KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 17.10.2007
KOM(2007)618 v konečnom znení

SPRÁVA KOMISIE RADE, EURÓPSKEMU PARLAMENTU, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

O VYKONÁVANÍ SMERNICE 2000/53/ES O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI

V OBDOBÍ 2002-2005

[SEK(2007)1348]

SPRÁVA KOMISIE RADE, EURÓPSKEMU PARLAMENTU, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

O VYKONÁVANÍ SMERNICE 2000/53/ES O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI

V OBDOBÍ 2002-2005

1. ÚVOD

Cieľom tejto správy je informovať ďalšie inštitúcie Spoločenstva, členské štáty a verejnosť o vykonávaní smernice 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti[1] v období od 21. apríla 2002 do 21. apríla 2005 (alebo od 1. mája 2004 do 21. apríla 2005 v prípade členských štátov, ktoré pristúpili k Európskemu spoločenstvu 1. mája 2004).

Správa bola vypracovaná na základe implementačného dotazníka určeného rozhodnutím Komisie 2001/753/ES[2] v súlade s postupom stanoveným v článku 6 smernice 91/692/EHS[3]. Vychádza z informácií, ktoré dodali členské štáty, a je k nej pripojený aj pracovný dokument útvarov Komisie, kde možno nájsť podrobnejší rozbor informácií a údajov získaných od členských štátov.

Všetky členské štáty poskytli Komisii údaje o národnej implementácii týkajúce sa začlenenia tejto smernice do vnútroštátnych právnych predpisov. Zdá sa, že začlenenie smernice do vnútroštátnych právnych predpisov je uspokojivé, v desiatich nových členských štátoch, ktoré pristúpili k Spoločenstvu 1. mája 2004, však ešte prebieha kontrola zhody národných implementačných opatrení s podmienkami smernice, z ktorej môžu vyplynúť nové problémy nezhody.

Čo sa týka samej implementácie a vykonávania právnych ustanovení, pretože len niekoľko členských štátov oznámilo informácie uvedené v časti 2 dotazníka (ktoré sa majú poskytnúť, pokiaľ sú dostupné a sú v súlade s ochranou dôverných obchodných a priemyselných informácií), je ťažké získať úplný prehľad o fungovaní smernice v členských štátoch na základe národných správ. Navyše úplný obraz o súčasnej situácii z hľadiska recyklácie a spätného získavania vozidiel po dobe životnosti bude k dispozícii až po tom, keď členské štáty poskytnú správy o stave plnenia cieľov opätovného využitia/spätného získavania a opätovného využitia/recyklácie. Tieto správy, povinne obsahujúce údaje za rok 2006, treba pripraviť podľa podrobných pravidiel stanovených v rozhodnutí Komisie 2005/293/ES[4] a poslať Komisii do 18 mesiacov od konca príslušného roka, čiže do 30. júna 2008.

---

1 Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34.
2 Ú. v. ES L 282, 26.10.2001, s. 77.
3 Ú. v. ES L 377, 23.12.1991, s. 48.
4 Ú. v. EÚ L 94, 12.4.2005, s. 30.

2. SMERNICA 2000/53/ES O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI

V smernici 2000/53/ES sa ustanovujú špecifické požiadavky na správu vozidiel po dobe životnosti. Hlavným cieľom smernice je predchádzanie vzniku odpadu z vozidiel a navyše opätovné využívanie, recyklácia a iné formy spätného získavania vozidiel po dobe životnosti a ich komponentov v záujme znižovania likvidácie odpadu. Cieľom smernice je aj zlepšiť environmentálne správanie všetkých hospodárskych prevádzkovateľov začlenených v životnom cykle vozidiel, a najmä prevádzkovateľov, ktorí sa priamo podieľajú na zaobchádzaní s vozidlami po dobe životnosti.

Všetky členské štáty dodali Komisii podrobnosti o tom, aké **právne predpisy, nariadenia a administratívne ustanovenia** prijali v záujme dosiahnutia súladu s touto smernicou. V súčasnosti prebiehajú rôzne **konania o porušení** proti 5 členským štátom (Belgicku, Francúzsku, Portugalsku, Spojenému kráľovstvu a Taliansku).

Veľká väčšina členských štátov **nevyňala vozidlá produkované v malých množstvách** z požiadaviek na demontovateľnosť, spätnú získateľnosť a recyklovateľnosť, súlad s normami kódovania súčiastok a informáciami o rozoberaní a z požiadaviek na ohlasovanie a informovanie. Takéto výnimky boli ustanovené len v Írsku, Litve a Spojenom kráľovstve.

Väčšina členských štátov prijala rozličné **preventívne opatrenia** s cieľom obmedziť používanie nebezpečných látok vo vozidlách a zabrániť ich uvoľňovaniu do životného prostredia, ako aj uľahčiť rozoberanie, opätovné využívanie, spätné získavanie a recykláciu vozidiel a začleniť do vozidiel a iných výrobkov väčší počet recyklátov. Niektoré členské štáty, ktoré majú vlastný automobilový priemysel (Francúzsko, Nemecko), podporujú zmeny v konštrukcii vozidiel právnymi záväzkami a požiadavkami na informácie uvalenými na výrobcov. Iné krajiny sa zameriavajú na návrh náhradných dielov alebo zákazy používania istých látok. Belgicko, Nemecko, Španielsko, Malta a Portugalsko prijali nové opatrenia zamerané na povzbudenie opätovného využívania, recyklácie a spätného získavania komponentov vozidiel, medzi ktoré patria propagačné kampane, technické usmernenia, finančná pomoc pre výskum a vývoj (R&D) a inovácie a povoľovacie konania.

Všetky členské štáty prijali právne predpisy **zamedzujúce použitiu olova, ortuti, kadmia a hexavalentného chrómu** vo vozidlách a komponentoch vozidiel, ako aj podrobné zoznamy výnimiek zo zákazu týchto ťažkých kovov, ktoré vo väčšine prípadov boli doslovne prebraté z textu prílohy II k smernici 2000/53/ES.

Väčšina členských štátov naznačila prijatie opatrení smerujúcich k zabezpečeniu toho, aby hospodárske subjekty vytvorili **systémy pre zber všetkých vozidiel po dobe životnosti** a pokiaľ to bude technicky možné aj odpadkových použitých častí demontovaných pri oprave osobných vozidiel, ako aj primeranej dostupnosti zberných miest na svojom území. Počet autorizovaných zberných zariadení siaha od 0 na Malte po viac ako 1 500 v Taliansku, čo naznačuje veľký nesúlad, pokiaľ ide o kapacity zaobchádzania s týmto materiálom, medzi jednotlivými členskými štátmi.

Pokiaľ ide o **organizačnú zodpovednosť za vytvorenie siete zberných miest,** niektoré členské štáty zverili organizačnú zodpovednosť všetkým hospodárskym subjektom (Cyprus), kým iné ako zodpovedných určili výrobcov a dovozcov vozidiel (Rakúsko, Španielsko, Fínsko, Maďarsko, Írsko, Taliansko, Litva, Holandsko). Väčšina členských štátov špecifikuje geografické pokrytie, ktoré musia zabezpečiť hospodárske subjekty a ktoré sa spája buď s hustotou obyvateľstva (Írsko) alebo geografickou vzdialenosťou (napr. v okruhu 50 km v

Maďarsku, Litve a Slovinsku). Lotyšsko a Portugalsko umožňujú pripojenie k sieti spravovanej nezávislým subjektom, ale od všetkých výrobcov či dovozcov vozidiel požadujú dôkaz o spojení s takouto sieťou. Slovinsko ukladá zberným zariadeniam povinnosť zabezpečiť dostatočné pokrytie. V niektorých členských štátoch sa prevádzkujú súbežne dva systémy: systém zariadení, ktoré majú uzavreté zmluvy s výrobcami, a systém nezávislých zariadení (Írsko, Spojené kráľovstvo).

Všetky členské štáty zaviedli do svojich právnych predpisov opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa **všetky vozidlá po dobe životnosti dopravili do zariadení oprávnených na spracovanie**. Vo väčšine prípadov tieto opatrenia zavádzajú povinné oprávnenia pre zariadenia na zber a spracovanie a zaväzujú posledných majiteľov vozidiel, aby sa svojich áut po uplynutí životnosti zbavovali výhradne na zberných miestach s týmto oprávnením. Väčšina členských štátov umožňuje dovážanie vozidiel k predajcom alebo výrobcom, od ktorých sa potom ďalej prepravujú do zariadení oprávnených na spracovanie. Vo väčšine členských štátov sa považuje za priestupok, ak sa vozidlo odstaví namiesto toho, aby sa dopravilo do zariadenia oprávneného na spracovanie, alebo ak sa vozidlá zbierajú a spracúvajú bez potrebného oprávnenia.

Všetky členské štáty oznámili vytvorenie **deregistračného systému**, ktorý spája zrušenie registrácie vozidla s vydaním potvrdenia o zničení zariadením oprávneným na spracovanie. Menšia časť členských štátov umožňuje, aby potvrdenia o zničení vydávali za zariadenia oprávnené na spracovanie výrobcovia, predajcovia a prevádzkovatelia zberných miest. Vo všetkých členských štátoch sa prijali opatrenia zabezpečujúce prevoz vozidiel po dobe životnosti do zariadení oprávnených na spracovanie.

Všetky členské štáty naznačili zavedenie možnosti **bezplatného odobratia**, v rámci ktorej odobratie vozidla po dobe životnosti treba uskutočniť prinajmenšom bezplatne pre posledného držiteľa vozidla, vychádzajúc zo zásady **zodpovednosti výrobcu**. Vo väčšine prípadov sa vozidlá prijímajú, ak im nechýbajú dôležité komponenty vymenované v právnych predpisoch alebo ak neobsahujú dodatočný odpad. Vozidlo má zápornú hodnotu, ak náklady na jeho správu prevýšia príjmy za spätne získané materiály. Vo väčšine prípadov sa zodpovednosť výrobcu začína v tomto okamihu; k prijatiu zápornej hodnoty vozidla však podľa dostupných informácií dochádza zriedka vzhľadom na súčasné ceny materiálov.

Väčšina členských štátov umožňuje **vzájomné uznávanie potvrdení o zničení** vydaných v inom členskom štáte.

Vo všetkých členských štátoch podniky, ktoré chcú nechať spracovať vozidlá po dobe životnosti, potrebujú **povolenie**, alebo sa musia registrovať u príslušného vnútroštátneho orgánu. Vo väčšine prípadov sú za dodržiavanie povinnosti získať povolenie špecifikované vo vnútroštátnych právnych predpisoch zodpovedné regionálne orgány: ony vydávajú povolenia a monitorujú zariadenia určené na spracovanie vo svojich administratívnych regiónoch. Lehota, počas ktorej treba vykonať odstránenie znečisťujúcich látok, sa pohybuje od 24 hodín (Slovinsko) po tri mesiace (Litva).

Väčšina členských štátov naznačila, že podporuje **používanie systémov EMAS alebo ISO**. Tieto systémy sú zvyčajne dobrovoľné, pričom členské štáty ponúkajú spoločnostiam, ktoré ich využívajú, celý rad stimulov. V mnohých členských štátoch sa čoraz väčšmi rozširuje prax používania certifikovaných systémov správy.

Všetky členské štáty oznámili prijatie opatrení v súlade s **hierarchiou odpadového hospodárstva** predpísanou v smernici, ktorá podporuje opätovné využívanie, recykláciu a spätné získavanie komponentov vozidiel, pričom likvidácia je krajným riešením. Opätovné využívanie, recyklácia a spätné získavanie sa zabezpečujú predovšetkým prostredníctvom opatrení, ktorých cieľom je zabezpečiť vhodné rozoberanie, uloženie a spracovanie častí a materiálov, pri ktorých je vhodné využívať tieto možnosti spracovania. Dôležitým prvkom každého systému je **odstránenie znečisťujúcich látok** z vozidiel po dobe životnosti. Medzi ďalšie opatrenia patrí vytvorenie **trhov pre recykláty** vrátane určenia cieľových hodnôt recyklovaného obsahu pre nové výrobky. V mnohých členských štátoch sú dostupné aj **schémy financovania** zamerané na podporu environmentálne priaznivých možností spracovania.

Všetky členské štáty potvrdili, že do právnych predpisov zapracovali **ciele** opätovného využitia/spätného získavania a opätovného využitia/recyklácie. Vo väčšine prípadov národné ciele doslova transponujú ciele smernice, s výnimkou Holandska, kde sa mal cieľ 95 % pri opätovnom využití/spätnom získavaní a 85 % pri opätovnom využití/recyklácii dosiahnuť už v roku 2007 (tento termín sa v súčasnosti reviduje). Medzi subjekty zodpovedné za splnenie cieľov patria výrobcovia v spojení s inými hospodárskymi subjektmi (Fínsko, Maďarsko), hospodárske subjekty (Cyprus, Taliansko, Malta), výrobcovia a dovozcovia (Litva, Holandsko), poskytovatelia verejných služieb (Slovinsko) a zariadenia oprávnené na spracovanie (Írsko). Česká republika, Španielsko, Grécko, Maďarsko, Írsko, Taliansko, Lotyšsko, Malta, Poľsko, Portugalsko, Slovensko a Spojené kráľovstvo stanovili nižšie hodnoty pre opätovné využívanie, recykláciu a spätné získavanie vozidiel pre vozidlá vyrobené pred 1. januárom 1980. Vo všetkých prípadoch je to najmenej 75 % pri opätovnom využití/spätnom získavaní a 70 % pri opätovnom využití/recyklácii. Česká republika, Maďarsko, Taliansko, Lotyšsko, Poľsko, Portugalsko a Spojené kráľovstvo oznámili, že opatrenia zavádzajúce tieto znížené ciele oznámili Komisii a v niektorých prípadoch aj iným členským štátom. Španielsko, Grécko a Malta zatiaľ neposlali oficiálne oznámenie.

Pretože povinnosť oznamovať ciele sa začína až od polovice roku 2008 pre údaje za rok 2006, k dispozícii sú len obmedzené informácie o cieľoch dosiahnutých pred rokom 2006. Zo štátov, ktoré tieto údaje oznámili, v roku 2004 dosiahli štyri členské štáty cieľ 80 % pri recyklácii (Belgicko, Dánsko, Holandsko, Švédsko) a tri dosiahli cieľ 85 % pri spätnom získavaní (Dánsko, Holandsko, Švédsko). Aj Rakúsko, Nemecko a Spojené kráľovstvo sa v roku 2004 priblížili k cieľu 85 % pri recyklácii.

Všetky členské štáty prijali opatrenia týkajúce sa používania **noriem kódovania súčiastok a materiálov** odrážajúce opatrenia ustanovené v rozhodnutí Komisie 2003/138/ES[5] a určili výrobcom vozidiel povinnosť poskytovať **informácie o rozoberaní** pre každý typ nového vozidla uvádzaný na trh. Belgicko, Cyprus, Nemecko, Dánsko, Španielsko, Fínsko, Francúzsko, Maďarsko, Luxembursko, Holandsko, Poľsko, Portugalsko, Slovinsko a Švédsko naznačili používanie **systému IDIS** (International Dismantling Information System, Medzinárodný systém informácií o rozoberaní) na uľahčenie rozoberania a opätovného využitia častí vozidiel. Vo všetkých členských štátoch existujú ustanovenia týkajúce sa rozoberania, skladovania a testovania komponentov vhodných na opätovné využitie. Väčšina členských štátov ukladá výrobcom vozidiel, aby zverejňovali informácie týkajúce sa dizajnu vozidiel, environmentálne vhodných postupov, predchádzania vzniku odpadu a zvýšenej recyklácie a spätného získavania.

---

[5] Ú. v. EÚ L 53, 28.2.2003, s. 58.

Pretože časť informácií o implementácii smernice sa má poskytovať, pokiaľ sú prístupné a sú v súlade s ochranou dôverných obchodných a priemyselných informácií, nie všetky členské štáty ich Komisii oznámili.

Vo väčšine členských štátov sa neprijali nijaké **nové preventívne opatrenia** okrem tých, ktorých prijatie vyžadovala smernica. Nemecko, Holandsko a Švédsko oznámili rad akcií uskutočnených výrobcami vozidiel v záujme obmedzenia používania nebezpečných látok a uľahčenia opätovného využívania, recyklácie a spätného získavania vozidiel. Pokiaľ ide o zmeny v dizajne áut zamerané na integráciu väčšieho počtu recyklovateľných komponentov do vozidiel, takéto opatrenia prijalo len niekoľko členských štátov, ktoré majú priemyselnú výrobu vozidiel (Nemecko, Francúzsko a Švédsko). Poľsko a Francúzsko naznačili, že hlavnou prekážkou ďalšieho pokroku, pokiaľ ide o používanie recyklovaných polymérov, je dostupnosť druhotných materiálov s požadovanými vlastnosťami a konkurenčnou cenou, čo potvrdzuje potrebu zlepšenia trhov pre recykláty v celom Spoločenstve.

Väčšina členských štátov nenaznačila nijaké **vozidlá so zápornou trhovou hodnotou** v dôsledku vysokých cien kovov, s výnimkou Švédska a Litvy, v ktorých sa takéto prípady vyskytli. Vo väčšine prípadov poslední držitelia vozidiel dostanú finančnú kompenzáciu za vrátené vozidlá po dobe životnosti.

Väčšina členských štátov neoznámila **nijaké zmeny** vo svojich **štruktúrach správy vozidiel po dobe životnosti** a **nijaké deformácie hospodárskej súťaže**, pričom niekoľko štátov naznačilo pokles počtu zariadení oprávnených na spracovanie v dôsledku prísnejších požiadaviek pri vydávaní oprávnení.

3. ZÁVER

Celkove, aj keď sa v niekoľkých členských štátoch dosiahol významný pokrok pri transponovaní smernice, implementáciu týchto právnych predpisov nemožno pokladať za úplne uspokojivú, čo dokazuje rad konaní o porušení týkajúcich sa tokov odpadu. Systémy správy vozidiel po dobe životnosti nemusia byť v niektorých členských štátoch plne funkčné, aj keď sa v nich smernica takmer doslovne transponovala do vnútroštátnych právnych predpisov. Nedostatky v účinnom fungovaní systémov riadenia odpadu často vyplývajú skôr z nedostatočného vykonávania právnych predpisov než z chýbajúcej transpozície právnych predpisov Spoločenstva. Tento problém si vyžaduje osobitnú pozornosť a zvýšené monitorovanie, tak na úrovni Spoločenstva, ako aj na vnútroštátnej úrovni. Preto je dôležité zintenzívniť v niektorých členských štátoch implementačné a vykonávacie úsilie. Komisia bude naďalej vykonávať kontroly zhody a pravidelne sa stretávať s členskými štátmi, s cieľom riešiť akékoľvek nedostatky pri implementácii právnych predpisov Spoločenstva.