EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 17.10.2007
COM(2007)618 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

APIE DIREKTYVOS 2000/53/EB DĖL EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMĄ

2002–2005 m. LAIKOTARPIU

[SEC(2007)1348]

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

APIE DIREKTYVOS 2000/53/EB DĖL EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMĄ

2002–2005 m. LAIKOTARPIU

1. ĮVADAS

Šios ataskaitos tikslas – informuoti kitas Bendrijos institucijas, valstybes nares ir visuomenę apie Direktyvos 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių[1] įgyvendinimą nuo 2002 m. balandžio 21 d. iki 2005 m. balandžio 21 d. (arba nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2005 m. balandžio 21 d. valstybėse narėse, kurios įstojo į Europos bendriją 2004 m. gegužės 1 d.).

Ataskaita parengta remiantis Komisijos sprendime 2001/753/EB[2] numatytu direktyvos įgyvendinimo klausimynu ir laikantis Direktyvos 91/692/EEB[3] 6 straipsnyje nustatytos tvarkos. Ji pagrįsta valstybių narių pateikta informacija. Prie ataskaitos pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, kuriame išsamiau apibūdinta valstybių narių pateikta informacija ir duomenys.

Duomenis apie direktyvos perkėlimą į nacionalinę teisę Komisijai pateikė visos valstybės narės. Direktyva perkelta į nacionalinę teisę tinkamai, tačiau dar nebaigta tikrinti dešimties naujų valstybių narių, kurios įstojo į Bendriją 2004 m. gegužės 1 d., nacionalinių įgyvendinimo priemonių atitiktis direktyvos nuostatoms. Taigi gali būti nustatyta naujų neatitikties atvejų.

Kalbant apie faktinį teisinių nuostatų įgyvendinimą ir jo priežiūrą, kadangi klausimyno 2 dalyje nurodytą informaciją (ji teikiama tik tais atvejais, kai yra prieinama, ir taip, kad būtų išsaugota komercinė (gamybinė paslaptis)) pateikė tik kelios valstybės narės, remiantis nacionalinėmis ataskaitomis susidaryti bendrą supratimą apie direktyvos taikymą valstybėse narėse yra sunku. Be to, išsamų vaizdą apie dabartinę netinkamų eksploatuoti transporto priemonių perdirbimo ir naudojimo padėtį bus galima susidaryti tik kai valstybės narės pateiks ataskaitas apie įvykdytas transporto priemonių pakartotinio naudojimo (naudojimo) ir pakartotinio naudojimo (perdirbimo) normas. Šios ataskaitos (privalomos 2006 metų duomenims) turi būti parengtos laikantis Komisijos sprendime 2005/293/EB[4] nustatytų išsamių taisyklių ir nusiųstos Komisijai per 18 mėnesių nuo atitinkamų metų pabaigos, t. y. iki 2008 m. birželio 30 d.

---

1 OL L 269, 2000 10 21, p. 34
2 OL L 282, 2001 10 26, p. 77.
3 OL L 377, 1991 12 23, p. 48.
4 OL L 94, 2005 4 12, p. 30.

2. DIREKTYVA 2000/53/EB DĖL EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ

Direktyvoje 2000/53/EB nustatyti konkretūs eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo reikalavimai. Pagrindinis jos tikslas – transporto priemonių atliekų susidarymo prevencija ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių bei jų dalių pakartotinis naudojimas, perdirbimas ir panaudojimas kitais būdais, siekiant sumažinti išmetamų atliekų kiekį. Direktyva taip pat siekiama pagerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, susijusių su transporto priemonėmis visą jų eksploatavimo laiką (ypač veiklos vykdytojų, kurie tiesiogiai susiję su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu), veiklos rezultatus aplinkosaugos srityje.

Visos valstybės narės Komisijai pateikė išsamią informaciją apie **įstatymus ir kitus teisės aktus**, priimtus siekiant užtikrinti atitiktį direktyvai. Šiuo metu pradėtos įvairios 5 valstybių narių (Belgiją, Prancūziją, Italiją, Portugaliją ir Jungtinę Karalystę) **pažeidimo procedūros**.

Mažais kiekiais gaminamoms transporto priemonėms didžioji valstybių narių dauguma **nenumatė išlygos**, pagal kurią nebūtų taikomi reikalavimai užtikrinti šių transporto priemonių tinkamumą išmontuoti, naudoti ir perdirbti, laikytis kodavimo standartų, teikti išmontavimo informaciją, ataskaitas ir kitokią informaciją. Tik Airija, Lietuva ir Jungtinė Karalystė numatė tokią išlygą.

Dauguma valstybių narių patvirtino įvairias **prevencijos priemones**, kurių tikslas – apriboti pavojingų medžiagų naudojimą transporto priemonėse ir neleisti šioms medžiagoms patekti į aplinką, palengvinti transporto priemonių išmontavimą, pakartotinį naudojimą, naudojimą bei perdirbimą ir didinti į transporto priemones bei kitus gaminius integruojamų perdirbtų medžiagų kiekį. Kai kurios nacionalinę automobilių pramonę turinčios valstybės narės (Prancūzija, Vokietija) skatina keisti transporto priemonių konstrukciją: jos nustato gamintojams teisinius įpareigojimus ir reikalauja teikti informaciją. Kitos šalys daugiau dėmesio skiria atsarginių dalių dizainui arba medžiagų naudojimo apribojimams. Belgija, Vokietija, Ispanija, Malta ir Portugalija patvirtino naujas priemones, kurių tikslas – paskatinti transporto priemonių dalių pakartotinį naudojimą, perdirbimą ir naudojimą. Šios priemonės – tai reklamos kampanijos, techninės gairės, finansinė parama moksliniams tyrimams ir plėtrai bei naujovių diegimui ir leidimų išdavimo procedūros.

Visos valstybės narės priėmė teisės aktus, kuriais **ribojamas švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimas** transporto priemonėse ir jų dalyse, taip pat patvirtino išsamius gaminių, kurių gamyboje netaikomas draudimas naudoti minėtus sunkiuosius metalus, sąrašus. Daugumos šių sąrašų turinys sutampa su Direktyvos 2000/53/EB II priedo tekstu.

Dauguma valstybių narių pranešė patvirtinusios priemones, kurių tikslas – užtikrinti, kad ekonominės veiklos vykdytojai parengtų **visų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių** ir (jei techniškai įmanoma) atliekoms priskirtų panaudotų dalių, kurios atliekant remontą išmontuojamos iš keleivinių automobilių, **surinkimo sistemas**. Jos taip pat pranešė, kad jų teritorijose veikia pakankamai surinkimo įmonių. Patvirtintų apdorojimo įmonių skaičius yra nuo 0 Maltoje iki daugiau kaip 1500 Italijoje. Tai rodo, kad valstybių narių pajėgumai apdoroti eksploatuoti netinkamas transporto priemones yra labai nevienodi.

Kai kuriose valstybėse narėse **organizacinė atsakomybė už surinkimo tinklo steigimą** tenka visiems ekonominės veiklos vykdytojams (Kipre), o kitose valstybėse narėse tokią atsakomybę turi transporto priemonių gamintojai ir importuotojai (Austrijoje, Ispanijoje, Suomijoje, Vengrijoje, Airijoje, Italijoje, Lietuvoje ir Nyderlanduose). Dauguma valstybių narių nurodo, kokią geografinę aprėptį turi užtikrinti ekonominės veiklos vykdytojai. Ji susijusi su gyventojų tankumu (Airijoje) arba geografiniu nuotoliu (pvz., Vengrijoje, Lietuvoje ir Slovėnijoje tai yra 50 km atstumas). Latvija ir Portugalija numato galimybę prisijungti prie nepriklausomo subjekto tvarkomo tinklo, tačiau reikalauja, kad visi transporto priemonių gamintojai arba importuotojai pateiktų įrodymų apie priklausymą tokiam tinklui. Slovėnija reikalauja, kad surinkimo įmonės užtikrintų tinkamą aprėptį. Kai kuriose valstybėse narėse vienu metu veikia dvi sistemos: įmonių, turinčių sutartis su gamintojais, sistema ir nepriklausomų įmonių sistema (Airijoje, Jungtinėje Karalystėje).

Visos valstybės narės numatė savo teisės aktuose priemones, kuriomis siekiama užtikrinti, kad **visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų gabenamos į patvirtintas apdorojimo įmones**. Dažniausiai šiose nuostatose būna numatyta, kad surinkimo ir apdorojimo įmonės privaloma tvarka turi gauti leidimą, o paskutinis transporto priemonės savininkas įpareigojamas atsikratyti savo eksploatuoti netinkamo automobilio tik leidimus turinčiuose surinkimo punktuose. Dauguma valstybių narių leidžia pristatyti transporto priemonę prekiautojams arba gamintojams, kurie ją perduoda patvirtintoms apdorojimo įmonėms. Daugumoje valstybių narių transporto priemonių palikimas, užuot perdavus jas patvirtintoms apdorojimo įmonėms, arba transporto priemonių surinkimas ir apdorojimas be reikiamo leidimo laikomas nusikalstama veikla.

Visos valstybės narės pranešė sukūrusios **išregistravimo sistemą**, pagal kurią transporto priemonės išregistravimas susiejamas su patvirtintos apdorojimo įmonės išduotu sunaikinimo pažymėjimu. Tik nedaugelis valstybių narių numatė galimybę, kad patvirtintos apdorojimo įmonės vardu sunaikinimo pažymėjimus išduotų gamintojai, prekiautojai ir surinkėjai. Visose valstybėse narėse buvo imtasi priemonių užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamos priemonės būtų perduotos patvirtintoms apdorojimo įmonėms.

Visos valstybės narės pažymėjo įgyvendinusios nuostatas dėl **nemokamo grąžinimo**, pagal kurias, vadovaujantis **gamintojo atsakomybės** principu, galimybė grąžinti transporto priemonę nemokamai turi būti suteikta bent paskutiniam transporto priemonės savininkui. Transporto priemonės priimamos beveik visais atvejais, nebent joms trūksta teisės aktuose nurodytų pagrindinių dalių arba jose yra papildomų atliekų. Transporto priemonės vertė yra neigiama, jei jos tvarkymo išlaidos viršija pajamas iš panaudotų medžiagų. Dažniausiai gamintojas prisiima atsakomybę būtent šiuo atveju, tačiau, atsižvelgus į dabartines medžiagų kainas, atvejų, kai buvo priimtos neigiamą vertę turinčios transporto priemonės, buvo labai nedaug.

Dauguma valstybių narių numato kitoje valstybėje narėje išduotų **sunaikinimo pažymėjimų abipusį pripažinimą**.

Visų valstybių narių įmonės, ketinančios vykdyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą, turi gauti **leidimą** arba būti įregistruotos kompetentingose nacionalinėse institucijose. Dažniausiai už leidimų išdavimo įpareigojimų, numatytų nacionaliniuose teisės aktuose, vykdymo priežiūrą atsako regioninės valdžios institucijos: jos išduoda leidimus ir kontroliuoja apdorojimo įmones, veikiančias atitinkamuose jų administraciniuose regionuose. Laikotarpis, per kurį turi būti pašalintos transporto priemonėse

esančios aplinkai pavojingos medžiagos, yra nevienodas: nuo 24 valandų (Slovėnijoje) iki 3 mėnesių Lietuvoje.

Dauguma valstybių narių pažymėjo skatinančios **naudoti AVAS arba ISO sistemas**. Dažniausiai šių sistemų naudojimas yra savanoriškas, o jas naudojančioms bendrovėms valstybės narės taiko įvairias skatinimo priemones. Daugelyje valstybių narių vis įprasčiau tampa naudoti sertifikuotas aplinkosaugos vadybos sistemas.

Visos valstybės narės pranešė patvirtinusios priemones, pagrįstas direktyvoje nustatytu **atliekų hierarchijos** principu, t. y. transporto priemonių dalys turi būti pirmiausia pakartotinai naudojamos, perdirbamos ir naudojamos, o naikinamos tik jei išnaudoti kiti būdai. Kad transporto priemonių dalys galėtų būti pakartotinai naudojamos, perdirbamos ir naudojamos, visų pirma turi būti taikomos priemonės, kurios užtikrintų, kad transporto priemonių dalys ir medžiagos, kurios gali būti apdorojamos minėtais būdais, būtų tinkamai išmontuojamos, saugomos ir apdorojamos. Svarbi kiekvienos sistemos sudedamoji dalis yra eksploatuoti netinkamose transporto priemonėse esančių **aplinkai pavojingų medžiagų šalinimas**. Kitos priemonės – tai **perdirbtų medžiagų rinkų** kūrimas, įskaitant perdirbtų medžiagų naudojimą naujuose produktuose. Be to, daugelyje valstybių narių taikomos **finansavimo programos**, pagal kurias skatinamas netaršių apdorojimo metodų naudojimas.

Visos valstybės narės patvirtino nustačiusios savo teisės aktuose pakartotinio naudojimo (naudojimo) ir pakartotinio naudojimo (perdirbimo) **normas**. Daugumos valstybių narių normos sutampa su direktyvoje nustatytomis normomis. Išimtis – Nyderlandai, kur iki 2007 m. (data šiuo metu persvarstoma) pakartotinio naudojimo (naudojimo) norma turėjo būti 95 %, o pakartotinio naudojimo (perdirbimo) norma – 85 %. Šalys, turinčios vykdyti šias normas, yra gamintojai, bendradarbiaujantys su kitais ekonominės veiklos vykdytojais (Suomijoje, Vengrijoje), ekonominės veiklos vykdytojai (Kipre, Italijoje, Maltoje), gamintojai ir importuotojai (Lietuvoje, Nyderlanduose), viešųjų paslaugų teikėjai (Slovėnijoje) ir patvirtintos apdorojimo įmonės (Airijoje). Čekija, Ispanija, Graikija, Vengrija, Airija, Italija, Latvija, Malta, Lenkija, Portugalija, Slovakija ir Jungtinė Karalystė nustatė mažesnes transporto priemonių, pagamintų iki 1980 m. sausio 1 d., pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir naudojimo normas: visais atvejais pakartotinio naudojimo (naudojimo) norma yra ne mažesnė kaip 75 %, o pakartotinio naudojimo (perdirbimo) norma – ne mažesnė kaip 70 %. Čekija, Vengrija, Italija, Latvija, Lenkija, Portugalija ir Jungtinė Karalystė pranešė, kad apie priemonę, kurioje nustatytos šios mažesnės normos, buvo pranešta Komisijai, o kai kuriais atvejais ir kitoms valstybėms narėms. Ispanija, Graikija ir Malta dar neišsiuntė oficialaus pranešimo.

Kadangi įpareigojimas pranešti apie įvykdytas normas įsigalioja nuo 2008 m. vidurio ir galioja 2006 metų duomenims, informacijos apie normas, kurios buvo įvykdytos iki 2006 m., yra nedaug. Iš informaciją pranešusių šalių 2004 m. keturios valstybės narės pasiekė 80 % perdirbimo normą (Belgija, Danija, Nyderlandai, Švedija), o trys pasiekė 85 % naudojimo normą (Danija, Nyderlandai, Švedija). 2004 m. Austrija, Vokietija ir Jungtinė Karalystė taip pat buvo beveik pasiekusios 85 % perdirbimo normą.

Visos valstybės narės patvirtino **transporto priemonių dalių ir medžiagų kodavimo standartų** naudojimo priemones, pagrįstas Komisijos sprendime 2003/138/EB[5] nustatytomis priemonėmis, ir įpareigojo transporto priemonių gamintojus pateikti **išmontavimo informaciją** apie visus į rinką išleidžiamus naujų transporto priemonių modelius. Belgija, Kipras, Vokietija, Danija, Ispanija, Suomija, Prancūzija, Vengrija, Liuksemburgas, Nyderlandai, Lenkija, Portugalija, Slovėnija ir Švedija pažymėjo naudojančios **IDIS sistemą** (angl. *International Dismantling Information System* – Tarptautinė išmontavimo informacijos sistema), skirtą palengvinti išmontavimą ir pakartotinį transporto priemonių dalių naudojimą. Visose valstybėse narėse priimtos nuostatos, reglamentuojančios transporto priemonių dalių, tinkamų pakartotinai naudoti, išmontavimą, saugojimą ir bandymą. Dauguma valstybių narių įpareigoja transporto priemonių gamintojus skelbti informaciją apie transporto priemonės konstrukciją, netaršius veiklos metodus, atliekų susidarymo prevenciją ir perdirbimo bei naudojimo didinimą.

Kadangi tam tikra informacija apie direktyvos įgyvendinimą teikiama tik tais atvejais, kai yra prieinama, ir taip, kad būtų išsaugota komercinė (gamybinė) paslaptis, ne visos valstybės narės pranešė šią informaciją Komisijai.

Dauguma valstybių narių nesiėmė jokių **naujų prevencijos priemonių**, išskyrus direktyvoje numatytas priemones. Vokietija, Nyderlandai ir Švedija pranešė, kad transporto priemonių gamybos sektoriaus atstovai ėmėsi tam tikrų veiksmų, kad apribotų pavojingų medžiagų naudojimą ir palengvintų transporto priemonių pakartotinį naudojimą, naudojimą ir perdirbimą. Kalbant apie automobilių konstrukcijos pokyčius siekiant integruoti į transporto priemones daugiau perdirbtų medžiagų, tik keletas valstybių narių, turinčių nacionalinę transporto priemonių gamybos pramonę (Vokietija, Prancūzija ir Švedija), patvirtino šias priemones. Lenkija ir Prancūzija pažymėjo, kad pagrindinė kliūtis toliau daryti pažangą naudojant perdirbtus polimerus yra ta, kad trūksta antrinių medžiagų, kurios turėtų reikiamų savybių ir būtų parduodamos konkurencingomis kainomis. Tai įrodo, kad Bendrijoje būtina plėtoti perdirbtų medžiagų rinką.

Dauguma valstybių narių nepranešė apie **transporto priemones**, kurios dėl aukštų metalo kainų įgijo **neigiamą rinkos vertę.** Tokių atvejų buvo nustatyta tik Švedijoje ir Lietuvoje. Dažniausiai paskutiniai transporto priemonės savininkai gauna finansinę kompensaciją už atiduotus eksploatuoti netinkamus automobilius.

Dauguma valstybių narių nepranešė nei apie **eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo struktūrų pokyčius**, nei apie **konkurencijos iškraipymo** atvejus. Kai kurios šalys nurodė, kad sugriežtinus tvirtinimo reikalavimus sumažėjo patvirtintų apdorojimo įmonių skaičius.

[5] OL L 53, 2003 2 28, p. 58.

3. IŠVADOS

Apskritai galima daryti išvadą, kad nors kelios valstybės narės ir padarė didelę pažangą perkeldamos direktyvą į nacionalinius teisės aktus, šio teisės akto įgyvendinimas negali būti laikomas visiškai tinkamu – tą rodo pažeidimo procedūros, inicijuotos dėl atliekų srauto. Nors kai kuriose valstybėse narėse direktyva buvo beveik pažodžiui perkelta į nacionalinę teisę, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo sistemų veikimas negali būti laikomas tinkamu. Veiksmingo atliekų tvarkymo sistemų veikimo trūkumus dažnai lemia netinkamai atliekama Bendrijos teisės aktų įgyvendinimo priežiūra, o ne netinkamas Bendrijos teisės aktų perkėlimas į nacionalinę teisę. Šiam klausimui reikia skirti ypač daug dėmesio, ir būtina užtikrinti, kad šioje srityje būtų vykdoma didesnė kontrolė Bendrijos ir nacionaliniu lygmeniu. Todėl būtina, kad kai kurios valstybės narės aktyviau įgyvendintų teisės aktus ir prižiūrėtų jų taikymą. Siekdama pašalinti Bendrijos teisės aktų įgyvendinimo trūkumus, Komisija tęs atitikties patikrinimus bei rengs reguliarius susitikimus su valstybėmis narėmis.