КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 17.10.2007
COM(2007) 618 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕО ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

ЗА ПЕРИОДА 2002—2005 Г.

[SEC(2007) 1348]

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕО ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

ЗА ПЕРИОДА 2002—2005 Г

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Целта на настоящия доклад е да бъдат информирани другите институции на Общността, държавите-членки и обществеността за прилагането на Директива 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства[1] за периода от 21 април 2002 г. до 21 април 2005 г. (или от 1 май 2004 г. до 21 април 2005 г. за държавите-членки, които се присъединиха към Европейската общност на 1 май 2004 г.).

Докладът е изготвен на основата на въпросника за прилагането, приет с Решение 2001/753/ЕО на Комисията[2] в съответствие с процедурата по член 6 от Директива 91/692/ЕИО[3]. Той се базира на информацията, предоставена от държавите-членки, и е придружен от работен документ на службите на Комисията, който съдържа повече подробности за получените от тях данни и информация.

Всички държави-членки са предоставили на Комисията данните за инкорпорирането на директивата в националното законодателство. Инкорпорирането на директивата в националното законодателство изглежда задоволително; въпреки това в момента продължава проверката на съответствието на националните мерки за прилагане с разпоредбите на директивата по отношение на десетте нови държави-членки, присъединили се към Общността на 1 май 2004 г., вследствие на което могат да възникнат нови проблеми, свързани с несъответствието.

Що се отнася до действителното прилагане и въвеждане в сила на законовите разпоредби, поради факта, че едва няколко държави-членки са представили информацията, посочена в част 2 от въпросника (която трябва да бъде представена, когато е налична, и в съответствие с изискванията за поверителност на търговската и индустриалната информация), е трудно да се направи пълен преглед на състоянието на приложението на директивата в държавите-членки на базата на националните доклади. Нещо повече, пълна картина на настоящото положение във връзка с рециклирането и оползотворяването на излезлите от употреба превозни средства може да бъде получена единствено след като държавите-членки представят доклади относно резултатите, които са постигнали по отношение на целите за повторната употреба/оползотворяването и повторната употреба/рециклирането. Тези доклади, които са задължителни по отношение на данните за 2006 г., трябва да бъдат изготвени

[1] ОВ L 269, 21.10.2000 г., стр. 34.
[2] ОВ L 282, 26.10.2001 г., стр. 77.
[3] ОВ L 377, 23.12.1991 г., стр. 48.

съгласно подробните правила, определени в Решение 2005/293/ЕО[4] на Комисията, и да бъдат изпратени до Комисията в срок от 18 месеца след края на съответната година, т.е. до 30 юни 2008 г.

2. ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕО ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Директива 2000/53/ЕО определя специфични изисквания за управлението на излезлите от употреба превозни средства. Основната ѝ цел е предотвратяването на натрупване на отпадъци от превозни средства и, освен това, повторната употреба, рециклирането и други форми за оползотворяване на излезлите от употреба превозни средства и на техните компоненти, за да бъде ограничено депонирането на отпадъци. Директивата има за цел и подобряването на екологичните показатели на дейността на всички икономически оператори, участващи в жизнения цикъл на превозните средства, и особено на операторите, пряко участващи в третирането на излезлите от употреба превозни средства.

Всички държави-членки са предоставили на Комисията подробни данни за **законовите, подзаконовите и административните разпоредби**, които са приели, за да се съобразят с директивата. В момента текат различни **процедури за нарушения** срещу 5 държави-членки (Белгия, Франция, Италия, Португалия и Обединеното кралство).

Повечето държави-членки не са **освободили произвежданите в малки количества превозни средства** от изискванията за разглобяването, оползотворяването и рециклирането, от изискванията за стандартите за кодиране и информацията за разглобяване и от изискванията за докладване и информиране. Само Ирландия, Литва и Обединеното кралство са предвидили такова освобождаване.

Повечето държави-членки са приели различни **мерки за превенция** с цел да ограничат използването на опасни вещества в превозните средства и да предотвратят изпускането им в околната среда, както и да улеснят разглобяването, повторната употреба, оползотворяването и рециклирането и да влагат повече рециклирани материали в превозните средства и други продукти. Промените в проектирането на превозните средства са насърчавани от някои държави-членки, които имат национална автомобилна индустрия (Германия, Франция), посредством законови задължения и изисквания за предоставяне на информация, налагани на производителите. Други държави наблягат на проектирането на резервните части и ограниченията на използваните вещества. Белгия, Германия, Испания, Малта и Португалия са приели нови мерки за стимулиране на повторната употреба, рециклирането и оползотворяването на компонентите на превозните средства, включително кампании за насърчаване, технически ръководства, финансова помощ за научноизследователска и развойна дейност и иновации, както и процедури за издаване за разрешителни.

Всички държави-членки са приели законодателни актове, които **ограничават използването на олово, живак, кадмий и шестивалентен хром** в превозните средства и компонентите им, както и подробни списъци на освободените от тази забрана за

[4] ОВ L 94, 12.4.2005 г., стр. 30.

употреба на тежки метали материали и компоненти, които в повечето случаи буквално транспонират текста на приложение II към Директива 2000/53/ЕО.

Повечето държави-членки посочват, че са приели мерки, с които да гарантират внедряването от страна на икономическите оператори на **системи за събиране на всички излезли от употреба превозни средства** и, доколкото е възможно от техническа гледна точка, за събиране на отпадъчните употребявани части, отделяни при ремонт на пътнически автомобили, както и да осигурят подходящ брой действащи съоръжения за събиране на националните си територии. Броят на оправомощените съоръжения за третиране варира от 0 в Малта до 1 500 в Италия, което показва големите различия между държавите-членки по отношение на капацитета им за третиране.

Що се отнася до **организационната отговорност за създаването на мрежа за събиране**, някои държави-членки са вменили тази отговорност на всички икономически оператори (Кипър), докато други са вменили отговорността на производителите и вносителите на превозни средства (Ирландия, Испания, Италия, Литва, Унгария, Нидерландия, Австрия, Финландия). Повечето държави-членки определят географското покритие, което трябва да бъде осигурено от икономическите оператори и което е свързано или с гъстотата на населението (Ирландия), или с географското разстояние (например в радиус от 50 км в Литва, Унгария и Словения). Латвия и Португалия предвиждат възможността за включване в мрежа, управлявана от независимо лице, но изискват всички производители или вносители на превозни средства да представят доказателства, че са се включили в такава мрежа. В Словения е въведено изискване съоръженията за събиране да осигуряват достатъчно покритие. В някои държави-членки паралелно действат две системи: базиращи се на съоръжения, действащи по договор с производителите, и базиращи се на независими съоръжения (Ирландия, Обединеното кралство).

Всички държави-членки са въвели в законодателството си мерки, целящи да гарантират, че **всички излезли от употреба превозни средства се предават на оправомощени съоръжения за третиране**. В повечето случаи тези разпоредби въвеждат задължително лицензиране на съоръженията за събиране и третиране и задължават последните собственици на превозните средства да предават излезлите си от употреба автомобили само в лицензирани пунктове за събиране. Повечето държави-членки разрешават превозните средства да бъдат предавани на търговците или производителите, които от своя страна ги предават на оправомощените съоръжения за третиране. В повечето държави-членки изоставянето на превозните средства вместо предаването им на оправомощените съоръжения за третиране, както и третирането на превозни средства без необходимото разрешително се смятат за закононарушение.

Всички държави-членки докладват, че са изградили **система за дерегистрация**, която свързва отписването от регистъра на превозните средства с издаването на сертификат за унищожаване от оправомощено съоръжение за третиране. Малка част от държавите-членки са предвидили възможността сертификатите за унищожаване да бъдат издавани от производителите, търговците и операторите по събирането от името на оправомощено съоръжение за третиране. Във всички държави-членки са взети мерки, за да се гарантира, че излезлите от употреба превозни средства се предават на оправомощени съоръжения за третиране.

Всички държави-членки показват, че прилагат разпоредбите за **безплатно обратно приемане**, според които обратното приемане на излезлите от употреба превозни средства трябва да бъде извършвано безплатно поне за последния собственик на превозното средство на основата на принципа на **отговорността на производителя**. В повечето случаи превозните средства се приемат, освен ако не им липсват основни компоненти, посочени в законодателен акт, или ако съдържат допълнителни отпадъчни материали. Дадено превозно средство има отрицателна стойност, когато разходите по третирането му надвишават приходите от оползотворените материали. В повечето случаи отговорността на производителя започва от този момент; въпреки това докладите показват, че приемането на превозни средства с отрицателна стойност става рядко при сегашните цени на материалите.

Повечето държави-членки предвиждат **взаимно признаване на сертификатите за унищожаване**, издадени в други държави-членки.

Във всички държави-членки организациите, които планират да извършват операции по третиране на излезли от употреба превозни средства, трябва да получат **разрешително** или да бъдат регистрирани от компетентните национални органи. В повечето случаи регионалните органи отговарят за контрола по отношение на свързаните с разрешителните задължения, определени в националното законодателство: те издават разрешителните и осъществяват надзор над съоръженията за третиране в съответните си административни райони. Времето, за което трябва да се извърши отстраняване на замърсяването, варира от 24 часа (Словения) до 3 месеца (Литва).

Повечето държави-членки посочват, че са насърчили използването на **Схемата за управление на околната среда и одит (EMAS) или на системите ISO.** Тези системи в повечето случаи са незадължителни, като държавите-членки предлагат различни стимули за дружествата, които ги използват. В много държави-членки практиката да се използват сертифицирани системи за управление на околната среда става все по-разпространена.

Всички държави-членки докладват, че са приели мерки в съответствие с предвидената в директивата **йерархия на дейностите по третиране на отпадъците**, която стимулира повторната употреба, рециклирането и оползотворяването на компонентите на превозните средства, като депониране трябва да се извършва само в краен случай. Повторната употреба, рециклирането и оползотворяването се гарантират на първо място с помощта на мерки, които имат за цел да осигурят правилно разглобяване, съхранение и третиране на частите и материалите, подходящи за съответните методи за третиране. Важен елемент на всяка система е **отстраняването на замърсяването** на излезлите от употреба превозни средства. Други мерки включват създаването на **пазари за рециклирани материали**, включително чрез поставяне на цели по отношение на съдържанието на рециклирани материали в новите продукти. В много държави-членки съществуват и **финансови схеми** за стимулиране на методите за третиране, които са благоприятни за околната среда.

Всички държави-членки потвърждават, че са заложили в законодателството си **целите** за повторна употреба/оползотворяване и повторна употреба/рециклиране. В повечето случаи националните цели буквално транспонират предвидените в директивата цели с изключение на Нидерландия, където целта за 95 % повторна употреба/оползотворяване и 85 % повторна употреба/рециклиране трябваше да бъде постигната до 2007 г. (тази дата в момента се преразглежда). Страните, които отговарят за постигането на тези

цели, са: производителите в сътрудничество с други икономически оператори (Унгария, Финландия), икономическите оператори (Италия, Кипър, Малта), производителите и вносителите (Литва, Нидерландия), доставчиците на обществени услуги (Словения) и оправомощените съоръжения за третиране (Ирландия). Чешката република, Ирландия, Гърция, Испания, Италия, Латвия, Унгария, Малта, Полша, Португалия, Словакия и Обединеното кралство са определили по-ниски ставки за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване за превозните средства, произведени преди 1 януари 1980 г., като във всички случаи целите са най-малко 75 % повторна употреба/оползотворяване и 70 % повторна употреба/рециклиране. Чешката република, Италия, Латвия, Унгария, Полша, Португалия и Обединеното кралство докладват, че са уведомили Комисията и в някои случаи и другите държави-членки относно мерките, с които са въвели по-ниските цели. Гърция, Испания и Малта все още не са изпратили официално уведомление.

Поради факта, че задължението за докладване относно целите започва от средата на 2008 г. с данни за 2006 г., наличната информация за постигнатите преди 2006 г. цели е ограничена. От държавите, които са изпратили данни, през 2004 г. четири държави-членки са постигнали целта от 80 % за рециклирането (Белгия, Дания, Нидерландия, Швеция), а три са постигнали целта от 85 % за оползотворяването (Дания, Нидерландия, Швеция). Германия, Австрия и Обединеното кралство също са били близо до целта от 85 % за рециклирането през 2004 г.

Всички държави-членки са приели мерки, свързани с използването на **стандарти за кодиране на компонентите и материалите**, които отразяват предвидените в Решение 2003/138/ЕО на Комисията[5] мерки, и са задължили производителите на превозни средства да предоставят **информация за разглобяване** за всички модели нови превозни средства, пуснати на пазара. Белгия, Дания, Германия, Испания, Франция, Кипър, Люксембург, Унгария, Нидерландия, Полша, Португалия, Словения, Финландия и Швеция посочват, че използват **системата IDIS** (Международна информационна система за разглобяване), за да улеснят разглобяването и повторната употреба на частите на превозните средства. Във всички държави-членки има разпоредби, свързани с разглобяването, съхранението и изпробването на компонентите, които са годни за повторна употреба. Повечето държави-членки задължават производителите на превозни средства да публикуват информация, свързана с проектирането на превозните средства, третирането по екологично ориентиран начин, предотвратяването на отпадъците и по-високата степен на рециклиране и оползотворяване.

Поради факта, че част от информацията за прилагането на директивата следва да бъде предадена при наличност, и предвид необходимостта от опазване на поверителната търговска и индустриална информация, не всички държави-членки са предоставили тази информация на Комисията.

В повечето държави-членки не са приети **нови мерки за превенция** освен изискваните от директивата. Германия, Нидерландия и Швеция докладват за множество действия, предприети от автомобилната индустрия за ограничаване на влаганите опасни вещества и за улесняване на повторната употреба, оползотворяването и рециклирането на превозните средства. Що се отнася до промените в проектирането на автомобилите,

[5] ОВ L 53, 28.2.2003 г., стр. 58.

целящи повишаване на количеството на влаганите рециклирани материали в превозните средства, само няколко държави-членки, които имат национална индустрия за производство на превозни средства (Германия, Франция и Швеция) са приели такива мерки. Франция и Полша посочват, че основната пречка пред по-нататъшния напредък по отношение на използването на рециклирани полимери е наличността на вторични суровини, притежаващи изискваните качества на конкурентна цена, което доказва необходимостта от подобряване на пазарите за рециклирани материали в Общността.

Повечето държави-членки не сигнализират за наличие на **превозни средства с отрицателна пазарна цена** поради високите цени на металите, с изключение на Литва и Швеция, където са наблюдавани и докладвани такива случаи. В по-голямата част от случаите последните собственици на превозните средства получават финансово обезщетение за връщането на излезлите от употреба превозни средства.

Повечето държави-членки **не съобщават за изменения в структурите си за управление на излезлите от употреба превозни средства**, **нито за нарушения на конкуренцията**, като няколко държави посочват, че броят на оправомощените съоръжения за третиране е намалял в резултат на по-строгите изисквания за издаване на разрешителни.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В обобщение може да се твърди, че макар в някои държави-членки да е постигнат значителен напредък при транспонирането на директивата, прилагането на това законодателство не може да бъде считано за напълно задоволително, което се потвърждава от откритите процедури за нарушения, свързани с потока на отпадъците. В някои държави-членки системите за управление на излезлите от употреба превозни средства не са напълно действащи, въпреки че директивата е била почти буквално транспонирана в националното законодателство. Недостатъчно ефективното функциониране на системите за управление на отпадъците често се дължи на липсата на контрол над прилагането на законовите разпоредби, а не толкова на липсата на транспониране на общностното законодателство. Този проблем изисква специално внимание и засилен контрол както на общностно, така и на национално равнище. Затова е важно в някои държави-членки да бъдат положени повече усилия по отношение на прилагането и контрола над изпълнението на законодателните разпоредби. Комисията ще продължи проверките за съответствие и редовно ще се среща с държавите-членки, за да може да се справи с всички пропуски в прилагането на общностното законодателство.