EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 17.10.2007
COM(2007)618 galīgā redakcija

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

DIREKTĪVAS 2000/53/EK PAR NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM IEVIEŠANA

LAIKPOSMĀ no 2002. līdz 2005. gadam

[SEC(2007)1348]

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

DIREKTĪVAS 2000/53/EK PAR NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM IEVIEŠANA

LAIKPOSMĀ no 2002. līdz 2005. gadam

1. IEVADS

Šā ziņojuma mērķis ir citas Kopienas iestādes, dalībvalstis un sabiedrību informēt par sekmēm, kas no 2002. gada 21. aprīļa līdz 2005. gada 21. aprīlim (dalībvalstīs, kas Eiropas Kopienai pievienojās 2004. gada 1. maijā, — no 2004. gada 1. maija līdz 2005. gada 21. aprīlim) gūtas, ieviešot Direktīvu 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem[1].

Ziņojumu sagatavoja, pamatojoties uz ieviešanas anketu, kuru Komisija saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2001/753/EK[2] izstrādājusi atbilstīgi Direktīvas 91/692/EEK[3] 6. pantā izklāstītajai procedūrai. Ziņojumam izmantota dalībvalstu sniegtā informācija, un tam pievienots arī Komisijas dienestu darba dokuments, kurā rodams sīkāks izklāsts par informāciju un datiem, kas saņemti no dalībvalstīm.

Visas dalībvalstis Komisijai ir iesniegušas informāciju par direktīvas transponēšanu valsts tiesību aktos. Direktīvas transponēšana valsts tiesību aktos noris apmierinoši, taču jaunajās dalībvalstīs, kas Kopienai pievienojās 2004. gada 1. maijā, joprojām pārbauda valsts īstenošanas pasākumu atbilstību direktīvā izklāstītajiem noteikumiem; iespējams, ka pārbaudes rezultātā radīsies jauni jautājumi par neatbilstību.

Faktiskā tiesību normu ieviešana un piemērošana — tā kā tikai dažas dalībvalstis iesniegušas anketas 2. daļā pieprasīto informāciju (kas jāsniedz, ciktāl tā ir pieejama un ņemot vērā rūpnieciskos un komercnoslēpumus), tad, pamatojoties uz valstu iesniegtajiem ziņojumiem, nav iespējams gūt pilnīgu priekšstatu par direktīvas piemērošanu dalībvalstīs. Turklāt pilnu ainu par pašreizējo situāciju nolietoto transportlīdzekļu pārstrādes un atjaunošanas jomā būs iespējams gūt tikai pēc tam, kad dalībvalstis būs paziņojušas par to sasniegtajiem otrreizējās izmantošanas/reģenerācijas un otrreizējās izmantošanas/pārstrādes mērķiem. Minētie ziņojumi (par 2006. gada datiem) jāsagatavo saskaņā ar Komisijas Lēmumā 2005/293/EK[4] sīki izklāstītajiem noteikumiem un Komisijā jāiesniedz 18 mēnešu laikā pēc atskaites gada beigām, t.i., līdz 2008. gada 30. jūnijam.

---

1 OV L 269, 21.10.2000., 34. lpp.
2 OV L 282, 26.10.2001., 77. lpp.
3 OV L 377, 23.12.1991., 48. lpp.
4 OV L 94, 12.4.2005., 30. lpp.

2. DIREKTĪVA 2000/53/EK PAR NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM

Ar Direktīvu 2000/53/EK noteiktas īpašas nolietotu transportlīdzekļu apstrādes prasības. Tās galvenais mērķis ir transportlīdzekļu atkritumu rašanās profilakse un nolietotu transportlīdzekļu un to detaļu otrreizēja izmantošana, pārstrāde un citāda reģenerācija, lai samazinātu apglabājamo atkritumu daudzumu. Šīs direktīvas nolūks ir arī uzlabot visu to ekonomikas procesu dalībnieku ekoloģiskos rādītājus, kas iesaistīti transportlīdzekļu aprites ciklā, jo īpaši tad, ja dalībnieki tieši piedalās nolietotu transportlīdzekļu apstrādē.

Visas dalībvalstis Komisijai ir iesniegušas sīku informāciju par **normatīvajiem un administratīvajiem aktiem**, kas pieņemti, lai panāktu atbilstību direktīvas prasībām. Patlaban pret piecām 5 dalībvalstīm (Beļģija, Francija, Itālija, Portugāle un Apvienotā Karaliste) ierosinātas vairākas **pārkāpuma izmeklēšanas lietas**.

Lielākā daļa dalībvalstu **nelielās partijās ražotiem transportlīdzekļiem nepiemēroja atbrīvojumu** no prasības par demontāžu, reģenerēšanu un pārstrādāšanu, nepiemēroja atbrīvojumu no prasības par atbilstību kodēšanas standartiem un demontāžas informācijas sagatavošanu un nepiemēroja atbrīvojumu no prasības par ziņošanu un informēšanu. Minētos atbrīvojumus noteica tikai Īrija, Lietuva un Apvienotā Karaliste.

Vairums dalībvalstu ir pieņēmušas dažādus **profilakses pasākumus**, kuru mērķis ir ierobežot bīstamo vielu izmantošanu transportlīdzekļos, novērst bīstamo vielu nokļūšanu vidē, veicināt transportlīdzekļu demontāžu, otrreizēju izmantošanu, reģenerāciju un pārstrādi, kā arī sekmēt no otrreizējām izejvielām izgatavotu detaļu izmantošanu transportlīdzekļu un citu izstrādājumu ražošanai. Atsevišķas dalībvalstis, kurās ražo transportlīdzekļus (Francija, Vācija), ražotājiem uzliek juridiskas saistības un pieprasa sniegt informāciju, tādējādi tos rosinot mainīt transportlīdzekļu konstrukciju. Citās valstīs uzmanības centrā ir rezerves detaļu izstrāde un aizliegumi izmantot noteiktus materiālus. Beļģija, Vācija, Spānija, Malta un Portugāle ir pieņēmušas jaunus pasākumus transportlīdzekļu detaļu otrreizējas izmantošanas, pārstrādes un reģenerācijas veicināšanai, tostarp reklāmas kampaņas, tehniskās pamatnostādnes, finanšu atbalstu pētniecībai, attīstībai un inovācijām un atļauju piešķiršanas procedūras.

Visas dalībvalstis ir pieņēmušas tiesību aktus, ar kuriem **ierobežo svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanu transportlīdzekļos un to detaļās**, tāpat tās pieņēmušas arī sīki izstrādātus smago metālu aizlieguma izņēmumu sarakstus, kuros lielākoties vārds vārdā transponēts Direktīvas 2000/53/EK II pielikuma teksts.

Vairums dalībvalstu ir pieņēmušas pasākumus, lai nodrošinātu to, ka ekonomikas procesu dalībnieki izveido **visu nolietoto transportlīdzekļu savākšanas sistēmas** (un, cik vien tas ir tehniski īstenojams, arī vieglo automašīnu remonta laikā demontēto nolietoto detaļu savākšanas sistēmas); minēto pasākumu mērķis ir arī nodrošināt, lai dalībvalsts teritorijā būtu pietiekami daudz savākšanas punktu. Licencētu apstrādes punktu skaits svārstās no neviena apstrādes punkta Maltā līdz vairāk nekā 1500 apstrādes punktiem Itālijā, kas liecina, ka dažādu dalībvalstu apstrādes jauda ir ļoti atšķirīga.

Organizacionālo atbildību par savākšanas punktu tīkla izvedi dažās dalībvalstīs (Kiprā) uzņemas visi ekonomikas procesu dalībnieki, savukārt citās (Austrija, Spānija, Somija, Ungārija, Īrija, Itālija, Lietuva, Nīderlande) tā gulstas uz transportlīdzekļu ražotāju un importētāju pleciem. Vairums dalībvalstu norāda ģeogrāfisko pārklājumu, kas ir jānodrošina ekonomikas procesu dalībniekiem un kas ir atkarīgs vai nu no iedzīvotāju blīvuma (Īrija), vai

no ģeogrāfiskā attāluma (piemēram, 50 km rādiusā Ungārijā, Lietuvā un Slovēnijā). Latvijā un Portugālē paredzēta iespēja pievienoties neatkarīgas iestādes pārvaldītam tīklam, taču visiem transportlīdzekļu ražotājiem vai importētājiem ir jāpierāda, ka tie pievienojušies šādam tīklam. Slovēnijā savākšanas punktiem ir jānodrošina pietiekams pārklājums. Dažās dalībvalstīs līdztekus darbojas divas sistēmas: sistēma, kurā savākšanas punktus un ražotājus vieno līgumsaistības, un neatkarīgu savākšanas punktu sistēma (Īrija, Apvienotā Karaliste).

Visas dalībvalstis tiesību aktos iestrādāja pasākumus, kuru mērķis ir nodrošināt **visu nolietoto transportlīdzekļu nogādi licencētos apstrādes punktos**. Vairumā gadījumu ar minētajiem noteikumiem ievieš obligātu savākšanas un apstrādes punktu licencēšanu un transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam uzliek pienākumu no nolietotā transportlīdzekļa atbrīvoties tikai licencētā savākšanas punktā. Lielākā daļa dalībvalstu ļauj transportlīdzekli atdot izplatītājam vai ražotājam, no kura to nogādā uz licencētu apstrādes punktu. Vairumā dalībvalstu transportlīdzekļa pamešanu, nevis nogādi licencētā apstrādes punktā, un nelicencētu transportlīdzekļa savākšanu un apstrādi uzskata par pārkāpumu.

Visas dalībvalstis ziņojumā norādījušas, ka ir izveidota **reģistrācijas atcelšanas sistēma**, kas nodrošina saikni starp transportlīdzekļa noņemšanu no uzskaites un licencētā apstrādes punktā veicamas likvidācijas sertifikāta izsniegšanu. Tikai dažas dalībvalstis ir paredzējušas iespēju izsniegt sertifikātu, kas ražotāju, izplatītāju un savācēju pilnvaro transportlīdzekli likvidēt licencēta apstrādes punkta uzdevumā. Visās dalībvalstīs īstenoti pasākumi, kas nodrošina nolietotu transportlīdzekļu nogādi licencētā apstrādes punktā.

Visas dalībvalstis ir norādījušas, ka ir ieviesti noteikumi par **transportlīdzekļa bezmaksas atpakaļpieņemšanu**, ar kuriem, pamatojoties uz to, ka **atbildību uzņemas ražotājs**, ir noteikts, ka nolietoti transportlīdzekļi atpakaļ jāpieņem, neieturot maksu no transportlīdzekļa pēdējā īpašnieka. Lielākajā daļā gadījumu transportlīdzekli pieņem atpakaļ, izņemot gadījumu, kad tam trūkst būtisku tiesību aktos norādīto detaļu vai ja tajā atrodas vēl citi atkritumi. Transportlīdzeklim ir negatīva vērtība, ja tā apstrādes izmaksas ir lielākas par ieņēmumiem, kas gūti no reģenerācijas materiāliem. Vairumā gadījumu šajā brīdī atbildību uzņemas ražotājs, taču ir ziņots, ka, ņemot vērā izejvielu pašreizējo cenu, transportlīdzekļu pieņemšana zaudējumus rada tikai retos gadījumos.

Lielākā daļa dalībvalstu paredz citā valstī izdotu likvidācijas sertifikātu savstarpēju atzīšanu.

Visās dalībvalstīs uzņēmumiem, kas plāno apstrādāt nolietotus transportlīdzekļus, ir jāsaņem atļauja vai jāreģistrējas kompetentajās valsts iestādēs. Vairumā gadījumu par valsts tiesību aktos noteikto atļaujas saistību īstenošanu atbildīgas ir reģionālās pašvaldības — tās izsniedz atļaujas un attiecīgajos administratīvajos reģionos uzrauga apstrādes punktus. Sanācijai paredzēts laiks no 24 stundām (Slovēnija) līdz 3 mēnešiem (Lietuva).

Lielākā daļa dalībvalstu norādīja, ka tās rosina **izmantot EMAS vai ISO sistēmu**. Dalība šajās sistēmās ir brīvprātīga, un dalībvalstis piedāvā dažādus stimulus uzņēmumiem, kas iesaistās minētajās sistēmās. Daudzās dalībvalstīs licencētu vides vadības sistēmu izmantošana kļūst arvien populārāka.

Visas dalībvalstis ziņoja, ka tās ir pieņēmušas pasākumus, kas atbilst ar direktīvu noteiktajai atkritumu **apsaimniekošanas hierarhijai**, ar kuru saskaņā ieteikta atkārtota transportlīdzekļa detaļu izmantošana, to pārstrāde un reģenerācija, kā pēdējo apstrādes posmu paredzot atkritumu apglabāšanu. Atkārtotu izmantošanu, pārstrādi un reģenerāciju pirmkārt nodrošina, īstenojot pasākumus, kas garantē šāda veida apstrādei piemērotu detaļu un materiālu

demontāžu, glabāšanu un apstrādi. Būtisks ikvienas sistēmas aspekts ir nolietotu transportlīdzekļu **sanācija**. Citi pasākumi paredz izveidot **no otrreizējām izejvielām ražotu izstrādājumu tirgu**, tostarp noteikt mērķus otrreizējo izejvielu izmantošanai jaunu izstrādājumu ražošanā. Daudzās dalībvalstīs ir pieejamas arī **finansēšanas shēmas**, kuru mērķis ir popularizēt videi nekaitīgus apstrādes veidus.

Visas dalībvalstis apstiprināja, ka valsts tiesību aktos ir iestrādāti otrreizējas izmantošanas/reģenerācijas un otrreizējas izmantošanas/pārstrādes **mērķi**. Vairumā gadījumu valsts mērķi ir vārds vārdā transponēti ar direktīvu noteiktie mērķi; citādi ir rīkojusies Nīderlande, nosakot, ka 95 % lielais otrreizējas izmantošanas/reģenerācijas un 85 % lielais otrreizējas izmantošanas/pārstrādes mērķis ir jāsasniedz līdz 2007. gadam (datumu patlaban pārskata). Atbildību par mērķu sasniegšanu uzņemas ražotāji, kas sadarbojas ar citiem ekonomikas procesu dalībniekiem (Somija, Ungārija), ekonomikas procesu dalībnieki (Kipra, Itālija, Malta), ražotāji un importētāji (Lietuva, Nīderlande), sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji (Slovēnija) un licencēti apstrādes punkti (Īrija). Čehija, Spānija, Grieķija, Ungārija, Īrija, Itālija, Latvija, Malta, Polija, Portugāle, Slovākija un Apvienotā Karaliste pirms 1980. gada 1. janvāra ražotiem transportlīdzekļiem noteikušas mazāku atkārtotas izmantošanas, pārstrādes un reģenerācijas mērķvērtību, taču tai katrā ziņā jāsasniedz vismaz 75 % atkārtotas izmantošanas/pārstrādes un 70 % atkārtotas izmantošanas/reģenerācijas jomā. Čehija, Ungārija, Itālija, Latvija, Polija, Portugāle un Apvienotā Karaliste ziņoja, ka tās Komisijai ir paziņojušas par pasākumu, ar ko ievieš minētās samazinātās mērķvērtības, turklāt atsevišķos gadījumos minētās valstis mērķvērtības ir paziņojušas arī citām dalībvalstīm. Spānija, Grieķija un Malta vēl nav iesniegušas oficiālu paziņojumu.

Tā kā ziņojums par mērķu sasniegšanu ar 2006. gada datiem ir jāiesniedz līdz 2008. gada vidum, patlaban par panākumiem, kas gūti līdz 2006. gadam, ir maz informācijas. Četras no ziņojumu iesniegušajām valstīm 2004. gadā sasniedza 80 % apmērā noteikto pārstrādes mērķi (Beļģija, Dānija, Nīderlande, Zviedrija), savukārt trīs dalībvalstis sasniedza 85 % apmērā noteikto reģenerācijas mērķi (Dānija, Nīderlande, Zviedrija). Austrija, Vācija un Apvienotā Karaliste 2004. gadā gandrīz sasniedza 85 % apmērā noteikto pārstrādes mērķi.

Visas dalībvalstis pieņēma pasākumus, kas skar tādu **detaļu un materiālu kodēšanas standartu** izmantojumu, kuri atspoguļo ar Komisijas Lēmumu 2003/138/EK[5] noteiktos standartus, un transportlīdzekļu ražotājiem uzlika pienākumu sniegt **demontāžas informāciju** par ikvienu tirgū laisto jauno transportlīdzekli. Beļģija, Kipra, Vācija, Dānija, Spānija, Somija, Francija, Ungārija, Luksemburga, Nīderlande, Polija, Portugāle, Slovēnija un Zviedrija norādīja, ka **IDIS sistēmas** (Starptautiskā demontāžas informācijas sistēma) izmantošana veicinātu transportlīdzekļu detaļu demontāžu un atkārtotu izmantošanu. Visās dalībvalstīs ir spēkā noteikumi par atkārtotai izmantošanai piemērotu detaļu demontāžu, glabāšanu un pārbaudi. Vairums dalībvalstu transportlīdzekļu ražotājiem noteikušas pienākumu publicēt informāciju par transportlīdzekļa konstrukciju, par videi nekaitīgu apstrādi, atkritumu rašanās novēršanu un intensīvāku pārstrādi un reģenerāciju.

Tā kā daļa informācijas par direktīvas īstenošanu ir jāsniedz, ciktāl tā ir pieejama un ņemot vērā to, ka ir jāaizsargā ražošanas un komercnoslēpumi, daļa dalībvalstu šo informāciju Komisijai neiesniedza.

[5] OV L 53, 28.2.2003., 58. lpp.

Lielākajā daļā dalībvalstu nav īstenoti **jauni profilakses pasākumi**, izņemot direktīvā paredzētos pasākumus. Vācija, Nīderlande un Zviedrija paziņoja, cik pasākumu transportlīdzekļu ražošanas nozare ir īstenojusi, lai ierobežotu bīstamo vielu izmantojumu un veicinātu transportlīdzekļu atkārtotu izmantošanu, reģenerāciju un pārstrādi. Automobiļu konstrukcijas izmaiņas, lai transportlīdzekļu ražošanā izmantotu vairāk izstrādājumu, kas ražoti no pārstrādātām izejvielām: šādus pasākumus ir pieņēmušas tikai tās dažas dalībvalstis, kurās notiek transportlīdzekļu ražošana (Vācija, Francija un Zviedrija). Polija un Francija norādīja, ka turpmāku izaugsmi pārstrādātu polimēru izmantošanas ziņā lielākoties kavē tādu otrreizējo izejvielu pieejamība, kurām ir gan konkurētspējīga cena, gan arī vajadzīgās īpašības; tas apstiprina, ka Kopienā ir jāuzlabo situācija no pārstrādātām izejvielām ražotu izstrādājumu tirgū.

Vairums dalībvalstu informēja, ka augsto metāla cenu dēļ **transportlīdzekļiem nav negatīvas vērtības**, izņemot Zviedriju un Lietuvu, kas ziņoja par pretējo. Lielākajā daļā gadījumu transportlīdzekļa pēdējais īpašnieks saņem finansiālu atlīdzību par atpakaļ atdotajiem nolietotajiem automobiļiem.

Vairums dalībvalstu ziņoja, ka **nolietoto transportlīdzekļu apstrādes struktūras nav mainījušās** un ka **nav konkurences kropļojumu**; vairākas valstis norādīja, ka striktāku licencēšanas prasību ietekmē ir krietni samazinājies licencēto apstrādes punktu skaits.

3. SECINĀJUMI

Lai gan, transponējot direktīvu, vairākās dalībvalstīs gūti ievērojami panākumi, nevar uzskatīt, ka šo tiesību aktu īstenošana noris apmierinoši; par to liecina virkne atkritumu apstrādes nozarē ierosināto lietu par pārkāpumiem. Lai gan valsts tiesību aktos direktīva ir transponēta gandrīz vārds vārdā, dažās dalībvalstīs nolietotu transportlīdzekļu apstrādes sistēmas ir tikai daļēji darbspējīgas. Atkritumu apsaimniekošanas sistēmu darbības trūkumi bieži vien rodas Kopienas tiesību aktu nepiemērošanas, nevis to netransponēšanas dēļ. Šim jautājumam ir jāpievērš īpaša uzmanība, un tas ir vairāk jāuzrauga gan Kopienas, gan valstu mērogā. Tāpēc ir būtiski stiprināt atsevišķu dalībvalstu centienus transponēt un piemērot minētos tiesību aktus. Komisija turpinās atbilstības pārbaudes un regulāri tiksies ar dalībvalstu pārstāvjiem, lai risinātu ar Kopienas tiesību aktu transponēšanu saistītās problēmas.