KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 17.10.2007
COM(2007) 618 konč.

# POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EUROPEISKA EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

## O IZVAJANJU DIREKTIVE 2000/53/ES O IZRABLJENIH VOZILIH

## ZA OBDOBJE 2002–2005

[SEC(2007)1348]

**POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EUROPEISKA EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**O IZVAJANJU DIREKTIVE 2000/53/ES O IZRABLJENIH VOZILIH**

**ZA OBDOBJE 2002–2005**

## 1. UVOD

Namen tega poročila je obvestiti druge institucije Skupnosti, države članice in javnost o izvajanju Direktive 2000/53/ES o izrabljenih vozilih[1] od 21. aprila 2002 do 21. aprila 2005 (ali od 1. maja 2004 do 21. aprila 2005 za države članice, ki so v Evropsko skupnost vstopile 1. maja 2004).

Poročilo je bilo pripravljeno na podlagi vprašalnika o izvajanju Direktive, določenega z Odločbo Komisije 2001/753/ES[2] v skladu s postopkom iz člena 6 Direktive 91/692/EGS[3]. Temelji na informacijah, ki jih pošljejo države članice, in ima priložen delovni dokument služb Komisije z dodatnimi podrobnostmi o informacijah in podatkih, prejetih od držav članic.

Vse države članice so Komisiji predložile nacionalne podatke o izvajanju Direktive glede vključitve Direktive v nacionalno pravo. Vključitev Direktive v nacionalno zakonodajo je sicer zadovoljiva, vendar se za deset novih držav članic, ki so vstopile v Skupnost 1. maja 2004, še vedno preverja, ali so nacionalni izvedbeni ukrepi skladni z določbami Direktive, to preverjanje pa lahko pokaže neskladnosti.

Na podlagi nacionalnih poročil je težko imeti popoln pregled nad delovanjem Direktive v državah članicah glede dejanskega izvajanja in izvrševanja zakonskih določb, saj je le nekaj držav članic sporočilo informacije, zahtevane v drugem delu vprašalnika (ki se predložijo, če so na voljo, pri tem pa je treba varovati poslovne in industrijske skrivnosti). Poleg tega bo sedanje stanje glede recikliranja in predelave izrabljenih vozil popolnoma razvidno šele, ko bodo države članice predložile poročila o ciljih za ponovno uporabo/predelavo in ponovno uporabo/recikliranje, ki so jih izpolnile. Ta poročila, ki so obvezna za podatke za leto 2006, je treba pripraviti v skladu s podrobnimi pravili, določenimi v Odločbi Komisije 2005/293/ES[4], in jih poslati Komisiji v 18 mesecih po koncu leta poročanja, tj. do 30. junija 2008.

## 2. DIREKTIVA 2000/53/ES O IZRABLJENIH VOZILIH

Direktiva 2000/53/ES določa posebne zahteve za ravnanje z izrabljenimi vozili. Njen cilj je predvsem preprečiti nastajanje odpadkov zaradi vozil pa tudi zagotoviti ponovno uporabo, recikliranje in druge oblike predelave izrabljenih vozil in njihovih sestavnih delov, da se zmanjša količina odpadkov. Cilj Direktive je tudi izboljšati okoljevarstveno učinkovitost vseh

---

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

gospodarskih subjektov, vključenih v življenjski krog vozil, zlasti subjektov, ki so neposredno vključeni v obdelavo izrabljenih vozil.

Vse države članice so Komisiji poslale podrobnosti o svojih **zakonih in drugih predpisih**, ki so jih uvedle zaradi uskladitve z Direktivo. Zdaj potekajo različni **postopki za ugotavljanje kršitev** zoper 5 držav članic (Belgijo, Francijo, Italijo, Portugalsko in Združeno kraljestvo).

Velika večina držav članic ni **oprostila vozil, ki se proizvajajo v manjšem obsegu**, zahtev za razstavljanje, predelavo in recikliranje, upoštevanja standardov za kodiranje in informacij o razstavljanju ter zahtev za poročanje in obveščanje. Le Irska, Litva in Združeno kraljestvo so odobrili takšne oprostitve.

Večina držav članic je sprejela različne **preprečevalne ukrepe**, da bi omejila uporabo nevarnih snovi v vozilih in preprečila njihovo sproščanje v okolje pa tudi olajšala razstavljanje, ponovno uporabo, predelavo in recikliranje vozil ter povečala količino recikliranih surovin v vozilih in drugih izdelkih. Nekatere države z nacionalno avtomobilsko industrijo (Francija in Nemčija) spodbujajo spremembe v načrtovanju vozil, tako da proizvajalcem nalagajo zakonske obveznosti in izpolnjevanje zahtev za obveščanje. Druge države se osredotočajo na obliko rezervnih delov ali omejitve pri uporabi snovi. Belgija, Nemčija, Španija, Malta in Portugalska so sprejele nove ukrepe za spodbujanje ponovne uporabe, recikliranja in predelave sestavnih delov vozil, vključno s promocijskimi kampanjami, tehničnimi smernicami, finančno pomočjo za raziskave, razvoj in inovacije ter postopki za pridobitev dovoljenja.

Vse države članice so sprejele zakonodajo, ki **omejuje uporabo svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma** v vozilih in njihovih sestavnih delih, ter podrobne sezname oprostitev navedene prepovedi uporabe težkih kovin, kar večinoma dejansko pomeni prenos Priloge II k Direktivi 2000/53/ES v nacionalno zakonodajo.

Večina držav članic je navedla, da je sprejela ukrepe za zagotovitev, da gospodarski subjekti uvedejo **sisteme za zbiranje vseh izrabljenih vozil** in, kolikor je to tehnično izvedljivo, odpadnih rabljenih delov, ki se odstranijo pri popravilu osebnih motornih vozil, ter da imajo na svojem ozemlju zadostno število obratov za zbiranje. Število pooblaščenih obratov za obdelavo znaša od 0 na Malti do več kot 1 500 v Italiji, kar kaže na veliko neskladje v zmogljivosti za obdelavo v različnih državah članicah.

Glede **organizacijske odgovornosti za vzpostavitev omrežja za zbiranje vozil** je nekaj držav članic to odgovornost naložilo vsem gospodarskim subjektom (Ciper), medtem ko pri drugih državah članicah to odgovornost nosijo proizvajalci vozil in uvozniki (Avstrija, Španija, Finska, Madžarska, Irska, Italija, Litva in Nizozemska). Večina držav članic je določila geografsko pokritost, ki jo morajo zagotoviti gospodarski subjekti, ta je povezana z gostoto prebivalstva (Irska) ali geografsko oddaljenostjo (npr. v polmeru 50 km na Madžarskem, v Litvi in Sloveniji). V Latviji in na Portugalskem se je možno pridružiti omrežju, ki ga upravlja neodvisni subjekt, vendar morajo proizvajalci ali uvozniki vozil predložiti dokazila o povezanosti s takšnim omrežjem. V Sloveniji morajo obrati za zbiranje zagotoviti zadostno pokritost. Nekatere države članice imajo dva vzporedna sistema: prvega sestavljajo obrati, ki imajo sklenjene pogodbe s proizvajalci, drugega pa neodvisni obrati (Irska in Združeno kraljestvo).

Vse države članice so v svojo zakonodajo uvedle ukrepe za zagotovitev, da se **vsa izrabljena vozila oddajo v pooblaščene obrate za obdelavo**. Te določbe večinoma uvajajo obvezne postopke za dodelitev dovoljenja za obrate za zbiranje in obdelavo ter obvezujejo zadnje lastnike vozil, da izrabljena vozila oddajo le na mestih za zbiranje, ki imajo dovoljenje. V večini držav članic lahko izrabljena vozila sprejmejo trgovci ali proizvajalci in jih nato oddajo v pooblaščene obrate za obdelavo. V večini držav članic je prepovedano vozilo odvreči, namesto ga oddati v pooblaščeni obrat za obdelavo, prav tako je prepovedano zbirati in obdelovati vozila brez potrebnega pooblastila.

Vse države članice so v poročilih navedle, da so vzpostavile **sistem za odjavo**, ki povezuje odjavo vozila z izdajo potrdila o uničenju, ki ga izda pooblaščeni obrat za obdelavo. Le v nekaj državah članicah lahko proizvajalci, trgovci in zbiralci izdajajo potrdila o uničenju v imenu pooblaščenih obratov za obdelavo. Vse države članice so sprejele ukrepe za zagotovitev, da se izrabljena vozila oddajo v pooblaščeni obrat za obdelavo.

Vse države članice so navedle, da izvajajo določbe o **brezplačnem sprejemu izrabljenih vozil**, pri čemer je treba izrabljena vozila vzeti nazaj vsaj tako, da zadnji lastnik vozila za to ne plača, in sicer na podlagi načela **odgovornosti proizvajalca**. Večinoma se vozila sprejmejo, razen če jim ne manjkajo bistveni sestavni deli, našteti v zakonodaji, ali če ne vsebujejo dodatnih odpadkov. Vozilo ima negativno vrednost, kadar stroški njegove obdelave presegajo dohodek iz predelanih materialov. Običajno se takrat začne odgovornost proizvajalca; vendar so države članice le redko poročale o negativni vrednosti vozil zaradi sedanjih cen materialov.

Večina držav članic **vzajemno priznava potrdila o uničenju**, ki so izdana v drugih državah članicah.

V vseh državah članicah morajo obrati za obdelavo izrabljenih vozil pridobiti **dovoljenje** ali biti registrirani pri pristojnem nacionalnem organu. Regionalni organi so večinoma odgovorni za izvrševanje zahtev po pridobitvi dovoljenja, določenih v nacionalni zakonodaji; izdajajo dovoljenja in spremljajo obrate za obdelavo vsak v svoji upravni regiji. Čas, v katerem je treba iz vozila odstraniti onesnaževala, je najmanj 24 ur (v Sloveniji) in največ 3 mesece (v Litvi).

Večina držav članic je navedla, da spodbuja **uporabo sistemov EMAS in ISO**. Njihova uporaba je običajno prostovoljna, države članice pa ponujajo niz spodbud podjetjem, ki jih uporabljajo. Uporaba certificiranih sistemov okoljskega upravljanja se v več državah članicah širi.

Na podlagi poročil so vse države članice sprejele ukrepe, ki upoštevajo **hierarhijo ravnanja z odpadki**, predpisano z Direktivo, ki spodbuja ponovno uporabo, recikliranje in predelavo sestavnih delov vozil ter postavlja njihovo odstranjevanje na zadnje mesto. Ponovna uporaba, recikliranje in predelava so zagotovljeni predvsem z ukrepi, katerih namen je poskrbeti za ustrezno razstavljanje, skladiščenje ter obdelavo delov in materialov, primernih za te možnosti obdelave. Pomemben element vsakega sistema je **odstranjevanje onesnaževal** iz izrabljenih vozil. Drugi ukrepi vsebujejo tudi vzpostavitev **trgov za reciklirane surovine**, vključno s cilji za uporabo recikliranih surovin v novih izdelkih. V mnogih državah članicah so na voljo tudi **finančne sheme**, s katerimi se spodbujajo možnosti obdelave, ki so okolju prijazne.

Vse države članice so potrdile, da so v svoji zakonodaji postavile **cilje** za ponovno uporabo/predelavo in ponovno uporabo/recikliranje. Nacionalni cilji večinoma pomenijo dobeseden prenos ciljev iz Direktive v nacionalno zakonodajo, razen v primeru Nizozemske, kjer je treba cilj 95 % za ponovno uporabo/predelavo in 85 % za ponovno uporabo/recikliranje izpolniti do leta 2007 (možnost spremembe datuma se zdaj preverja). Strani, odgovorne za izpolnjevanje ciljev, so proizvajalci v sodelovanju z drugimi gospodarskimi subjekti (Finska in Madžarska), gospodarski subjekti (Ciper, Italija in Malta), proizvajalci in izvozniki (Litva in Nizozemska), ponudniki javnih storitev (Slovenija) in pooblaščeni obrati za predelavo (Irska). Češka, Španija, Grčija, Madžarska, Irska, Italija, Latvija, Malta, Poljska, Portugalska, Slovaška in Združeno kraljestvo so določili nižje stopnje za ponovno uporabo, recikliranje in predelavo za vozila, proizvedena pred 1. januarjem 1980, vendar mora stopnja vsekakor znašati vsaj 75 % za ponovno uporabo/predelavo in 70 % za ponovno uporabo/recikliranje. Češka, Madžarska, Italija, Latvija, Poljska, Portugalska in Združeno kraljestvo so v poročilih navedle, da so o ukrepu, s katerim so uvedle nižje cilje, uradno obvestile Komisijo, v nekaterih primerih pa tudi druge države članice. Španija, Grčija in Malta še niso poslale uradnega obvestila.

Ker začne obveznost poročanja o ciljih veljati od sredine leta 2008 za podatke iz leta 2006, so o ciljih, izpolnjenih pred letom 2006, na voljo le omejene informacije. Od držav članic, ki so predložile poročila, so leta 2004 štiri države članice izpolnile cilj 80 % za recikliranje (Belgija, Danska, Nizozemska in Švedska), tri države članice (Danska, Nizozemska in Švedska) pa so izpolnile cilj 85 % za predelavo. Avstrija, Nemčija in Združeno kraljestvo so leta 2004 skoraj izpolnili cilj 85 % za recikliranje.

Vse države članice so sprejele ukrepe glede uporabe **standardov za kodiranje sestavnih delov in surovin**, ki odražajo standarde iz Odločbe Komisije 2003/138/ES[5], in proizvajalce vozil obvezale, da sporočijo **informacije o razstavljanju** za vsak tip novega vozila na trgu. Belgija, Ciper, Nemčija, Danska, Španija, Finska, Francija, Madžarska, Luksemburg, Nizozemska, Poljska, Portugalska, Slovenija in Švedska so navedli uporabo **sistema IDIS** (mednarodnega sistema za informacije o razstavljanju), da se olajšata razstavljanje in ponovna uporaba delov vozil. V vseh državah članicah veljajo določbe glede razstavljanja, skladiščenja in testiranja sestavnih delov, primernih za ponovno uporabo. V večini držav članic morajo proizvajalci vozil objaviti informacije o načrtovanju vozil, okolju neškodljivem ravnanju z njimi, preprečevanju odpadkov ter povečanem recikliranju in predelavi.

Vse države članice Komisiji niso predložile poročila, saj se del informacij o izvajanju Direktive predloži le, če je na voljo, drugi razlog pa je varovanje poslovnih in industrijskih skrivnosti.

Večina držav članic ni sprejela **novih preprečevalnih ukrepov** poleg tistih, ki so zahtevani v Direktivi. Nemčija, Nizozemska in Švedska so poročale o številnih ukrepih, ki se izvajajo v avtomobilski industriji, da se omeji uporaba nevarnih snovi in olajšajo ponovna uporaba, predelava in recikliranje vozil. Glede sprememb v načrtovanju vozil, da bi se pri proizvodnji vozil uporabljala večja količina recikliranih surovin, je le nekaj držav članic, ki imajo nacionalno avtomobilsko proizvodno industrijo (Nemčija, Francija in Švedska), sprejelo takšne ukrepe. Poljska in Francija sta navedli, da se reciklirani polimeri ne uporabljajo dovolj predvsem zato, ker sekundarne surovine s potrebnimi lastnostmi niso na voljo po konkurenčni ceni, kar potrjuje potrebo po spodbujanju trgov za reciklirane surovine po vsej Skupnosti.

[5] UL L 53, 28.2.2003, str. 58.

Večina držav članic ni poročala o **negativni tržni vrednosti vozil** zaradi visokih cen kovin, razen Švedske in Litve, ki sta navedli takšne primere. Zadnji lastniki vozil običajno prejmejo finančno nadomestilo za vrnjena izrabljena vozila.

Večina držav članic ni sporočila **nobenih sprememb v strukturah ravnanja z izrabljenimi vozili** in ni navedla **nobenih primerov izkrivljanja konkurence**, več držav pa je poročalo o upadu števila pooblaščenih obratov za obdelavo zaradi strožjih zahtev glede pooblastil.

## 3. SKLEPNE UGOTOVITVE

Čeprav so na splošno številne države članice dosegle pomemben napredek pri prenosu Direktive v nacionalno zakonodajo, njeno izvajanje ne more veljati za popolnoma zadovoljivo, kar tudi dokazujejo številni postopki za ugotavljanje kršitev v zvezi s tem tokom odpadkov. V nekaterih državah članicah se sistemi za ravnanje z izrabljenimi vozili ne izvajajo v celoti, čeprav je bila v njih Direktiva skoraj dobesedno prenesena v nacionalno pravo. Sistemi za ravnanje z odpadki pogosto ne delujejo učinkovito zato, ker se zakonodaja Skupnosti izvršuje pomanjkljivo, in ne zato, ker je države članice ne bi prenesle v svojo zakonodajo. Temu problemu je treba posvetiti posebno pozornost, poleg tega je potrebno večje spremljanje izvajanja tako na ravni Skupnosti kakor tudi na nacionalni ravni. Zato je treba v nekaterih državah članicah okrepiti prizadevanja za izvajanje in izvrševanje Direktive. Komisija bo še naprej izvajala preverjanje skladnosti in se redno sestajala z državami članicami, da bi odpravila kakršne koli pomanjkljivosti pri izvajanju zakonodaje Skupnosti.