EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 27.2.2017
COM(2017) 98 final

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

# DIREKTIIVI 2000/53/EÜ (KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE KOHTA) RAKENDAMISE KOHTA AJAVAHEMIKEL 2008–2011 JA 2011–2014

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

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

# AJAVAHEMIKEL 2008–2011 JA 2011–2014

## 1. SISSEJUHATUS

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi 2000/53/EÜ[1] peamine eesmärk on vältida sõidukitest ja nende osadest tekkivaid jäätmeid, et vähendada jäätmete lõplikku kõrvaldamist ning nende 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[2] kehtestatud küsimustiku. 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 kolmas kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi rakendamist käsitlev aruanne ja see hõlmab kahte aruandlusperioodi: 21. aprillist 2008 kuni 20. aprillini 2011 ning 21. aprillist 2011 kuni 20. aprillini 2014. Esimene rakendamisaruanne,[3] mis hõlmas ajavahemikku 21. aprillist 2002 kuni 20. aprillini 2005, avaldati 2007. aastal ja teine rakendamisaruanne,[4] mis hõlmas ajavahemikku 21. aprillist 2005 kuni 20. aprillini 2008, avaldati 2010. aastal.

Võrreldes varasemate aruandlusperioodidega on käesoleva kolmanda rakendamisaruande puhul paranenud aruandluse täpsus ja kvaliteet. Aruandlusperioodi 2008–2011 kohta esitasid komisjonile rakendamisaruande kõik liikmesriigid, aruandlusperioodi 2011–2014 puhul jätsid kaks liikmesriiki aruande saatmata[5]. Esitatud teave oli täielik ja üldiselt rahuldava kvaliteediga. Seda teavet on täiendatud lisateabega, mille komisjon on saanud näiteks kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi ülevõtmiseks kehtestatud liikmesriikide meetmete vastavuse kontrollimisel.

---

1 EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34.
2 EÜT L 282, 26.10.2001, lk 77.
3 KOM(2007) 618 (lõplik).
4 KOM(2009) 635 (lõplik).
5 Hispaania ja Madalmaad.

Peale selle tuleb vastavalt komisjoni otsusele 2005/293/EÜ[6] esitada igal aastal 18 kuu jooksul pärast asjaomase aasta lõppu andmed korduskasutamisega/ringlussevõtuga ja korduskasutamisega/taaskasutamisega seonduvate direktiivi eesmärkide kohta. Käesolevas aruandes on arvesse võetud ka seda teavet.

## 2. TEAVE KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE DIREKTIIVI ÜLEVÕTMISE KOHTA

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv on üle võetud kõikide liikmesriikide õigusesse. Ehkki leiti, et üldiselt oli direktiiv üle võetud hästi, oli ajavahemikus 2008–2014 seoses liikmesriikide rakendusmeetmete mittevastavusega endiselt pooleli 15 rikkumismenetlust, mille seas oli ka juhtumeid, mis olid avatud eelmisest aruandlusperioodist saati. Viie liikmesriigi suhtes algatatud kohtuasjad anti edasi Euroopa Kohtusse ja nüüdseks on need kõik lõpetatud. Alates 2015. aasta oktoobrist ei ole olnud avatud enam ühtki kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiviga seotud rikkumismenetlust.

Rohkem teavet direktiivi üksikute sätete ülevõtmise kohta leiab liikmesriikide aruannetest. Mõne direktiivi nõude (näiteks jäätmete vältimist, kogumist, korduskasutamist ja taaskasutamist käsitlevad sätted) võib üle võtta lepingute abil. Seda võimalust on kasutanud Belgia, Itaalia, Luksemburg, Malta ja Ungari.

Iirimaa ja Ühendkuningriik kasutasid võimalust vabastada väikeseeriates toodetavad sõidukid ja nende tootjad korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse, kodeerimisstandardite kasutamise ja demonteerimisandmete esitamise nõuetest ning aruandekohustustest.

Kõik liikmesriigid peale ühe[7] teatasid, et on võtnud meetmeid, millega kannustada sõidukitootjaid koostöös materjalide ja seadmete tootjatega piirama ohtlike ainete kasutamist sõidukites, et hõlbustada sõidukite demonteerimist, kordus- ja taaskasutamist ning kasutada sõidukite valmistamisel üha suuremas koguses ringlussevõetud materjale. Kõik liikmesriigid märkisid, et nende õigusaktidega on piiratud 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.

Kõik aruande esitanud liikmesriigid kinnitasid, et nad olid võtnud vajalikke meetmeid selle tagamiseks, et ettevõtjad – enamikul juhtudel sõidukite tootjad ja/või importijad – seavad sisse kogumissüsteemid kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ning (tehniliselt teostatavas ulatuses) sõiduautode remontimisel eemaldatud ja jäätmeteks tunnistatud kasutatud osade jaoks. Samuti kinnitasid nad meetmete võtmist selle tagamiseks, et kogumiskohad on nõuetekohaselt kättesaadavad; vähemalt kuus liikmesriiki[8] on määranud kindlaks kogumiskohtade vahelise maksimaalse vahemaa või minimaalse kogumiskohtade arvu linna/piirkonna või elanike arvu kohta.

---

6 ELT L 94, 13.4.2005, lk 30.

7 Kreeka on kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi oma õigusesse otse üle võtnud, kuid on teada andnud, et *„kuna Kreekas autosid ei toodeta ja kõik autod imporditakse, ei ole vaja võtta artikli 4 lõigete 1 ja 2 kohaseid meetmeid“*, viidates sellele, et täiendavaid rakendusmeetmeid ei ole võetud.

8 Belgia, Iirimaa, Leedu, Prantsusmaa, Rumeenia, Sloveenia.

Kõik liikmesriigid teatasid, et on kehtestanud süsteemi, mille kohaselt tuleb sõiduki kustutamiseks registrist esitada lammutustõend. Neliteist liikmesriiki kasutasid võimalust anda tootjatele, müüjatele või kogujatele luba väljastada lammutustõendeid tegevusloaga töötlemiskoja nimel, kui nad tagavad, et kasutuselt kõrvaldatud sõiduk viiakse tegevusloaga töötlemiskotta.

Kõik vastanud teatasid, et on vastu võtnud meetmed selle tagamiseks, et kasutuselt kõrvaldatud sõiduki üleandmine tegevusloaga töötlemiskojale ei tekita sõiduki viimasele valdajale või omanikule mingeid kulusid. Samas ei toimu enamikus liikmesriikides kasutuselt kõrvaldatud sõidukite üleandmine tasuta juhul, kui sõidukil puuduvad põhilised osad või kui sõiduk sisaldab sellesse lisatud jäätmeid. See on kooskõlas direktiiviga.

Kõik liikmesriigid teatasid, et nad nõuavad, et pädevad asutused tunnustaksid vastastikku teistes liikmesriikides väljaantud lammutustõendeid.

Kõikides liikmesriikides peavad töötlemisega tegelevad üksused või ettevõtjad saama pädevatelt asutustelt tegevusloa või olema selliste asutuste poolt registrisse kantud. Vaid Itaalia ja Ühendkuningriik on otsustanud kasutada erandit loanõudest kasutuselt kõrvaldatud sõidukitest pärit jäätmete taaskasutamise toimingute suhtes pärast kõnealuseid sõidukeid käsitleva direktiivi nõuete kohast töötlemist ja juhul, kui tehakse iga-aastane ülevaatus[9].

Kõik liikmesriigid peale ühe teatasid meetmetest, millega kannustatakse töötlemisega tegelevaid üksusi või ettevõtjaid võtma kasutusele sertifitseeritud keskkonnajuhtimissüsteemid,[10] nagu ELi keskkonnajuhtimis- ja keskkonnaauditeerimissüsteem. Liikmesriigid on rakendanud selleks kõikvõimalikke stiimuleid ja toetavaid meetmeid, mille hulka kuuluvad rahastamine, halduskoormuse vähendamine (nt kontrollide sageduse ja ulatuse vähendamine, erandi tegemine jäätmekavade koostamise nõudest, töötlemiskojale tegevusloa andmise lihtsustamine, finantstagatiste vähendamine) ning juhenddokumendid, teabebrošüürid ja koolituskursused.

Kõik aruande esitanud liikmesriigid kinnitasid, et on vastu võtnud jäätmehierarhiale vastavad meetmed, et soodustada korduskasutamiseks sobivate osade korduskasutamist, selliste osade taaskasutamist, mida ei saa korduskasutada, ja ringlussevõtu eelistamist.

Kõik aru andnud liikmesriigid olid kehtestanud meetmed selle tagamiseks, et ettevõtjad saavutavad kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi kohased korduskasutamise/taaskasutamise ja korduskasutamise/ringlussevõtu eesmärgid. Enamik liikmesriike oli direktiivis kehtestatud eesmärgid oma õigusesse otse üle võtnud. Madalmaad kohandasid oma algul väga ambitsioonikat tähtaega, mille korral tulnuks 95 % korduskasutamine/taaskasutamine ja 85 % korduskasutamine/ringlussevõtt saavutada 2007. aastal, mitte 2015. aastal, nagu nõuti direktiivis. Bulgaarias tuli 87 % taaskasutamise ja 81 % ringlussevõtu eesmärk saavutada 31. detsembriks 2008; 2015. aastaks suurendati neid eesmärke järk-järgult 95 %-le taaskasutamise ja 85 %-le ringlussevõtu puhul. Hispaania, Iirimaa, Itaalia, Kreeka, Läti, Poola, Portugal, Rumeenia, Slovakkia, Tšehhi Vabariik, Ungari

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

[10] Vastavalt kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi artikli 6 lõikele 5 peavad liikmesriigid kannustama töötlejaid võtma kasutusele sertifitseeritud keskkonnajuhtimissüsteemid.

ja Ühendkuningriik kasutasid võimalust kehtestada enne 1. jaanuari 1980 toodetud sõidukite jaoks madalamad eesmärgid.

Kõik vastanud liikmesriigid peale ühe[11] teatasid, et nad on võtnud meetmeid selle tagamiseks, et sõidukite tootjad kasutavad koostöös materjalide ja seadmete tootjatega osade ja materjalide kodeerimise standardeid, ning et nad on kohustanud osade tootjaid tegema tegevusloaga töötlemiskodadele kättesaadavaks osade demonteerimist, ladustamist ja katsetamist käsitleva teabe. Kõikides liikmesriikides peavad tootjad esitama iga uue turulelastava sõidukitüübi demonteerimisandmed. Enamik liikmesriike märkis, et nad kasutavad rahvusvahelist demonteerimisandmete süsteemi,[12] mille tootjad lõid selleks, et anda töötlejatele kasutuselt kõrvaldatud sõidukite keskkonnahoidliku töötlemise edendamiseks põhjalikku ja pidevalt ajakohastatavat teavet.

Kõik liikmesriigid peale Rootsi teatasid, et nõuavad ettevõtjatelt – enamasti tootjatelt – sõidukite konstruktsiooni, keskkonnaohutu töötlemise, jäätmete vältimise ning taaskasutamise ja ringlussevõtu valdkonnas tehtud edusammude kohta teabe avaldamist. Rootsi andis teada, et kehtivad õigusaktid on suunatud tootjale, mitte ettevõtjatele, ja selle küsimusega tegeletakse õigusaktide käimasoleva läbivaatamise raames.

## 3. TEAVE KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE DIREKTIIVI RAKENDAMISE TAVADE KOHTA

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi rakendamist käsitlevates liikmesriikide aruannetes esitati teavet ka ettevõtjate edusammude ja heade tavade kohta, mis on aidanud kaasa direktiivi rakendamisele.

Liikmesriigid on saavutanud kõrged korduskasutamise/ringlussevõtu/taaskasutamise eesmärgid peamiselt tänu sellele, et on välja töötatud uued purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiad; on oluliselt vähendatud raskmetallide kasutamist uutes autodes (nagu on näha kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi II lisasse tehtud muudatustest); on rakendatud kodeerimisstandardeid, et hõlbustada demonteerimist ning kasutada paremini, korduskasutada ja taaskasutada osasid ja materjale; ning on suuremal arvul täiustatud töötlemiskodasid, kus järgitakse ELi keskkonnastandardeid.

Seoses jäätmete vältimisega viitas mitu liikmesriiki tegevusele autotööstuses, nagu üleilmse deklareeritavate ainete loetelu koostamine, mis hõlbustab kogu tarneahelas suhtlust ja teabevahetust seoses teatavate ainete kasutamisega autotööstuse toodetes[13]. Samuti juhiti tähelepanu rahvusvahelise demonteerimisandmete süsteemi kohandamisele eesmärgiga teha toodete koostis nähtavaks kogu tootmisahela vältel.

Mõni liikmesriik viitas lisameetmetele, millega täiustatakse töötlemisprotsessi ning lihtsustatakse demonteerimist ja reostusohu kõrvaldamist. Näiteks Saksamaa andis teada täiustatud purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiast, mille abil eraldatakse rohkem ringlussevõetavaid osi, ning Prantsusmaa teatas, et mõni sõidukitootja oli vähendanud

[11] Kreeka viitas asjaolule, et riigis ei ole kohalikke sõidukitootjaid.
[12] http://www.idis2.com/.
[13] http://www.gadsl.org/.

materjalide mitmekesisust ja lihtsustanud osade ülesehitust, et neid oleks kergem töödelda, ning oli kujundanud osade kogumiseks, taasväärtustamiseks ja korduskasutamiseks välja oma võrgustiku, et vältida jäätmete teket. Muud meetmed, millega täiustati ringlussevõttu silmas pidades sõidukite konstruktsiooni, hõlmavad autode pürotehniliste osade lihtsaks ja ohutuks eemaldamiseks pardadiagnostikavahendi väljatöötamist.

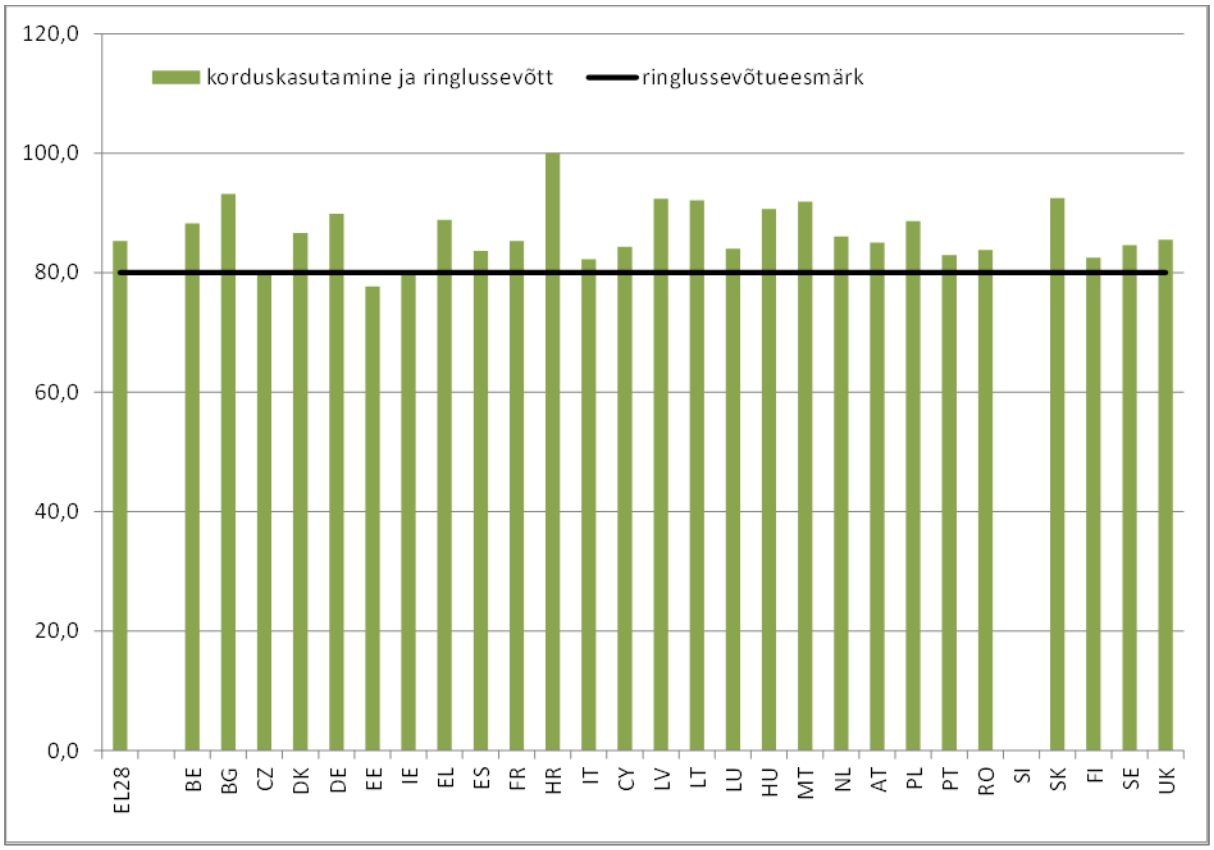
Ringlussevõetud materjalide liikide ja koguste ning turuolukorra kohta anti üksnes piiratud teavet. Liikmesriigid olid nõus, et metallikaubanduse turg toimib mustmetallide ja värviliste metallide puhul hästi. See tagab kõrged metallide ringlussevõtu määrad. Plastide ringlussevõtu turgu peetakse ebaühtlasemaks: ringlussevõetud plastmaterjale kasutatakse sõidukites endiselt võrdlemisi vähe, ehkki üha enam. Praegu on ringlussevõetud plasti osakaal sõidukite tootmisel harva suurem kui mõni protsent kogu kasutatavast plastist. Autotootjad on võtnud endale kohustuse suurendada ringlussevõetud plasti osakaalu sõidukites 20 %-ni. Saksamaa väitis, et korduskasutatavatel rehvidel ja ringlussevõetud materjalidest valmistatud toodetel (graanulitel) on positiivne turuväärtus, samal ajal kui rehvide töötlemisse saatmisel ja kõrvaldamisel tuleb tavaliselt juurde maksta.

Enamik liikmesriike täheldas, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukitel on positiivne turuväärtus, kui need antakse üle täielikena, koos sõiduki põhiliste osadega. Portugal väitis, et demonteerimise ja purustamise tulemusel saadavate materjalide, eriti mustmetallide ja värviliste metallide väärtus on jäänud tasemele, mis tagab töötlemisahela jätkusuutlikkuse. Sellegipoolest teatas kaheksa liikmesriiki selgesõnaliselt, et ajavahemikul 2008–2014 koguti isegi selliseid sõidukeid, millel turuväärtus puudus või mille turuväärtus oli negatiivne. Ühendkuningriigis koguti need üksikud negatiivse turuväärtusega sõidukid enamasti kõrvalistes maapiirkondades, näiteks teatavatel Šotimaa saartel. Poola hinnangu kohaselt võrdub ilma väärtuseta või negatiivse väärtusega kasutuselt kõrvaldatud sõidukite arv mittetäielike sõidukite arvuga.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite töötlemise taristu ajavahemikus 2008–2014 paranes. Enamikus liikmesriikides suurenes tegevusloaga töötlemiskodade arv ja liikmesriikidevahelised töötlemisvõrgustiku tiheduse erinevused on vähenenud. Tegevusloaga töötlemiskodade arv ulatub kahest töötlemiskojast Luksemburgis umbes 1 800 töötlemiskojani Ühendkuningriigis. Kokku on ELis peaaegu 13 000 töötlemiskoda ehk ligikaudu üks töötlemiskoda 40 000 elaniku kohta.

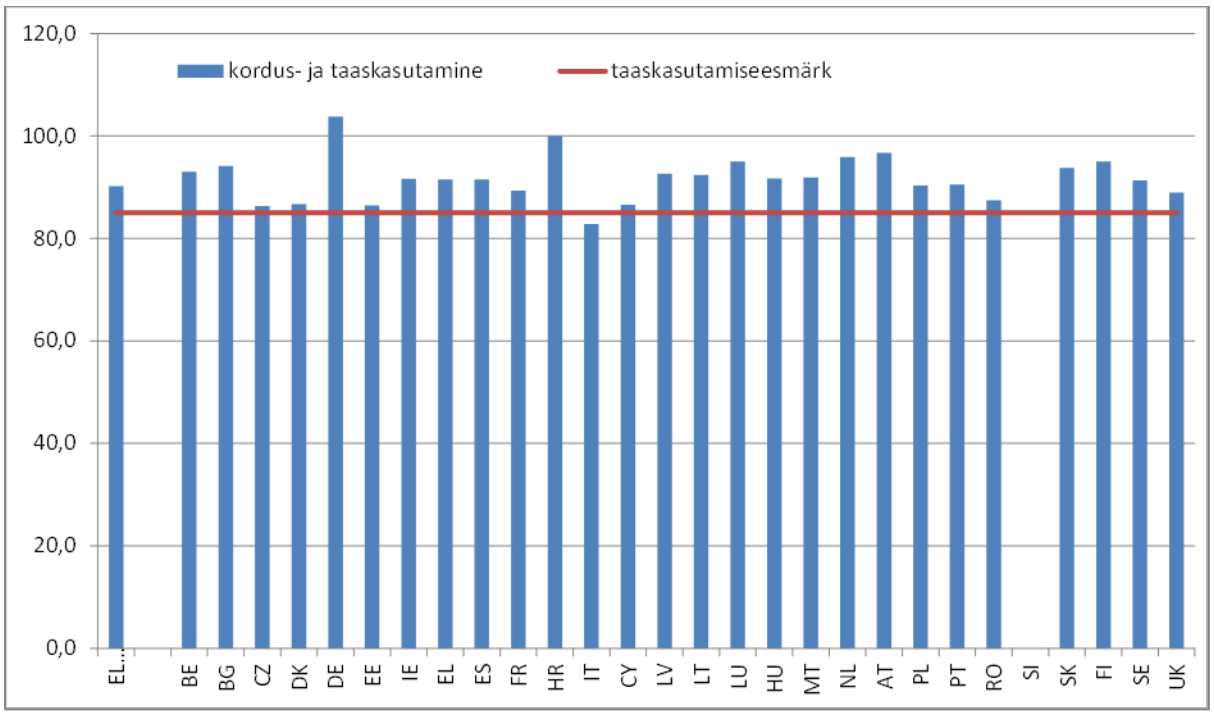
Tegevusloaga töötlemiskodadesse toimetatud sõidukite koguarv suurenes ELis järsult, kasvades 2008. aasta 6,3 miljonilt 2009. aastaks 9 miljonile. Seda kasvu tuleb seostada lammutamisstiimulite kavade kasutuselevõtuga enam kui kümnes liikmesriigis aastatel 2008 ja 2009. Kõige rohkem aitasid kasutuselt kõrvaldatud sõidukite arvu märkimisväärsele suurenemisele kaasa Saksamaa (kasv 1,4 miljonit sõidukit), Prantsusmaa (kasv 0,46 miljonit sõidukit), Itaalia (kasv 0,41 miljonit sõidukit) ja Hispaania (kasv 0,2 miljonit sõidukit). Pärast 2009. aastat vähenes tegevusloaga töötlemiskodadesse toimetatud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite arv järk-järgult, kahanedes 2013. aastaks 6,2 miljonile sõidukile, mis vastas 2008.–2009. aasta eelsele tasemele.

Liikmesriigid pidid hiljemalt 2006. aastaks saavutama kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi artikli 7 lõikes 2 sätestatud 80 % korduskasutamise ja ringlussevõtu määra ning 85 % korduskasutamise ja taaskasutamise määra. Liikmesriikide teatatud 2013. aasta määrad on esitatud joonisel 1[14]. Korduskasutamise ja ringlussevõtu eesmärgi saavutasid kõik liikmesriigid peale Eesti, kes teatas 78 % korduskasutamise/ringlussevõtu määrast, kuid oli täitnud eesmärgi 2012. aastal. Ka korduskasutamise ja taaskasutamise eesmärgi saavutasid kõik liikmesriigid, välja arvatud Itaalia, kelle saavutatud määr oli 83 %.




Joonis 1. Teatatud 2013. aasta korduskasutamise/ringlussevõtu määrad.

[14] Rumeenia ja Sloveenia puhul on esitatud 2012. aasta määrad, sest 2013. aasta andmed ei olnud kättesaadavad.




Joonis 2. Teatatud 2013. aasta korduskasutamise/taaskasutamise määrad.

Saksamaa ja Sloveenia teatasid korduskasutamise/taaskasutamise määradest, mis ületasid 100 %. Saksamaal olid need esmapilgul väheusutavad määrad põhjustatud varude kogunemisest, kuivõrd kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid ei töödelda ilmtingimata aastal, mil nad toimetatakse töötlemiskotta (nt võimsuspiirangute tõttu). Saksamaa puhul võib seda nähtust seostada ka 2008.–2009. aasta lammutamisstiimulite kavaga. Sloveenias tundub teatatud kõrge määr olevat ajutine nähtus, mille põhjustas üleminek avalikul teenusel põhinevalt süsteemilt tootjavastutuse süsteemile.

Alates 1. jaanuarist 2015 suurendati kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiviga korduskasutamise/ringlussevõtu ja korduskasutamise/taaskasutamise eesmärki vastavalt 85 %-le ja 95 %-le. Joonis 1 näitab, et 17 riiki saavutasid selle korduskasutamise/ringlussevõtu määra juba 2013. aastal ja enamik ülejäänud riikidest on eesmärgile lähedal. 95 % korduskasutamise/taaskasutamise eesmärgi saavutamiseks arvati vaja minevat rohkem jõupingutusi. Seitse liikmesriiki aga saavutasid selle eesmärgi juba 2013. aastal[15].

Üldiselt ei olnud vastanud täheldanud liikmesriikidevahelise ega -sisese konkurentsi moonutusi. Ajavahemikus 2008–2011 mõjutasid sõidukiturgu tugevalt finantskriis ja liikmesriikides autoturu stabiliseerimiseks kasutusele võetud lammutamisstiimulid. Saksamaal põhjustas kasutuselt kõrvaldatud sõidukite arvu märkimisväärne suurenemine, mis oli tingitud 2008.–2009. aasta lammutamisstiimulite kavast, turul varuosade ülejäägi ja demonteeritud sõidukite turuhind langes tasemele 10–20 eurot tonn. 2010.–2012. aastal naasid kasutuselt kõrvaldatud sõidukite arv ja turuhinnad 2009. aasta eelsele tasemele ning kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ajutine ladustamine vähenes. Teised riigid, nagu Eesti, teatasid uute autode müügi järsust kahanemisest ja väiksemast kasutuselt kõrvaldatud

[15] Andmed leiab aadressilt http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

sõidukite arvust. Ungari andis teada, et turul pakutavate sõidukite keskmine vanus tõusis 2006. aasta 10 aastalt 2013. aastal 13 aastale.

## 4. TEADMATA ASUKOHT JA KASUTUSELT KÕRVALDATUD SÕIDUKITE EBASEADUSLIK DEMONTEERIMINE

Ehkki direktiivi õigusnormid on liikmesriikide õigusaktidesse täielikult üle võetud, leidub üle kogu ELi tõendeid rakendamisel ja jõustamisel esinevatest puudujääkidest. Komisjoni nimel tehtud hindamised viitavad sellele, et aasta kohta võib tulla 3,5–4,5 miljonit sõidukit, mille asukoht on teadmata[16]. Need nn kaduma läinud autod kustutatakse liikmesriikides registrist, kuid neist ei teatata komisjonile kui seaduse kohaselt töödeldud kasutuselt kõrvaldatud sõidukitest ja neid ei leia ka kasutatud sõidukite seaduslikku eksporti käsitlevatest väliskaubandusstatistika andmetest. Puuduliku teabe põhjus võib olla registrist kustutatud autode ebapiisav jälgimine liikmesriikides või – ELi-sisese kaubanduse korral – kasutuselt kõrvaldatud sõidukite demonteerimine ELis töötlemiskodades, millel puudub tegevusluba, või kasutatud autode või kasutuselt kõrvaldatud sõidukite registreerimata eksport. Käimas on uuring ja konsultatsioonid seotud sidusrühmadega, et aidata komisjonil uurida sõidukite teadmata asukoha põhjuseid ning teha kindlaks olukorra parandamiseks kehtestatavad tõhusad lisameetmed. See on osa komisjoni algatusest, mille eesmärk on hinnata kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi rakendamist ja edendada selle järgimist.

Liikmesriikide esitatud rakendamisaruannetest ja lisateabest on näha, et mõni riik (nagu Iirimaa, Portugal, Prantsusmaa, Rootsi ja Ühendkuningriik) on võtnud ebaseadusliku töötlemise suhtes survemeetmeid ja/või on tõhustanud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite demonteerimise/töötlemise kodade kontrolle. Portugal on edukalt vähendanud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ebaseaduslikku töötlemist meetmete paketi abil, mis hõlmab iga-aastast teemaksu, lammutamisstiimulite programmi, suuremaid makse ja ebaseadusliku lammutamise kaotamise riiklikku kava. Samuti on Portugal märkimisväärselt suurendanud tegevusloaga töötlemiskodade arvu. Ühendkuningriigis algatas keskkonnaamet koordineeritud riikliku kampaania, et kaotada ebaseaduslikud rajatised, kus tegeletakse kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ja vanametalliga. Ühendkuningriik kehtestas karmid karistused, mille tulemusel pandi umbes pool ebaseaduslikest rajatistest kinni või viidi 12 kuu jooksul vastavusse eeskirjadega[17]. Iirimaa suurendas tegevusloaga töötlemiskodade arvu 2003. aasta 53-lt 2013. aasta 173-le.

Mõnes liikmesriigis, näiteks Ühendkuningriigis, vastutab sõiduki eest sõiduki omanik, kes peab maksma kuni lammutustõendi väljaandmiseni makse. Portugal on võtnud kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta lammutustõendite väljaandmiseks kasutusele keskse arvutisüsteemi, mis võimaldab jäätmete eest vastutaval riigiasutusel omada paremat kontrolli lammutustõendite koguarvu ja neid välja andvate asutuste üle ning esitada kiiremini kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega seotud statistikat.

---

16 2012. ja 2013. võrdlusaastal. Komisjoni nimel praegu toimuva hindamise esialgsed tulemused.

17 Vt ka *„End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach*“ (Euroopa Parlamendi keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni jaoks 2010. aastal koostatud uuring) aadressil http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf

.

Hispaania teatas ajavahemiku 2008–2011 kohta, et enamik tegevusloata töötlemiskodasid oli kinni pandud, sest nad ei saanud anda välja lammutustõendeid. Taani on lahendanud kasutuselt kõrvaldatud sõidukitega kauplemise ja nende ebaseadusliku töötlemise probleemi sellega, et maksab toetust, mida võib saada vaid sõiduki viimane registreeritud omanik. Seevastu Ungari teatab, et tema tegevusloaga töötlemiskodade arv on kahanenud ja ebaseaduslik demonteerimine on tõusuteel. Samal ajal kui mitu riiki, sealhulgas Belgia, Saksamaa ja Madalmaad, märkisid, et sõidukite eksport nendest riikidest Ida-Euroopa riikidesse, kuid samuti Aafrikasse ja Lähis-Itta, on endiselt suur, juhtis Poola tähelepanu oma erilisele olukorrale, kus imporditud kasutatud autode arv on kaks korda suurem kui Poolas müüdud uute autode arv.

Mõni liikmesriik on korraldanud oma riigis kõnealuse probleemi hindamiseks ja sellele lahenduste leidmiseks uuringuid. 2016. aastal tegi uuringu ka Saksamaa, et analüüsida kaduma läinud sõidukite suure arvu põhjuseid, teha kindlaks nende sõidukite asukoht ning töötada välja meetmed ja vahendid, millega tulemuslikult parandada kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva statistika katvust.

Tänaseks on ELi tasandil astutud kaduma läinud sõidukite probleemi lahendamiseks eri samme. 2011. aastal töötati välja suunised jäätmeteks tunnistatud sõidukite kohta[18]. Need suunised kajastavad liikmesriikide ühist arusaama sellest, kuidas tuleks tõlgendada jäätmesaadetisi käsitlevas määruses (EÜ) nr 1013/2006 sätestatud kriteeriume, mis võimaldavad teha vahet jäätmeteks tunnistatud sõidukitel ja kasutatud sõidukitel. Kaks liikmesriiki[19] muutsid kõnealused kontaktisikutele mõeldud suunised jäätmeteks tunnistatud sõidukite puhul kontrollidokumentide osaks.

Peale selle on komisjon (Eurostat) läbi vaadanud kasutuselt kõrvaldatud sõidukitega seotud eesmärke käsitleva iga-aastase aruandluse suunised,[20] et täiustada teavet, mida ta kasutab olukorra hindamisel. Läbivaadatud suunistes nõutakse nüüd ka seda, et liikmesriigid teataksid lammutustõendite arvu kõrval igal aastal liikmesriigi turul registreeritud ja registrist kustutatud sõidukitest.

## 5. JÄRELDUSED

Hindamise käigus jõuti järeldusele, et liikmesriigid on kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi täielikult üle võtnud. Mõni mittevastavuse juhtum tõi kaasa rikkumismenetluse, kuid need juhtumid lahendati, kuivõrd liikmesriigid viisid oma kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevad õigusaktid direktiiviga kooskõlla.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi on rakendatud peamiselt hästi, kui jätta kõrvale teadmata asukohaga kasutuselt kõrvaldatud sõidukite probleem. Liikmesriigid on teatanud headest tavadest, mida rakendatakse koostöös tootjatega kasutatavate materjalide puhul ning materjalide ja osade korduskasutamisel, ökodisain aina täiustub, ohtlike ainete kasutamine

[18] *„Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste"* (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm).

[19] Austria ja Belgia Valloonia piirkond.

[20] Juhenddokument *„How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC"* (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015).

autodes on peaaegu lõppenud ning korduskasutamise/ringlussevõtu/taaskasutamise eesmärgid on laias laastus saavutatud. Samuti tunnistab enamik liikmesriike, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukitel on positiivne väärtus, kui sõidukid toimetatakse töötlemiskotta puutumatuna.

Liikmesriigid on teatanud ka kvalitatiivsetest edusammudest. Paranenud on kasutuselt kõrvaldatud sõidukite töötlemise taristu, arvukamatel liikmesriikidel on purustamisjäätmete töötlemise rajatised ja suurenenud on tegevusloaga töötlemiskodade koguarv.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukitega seotud eesmärke käsitlevast statistikast on näha, kuidas direktiivi rakendamine on aja jooksul paranenud. Peaaegu kõik liikmesriigid saavutasid 2013. aastaks kasutuselt kõrvaldatud sõidukitega seonduvad 2006. aasta eesmärgid – 80 % korduskasutamise/ringlussevõtu määr ja 85 % korduskasutamise/taaskasutamise määr. Üheksa liikmesriiki olid juba saavutanud 2015. aasta eesmärgi 95 % sõidukist korduskasutada/taaskasutada ja 17 liikmesriiki olid saavutanud eesmärgi 85 % sõidukist korduskasutada / ringlusse võtta[21]. Ülejäänud liikmesriigid on alates 2015. aasta jaanuarist kohaldatavate eesmärkide saavutamise lähedal, ehkki 95 % korduskasutamise ja taaskasutamise eesmärgi saavutamine on mitme liikmesriigi jaoks keeruline ülesanne.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ebaseaduslik kogumine ja nendega kauplemine on direktiivi tõhusust silmas pidades endiselt probleem. Kõnealuste sõidukite standarditele mittevastaval töötlemisel on kahjulik mõju tervisele ja keskkonnale ning see toob ELi jaoks kaasa väärtuslikest ressurssidest ilmajäämise. Komisjon teeb liikmesriikidega koostööd, et teha kindlaks kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ebaseadusliku kogumise ja nendega kauplemise põhjused ning meetmed, mis tuleb võtta selle probleemi lahendamiseks eri tasanditel. ELi tasemel on liikmesriikide ametiasutustele kasulik vahend jäätmesaadetiste kontaktisikutele mõeldud suunised jäätmeteks tunnistatud sõidukite kohta, milles lepiti kokku 8. juulil 2011. Võib siiski vaja minna ka lisameetmeid, näiteks komisjoni otsuse 2005/293/EÜ läbivaatamist, et tugevdada järelevalvet liikmesriikide sõidukiturgude üle[22].

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv on kinnitust leidnud näide ringmajandusest: laiendatud tootjavastutuse süsteemi kohaldatakse alates sõiduki kavandamisest kuni sõiduki töötlemiseni pärast selle kasutuselt kõrvaldamist, ökodisain aina täiustub ning ohtlike ainete kasutamine autodes on kooskõlas tehnika ja teaduse arenguga peaaegu lõppenud, nagu on direktiivis nõutud. Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv annab ka tõuke innovatiivsetele teadusuuringutele, milles keskendutakse ohtlike ainete asendamisele ja kasutuselt kõrvaldatud sõidukite parimale töötlemisele, et suurendada selle jäätmevoo positiivset väärtust.

Direktiivis esitatud eesmärkidega seotud seireandmete kvaliteet valmistab siiski jätkuvalt muret. Andmekvaliteedi ja aruandluse võrreldavusega seotud küsimustega on juba tegeletud, kuid neile tuleb pöörata veel tähelepanu. Aruandluskohustusi käsitleti hiljutisel ELi jäätmealaste õigusaktide läbivaatamisel, mille käigus tegi komisjon ettepaneku tunnistada kehtetuks sätted, mille kohaselt peavad liikmesriigid esitama kolme aastat hõlmavaid

[21] Komisjoni otsuse 2005/293/EÜ artikli 3 kohaselt peavad liikmesriigid andma aru 18 kuu jooksul alates asjaomase aasta lõpust.

[22] Komisjoni otsuse 2005/293/EÜ artikli 1 lõike 3 punkt a.

rakendamisaruandeid Need aruanded ei ole osutunud direktiivi järgimise, rakendamise ja mõju kontrollimisel tõhusaks ning on lisaks ressursimahukad ja koormavad. Selle asemel tegi komisjon ettepaneku tugineda vastavuse kontrollimisel üksnes statistilistele andmetele, mille liikmesriigid peavad komisjonile esitama igal aastal.

Kokkuvõttes aitab kasutuselt kõrvaldatud sõidukitega seotud eesmärke käsitlev täiustatud iga-aastane aruandlus koos liikmesriikide aruandlusmeetoditega parandada kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi rakendamise jälgimist.