EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 27.2.2017.
COM(2017) 98 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

DIREKTĪVAS 2000/53/EK PAR NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM ĪSTENOŠANA NO 2008. LĪDZ 2011. GADAM UN NO 2011. LĪDZ 2014. GADAM

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

DIREKTĪVAS 2000/53/EK PAR NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM ĪSTENOŠANA

NO 2008. LĪDZ 2011. GADAM UN NO 2011. LĪDZ 2014. GADAM

1. IEVADS

Direktīvas 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem[1] ("NT direktīva") galvenais mērķis ir novērst atkritumu rašanos no transportlīdzekļiem un to detaļām, lai samazinātu apglabājamo atkritumu galīgo daudzumu un to kopējo ietekmi uz vidi. Direktīvā izklāstīto pasākumu mērķis ir arī uzlabot visu to ekonomikas procesu dalībnieku ekoloģiskos raksturlielumus, kuri iesaistīti transportlīdzekļa aprites ciklā, jo īpaši to dalībnieku ekoloģiskos raksturlielumus, kuri ir tieši iesaistīti nolietotu transportlīdzekļu (NT) apstrādē. Kopumā NT direktīvā ir izmantota aprites ekonomikas pieeja, proti, veicināts ekodizains, paredzēts izbeigt bīstamu vielu lietošanu transportlīdzekļos un noteikti augsti otrreizējas izmantošanas / pārstrādes / reģenerācijas mērķi, lai panāktu no NT iegūtu vērtīgu materiālu otrreizēju izmantošanu un saglabātu vērtīgus resursus ekonomikā.

NT direktīvas 9. pantā dalībvalstīm ir noteikts pienākums reizi trijos gados Komisijai ziņot par minētās direktīvas īstenošanu, pamatojoties uz anketu, ko Komisija sagatavojusi saskaņā ar Lēmumu 2001/753/EK[2]. Anketai ir divas daļas — pirmā daļa attiecas uz informāciju par direktīvas transponēšanu valstu tiesību aktos, bet otrā daļa satur informāciju par direktīvas faktisko īstenošanu. Pamatojoties uz dalībvalstu sniegto informāciju, Komisija par katru ziņošanas periodu sagatavo īstenošanas ziņojumu.

Šis ir trešais ziņojums par NT direktīvas īstenošanu, un tas attiecas uz diviem ziņošanas periodiem: 2008. gada 21. aprīli–2011. gada 20. aprīli; 2011. gada 21. aprīli–2014. gada 20. aprīli. Pirmais īstenošanas ziņojums[3], kas attiecās uz periodu no 2002. gada 21. aprīļa līdz 2005. gada 20. aprīlim, tika publicēts 2007. gadā; otrais īstenošanas ziņojums[4], kas attiecās uz periodu no 2005. gada 21. aprīļa līdz 2008. gada 20. aprīlim, tika publicēts 2010. gadā.

Par šajā trešajā īstenošanas ziņojumā aplūkotajiem periodiem tika ziņots savlaicīgāk un kvalitatīvāk nekā par iepriekšējiem ziņošanas periodiem. Par 2008.–2011. gada periodu īstenošanas ziņojumus Komisijai iesniedza visas dalībvalstis, bet par 2011.–2014. gadu divas dalībvalstis tos nebija nosūtījušas[5]. Sniegtā informācija bija izsmeļoša, un tās kvalitāte kopumā bija apmierinoša. Tā ir papildināta vēl ar citu Komisijai pieejamu informāciju, piemēram, informāciju, kas gūta pārbaudēs par valstīs īstenoto NT direktīvas ieviešanas pasākumu atbilstību.

---

1 OV L 269, 21.10.2000., 34. lpp.
2 OV L 282, 26.10.2001., 77. lpp.
3 COM(2007) 618 galīgā redakcija.
4 COM(2009) 635 galīgā redakcija.
5 Nīderlande un Spānija.

Papildus tam Komisijas Lēmumā 2005/293/EK[6] ir noteikts, ka ik gadu 18 mēnešu laikā pēc pārskata gada beigām jāpaziņo dati par direktīvas mērķiem attiecībā uz otrreizēju izmantošanu / pārstrādi un otrreizēju izmantošanu / reģenerāciju. Arī šī informācija ir ņemta vērā šajā ziņojumā.

2. INFORMĀCIJA PAR NT DIREKTĪVAS TRANSPONĒŠANU

NT direktīva ir transponēta valsts tiesību aktos katrā dalībvalstī. Lai gan kopumā tika atzīts, ka direktīva ir transponēta sekmīgi, 2008.–2014. gada periodā vēl tika izskatītas 15 pārkāpuma procedūras par valsts īstenošanas pasākumu neatbilstību, tostarp arī tādas lietas, kas bija sāktas iepriekšējā ziņošanas periodā. Pret piecām dalībvalstīm tika ierosinātas lietas Tiesā, bet pašlaik tās visas jau ir slēgtas. Kopš 2015. gada oktobra vairs nav nevienas nenoslēgtas pārkāpuma procedūras par NT direktīvu.

Plašāka informācija par atsevišķu direktīvas noteikumu transponēšanu ir sniegta valstu ziņojumos. Dažas direktīvas prasības (piem., noteikumus par profilaksi, savākšanu, otrreizēju izmantošanu un reģenerāciju) var transponēt nolīgumos. Šo iespēju ir izmantojušas Beļģija, Itālija, Luksemburga, Malta un Ungārija.

Īrija un Apvienotā Karaliste izmantoja iespēju nelielās sērijās ražotiem transportlīdzekļiem un to ražotājiem piešķirt atbrīvojumu no prasībām par iespējām otrreiz izmantot, pārstrādāt un reģenerēt, kodēšanas standartiem un demontāžas informāciju, kā arī no ziņošanas pienākumiem.

Visas dalībvalstis, izņemot vienu[7], ziņoja, ka tās ir pieņēmušas pasākumus, kas mudina transportlīdzekļu ražotājus, sadarbojoties ar materiālu un aprīkojuma ražotājiem, ierobežot bīstamu vielu izmantošanu transportlīdzekļos, lai atvieglotu demontāžu, otrreizēju izmantošanu un reģenerāciju, un transportlīdzekļos arvien vairāk izmantot pārstrādātus materiālus. Visas dalībvalstis norādīja, ka to tiesību akti ierobežo svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanu to transportlīdzekļu materiālos un detaļās, kurus laiž tirgū pēc 2003. gada 1. jūlija, izņemot gadījumus, kas minēti direktīvas II pielikumā.

Visas dalībvalstis, kas ir iesniegušas ziņojumu, apstiprināja, ka tās ir veikušas nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka ekonomikas procesu dalībnieki (lielākoties transportlīdzekļu ražotāji un/vai importētāji) izveido sistēmas NT un (ciktāl tas tehniski iespējams) tādu nolietotu detaļu savākšanai, kas noņemtas vieglo automašīnu remonta laikā. Tās arī apstiprināja, ka ir veikušas pasākumus, lai nodrošinātu savākšanas punktu adekvātu pieejamību; vismaz sešas dalībvalstis[8] ir noteikušas vai nu maksimālo attālumu līdz nākamajam savākšanas punktam, vai arī savākšanas punktu minimālo skaitu pilsētā/reģionā vai uz noteiktu iedzīvotāju skaitu.

---

6 OV L 94, 13.4.2005., 30. lpp.

7 Grieķija ir transponējusi NT direktīvu vārds vārdā, bet ziņoja, ka "Grieķijā netiek ražotas automašīnas un visas automašīnas tiek importētas, tāpēc nav jāveic 4. panta 1. un 2. punktā paredzētie pasākumi", no kā izriet, ka nav pieņemti nekādi papildu īstenošanas pasākumi.

8 Beļģija, Francija, Īrija, Lietuva, Rumānija, Slovēnija.

Visas dalībvalstis ziņoja, ka ir izveidojušas sistēmu, saskaņā ar kuru ir jāuzrāda likvidācijas sertifikāts, lai varētu atcelt transportlīdzekļa reģistrāciju. 14 dalībvalstis izmantoja iespēju ļaut ražotājiem, izplatītājiem vai savācējiem izdot likvidācijas sertifikātus licencēta apstrādes punkta vārdā, ja ir garantija, ka nolietotie transportlīdzekļi tiks nogādāti licencētos apstrādes punktos.

Visi respondenti ziņoja, ka ir pieņemti pasākumi, lai nodrošinātu to, ka nolietoto transportlīdzekļu nogāde licencētos apstrādes punktos nerada izmaksas šo transportlīdzekļu pēdējam turētājam vai īpašniekam. Tomēr vairumā dalībvalstu par piegādi ir jāmaksā, ja transportlīdzeklis nesatur tā būtiskās detaļas vai satur papildu atkritumus. Šī iespēja atbilst direktīvai.

Visas dalībvalstis ziņoja, ka tajās ir spēkā prasība kompetentajām iestādēm atzīt un pieņemt citās dalībvalstīs izsniegtus likvidācijas sertifikātus.

Visās dalībvalstīs apstrādes iestādēm vai uzņēmumiem jābūt kompetentās iestādes izsniegtai atļaujai vai jābūt tajā reģistrētiem. Tikai Itālija un Apvienotā Karaliste ir izmantojušas iespēju piemērot atkāpi no atļaujas prasībām darbībām, kurās reģenerē NT atkritumus pēc tam, kad NT tikuši pienācīgi apstrādāti saskaņā ar NT direktīvu, un kurām ik gadu veic inspekciju[9].

Visas dalībvalstis, izņemot vienu, ziņoja par līdzekļiem, ar kuriem apstrādes iestādes vai uzņēmumus mudina ieviest sertificētas vides vadības sistēmas[10], piemēram, ES vides vadības un audita sistēmu. Dalībvalstis šajā nolūkā ir ieviesušas dažādus stimulus un atbalsta pasākumus. Var minēt, piemēram, finansējuma piešķiršanu, administratīvā sloga mazināšanu (piem., uzraudzības biežuma un tvēruma mazināšanu, atkāpes no pienākuma sagatavot atkritumu apsaimniekošanas plānus piešķiršanu, licencēta apstrādes punkta apstiprinājuma ieguves atvieglošanu, finanšu garantiju samazināšanu) un atbalstu, kas sniegts vadlīnijās, informatīvās brošūrās un apmācības kursos.

Visas dalībvalstis, kas iesniedza ziņojumu, apstiprināja, ka tās ir pieņēmušas pasākumus atbilstīgi atkritumu apsaimniekošanas hierarhijai, lai veicinātu otrreizējai izmantošanai piemērotu detaļu otrreizēju izmantošanu un otrreizējai izmantošanai nederīgu detaļu reģenerāciju, priekšroku dodot pārstrādei.

Visas ziņotājas dalībvalstis ir ieviesušas pasākumus, lai nodrošinātu, ka ekonomikas procesu dalībnieki sasniedz NT direktīvā noteiktos otrreizējas izmantošanas / reģenerācijas un otrreizējas izmantošanas / pārstrādes mērķus. Lielākā daļa dalībvalstu ir transponējušas direktīvā noteiktos mērķus vārds vārdā. Sākotnēji Nīderlande ļoti ambiciozi bija paredzējusi sasniegt 95 % otrreizējas izmantošanas / reģenerācijas un 85 % otrreizējas izmantošanas / pārstrādes mērķi līdz 2007. gadam, bet nu šo termiņu nomainīja uz direktīvā noteikto 2015. gadu. Bulgārijā bija paredzēts līdz 2008. gada 31. decembrim sasniegt 87 % reģenerācijas mērķi un 81 % pārstrādes mērķi; šie mērķi pakāpeniski tika paaugstināti līdz 2015. gada mērķim — 95 % attiecībā uz reģenerāciju un 85 % attiecībā uz pārstrādi. Čehijas Republika, Īrija, Grieķija, Spānija, Itālija, Latvija, Ungārija, Polija, Portugāle, Rumānija,

[9] NT direktīvas 6. panta 2. punktā paredzētā atkāpe no atļaujas prasībām.

[10] Saskaņā ar NT direktīvas 6. panta 5. punktu dalībvalstīm jāveicina licencētu vides vadības sistēmu ieviešana apstrādes darbībās.

Slovākija un Apvienotā Karaliste izmantoja iespēju noteikt zemākus mērķus transportlīdzekļiem, kas ražoti pirms 1980. gada 1. janvāra.

Visas respondentdalībvalstis, izņemot vienu[11], ziņoja, ka tās veikušas pasākumus, lai nodrošinātu, ka ražotāji, sadarbojoties ar materiālu un aprīkojuma ražotājiem, izmanto detaļu un materiālu kodēšanas standartus, un ka tās ir detaļu ražotājiem noteikušas pienākumu darīt pieejamu licencētiem apstrādes punktiem informāciju par detaļu noņemšanu, glabāšanu un testēšanu. Visās dalībvalstīs ražotājiem attiecībā uz katru jaunu tirgū laista transportlīdzekļa veidu ir jāsniedz informācija par demontāžu. Lielākā daļa dalībvalstu norādīja, ka tās izmanto Starptautisko demontāžas informācijas sistēmu[12], ko izveidojuši ražotāji, lai apstrādes dalībniekiem sniegtu izsmeļošu un regulāri atjauninātu informāciju un tādējādi veicinātu NT apstrādi videi nekaitīgā veidā.

Visas dalībvalstis, izņemot Zviedriju, ziņoja, ka tās ekonomikas procesu dalībniekiem, galvenokārt ražotājiem, ir noteikušas pienākumu publicēt informāciju par transportlīdzekļu uzbūvi, videi nekaitīgu apstrādi, atkritumu profilaksi un gūtajiem panākumiem reģenerācijas un pārstrādes jomā. Zviedrija ziņoja, ka pašlaik spēkā esošie tiesību akti ir vērsti uz ražotājiem, nevis ekonomikas procesu dalībniekiem un ka šis jautājums ir ietverts pašlaik notiekošajā tiesību aktu pārskatīšanā.

3. INFORMĀCIJA PAR NT DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANAS PRAKSI

Valstu ziņojumos par NT direktīvas īstenošanu tika sniegta arī informācija par gūtajiem panākumiem un ekonomikas procesu dalībnieku īstenoto labo praksi, kas ir sekmējusi NT direktīvas īstenošanu.

Dalībvalstis ir sasniegušas augstos otrreizējas izmantošanas / pārstrādes / reģenerācijas mērķus galvenokārt tāpēc, ka ir izstrādātas jaunas sasmalcināšanas produktu apstrādes tehnoloģijas, ievērojami samazināts jaunās automašīnās izmantoto smago metālu daudzums (kā norādīts NT direktīvas II pielikuma grozījumos), ieviesti kodēšanas standarti, lai atvieglotu demontāžu un ļautu labāk izmantot, otrreiz izmantot un reģenerēt detaļas un materiālus, un vairāk un labāki apstrādes punkti ievēro ES vides standartus.

Atkritumu profilakses jomā vairākas dalībvalstis minēja autobūves nozares pasākumus, piemēram, Globālā deklarējamo autobūves vielu saraksta izveidi; šis saraksts ir grupa, kas atvieglo saziņu un informācijas apmaiņu par dažu vielu lietošanu autobūves izstrādājumos visā piegādes ķēdē[13]. Dalībvalstis arī minēja Starptautiskās demontāžas informācijas sistēmas pielāgošanu, kas tika veikta, lai tiktu uzrādīts materiālu sastāvs visā ražošanas ķēdē.

Dažas dalībvalstis norādīja uz turpmākiem pasākumiem, kuru mērķis ir uzlabot apstrādes procesu un vienkāršot demontāžu un sanāciju. Piemēram, Vācija ziņoja par uzlabotu sasmalcināšanas produktu apstrādes tehnoloģiju, ko izmanto, lai izgūtu vairāk pārstrādājamu frakciju, savukārt Francija ziņoja, ka daži transportlīdzekļu ražotāji samazina materiālu daudzveidību un vienkāršo detaļu struktūru, lai atvieglotu apstrādi, un ir paši izveidojuši

[11] Grieķija, kas minēja to, ka tajā uz vietas netiek ražoti transportlīdzekļi.
[12] http://www.idis2.com/.
[13] http://www.gadsl.org/.

detaļu savākšanas, atgūšanas un otrreizējas izmantošanas tīklu, lai novērstu atkritumu rašanos. Vēl viens uzbūves uzlabošanas pasākums, kura mērķis ir atvieglot pārstrādi, ir tāda iebūvēta diagnostikas rīka izstrāde, kas paredzēts vienkāršai un drošai automašīnu pirotehnisko detaļu iedarbināšanai.

Par pārstrādāto materiālu veidiem un daudzumu un tirgus situāciju tika sniegts tikai nedaudz kvantitatīvas informācijas. Dalībvalstis piekrita, ka melno un krāsaino metālu tirgus darbojas labi. Tas nodrošina augstu metālu pārstrādes rādītāju. Plastmasas pārstrādes tirgus tiek uzskatīts par neviendabīgāku — lai gan pārstrādātus plastmasas materiālus transportlīdzekļos izmanto aizvien vairāk, izmantojuma līmenis joprojām ir salīdzinoši zems. Pašlaik transportlīdzekļu ražošanā izmantotās pārstrādātās plastmasas īpatsvars reti kad pārsniedz dažus procentus no plastmasas kopējā daudzuma. Automašīnu ražotāji ir apņēmušies palielināt pārstrādātas plastmasas izmantojumu transportlīdzekļos līdz 20 %. Vācija norādīja, ka otrreiz izmantotām riepām un materiālu pārstrādes produktiem (granulām) ir pozitīva tirgus vērtība, bet par riepu nosūtīšanu apstrādei un apglabāšanai parasti rodas papildu izdevumi.

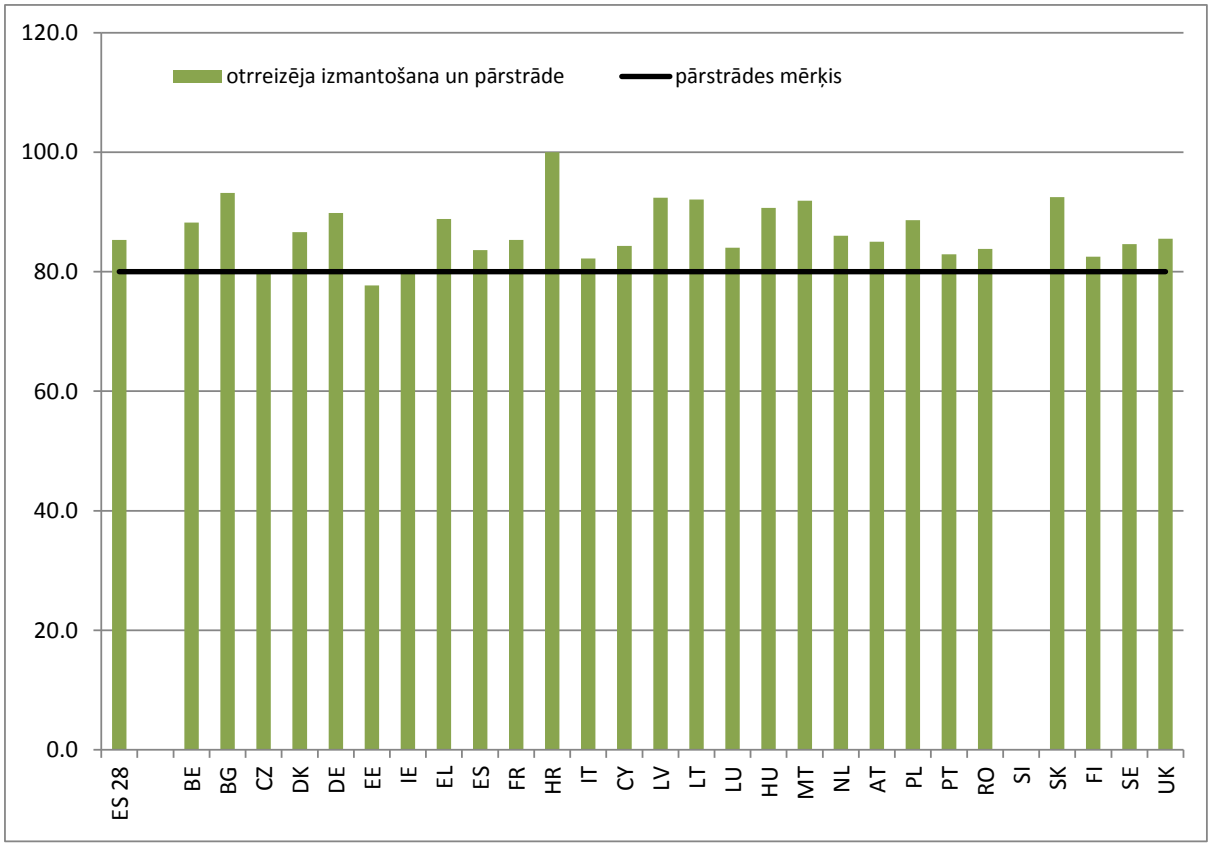
Vairums dalībvalstu konstatēja, ka NT ir pozitīva tirgus vērtība, ja vien tie tiek piegādāti pilnīgi un joprojām satur būtiskās detaļas. Portugāle norādīja, ka demontāžā un sasmalcināšanā iegūto materiālu, jo īpaši melno un krāsaino metālu, vērtība ir saglabājusies tādā līmenī, kas nodrošina pārstrādes ķēdes ilgtspēju. Savukārt astoņas valstis ziņojumos skaidri norādīja, ka 2008.–2014. gadā tika savākti arī transportlīdzekļi bez jebkādas tirgus vērtības vai ar negatīvu tirgus vērtību. Apvienotajā Karalistē tie daži transportlīdzekļi, kam bija negatīva tirgus vērtība, vairumā gadījumu tika savākti attālos lauku apgabalos, piemēram, dažās salu pašvaldību teritorijās Skotijā. Polija lēš, ka bezvērtīgu NT vai NT ar negatīvu vērtību skaits ir vienāds ar nepilnīgu automašīnu skaitu.

NT apstrādes infrastruktūra 2008.–2014. gada periodā uzlabojās. Vairumā dalībvalstu palielinājās licencēto apstrādes punktu skaits, un ir samazinājušās atšķirības starp dalībvalstīm apstrādes tīkla blīvuma ziņā. Licencētu apstrādes punktu skaits ir robežās no 2 Luksemburgā līdz aptuveni 1800 Apvienotajā Karalistē. Kopumā ES ir gandrīz 13 000 apstrādes punktu, kas atbilst aptuveni 1 apstrādes punktam uz 40 000 iedzīvotāju.

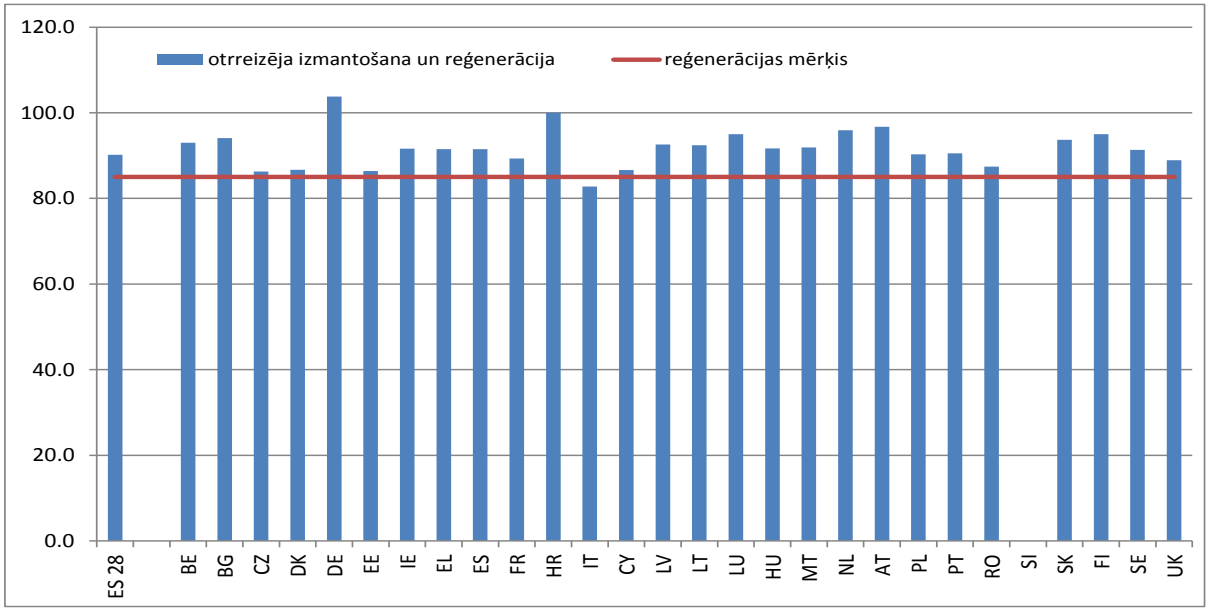
Licencētiem apstrādes punktiem nodoto transportlīdzekļu kopskaits ES krasi pieauga no 6,3 miljoniem 2008. gadā līdz 9 miljoniem 2009. gadā. Šā pieauguma iemesls ir veco automašīnu nomaiņas stimulu shēmu ieviešana vairāk nekā 10 dalībvalstīs 2008. un 2009. gadā. Ievērojamo NT pieaugumu visvairāk veicināja Vācija (palielinājums par 1,4 miljoniem transportlīdzekļu), Francija (palielinājums par 0,46 miljoniem transportlīdzekļu), Itālija (palielinājums par 0,41 miljonu transportlīdzekļu) un Spānija (palielinājums par 0,2 miljoniem transportlīdzekļu). Pēc 2009. gada to NT skaits, kas tika nodoti licencētiem apstrādes punktiem, pakāpeniski samazinājās līdz 6,2 miljoniem transportlīdzekļu 2013. gadā, kas atbilst līmenim pirms 2008.–2009. gada.

Dalībvalstīm līdz 2006. gadam bija jāsasniedz NT direktīvas 7. panta 2. punktā minētais 80 % rādītājs attiecībā uz otrreizēju izmantošanu un pārstrādi un 85 % rādītājs attiecībā uz otrreizēju izmantošanu un reģenerāciju. Dalībvalstu paziņotie 2013. gada rādītāji ir atainoti

2. attēls[14]. Otrreizējas izmantošanas un pārstrādes mērķi sasniedza visas dalībvalstis, izņemot Igauniju, kuras paziņotais otrreizējas izmantošanas / pārstrādes rādītājs bija 78 %, lai gan 2012. gadā tā bija sasniegusi mērķi. Arī otrreizējas izmantošanas un reģenerācijas mērķi sasniedza visas valstis (izņemot Itāliju — tā sasniedza 83 % rādītāju).



1. attēls. Par 2013. gadu paziņotie otrreizējas izmantošanas / pārstrādes rādītāji



2. attēls. Par 2013. gadu paziņotie otrreizējas izmantošanas / reģenerācijas rādītāji

[14] Par Rumāniju un Slovēniju ir uzrādīti 2012. gada rādītāji, jo 2013. gada dati vēl nebija pieejami.

Vācijas un Slovēnijas paziņotie otrreizējas izmantošanas / reģenerācijas rādītāji pārsniedza 100 %. Vācijā šķietami neiespējamos rādītājus rada krājumu uzglabāšana, jo NT ne vienmēr tiek apstrādāti tai pašā gadā, kad tie piegādāti uz apstrādes punktu (piem., jaudas ierobežojumu dēļ). Turklāt 2008./2009. gadā Vācijā šīs parādības iemesls varēja arī būt veco automašīnu nomaiņas stimulu shēma. Slovēnijā augstais paziņotais rādītājs, šķiet, ir īslaicīga parādība, ko izraisījusi pāreja no sabiedrisko pakalpojumu sistēmas uz ražotāju atbildības shēmu.

NT direktīvā paredzēts, ka, sākot ar 2015. gada 1. janvāri, piemēro paaugstinātus otrreizējas izmantošanas / pārstrādes un otrreizējas izmantošanas / reģenerācijas mērķus (attiecīgi 85 % un 95 %). 2. attēls redzams, ka 2013. gadā 17 valstis bija jau sasniegušas šo otrreizējas izmantošanas / pārstrādes mērķi un vairums pārējo valstu bija tuvu tam. Bija paredzams, ka būs jāpieliek lielākas pūles, lai sasniegtu 95 % otrreizējas izmantošanas / reģenerācijas mērķi. Lai gan 2013. gadā šo mērķi jau bija sasniegušas septiņas dalībvalstis[15].

Kopumā respondenti nekonstatēja nekādus konkurences kropļojumus dalībvalstīs vai starp tām. 2008.–2011. gadā transportlīdzekļu tirgu spēcīgi ietekmēja finanšu krīze un veco automašīnu nomaiņas stimuli, ko dalībvalstis ieviesa, lai stabilizētu automašīnu tirgu. Vācijā 2008./2009. gada veco automašīnu nomaiņas stimulu shēmas izraisītais ievērojamais NT pieaugums radīja rezerves daļu pārpalikumu tirgū, un no liekām detaļām atbrīvoto transportlīdzekļu tirgus cena nokritās līdz EUR 10–20 par tonnu. 2010.–2012. gadā radīto NT skaits un tirgus cenas atkal pieauga līdz līmenim, kāds tas bija pirms 2009. gada, un samazinājās NT pagaidu uzglabāšanas apjoms. Citas valstis, piemēram, Igaunija, ziņoja par jaunu automašīnu pārdošanas apjoma krasu samazinājumu un mazāku NT skaitu. Ungārija ziņoja, ka vidējais tirgū esošo transportlīdzekļu vecums pieauga no 10 gadiem 2006. gadā līdz 13 gadiem 2013. gadā.

4. NEZINĀMA NT ATRAŠANĀS VIETA UN NELIKUMĪGA NT DEMONTĀŽA

Lai gan direktīvas juridiskie noteikumi ir pilnībā transponēti valstu tiesību aktos, pierādījumi liecina, ka īstenošanā un izpildes panākšanā Eiropas Savienībā pastāv trūkumi. Komisijas uzdevumā veiktajos novērtējumos norādīts, ka gadā varētu būt aptuveni 3,5–4,5 miljoni transportlīdzekļu, kuru atrašanās vieta nav zināma[16]. "Pazudušajiem transportlīdzekļiem" ir atcelta reģistrācija dalībvalstīs, bet Komisijai nav ziņots, ka tie būtu likumīgi apstrādāti NT, un ziņas par tiem nav atrodamas arī ārvalstu tirdzniecības statistikas datos par lietotu transportlīdzekļu likumīgu eksportu. Šādas nepietiekamas pēckontroles iemesls varētu būt tas, ka automašīnām, kam ir atcelta reģistrācija, netiek veikta pietiekama pēckontrole dalībvalstīs, vai, ja ar tām tirgojas ES iekšienē, tas, ka NT tiek demontēti nelicencētos apstrādes punktos ES, vai tas, ka lietotu automašīnu vai NT eksports netiek reģistrēts. Tiek veikts pētījums un ar to saistīta apspriešanās ar ieinteresētajām personām, lai palīdzētu Komisijai izpētīt, kādi ir cēloņi ziņu par atrašanās vietu trūkumam, un noteikt iedarbīgus papildpasākumus, kas īstenojami, lai uzlabotu šo stāvokli. Iepriekš minētais ir daļa no

[15] Dati pieejami šādā saitē: http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

[16] Par 2012. un 2013. pārskata gadu — provizoriskie rezultāti, kas izriet no novērtējuma, kuru pašlaik veic Komisijas vārdā.

Komisijas iniciatīvas, kuras mērķis ir novērtēt NT direktīvas īstenošanu un uzlabot atbilstību tai.

Dalībvalstu īstenošanas ziņojumi un sniegtā papildu informācija liecina, ka dažas valstis (piem., Īrija, Francija, Portugāle, Zviedrija un Apvienotā Karaliste) ir īstenojušas pasākumus ar mērķi izskaust nelikumīgu apstrādi un/vai ir pastiprinājušas NT demontāžas/apstrādes punktu kontroles. Portugāle ir sekmīgi samazinājusi NT nelikumīgu apstrādi, īstenojot pasākumu kopumu, kas ietver ikgadējo ceļu nodokli, veco automašīnu nomaiņas stimulu programmu, nodokļu palielināšanu un valsts plānu nelikumīgas sadalīšanas metāllūžņos izskaušanai. Tā ir arī ievērojami palielinājusi licencēto apstrādes punktu skaitu. Apvienotajā Karalistē Vides aģentūra sāka koordinētu valsts kampaņu, lai apkarotu nelikumīgus nolietotu transportlīdzekļu un metāllūžņu objektus. Tā ieviesa bargus sodus, kā rezultātā 12 mēnešu laikā aptuveni puse nelikumīgo objektu tika slēgti vai padarīti atbilstoši noteikumiem[17]. Īrijā licencēto apstrādes punktu skaits palielinājās no 53 2003. gadā līdz 173 2013. gadā.

Dažās dalībvalstīs, piemēram, Apvienotajā Karalistē, automašīnas īpašnieks ir atbildīgs par attiecīgo transportlīdzekli un tam ir jāmaksā nodokļi, līdz tiek izsniegts likvidācijas sertifikāts. Portugāle ir ieviesusi centralizētu datorizētu sistēmu NT likvidācijas sertifikātu izsniegšanai, tādējādi par atkritumu jomu atbildīgā valsts iestāde var labāk kontrolēt likvidācijas sertifikātu kopskaitu un attiecīgās izsniedzējas iestādes un ātrāk sagatavot statistiku par NT apsaimniekošanu.

Spānija ziņoja, ka 2008.–2011. gadā vairums nelicencēto apstrādes punktu tika slēgti, jo tie nevarēja izsniegt likvidācijas sertifikātus. Dānija NT tirdzniecības un nelikumīgas apstrādes jautājumu risina, izmaksājot piemaksu, ko var saņemt tikai pēdējais reģistrētais īpašnieks. Savukārt Ungārija ziņo, ka licencēto apstrādes punktu skaits tajā ir samazinājies un nelikumīgas demontāžas apjoms pieaug. Vairākas valstis, tostarp Beļģija, Vācija un Nīderlande, minēja, ka joprojām daudz transportlīdzekļu tiek no tām eksportēti uz Austrumeiropas valstīm, kā arī uz Āfriku un Tuvajiem Austrumiem, savukārt Polija norādīja uz tajā valdošo īpašo situāciju — tajā importēto lietoto automašīnu skaits divreiz pārsniedz Polijā pārdotu jaunu automašīnu skaitu.

Dažas dalībvalstis ir veikušas pētījumus, lai novērtētu, kāds ir šīs problēmas mērogs tajās, un rastu tās risināšanas veidus. Vācija 2016. gadā arī veica pētījumu, lai analizētu, kādi ir lielā "pazudušo" transportlīdzekļu skaita iemesli, noteiktu šo transportlīdzekļu atrašanās vietu un izstrādātu pasākumus un instrumentus, ar ko var iedarbīgi uzlabot NT statistikas tvērumu.

Līdz šim ES līmenī ir veikti dažādi pasākumi, lai risinātu pazudušo transportlīdzekļu problēmu. 2011. gadā tika izstrādātas pamatnostādnes par nolietotiem transportlīdzekļiem[18]. Šajās pamatnostādnēs, sniedzot kritērijus nolietotu transportlīdzekļu atšķiršanai no lietotiem

[17] Sk. arī "End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach" (Eiropas Parlamenta Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas uzdevumā veiktais pētījums, 2010. gads) šādā saitē: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf.

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

transportlīdzekļiem, ir izklāstīta dalībvalstu kopējā izpratne par to, kā būtu jāinterpretē Regula (EK) Nr. 1013/2006 par atkritumu sūtījumiem. Divas dalībvalstis[19] korespondentu pamatnostādnes par nolietotajiem transportlīdzekļiem ir iekļāvušas inspekcijas dokumentos.

Turklāt Komisija (*Eurostat*) ir pārskatījusi pamatnostādnes par ikgadējo ziņošanu[20] par NT mērķiem, lai uzlabotu datus, ko tā izmanto stāvokļa novērtēšanai. Pārskatītajās pamatnostādnēs dalībvalstīm nu ir prasīts ne tikai ziņot par likvidācijas sertifikātu skaitu, bet arī ik gadu ziņot par transportlīdzekļiem, kas reģistrēti valsts tirgū un kam reģistrācija šai tirgū atcelta.

5. SECINĀJUMI

Novērtējumā secināts, ka dalībvalstis ir pilnīgi transponējušas NT direktīvu. Par dažiem neatbilstības gadījumiem tika ierosinātas pārkāpuma procedūras, kas tika atrisinātas, dalībvalstīm saskaņojot savus NT tiesību aktus ar direktīvu.

NT direktīvas īstenošanā lielākoties gūti labi rezultāti ar vienu ievērojamu izņēmumu — problēmas rada NT ar nezināmu atrašanās vietu. Dalībvalstis ir paziņojušas par labu praksi darbā ar ražotājiem materiālu sastāva un materiālu un detaļu otrreizējas izmantošanas jomā, ekodizains arvien uzlabojas, bīstamas vielas automašīnās gandrīz vairs nelieto, un otrreizējas izmantošanas / pārstrādes / reģenerācijas mērķi lielākoties ir sasniegti. Vairums dalībvalstu arī atzīst, ka NT ir pozitīva vērtība, ja tos neskartus nogādā uz licencētiem apstrādes punktiem.

Dalībvalstis arī ziņoja par kvalitatīviem uzlabojumiem. Ir uzlabojusies NT apstrādes infrastruktūra, vairāk dalībvalstu ir sasmalcināšanas produktu apstrādes iekārtas, un ir palielinājies kopējais licencēto apstrādes punktu skaits.

NT mērķu statistika ilustrē, kā laika gaitā ir uzlabojusies direktīvas īstenošana. Līdz 2013. gadam teju visas dalībvalstis tika sasniegušas NT 2006. gada mērķus — 80 % attiecībā uz otrreizēju izmantošanu / pārstrādi un 85 % attiecībā uz otrreizēju izmantošanu / reģenerāciju. 9 dalībvalstis jau bija sasniegušas 2015. gada mērķi otrreiz izmantot / reģenerēt 95 % transportlīdzekļa, bet 17 dalībvalstis bija sasniegušas tā paša gada mērķi otrreiz izmantot / pārstrādāt 85 % transportlīdzekļa[21]. Atlikušās dalībvalstis ir tuvu mērķiem, ko piemēro no 2015. gada janvāra, lai gan dažām dalībvalstīm varētu būt grūti sasniegt otrreizējas izmantošanas un reģenerācijas mērķi 95 %.

Direktīvas iedarbīgumam vēl aizvien kaitē NT nelikumīga savākšana un demontāža. Standartiem neatbilstoša NT apstrāde negatīvi ietekmē veselību un vidi, kā arī noved pie vērtīgu resursu zudumiem. Komisija kopā ar dalībvalstīm centīsies apzināt gan NT nelikumīgas savākšanas un tirdzniecības cēloņus, gan pasākumus, ar kuriem šo problēmu var risināt dažādos līmeņos. Noderīgs rīks valstu iestādēm ir ES līmenī 2011. gadā pieņemtās

[19] Austrija un Beļģijas Valonijas reģions.

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

[21] Saskaņā ar Komisijas Lēmuma 2005/293/EK 3. pantu dalībvalstīm jāiesniedz ziņojums 18 mēnešu laikā pēc attiecīgā gada beigām.

atkritumu sūtījumu jomas korespondentu vadlīnijas par nolietotiem transportlīdzekļiem. Tomēr var būt nepieciešami papildu pasākumi, piemēram, Komisijas Lēmuma 2005/293/EK pārskatīšana, lai pastiprinātu valstu transportlīdzekļu tirgus uzraudzību[22].

NT direktīva ir pārliecinošs aprites ekonomikas piemērs: ražotāja paplašinātas atbildības shēma tiek piemērota no transportlīdzekļa iecerēšanas līdz tā apstrādei aprites cikla beigās, ekodizains arvien uzlabojas un, kā direktīvā paredzēts, atbilstoši tehnikas un zinātnes attīstībai automašīnās gandrīz vairs netiek izmantotas bīstamas vielas. NT direktīva arī virza novatoriskus pētījumus par to, kā varētu aizstāt bīstamās vielas un vislabāk apstrādāt NT, lai celtu šī atkritumu plūsmas pozitīvo vērtību.

Tomēr joprojām ir problemātiski sekot līdzi to datu kvalitātei, kas attiecas uz direktīvā izvirzītajiem mērķrādītājiem. Datu kvalitātes un ziņojumu salīdzināmības problēmas jau ir tikušas risinātas, tomēr ir jāpieliek papildu pūles to novēršanā. Ziņošanas pienākumi tika aplūkoti nesenajā atkritumu politikas tiesību aktu pārskatīšanā, kurā Komisija ierosināja atcelt noteikumus, ar ko dalībvalstīm nosaka pienākumu ik pēc trim gadiem sagatavot īstenošanas ziņojumus. Šie ziņojumi ir izrādījušies neefektīvi direktīvas ievērošanas, īstenošanas un ietekmes pārbaudē un turklāt ir resursietilpīgi un apgrūtinoši. To vietā Komisija ierosināja atbilstības kontroli balstīt tikai uz statistikas datiem, kas dalībvalstīm ik gadu jāiesniedz Komisijai.

Nobeigumā jāsecina, ka uzlabota ikgadējā ziņošana par NT mērķiem kopā ar ziņojumiem, kas sagatavoti saskaņā ar valstu metodiku, palīdzēs uzlabot NT direktīvas īstenošanas uzraudzību.

[22] Komisijas Lēmuma 2005/293/EK 1. panta 3. punkta a) apakšpunkts.