EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 30.1.2020
COM(2020) 33 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

DIREKTIIVI 2000/53/EÜ (KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE KOHTA) RAKENDAMISE KOHTA

AJAVAHEMIKUL 2014–2017

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA NÕUKOGULE, PARLAMENDILE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE DIREKTIIVI 2000/53/EÜ (KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE KOHTA) RAKENDAMISE KOHTA

AJAVAHEMIKUL 2014–2017

1. SISSEJUHATUS

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi 2000/53/EÜ[1] peamine eesmärk on vältida sõidukitest ja nende osadest tekkivaid jäätmeid, et vähendada jäätmete lõppladustamist ning selle üldist keskkonnamõju. Peale selle püütakse direktiivis sätestatud meetmetega parandada sõidukite olelusringi kaasatud kõigi ettevõtjate ja eriti kasutuselt kõrvaldatud sõidukite töötlemisega vahetult tegelevate ettevõtjate keskkonnakaitsealaseid töötulemusi. Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivis on üldiselt järgitud ringmajanduse lähenemisviisi, toetades ökodisaini, nähes ette ohtlike ainete kasutamise lõpetamise sõidukites ning püstitades kõrged korduskasutamis-, ringlussevõtu- ja taaskasutamiseesmärgid, et kasutada kasutuselt kõrvaldatud sõidukites leiduvaid väärtuslikke materjale uuesti ja jätta väärtuslikud ressursid majandusse.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi artikli 9 kohaselt peavad liikmesriigid saatma komisjonile iga kolme aasta tagant aruande direktiivi rakendamise kohta, võttes aluseks komisjoni otsuses 2001/753/EÜ kehtestatud küsimustiku[2]. Küsimustik koosneb kahest osast: esimene osa käsitleb direktiivi liikmesriigi õigusesse ülevõtmise üksikasju ja teine sisaldab teavet direktiivi tegeliku rakendamise kohta. Liikmesriikidelt iga aruandlusperioodi kohta saadud teabe põhjal koostab komisjon rakendamisaruande.

Käesolev aruanne on neljas kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi rakendamist käsitlev aruanne ja see hõlmab aruandlusperioodi 22. aprillist 2014 kuni 21 aprillini 2017. Kõik eelmised aruanded on saadaval komisjoni veebisaidil.[3]

Aruandlusperioodi 2014–2017 kohta esitasid vastused 25 liikmesriiki. Kolm riiki (Läti, Malta ja Ungari) pole seda veel teinud. Aruanded esitanud riikide arv on võrreldes varasemate aruandlusperioodidega pisut vähenenud: aruandlusperioodi 2008–2011 kohta esitasid komisjonile rakendamisaruande kõik liikmesriigid ning aruandlusperioodi 2011–2014 kohta jätsid aruande saatmata kaks liikmesriiki (Holland ja Hispaania).

Üldiselt oli esitatud teave täielik ning rahuldava kvaliteediga. Neid andmeid on täiendatud lisaallikatega, ennekõike siseriiklike õigusaktidega, mille vastavust kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivile on otseselt kontrollitud, ning teistest komisjoni aruannetest pärit

[1] EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34.
[2] EÜT L 282, 26.10.2001, lk 77.
[3] http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm

teabega[4]. Lisaks on võetud arvesse komisjoni otsuse 2005/293/EÜ[5] kohaselt esitatud andmeid korduskasutamise ja ringlussevõtu ning korduskasutamise ja taaskasutamisega seonduvate direktiivi eesmärkide kohta.

2. TEAVE KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE DIREKTIIVI ÜLEVÕTMISE KOHTA

Direktiivi ülevõtmine loetakse kõigis liikmesriikides rahuldavalt lõpule viiduks ning avatud rikkumismenetlused puuduvad.

Sõidukite ja seadmete tootjad on kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi alusel kohustatud piirama plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamist pärast 1. juulit 2003 turule lastud sõidukite materjalides ja osades, välja arvatud direktiivi II lisas loetletud erandite puhul. Nende ohtlike ainete kasutamist on mitme II lisasse tehtud muudatuse abil oluliselt vähendatud[6]. Kuigi ohtlike ainete kasutamise piiramine sõidukites võeti tavaliselt üle kasutuselt kõrvaldatud sõidukitega seotud õigusaktidega, võeti ringlussevõetud materjalide korduskasutamine ja taaskasutamine või nende kasutamine uute sõidukite valmistamisel tihti üle üldisemate jäätmealaste õigusaktidega koos kõikide turgude üleste üldnõuetega nende sätete kohta. Austria on näide hea tava kohta, kuna sealsed kogumis- ja taaskasutusettevõtted peavad suunama 0,5 % oma käibest jäätmetekke vältimise projektidesse. Lisaks nähakse direktiiviga ette, et sõidukeid peab olema võimalik kordus- ja taaskasutada ning nende valmistamisel tuleb kasutada üha suuremas koguses ringlussevõetud materjale.

Tootjad, importijad ja turustajad peavad pakkuma kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ning, kui see on tehniliselt teostatav, sõiduautode remontimisel eemaldatud kasutatud osade kogumise süsteeme. Tootjad peavad katma märkimisväärse osa, kui mitte kõik, kuludest, mis on seotud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite toimetamisega jäätmekäitlusettevõtetesse. Liikmesriigid võtsid need nõuded üldjuhul üle viisil, mis võimaldab ettevõtjatel olla paindlik ning rakendada individuaalseid või kollektiivseid kavasid. Enamikus liikmesriikides on vastuvõtt kooskõlas direktiivi nõuetega tasuta, välja arvatud juhul, kui olulised osad on puudu või kui sõidukile on lisatud jäätmeid. Kuna vanametalli ja/või muude eemaldatud ringlussevõetavate või korduskasutatavate osade väärtus katab peaaegu kõik sõiduki lõppomanikelt vastuvõtmise kulud, ei ole selle kohustuse täitmine keeruline.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite omanikud peavad saama lammutustõendi, et sõiduk registrist kustutada. Kõik liikmesriigid teatasid, et on võtnud kasutusele siseriiklikud registrist kustutamise süsteemid, kus lammutustõendi väljastamine on registrist kustutamise eelduseks. Registrist kustutamise protsessid aitavad tagada, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukid viiakse tegevusloaga töötlemiskodadesse, ning piirata sõidukijäätmete ebaseaduslikku eksporti. Veidi vähem kui pooled liikmesriigid on kasutanud ära sätet, mis võimaldab lisaks tegevusloaga töötlemiskodadele lammutustõendeid väljastada ka tootjatel, edasimüüjatel ja

[4] http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm
[5] ELT 94, 13.4.2005, lk 30–33.
[6] Komisjon koostab praegu II lisa 9. ja 10. muudatust.

jäätmekogujatel. Kuigi kõik liikmesriigid on võtnud kasutusele registrist kustutamise süsteemid, on viimaste aastate jooksul kasvanud teadmata asukohaga kasutuselt kõrvaldatud sõidukite arv (sõidukid, mis on registrist kustutatud, kuid millele ei ole väljastatud lammutustõendit, või mille lammutustõend ei ole ametiasutustele kättesaadav). Sellest nähtub, et riiklikud registrist kustutamise süsteemid ei toimi nii tõhusalt, kui võiksid.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv sisaldab sätteid, mis tagavad, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukid töödeldakse nõuetekohaselt ja õigeaegselt töötlemiskodades, millel on pädevate ametiasutuste luba. Nendes töötlemiskodades korraldatakse ka inspektsioone. Need tingimused on kehtestatud selleks, et vähendada võimalikku negatiivset keskkonnamõju ning soodustada sõidukiosade korduskasutamist ja ringlussevõttu. Kõik liikmesriigid teatasid, et on vastavad meetmed kooskõlas direktiivi nõuetega üle võtnud. Rumeenia ja Soome olid ainsad liikmesriigid, kes teatasid pärast viimast aruandeperioodi tehtud väiksematest muudatustest õigusaktides: Rumeenia on värskendanud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemiseks ja demonteerimiseks vajalikke lubasid, samal ajal kui Soomes jõustus valitsuse käskkiri kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (123/2015), millega uuendati ohtlike ainete sõidukites kasutamise piiranguid. Enamik riike ei luba teha erandeid seoses loanõuetega, mis on kehtestatud kasutuselt kõrvaldatud sõidukitest pärit jäätmete taaskasutamisega seotud toimingutele pärast seda, kui neid on kooskõlas kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiviga nõuetekohaselt töödeldud ning iga-aastaselt kontrollitud[7], ning vastustest nähtus, et seda teevad ainult Taani, Itaalia, Rumeenia ja Ühendkuningriik (Rumeenia jaoks on see muutus võrreldes eelmise aruandlusperioodiga).

Liikmesriigid peavad edendama korduskasutamist ja ringlussevõttu ning kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv sätestab korduskasutamise, ringlussevõtu ja taaskasutamise eesmärgid. Liikmesriigid pidid 1. jaanuariks 2015 saavutama järgmised eesmärgid, mille tähtajad olid 2006. ja 2015. aastal:

- 95 % korduskasutamine ja taaskasutamine (sõidukite keskmisest massist aastas); ning
- 85 % korduskasutamine ja ringlussevõtt (sõidukite keskmisest massist aastas).

2017. aastal saavutas 14 liikmesriiki nii 85 % kui ka 95 % ringlussevõtu ja taaskasutamise eesmärgid. Täpsem ülevaade eesmärkide saavutamisest on esitatud 3. jaos.

Mõni liikmesriik teatas uuenduslikest korduskasutamise ja ringlussevõtu soodustamise meetmetest. Itaalias on piirkondlikud ametiasutused kohustatud võtma meetmeid, mis tagavad, et avalik-õiguslikud asutused (ning peamiselt avaliku sektori omanduses olevad ettevõtted) hangiksid vähemalt 30 % aasta jooksul vaja minevatest kaupadest/toodetest ringlussevõetud materjalidest. Lisaks nõuavad Itaalia õigusaktid, et vähemalt 20 % ühissõidukiparkide tarbeks ostetud varurehvidest oleksid protekteeritud rehvid. Samal ajal nõutakse Prantsusmaal, et lammutamise käigus eemaldatud osad oleksid korduskasutamise eesmärgil jälgitavad. Sloveenias peavad lammutuskodade juhid enne demonteeritud sõidukite

[7] Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi artikli 6 lõike 2 alusel loanõudest tehtav erand.

purustamist eemaldama 10 % vastuvõetud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite osade, materjalide ja vedelike aastasest kogukaalust ning suunama need korduskasutusse või ringlussevõttu.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivist lähtuvalt nõuavad kodeerimisstandardid, et tootjad märgistaksid (või kodeeriksid) osad ja materjalid, et soodustada korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks sobivate osade ja materjalide tuvastamist.

Pea kõik liikmesriigid teatasid, et on võtnud täielikult üle õigusaktid, mis kohustavad tootjaid kasutama kodeerimisstandardeid. Erandid on Taani, kus õigusaktides ei ole kodeerimisstandardeid eraldi mainitud, ning Kreeka, mis vastas, et seal ei ole ühtki sõidukitootjat; Tšehhi Vabariik viitas õigusaktidele, mida komisjon ei saanud kontrollida.

Peale selle peavad tootjad esitama kuue kuu jooksul pärast iga sõidukitüübi turuletoomist selle kohta lammutusteabe, näiteks kasutusjuhendite või andmebaaside kaudu. Ülekaalukalt kõige populaarsem viis võimaldada tootjatel anda nõutud teavet lammutamise, säilitamise ja katsetamise kohta on rahvusvaheline demonteerimisandmete süsteem (IDIS – International Dismantling Information System)[8]. 20 liikmesriiki teatasid, et kasutavad IDISi ning mõni liikmesriik märkis, et kasutab ka muid siseriiklikke meetmeid.

Kõik liikmesriigid on võtnud üle õigusaktid, mis tagavad, et tootjad esitavad iga uue turustatava sõidukitüübi kohta lammutusteabe kuue kuu jooksul alates sõiduki turuletoomisest.

3. TEAVE KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE DIREKTIIVI RAKENDAMISE KOHTA

Riiklikud rakendamisaruanded annavad teavet ka selle kohta, kuidas liikmesriigid on rakendanud mitmesuguseid kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi sätteid.

Jäätmetekke vältimise meetmete kehtestamise märkimisväärsete näidete hulka kuulub Iirimaa, kus tootjad on kohustatud edendama jäätmetekke vältimist mitmesuguste meetmete kaudu, mis kehtivad teatud kindlaksmääratud sõidukite kohta. Nende hulka kuuluvad ohtlike ainete kasutamise piiramine, võttes uute sõidukite kavandamisel arvesse nende lammutamist, korduskasutamist, taaskasutamist ja ringlussevõttu pärast kasutuselt kõrvaldamist, ning ringlussevõetud materjalide osakaalu suurendamine teatud sõidukite tootmises.

Rumeenias tehakse esialgseid hindamisi, et tagada sõidukite vastavus teatud piirväärtustele, ning sõidukitootjad on töötanud standardiseeritud pardadiagnostikaliidese abil välja uue aktiveerimisstandardi.

Liikmesriike, mis olid võimelised andma üksikasjalikku teavet sõidukitööstuses kasutatavate ringlussevõetud materjalide koguse kohta, oli vähe. Huvitav oli Poola väide, et kui ringlussevõetud plasti kasutatakse, tuleb seda spetsiifilise protsessi teel puhastada, enne kui seda saab sõidukite valmistamiseks kasutada. Rumeenia märkis, et kõige sagedamini

[8] *IDIS | The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, https://www.idis2.com/

sõidukiosades kasutatav ringlussevõetud plastikmaterjal on propüleen ning ringlussevõetud plast moodustab rohkem kui 10 % riigi territooriumil toodetud sõidukites kasutatava plasti kogumassist.

Enamik liikmesriike täheldas oma territooriumil tegutsevate tegevusloaga töötlemiskodade arvu kasvu. Kolm riiki (Belgia, Ungari ja Läti) ei esitanud andmeid tegevusloaga töötlemiskodade arvu kohta aastatel 2015–2017, kuid kui eeldada, et nende riikide näitajad jäid varasemale tasemele, on 28 ELi liikmesriigi tegevusloaga töötlemiskodade koguarv kasvanud 12 589-lt aastatel 2012–2014 14 173-ni aastatel 2015–2017.

18 liikmesriigi sõnul on nende territooriumil sertifitseeritud keskkonnajuhtimissüsteemiga töötlemiskojad. Kogu Euroopa Liidus on keskkonnajuhtimissüsteemiga töötlemiskodade osakaal suurenenud 1,9 %-lt aastatel 2012–2014 3,73 %-ni aastatel 2015–2017. Belgia on näide hea tava kohta, kuna Flandrias ja Valloonias on kõikidel heakskiidetud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite saastest puhastamise, lammutamise ja hävitamise keskustel keskkonnakaitsesüsteem tänu õigusaktidele, mis näevad ette, et sellised keskused peavad esitama ametiasutustele aastaaruande, milles tuuakse välja sõltumatu kontrolliasutuse tehtud äriühingu tegevuse hindamise tulemused, ning negatiivne hinnang võib viia heakskiidu tühistamiseni.

Ainult 10 liikmesriiki olid võimelised esitama konkreetseid andmeid tegevusloaga lammutuskodadesse toimetatud turuväärtuseta või negatiivse turuväärtusega kasutuselt kõrvaldatud sõidukite arvu kohta ning viis liikmesriiki esitasid osalise vastuse. Negatiivse väärtusega kasutuselt kõrvaldatud sõidukite töötlemine aitab vähendada jäätmete lõppladustamist. Samal ajal ei saanud 13 liikmesriiki küsimusele vastata, kuna nad ei pea selliste andmete üle arvestust. Täpsed andmed esitanud liikmesriikidest seitse (Küpros, Eesti, Soome, Iirimaa, Itaalia, Portugal ja Hispaania) said seda teha tänu sellele, et neil ei olnud turuväärtuseta või negatiivse turuväärtusega sõidukeid; teisisõnu oli nendes riikides kõigil juhtudel kasutuselt kõrvaldatud sõidukite turuväärtus ikka veel positiivne. Samal ajal teatas Kreeka, et kõik tegevusloaga töötlemiskodadesse viidud kasutuselt kõrvaldatud sõidukid on turuväärtuseta. Ent isegi kui kasutuselt kõrvaldatud sõidukitel kui sellistel ei ole kasutatud sõidukite turul väärtust, jääb selgusetuks, kuidas võetakse arvesse vanametalli positiivset väärtust. Ainult Leedu ja Malta esitasid kvantitatiivsed näitajad.

Andmed saavutatud korduskasutamise ja ringlussevõtu ning korduskasutamise ja taaskasutamise määrade kohta on esitatud joonisel 1 ja joonisel 2. Eurostat on kogunud andmeid pärast seda, kui liikmesriike kohustati teavitama igal aastal kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi eesmärkide täitmisest seoses aruandlusnõudega, mis sisaldub komisjoni otsuses direktiivi täitmise järelevalve üksikasjade kohta[9].

[9] EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en

2017. aastal oli 20 liikmesriiki saavutanud korduskasutamise ja ringlussevõtu miinimumeesmärgi 85 % sõidukite keskmisest täismassist aastas, kaks liikmesriiki ei saavutanud eesmärke, kuigi nad on sellele lähedal, ning kuue liikmesriigi andmed ei olnud kättesaadavad. Euroopa Liidu liikmesriikide keskmine korduskasutamise ja ringlussevõtu määr oli 89 %, mis on eesmärgist neli protsendipunkti suurem.

Joonis 1: Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu määrad (%)[10]

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgia	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgaaria	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Tšehhi	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Horvaatia	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Taani	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Saksamaa	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Eesti	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Iirimaa	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Kreeka	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Hispaania	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Prantsusmaa	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Itaalia	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Küpros	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Läti	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Leedu	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luksemburg	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Ungari	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Madalmaad	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Austria	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Poola	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugal	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Rumeenia	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Sloveenia	100	:	85,9	:	:	:
Slovakkia	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Soome	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Rootsi	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Ühendkuningriik	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norra	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Joonis 2: Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite korduskasutamise ja taaskasutamise määrad 2016. aastal (%)[11]

[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgia	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulgaaria	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Tšehhi	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Horvaatia	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Taani	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Saksamaa	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Eesti	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Iirimaa	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Kreeka	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Hispaania	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Prantsusmaa	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Itaalia	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Küpros	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Läti	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Leedu	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luksemburg	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Ungari	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Madalmaad	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Austria	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Poola	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugal	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Rumeenia	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Sloveenia	103	:	91,3	:	:	:
Slovakkia	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Soome	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Rootsi	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Ühendkuningriik	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Norra	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

2017. aasta seisuga on 15 liikmesriiki saavutanud korduskasutamise ja taaskasutamise miinimumeesmärgi 95 % sõidukite keskmisest täismassist aastas, seitse liikmesriiki ei ole veel 95 % eesmärgini jõudnud, kuid on sellele väga lähedal, ning kuus liikmesriiki pole veel andmeid esitanud. Euroopa Liidu liikmesriikide keskmine korduskasutamise ja taaskasutamise määr oli 94 %, mis on eesmärgist napilt väiksem.

Märkimisväärne arv kasutuselt kõrvaldatud sõidukite haldamise taristu ja protsessidega liikmesriike ei ole taaskasutamiseesmärke saavutanud, kuid see asjaolu viitab tõenäoliselt sellele, et taaskasutamise vormide asemel pööratakse rohkem tähelepanu ringlussevõtule (nt Prantsusmaa, Hispaania, Rootsi ja Ühendkuningriik on täitnud oma ringlussevõtueesmärgid, kuid mitte taaskasutamiseesmärke) kooskõlas ringmajanduse kontseptsiooniga. Lisaks võib

[11] https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database

see viidata tugevamatele, täiustatud aruandlusmeetoditele, mis soodustavad direktiivi rakendamist. Liikmesriigid, mis ei ole eesmärke täitnud, on seda põhjendanud ning võtnud meetmeid, et need saavutada.

Kreeka kõrged määrad võivad olla tingitud asjaolust, et lammutuskojad otsustasid tõenäoliselt metallide väikese turuväärtuse tõttu säilitada kauem mõningaid kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid, mille vedelikke polnud veel eemaldatud, ja need sõidukid purustati pärast seda aastat, mil nad saastest puhastati. Selle tulemusena töödeldi aastas palju kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid.

Uued meetmed, mis on kehtestatud korduskasutamise ja ringlussevõtu soodustamiseks, hõlmavad kasutuselt kõrvaldatud sõidukite osade korduskasutamist Ungaris, teadlikkuse tõstmise ja teavitustegevust Portugalis ning uusi kasutuselt kõrvaldatud sõidukitega seotud jäätmetekke vältimise, ringlussevõtu ja osade korduskasutamise uurimis- ja arendusprojekte Hispaanias, sealjuures keskendutakse ennekõike autodest pärit plasti, tuuleklaaside ja rehvide ringlussevõtu projektidele.

4 KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE TEADMATA ASUKOHT JA EBASEADUSLIK DEMONTEERIMINE

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi rakendamise ja jõustamise suurim puudujääk on endiselt teadmata asukohaga kasutuselt kõrvaldatud sõidukite suur arv. Sellele juhiti tähelepanu juba komisjoni eelmises aruandes kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi rakendamise kohta aastatel 2011–2014[12] ning komisjoni viie jäätmedirektiivi järelhindamises[13]. Et selle probleemiga tegeleda, tegi komisjon nõuetele vastavuse soodustamise algatuse, mille käigus hinnatakse kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi 2000/53/EÜ rakendamist, keskendudes kasutuselt kõrvaldatud sõidukitele, mille asukoht on teadmata[14].

Eurostat palus liikmesriikidel esitada üksikasjalikke andmeid kogutud ja tegevusloaga töötlemiskodadesse viidud sõidukite arvu kohta. Need näitajad on koondatud tabelisse 1.

Tabel 1: Kogutud ja tegevusloaga töötlemiskodadesse viidud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite koguarv perioodil 2008–2016[15]
(sõidukite arv)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Euroopa Liit	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
Belgia	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bulgaaria	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706

[12] http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm
[13] http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm
[14] Nõuetele vastavuse soodustamise algatus, mille käigus hinnatakse kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi 2000/53/EÜ rakendamist, keskendudes kasutuselt kõrvaldatud sõidukitele, mille asukoht on teadmata (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).
[15] ***Allikas***: Eurostat (veebipõhine andmekood: env_waselvt)

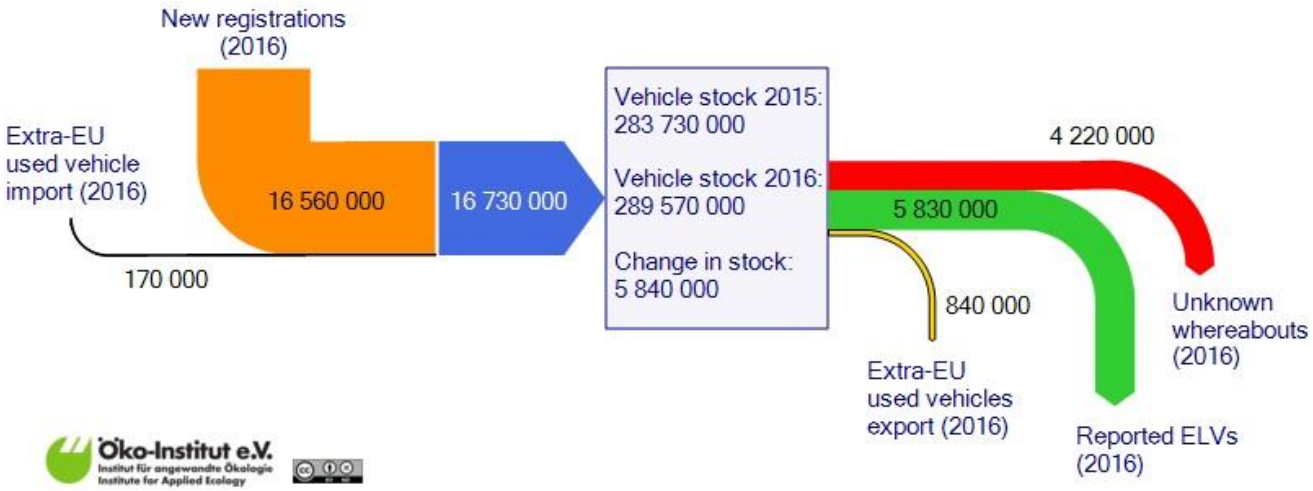
Tšehhi	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Taani	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Saksamaa	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Eesti	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Iirimaa	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Kreeka	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Hispaania	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Prantsusmaa	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083
Horvaatia	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Itaalia	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Küpros	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Läti	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Leedu	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Luksemburg	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Ungari	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Malta	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Madalmaad	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Austria	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Poola	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portugal	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Rumeenia	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Sloveenia	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
Slovakkia	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Soome	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Rootsi	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Ühendkuningriik	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
Island	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Liechtenstein	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Norra	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Tabelis on toodud aruandeandmed kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta, millele on väljastatud lammutustõend ning mida töödeldakse tegevusloaga töötlemiskodades. Liikmesriikidele adresseeritud suunistes palub Eurostat liikmesriikidel esitada aruandeid ka kasutuselt kõrvaldatud sõidukite koguarvu, mitte ainult lammutustõendiga sõidukite kohta. Väga vähesed liikmesriigid on aga esitanud selliseid andmeid nagu kasutuselt kõrvaldatud sõidukite koguarvu kasv, kuna vastavalt kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivile ning komisjoni otsusele 2005/293/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevas direktiivis seoses korduvkasutusega/taaskasutusega ja korduvkasutusega/ringlussevõtuga ettenähtud eesmärkide järelevalve kohta ei ole selline aruandlus kohustuslik. Sellepärast tuli kasutuselt kõrvaldatud sõidukite koguarvu hindamiseks kasutada muudest allikatest[16] pärit andmeid. Lammutustõendiga ja tegevusloaga töötlemiskodades töödeldavate kasutuselt kõrvaldatud sõidukite andmete ja kõikide kasutuselt kõrvaldatud sõidukite andmete võrdlemisel ilmnevad lahknevused. Allpool toodud graafikus, mis pärineb komisjoni hiljutisest uuringust, on toodud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite[17] arv, millest on seaduslikult teatatud (st need, mille

[16] Eurostat, väliskaubandusstatistika; Euroopa Autotootjate Ühendus (ACEA); Eurostat, andmestik: road_eqs; road_eqr); POLK. Neid allikaid kasutati komisjoni nõuetele vastavuse soodustamise algatuses, mille käigus hinnatakse kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi 2000/53/EÜ rakendamist, keskendudes kasutuselt kõrvaldatud sõidukitele, mille asukoht on teadmata (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

[17] Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi kohaldamisalasse kuuluvad M1-kategooria sõidukid (reisijateveoks mõeldud sõidukid, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta) ning N1-kategooria sõidukid (kaubaveoks mõeldud sõidukid, mille täismass ei ületa 3,5 tonni).

kohta on väljastatud lammutustõend ja mida on seaduslikult töödeldud), ning teadmata asukohaga kasutuselt kõrvaldatud sõidukite arvukus ELis 2014. aastal. Graafikus on arvesse võetud 28 ELi liikmesriigi siseriiklikesse registritesse kantud ja nendest kustutatud sõidukeid. Teadmata asukohaga kasutuselt kõrvaldatud sõidukite arv on ikka veel suur probleem.



Näitena sellise lahknevuse tekkimise põhjuste kohta teatas Soome, et osa kodanikest ja ettevõtetest ei vii kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid tootjate ametlikku vastuvõtusüsteemi ning seetõttu on kasutuselt kõrvaldatud sõidukite koguarv märkimisväärselt suurem kui lammutustõendite arv. Lisaks märkis Soome, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukite nõuetekohase töötlemise suurenemine 2017. aastal võis olla tingitud metallihindade tõusust ning registrist kustutamise veebipõhises süsteemis tehtud parandustest.

Saksamaa teatas, et selle suhteliselt väike kokku kogutud ja töödeldud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite arv võrreldes umbes 2,8 miljoni jäädavalt registrist kustutatud autoga aastas on tingitud kasutatud sõidukite ekspordist ning et 2017. aastal tehtud aruannetes vähendati teadmata asukohaga sõidukite statistilist puudujääki[18, 19]. Selle puudujäägi vähendamine saavutati ennekõike jäädavalt registrist kustutatud mootorsõidukite tegeliku arvu ümberarvutamisega ning hinnangutega kasutatud sõidukite ekspordi (ELi ja ELi välistesse riikidesse) statistika kohta.

Lisaks nähtub komisjoni hiljutisest uuringust, et teadmata asukohaga kasutuselt kõrvaldatud sõidukite suur hulk võib olla tingitud puudulikest registrist kustutamise süsteemidest ning

[18] Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, p.333

[19] Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10

kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ebaõigest käitlemisest (st kõiki kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid ei viida kogumispunktidesse ja kõik ei pruugi saada lammutustõendit; osa kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid demonteeritakse tegevusloata kodades). Lisaks eksporditakse kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid ebaseaduslikult kasutatud sõidukitena.

Peale selle ei ole registrisse kandmise, registrist kustutamise ja ümberregistreerimise süsteemide seotus ja järelevalve piisav, mis võib viidata sellele, et ainult osale seaduslikult töödeldud kasutuselt kõrvaldatud sõidukitele väljastatakse lammutustõend; teises liikmesriigis registreeritud kasutatud sõidukid, mis ei ole päritoluliikmesriigi registrist kustutatud; kvaliteetsete andmete puudumine, eriti kasutatud sõidukite ja kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ekspordi ning toorainelekke kohta; vajadus parandada liikmesriikide aruandlusmeetodeid; kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ebaseaduslik kogumine ja demonteerimine tegevusloata töötlemiskodades, mis ei järgi keskkonnakaitsestandardeid; sellest tulenevalt on vaja paremat nõuete täitmist, kogumispunktide ja tegevusloaga töötlemiskodade inspekteerimist.

Mõni liikmesriik on juba võtnud meetmeid selle probleemi lahendamiseks, näiteks Taani, mis maksab toetust viimasele registreeritud omanikule, kes toob kasutuselt kõrvaldatud sõiduki tegevusloaga töötlemiskotta, ning Ühendkuningriik, mis teatas tegevusloaga töötlemiskodades tehtavate inspektsioonide arvu märkimisväärsest kasvust.

5. JÄRELDUSED

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv on üle võetud kõikide liikmesriikide õigusesse ning seda peetakse rahuldavaks.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv paistab üldjoontes olevat asjakohaselt rakendatud. 2017. aastaks oli 28-st liikmesriigist 20 täitnud 2015. aasta korduskasutamise ja ringlussevõtu eesmärgi 85% sõidukite keskmisest täismassist aastas (viis liikmesriiki ei esitanud andmeid). Rohkem valmistas raskusi korduskasutamise ja taaskasutamise eesmärgi (95 % sõidukite keskmisest täismassist aastas) saavutamine. Ligi pooltel liikmesriikidest, kes ei suutnud eesmärke täita, jäi puudu aga ainult paar protsendipunkti.

Keelatud ohtlike ainete kasutamine väheneb pidevalt, mis on tingitud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi[20] II lisa parandustest, millega vähendatakse pidevalt nende lubatud kasutamist. Lisaks on suurenenud tegevusloaga töötlemiskodade arv ning liikmesriigid on hakanud teatama uuenduslikest meetmetest, näiteks ringlussevõetud sisu kasutamisest, jäätmetekke vältimise projektide toetamisest ning keskkonnakaitsesüsteemide kehtestamisest, mida kõik teised riigid võivad vaadata hea tava näidetena.

Üldiselt positiivse suundumuse üks märkimisväärne erand on teadmata asukohaga kasutuselt kõrvaldatud sõidukite probleem. Kasutuselt kõrvaldatud sõidukitelt eemaldatud osade

[20] http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm

ebaseaduslik kogumine, töötlemine ja nendega kauplemine valmistab endiselt muret. Lisaks väärtuslike ressursside (taaskasutatavad osad ja materjalid) kaotusele avaldab see probleem ja kasutuselt kõrvaldatud sõidukite tegevusloata töötlemiskodades töötlemine negatiivset mõju tervisele ja keskkonnale. See kajastub direktiivi 2018/849/EL preambuli punktis 7[21], millest nähtub, et direktiiv 2000/53/EÜ tuleks üle vaadata ning seda vajaduse korral muuta, pöörates tähelepanu „selliste romusõidukite probleemile, mida ei käsitata romusõidukitena, sealhulgas selliste kasutatud sõidukite veole, mille puhul on kahtlus, et need on romusõidukid, ning romusõidukite kontaktisikutele mõeldud suuniste nr 9 (romusõidukite saadetiste kohta) kohaldamisele“.

Euroopa Komisjon hindab praegu kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi, et analüüsida, millisel määral toovad kasutuselt kõrvaldatud sõidukitele kehtestatud ELi õigusaktid keskkonnale, avalikkusele ja tootmisharule kasu. Hinnang peaks valmima 2020. aastal[22]. Käsitletavad teemad hõlmavad direktiivi rakendamise tõhusust, sealhulgas teadmata asukohaga kasutuselt kõrvaldatud sõidukite probleemi, sidusust teiste õigusaktide määratlustega, kindlatele materjalidele kehtestatavate eesmärkide asjakohasust ja teostatavust, aruandlus- ja järelevalvemeetodeid ning asjakohasust seoses uute tehnoloogiate, sealhulgas elektri- ja hübriidsõidukite, ning sõidukites kasutatavate materjalide muutustega seotud väljakutsetega.

[21] ELT L 150, 14.6.2018, lk 93.
[22] http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm