoskodnak a tagállamok. A rendszerek mindegyikében kiemelt szerepet játszik az elhasználódott járművek **szennyezőanyag-tartalmának ártalmatlanítása**. Az intézkedések másik része különböző lépésekkel kíván **piacot teremteni az újrahasznosított anyagok számára**, így például új termékek előállításakor újrahasznosított anyagok alkalmazására ösztönöz. Számos tagállamban **pénzügyi programokkal** is támogatják a környezetbarát hulladékkezelési megoldásokat.

A tagállamok mindegyike megerősítette, hogy jogszabályban rendelkezik az újrahasználatra/hasznosításra, illetve az újrahasználatra/visszanyerésre vonatkozó **célokról**. A legtöbb esetben a nemzeti célkitűzések minden tekintetben megegyeznek az irányelvben foglaltakkal. Az egyetlen kivétel Hollandia, ahol az újrahasználat/hasznosítás 95%-os, illetve az újrahasználat/visszanyerés 85%-os arányára vonatkozó célok teljesítésének határidejét 2007-re tűzték ki (a dátumot jelenleg felülvizsgálják). A célok teljesítéséért egyebek mellett a következő szereplők felelősek: a gyártók más gazdasági szereplőkkel közösen (Finnország, Magyarország), a gazdasági szereplők (Ciprus, Olaszország, Málta), a gyártók és az importőrök (Litvánia, Hollandia), a közüzemi szolgáltató (Szlovénia) és az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények (Írország). A Cseh Köztársaság, Spanyolország, Görögország, Magyarország, Írország, Olaszország, Lettország, Málta, Lengyelország, Portugália, Szlovákia és az Egyesült Királyság kisebb arányt határozott meg az 1980. január 1-je előtt gyártott járművek újrahasználatát, visszanyerését és hasznosítását illetően, azaz esetenként legalább 75 %-ot az újrahasználat/hasznosítás és 70 %-ot az újrahasználat/visszanyerés tekintetében. A Cseh Köztársaság, Magyarország, Olaszország, Lettország, Lengyelország, Portugália és az Egyesült Királyság jelentésében kitért arra, hogy a kisebb arányt előirányzó intézkedésekről tájékoztatta a Bizottságot, és egyes esetekben a tagállamokat. Spanyolország, Görögország és Málta még nem küldtek hivatalos értesítést.

Mivel a jelentési kötelezettség csak a 2006-os évre vonatkozóan és 2008 közepétől él, a 2006. előtti eredményekről csak korlátozott mennyiségű adat áll rendelkezésre. Az eddigi tagállami jelentések szerint 2004-ben négy tagállam teljesítette a 80 %-os visszanyerési célkitűzést (Belgium, Dánia, Hollandia és Svédország), három pedig a hasznosításra előirányzott 85 %-ot (Dánia, Hollandia és Svédország). Ausztria, Németország és az Egyesült Királyság 2004-ben a hasznosítás terén szintén megközelítette a 85 %-os célkitűzés teljesítését.

A tagállamok mindegyike intézkedéseket fogadott el az **alkatrész- és anyaghasználati szabványokról** a 2003/138/EK bizottsági határozat[5] szellemében, és a járműgyártókat **bontási információk** megadására kötelezte minden egyes forgalmazott gépjárműtípus esetében. Belgium, Ciprus, Németország, Dánia, Spanyolország, Finnország, Franciaország, Magyarország, Luxemburg, Hollandia, Lengyelország, Portugália, Szlovénia és Svédország számolt be a járműalkatrészek szétszerelését és újrahasználatát megkönnyítő **IDIS rendszer** (nemzetközi bontási információs rendszer) alkalmazásáról. A tagállamok mindegyike rendelkezik az újrahasználható alkatrészek szétszerelésével, tárolásával és vizsgálatával kapcsolatban. A legtöbb tagállam kötelezi a gépjárműgyártókat, hogy tegyék közzé a gépjármű konstrukciójára, környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelésére, a hulladékképződés megelőzésére és a magas fokú visszanyerésre és hasznosításra vonatkozó adatokat.

Mivel az irányelv végrehajtására vonatkozó információk egy részét csak a rendelkezésre álló adatok függvényében, az üzleti és ipari adatok titkosságának figyelembevételével kell megadni, nem minden tagállam adott jelentést e tekintetben.

A legtöbb tagállamban nem vezettek be **új megelőző intézkedéseket** az irányelvben meghatározottakon kívül. Németország, Hollandia és Svédország a veszélyes anyagok használatát korlátozó, és a járművek alapanyagainak újrahasználatát, hasznosítását és visszanyerését elősegítő gépjárműipari intézkedésekről adott számot. Az újrahasznosított anyagok beépítését szolgáló konstrukcióváltást illetően csak néhány nemzeti gépjárműiparral rendelkező tagállam (Németország, Franciaország és Svédország) fogadott el intézkedéseket. Lengyelország és Franciaország jelezte, hogy az újrahasznosított polimerek nagyobb arányú alkalmazásának legfőbb gátja, hogy nem áll rendelkezésre versenyképes áron a kívánt jellemzőkkel bíró másodlagos nyersanyag, ami szintén indokolttá teszi az újrahasznosított anyagok piacának fejlesztését a Közösségen belül.

A tagállamok többségében a fém magas vételárára tekintettel nem volt példa **negatív piaci értékű gépjárművekre**. Csak Svédország és Litvánia számolt be ilyen esetekről. Legtöbbször a gépjármű utolsó tulajdonosának fizetnek elhasználódott járműve leadásakor.

A tagállamok többsége jelentésében **nem számolt be az elhasználódott járművek kezelési rendszerét érintő változásokról** vagy **versenyhelyzetbeli torzulásokról**. Számos tagállam jelezte, hogy csökkent az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények száma a szigorúbb engedélyezési eljárás következményeként.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

Összességében elmondható, hogy az irányelv rendelkezéseinek átültetésében elért jelentős előrehaladás ellenére nem tekinthető teljes mértékben kielégítőnek e szabályozásnak a végrehajtása, amit e hulladéktípussal kapcsolatos néhány jogsértési eljárás is igazol. Bár az irányelv rendelkezéseit változtatás nélkül átültették a nemzeti joggyakorlatba, egyes tagállamokban esetenként még nem teljesen működőképes az elhasználódott járművekből származó hulladékok kezelésének rendszere. A hulladékkezelési rendszer hatékony működésében tapasztalt hiányosságok gyakran a rendelkezések betartatásának hiányára vezethetők vissza, nem pedig a közösségi jogszabályok nem megfelelő átültetésére. Ez a kérdés kiemelt figyelmet érdemel és szigorúbb nyomon követést igényel mind közösségi,

[5] HL L 53., 2003.2.28., 58. o.

mind nemzeti szinten. Ennek megfelelően bizonyos tagállamokban fokozottabb erőfeszítéseket kell tenni a végrehajtás és a jogszabályok betartatása terén. A Közösség továbbra is ellenőrzi a megfelelőséget, és rendszeresen tárgyal a tagállamokkal a közösségi jogszabályok végrehajtásában tapasztalt esetleges hiányosságok kezelése érdekében.