EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 27. 2. 2017
COM(2017) 98 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

O VYKONÁVANÍ SMERNICE 2000/53/ES O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI ZA OBDOBIA ROKOV 2008 – 2011 A 2011 – 2014

SPRÁVA KOMISIE RADE, EURÓPSKEMU PARLAMENTU, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

O VYKONÁVANÍ SMERNICE 2000/53/ES O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI ZA OBDOBIA ROKOV 2008 – 2011 A 2011 – 2014

1. ÚVOD

Hlavným cieľom smernice 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti[1] je predchádzať tvorbe odpadu z vozidiel a ich súčiastok tak, aby sa znížilo koncové zneškodňovanie odpadu a jeho celkový vplyv na životné prostredie. Opatrenia, ktoré sú stanovené v tejto smernici, sú okrem toho zamerané na zlepšenie environmentálneho správania všetkých hospodárskych subjektov zapojených do životného cyklu vozidla, najmä subjektov, ktoré sa priamo podieľajú na spracovaní vozidiel po dobe životnosti. V smernici o vozidlách po dobe životnosti sa celkovo uplatňuje prístup obehového hospodárstva tým, že sa v nej podporuje ekodizajn, presadzuje odstránenie nebezpečných látok vo vozidlách a stanovujú vysoké ciele týkajúce sa opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania s cieľom opätovne použiť cenné materiály z vozidiel po dobe životnosti a zachovať cenné zdroje v hospodárstve.

V článku 9 smernice o vozidlách po dobe životnosti sa stanovuje povinnosť členských štátov predkladať Komisii v trojročných intervaloch správy o vykonávaní smernice na základe dotazníka uvedeného v rozhodnutí Komisie 2001/753/ES[2]. Dotazník je rozdelený na dve časti: prvá časť sa týka podrobností o transpozícii smernice do vnútroštátneho práva a v druhej sú informácie o skutočnom vykonávaní smernice. Komisia na základe informácií poskytnutých členskými štátmi za každé vykazované obdobie vypracuje správu o vykonávaní.

Toto je tretia správa o vykonávaní smernice o vozidlách po dobe životnosti a zahŕňa dve vykazované obdobia: od 21. apríla 2008 do 20. apríla 2011 a od 21. apríla 2011 do 20. apríla 2014. Prvá správa o vykonávaní[3] zahŕňajúca obdobie od 21. apríla 2002 do 20. apríla 2005 bola vydaná v roku 2007, druhá správa o vykonávaní[4] zahŕňajúca obdobie od 21. apríla 2005 do 20. apríla 2008 bola vydaná v roku 2010.

Táto tretia správa o vykonávaní je presnejšia a kvalitnejšia v porovnaní s predchádzajúcimi vykazovanými obdobiami. Všetky členské štáty predložili Komisii správy o vykonávaní za obdobie rokov 2008 – 2011, zatiaľ čo dva členské štáty nepredložili správy za obdobie rokov 2011 – 2014[5]. Poskytnuté informácie boli úplné a celkovo uspokojivej kvality. Komisia ich doplnila o ďalšie informácie, ktoré mala k dispozícii, napríklad z kontroly súladu vnútroštátnych opatrení, ktorými sa zavádza smernica o vozidlách po dobe životnosti.

---

1 Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34.
2 Ú. v. ES L 282, 26.10.2001, s. 77.
3 KOM/2007/0618 v konečnom znení.
4 KOM/2009/635 v konečnom znení.
5 Holandsko a Španielsko.

Podľa rozhodnutia Komisie 2005/293/ES[6] sa majú ďalej každoročne do 18 mesiacov od konca referenčného roka predkladať správy s údajmi o cieľoch smernice týkajúcich sa opätovného použitia/recyklácie a opätovného použitia/zhodnocovania. V tejto správe sú zohľadnené aj tieto informácie.

2. INFORMÁCIE O TRANSPOZÍCII SMERNICE O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI

Smernica o vozidlách po dobe životnosti bola transponovaná do vnútroštátnych právnych predpisov každého členského štátu. Hoci bola smernica celkovo dobre transponovaná, v období rokov 2008 – 2014 sa stále viedlo 15 konaní o porušení povinnosti z dôvodu nesúladu vnútroštátnych vykonávacích opatrení vrátane prípadov, ktoré boli ešte otvorené z predchádzajúceho vykazovaného obdobia. Prípady vedené proti piatim členským štátom boli predložené Európskemu súdnemu dvoru, pričom všetky z nich sa už uzavreli. Od októbra roku 2015 neboli otvorené žiadne konania o porušení povinnosti týkajúce sa smernice o vozidlách po dobe životnosti.

Ďalšie informácie o transpozícii jednotlivých ustanovení smernice sú uvedené v správach jednotlivých štátov. Niektoré požiadavky smernice (napríklad ustanovenia o predchádzaní vzniku, zbere, opätovnom použití a zhodnocovaní odpadu) sa môžu transponovať prostredníctvom dohody. Túto možnosť využili Belgicko, Taliansko, Luxembursko, Malta a Maďarsko.

Írsko a Spojené kráľovstvo využili možnosť povoliť pre vozidlá vyrobené v malých sériách a ich výrobcov výnimky z požiadaviek týkajúcich sa možností opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania, noriem kódovania a informácií o demontáži, ako aj z povinností týkajúcich sa predkladania správ.

Všetky členské štáty okrem jedného[7] v správach uviedli, že prijali opatrenia, ktoré motivujú výrobcov vozidiel, spolu s výrobcami materiálov a zariadení, aby obmedzili používanie nebezpečných látok vo vozidlách, čím by uľahčili demontáž, opätovné použitie a zhodnocovanie, a aby vo vozidlách využívali stále viac recyklovaných materiálov. Všetky členské štáty uviedli, že v ich vnútroštátnych právnych predpisoch je stanovené obmedzenie používania olova, ortuti, kadmia a šesťmocného chrómu v materiáloch a súčiastkach vo vozidlách uvedených na trh po 1. júli 2003 v súlade s výnimkami uvedenými v prílohe II k smernici.

Všetky členské štáty, ktoré predložili správu, potvrdili, že prijali potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby hospodárske subjekty, vo väčšine prípadov výrobcovia alebo dovozcovia vozidiel, vytvorili systémy na zber vozidiel po dobe životnosti a (pokiaľ je to technicky možné) odpadových použitých dielov odobratých pri oprave osobných vozidiel. Potvrdili taktiež, že prijali opatrenia zamerané na zabezpečenie primeranej dostupnosti zariadení na zber, a najmenej šesť členských štátov[8] buď vymedzilo maximálnu vzdialenosť

---

6 Ú. v. EÚ L 94, 13.4.2005, s. 30.

7 Grécko presne transponovalo smernicu o vozidlách po dobe životnosti, ale v správe uviedlo, že *„v Grécku sa nevyrábajú žiadne vozidlá a všetky vozidlá sa dovážajú, preto netreba prijímať žiadne opatrenia podľa článku 4 ods. 1 a 2“*, z čoho vyplýva, že sa neprijali žiadne vykonávacie opatrenia.

8 Belgicko, Francúzsko, Írsko, Litva, Rumunsko, Slovinsko.

k najbližšiemu zbernému miestu, alebo stanovilo minimálny počet zberných miest na mesto/región alebo na počet obyvateľov.

Všetky členské štáty uviedli, že vytvorili systém, v rámci ktorého sa pri vyradení vozidla z evidencie vyžaduje predloženie osvedčenia o jeho zničení. Štrnásť členských štátov využilo možnosť umožniť výrobcom, obchodníkom alebo zberateľom vydávať osvedčenia o zničení v mene schváleného spracovateľského zariadenia, ak existuje záruka, že vozidlá po dobe životnosti sa presunú do schváleného spracovateľského zariadenia.

Všetci respondenti uviedli, že prijali opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa mohli vozidlá po dobe životnosti previezť do schváleného spracovateľského zariadenia bez nákladov pre posledného držiteľa alebo majiteľa. Vo väčšine členských štátov však takýto prevoz nie je bezplatný, ak vozidlu chýbajú základné súčiastky, alebo ak obsahuje pridaný odpad. Táto možnosť je v súlade so smernicou.

Všetky členské štáty uviedli, že vyžadujú, aby príslušné orgány uznali a prijali osvedčenia o zničení vydané v inom členskom štáte.

Vo všetkých členských štátoch musia mať spracovateľské zariadenia alebo podniky povolenie alebo musia byť registrované na príslušných orgánoch. Len Taliansko a Spojené kráľovstvo využili možnosť neuplatniť požiadavku, aby mali subjekty povolenie na zhodnocovanie odpadu z vozidiel po dobe životnosti potom, ako boli tieto vozidlá správne spracované podľa smernice o vozidlách po dobe životnosti, pričom sa ich spracovanie každoročne kontroluje[9].

Všetky členské štáty okrem jedného uviedli prostriedky, ktorých cieľom je podporiť spracovateľské zariadenia alebo podniky, aby zaviedli certifikované systémy environmentálneho riadenia[10], napríklad schému EÚ pre environmentálne manažérstvo a audit. Členské štáty vykonali v tejto súvislosti rôzne motivačné a podporné opatrenia. Tieto opatrenia zahŕňajú finančné príspevky, zmiernenie administratívneho zaťaženia (napríklad zníženie frekvencie a rozsahu monitorovania, udelenie výnimky z vypracovania plánov odpadového hospodárstva, podpora pri získaní povolenia ako schváleného spracovateľského zariadenia, obmedzenie finančných záruk) a podporu vo forme usmerňujúcich dokumentov, informačných brožúr a školiacich kurzov.

Všetky členské štáty, ktoré predložili správu, potvrdili, že prijali opatrenia v súlade s hierarchiou odpadového hospodárstva s cieľom podporiť opätovné použitie súčiastok, ktoré sú vhodné na opätovné použitie, a zhodnotenie súčiastok, ktoré nie je možné opätovne použiť, pričom sa uprednostňuje recyklácia.

Všetky členské štáty, ktoré predložili správu, zaviedli opatrenia zamerané na to, aby hospodárske subjekty dosiahli ciele týkajúce sa opätovného použitia/zhodnocovania a opätovného použitia/recyklácie stanovené v smernici o vozidlách po dobe životnosti. Väčšina členských štátov presne transponovala ciele stanovené v smernici. Holandsko

[9] Neuplatnenie požiadaviek na povolenia podľa článku 6 ods. 2 smernice o vozidlách po dobe životnosti.

[10] Podľa článku 6 ods. 5 smernice o vozidlách po dobe životnosti členské štáty musia podporiť spracovateľské subjekty, aby zaviedli osvedčené systémy environmentálneho riadenia.

upravilo svoj spočiatku veľmi ambiciózny dátum, do ktorého sa museli dosiahnuť ciele 95 % opätovného použitia/zhodnocovania a 85 % opätovného použitia/recyklácie, stanovené už na rok 2007 namiesto roku 2015, ktorý sa požaduje podľa smernice. V Bulharsku sa museli ciele 87 % zhodnocovania a 81 % recyklácie dosiahnuť do 31. decembra 2008; tieto ciele sa postupne zvyšovali na 95 % v oblasti zhodnocovania a 85 % v oblasti recyklácie do roku 2015. Česká republika, Írsko, Grécko, Španielsko, Taliansko, Lotyšsko, Maďarsko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko a Spojené kráľovstvo využili možnosť stanoviť nižšie ciele pre vozidlá vyrobené pred 1. januárom 1980.

Všetky členské štáty, ktoré odpovedali, okrem jedného[11] uviedli, že prijali opatrenia, aby zabezpečili, že výrobcovia spolu s výrobcami materiálov a zariadení použijú normy na kódovanie súčiastok a materiálov, a uložili výrobcom súčiastok povinnosť sprístupniť schváleným spracovateľským zariadeniam informácie o ich demontáži, uskladnení a skúšaní. Vo všetkých členských štátoch musia výrobcovia poskytnúť informácie o demontáži každého typu nového vozidla uvedeného na trh. Väčšina členských štátov sa zamerala na využívanie Medzinárodného systému informácií o demontáži[12], ktorý vytvorili výrobcovia s cieľom poskytnúť spracovateľským subjektom komplexné a pravidelne aktualizované informácie na podporu ekologického spracovania vozidiel po dobe životnosti.

Všetky členské štáty okrem Švédska uviedli, že uložili hospodárskym subjektom – väčšinou výrobcom – povinnosť zverejňovať informácie týkajúce sa konštrukcie vozidla, environmentálne vhodného spracovania, predchádzania vzniku odpadu a pokroku, ktorý sa dosiahol v súvislosti so zhodnocovaním a recykláciou. Švédsko uviedlo, že súčasné právne predpisy sú určené pre výrobcov vozidiel, a nie pre hospodárske subjekty, a táto skutočnosť je zahrnutá v prebiehajúcom preskúmaní právnych predpisov.

3. INFORMÁCIE O POSTUPE PRI VYKONÁVANÍ SMERNICE O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI

V správach jednotlivých štátov o vykonávaní smernice o vozidlách po dobe životnosti sú uvedené aj informácie o pokroku a osvedčených postupoch, ktoré prispeli k vykonávaniu smernice o vozidlách po dobe životnosti.

Členské štáty dosiahli vysoké ciele týkajúce sa opätovného použitia/recyklácie/zhodnocovania najmä vďaka rozvoju nových technológií spracovania po zošrotovaní, podstatnému zníženiu používania ťažkých kovov v nových vozidlách (ako je uvedené v zmenách prílohy II k smernici o vozidlách po dobe životnosti), uplatneniu noriem kódovania na uľahčenie demontáže a lepšieho využitia, ako aj opätovného použitia a zhodnocovania súčiastok a materiálov, a vďaka väčšiemu počtu a lepšej úrovni spracovateľských zariadení podľa noriem EÚ v oblasti životného prostredia.

Vo vzťahu k predchádzaniu vzniku odpadu niektoré členské štáty uviedli činnosti v oblasti automobilového priemyslu, napríklad vytvorenie všeobecného zoznamu látok s povinnou deklaráciou pre automobilový priemysel, t. j. skupiny, ktorá podporuje komunikáciu

[11] Grécko vzhľadom na to že nemá miestnych výrobcov vozidiel.
[12] http://www.idis2.com/.

a výmenu informácií týkajúcich sa využitia určitých látok v automobilových výrobkoch v rámci dodávateľského reťazca[13]. Poukázali aj na to, že Medzinárodný systém informácií o demontáži bol prispôsobený tak, aby v ňom boli uvedené informácie o zložení materiálu v jednotlivých etapách výrobného reťazca.

Niektoré členské štáty uviedli ďalšie opatrenia zamerané na zlepšenie procesu spracovania a zjednodušenie demontáže a odstraňovania znečistenia. Nemecko napríklad uviedlo zlepšenie technológie spracovania po zošrotovaní zamerané na získanie viacerých recyklovateľných častí a Francúzsko uviedlo, že niektorí výrobcovia vozidiel znížili rozmanitosť materiálov a štruktúru súčiastok tak, aby zjednodušili spracovanie, a vytvorili vlastnú sieť na zber, spätné získavanie a opätovné použitie dielov s cieľom predchádzať vzniku odpadu. Medzi ďalšie opatrenia, ktoré zlepšili konštrukciu z hľadiska recyklácie, patria vyvinutie zabudovaného diagnostického nástroja na jednoduché a bezpečnejšie spúšťanie pyrotechnických súčiastok vo vozidlách.

Správy obsahovali len obmedzené kvantitatívne informácie o typoch a množstvách recyklovaných materiálov a situácii na trhu. Členské štáty sa zhodli na tom, že trh obchodovania s kovmi funguje dobre pre železné a neželezné kovy. To zabezpečuje vysokú mieru recyklácie kovov. Trh s recyklovaním plastov je považovaný za rozmanitejší: využitie recyklovaných plastových materiálov vo vozidlách je stále na pomerne nízkej úrovni, aj keď sa zvyšuje. V súčasnosti podiel recyklovaných plastov použitých pri výrobe vozidiel len zriedka prevyšuje niekoľko percent z celkového obsahu plastov. Výrobcovia vozidiel sa zaviazali zvýšiť používanie recyklovaných plastov vo vozidlách na 20 %. Nemecko uviedlo, že opätovne použité pneumatiky a výrobky z recyklácie materiálov (granuláty) majú kladnú trhovú hodnotu, zatiaľ čo odosielanie pneumatík na spracovanie a zneškodnenie si obvykle vyžaduje ďalšiu platbu.

Väčšina členských štátov zaznamenala, že vozidlá po dobe životnosti majú kladnú trhovú hodnotu, pokiaľ sú prevážané ako úplné a nechýbajú v nich základné súčiastky. Portugalsko uviedlo, že hodnota materiálov získaných po demontáži a zošrotovaní, najmä železných a neželezných kovov, zostala na úrovni, ktorá zabezpečuje udržateľnosť spracovateľského reťazca. Osem krajín napriek tomu výslovne uviedlo, že v rokoch 2008 – 2014 sa zbierali dokonca aj vozidlá bez trhovej hodnoty alebo so zápornou trhovou hodnotou. V Spojenom kráľovstve sa niekoľko vozidiel so zápornou trhovou hodnotou zozbieralo väčšinou vo vzdialených vidieckych oblastiach, ako sú niektoré ostrovné komunity v Škótsku. Poľsko odhaduje, že počet vozidiel po dobe životnosti, ktoré nemajú žiadnu trhovú hodnotu alebo majú zápornú trhovú hodnotu, sa rovná počtu neúplných vozidiel.

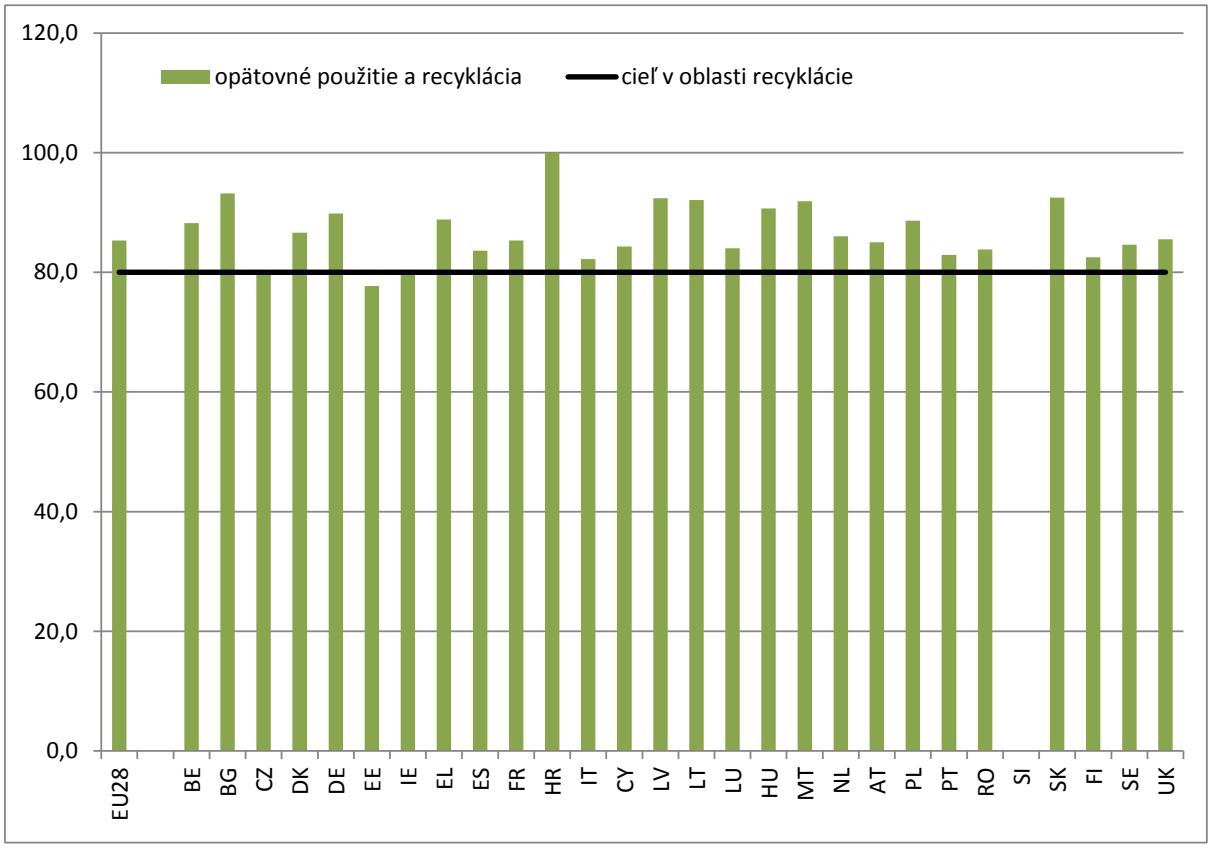
Infraštruktúra na spracovanie vozidiel po dobe životnosti sa za obdobie rokov 2008 – 2014 zlepšila. Vo väčšine členských štátov sa zvýšil počet schválených spracovateľských zariadení a zmenšili sa rozdiely medzi členskými štátmi z hľadiska hustoty spracovateľskej siete. Počet schválených spracovateľských zariadení sa mení v rozmedzí od dvoch v Luxembursku do približne 1 800 v Spojenom kráľovstve. Spolu je v EÚ takmer 13 000 spracovateľských

[13] http://www.gadsl.org/.

zariadení, čo zodpovedá približne jednému spracovateľskému zariadeniu na 40 000 obyvateľov.

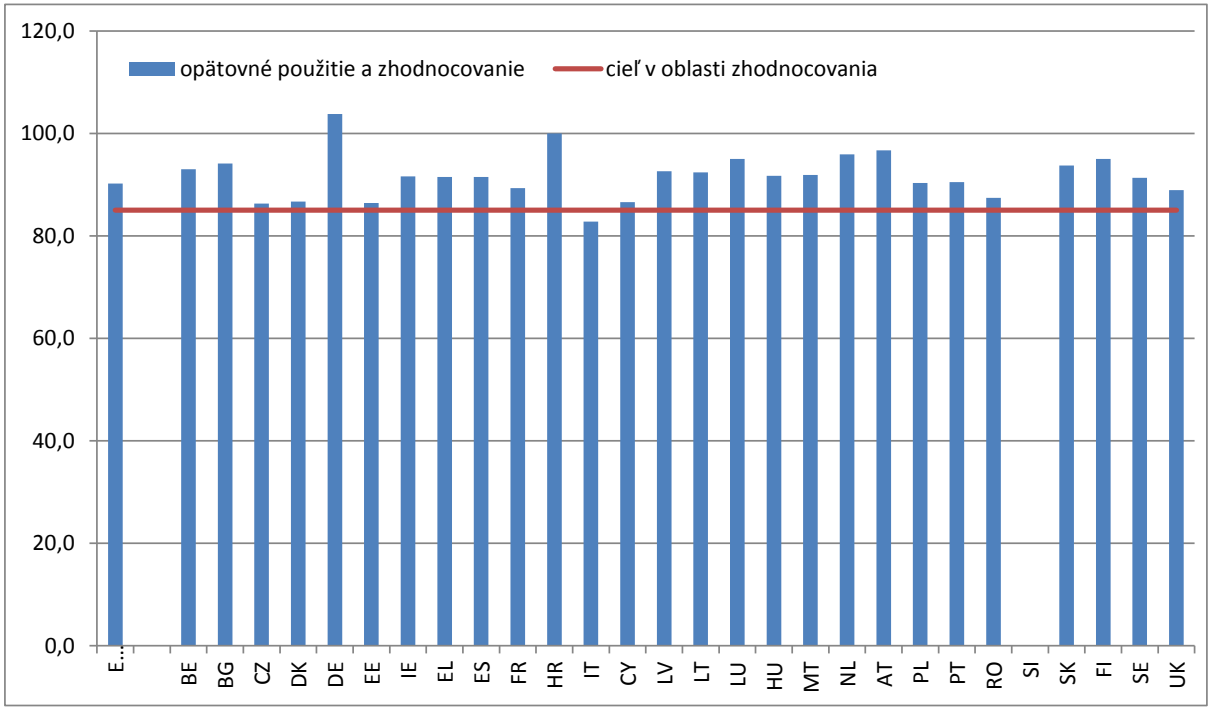
Celkový počet vozidiel presunutých do schválených spracovateľských zariadení v EÚ sa prudko zvýšil zo 6,3 milióna v roku 2008 na 9 miliónov v roku 2009. Toto zvýšenie je možné pripísať zavedeniu programov príspevkov na zošrotovanie vozidiel v rokoch 2008 a 2009 vo viac ako 10 členských štátoch. K zvýšeniu počtu vozidiel po dobe životnosti prispeli najmä Nemecko (zvýšenie o 1,4 milióna vozidiel), Francúzsko (zvýšenie o 0,46 milióna vozidiel), Taliansko (zvýšenie o 0,41 milióna vozidiel) a Španielsko (zvýšenie o 0,2 milióna vozidiel). Po roku 2009 sa počet vozidiel po dobe životnosti presunutých do schválených spracovateľských zariadení postupne znížil na 6,2 milióna vozidiel v roku 2013, čo zodpovedá úrovni pred rokmi 2008 – 2009.

Členské štáty boli povinné dosiahnuť najneskôr do roku 2006 opätovné použitie a recykláciu na úrovni 80 % a opätovné použitie a zhodnocovanie na úrovni 85 %, ako je stanovené v článku 7 ods. 2 smernice o vozidlách po dobe životnosti. Úrovne dosiahnuté v roku 2013 uvedené v správach členských štátov sú zobrazené na grafe č. 1[14]. Cieľ v oblasti opätovného použitia a recyklácie dosiahli všetky členské štáty okrem Estónska, ktoré uviedlo opätovné použitie/recykláciu na úrovni 78 %, ale dosiahlo cieľ v roku 2012. Cieľ týkajúci sa opätovného použitia a recyklácie taktiež splnili všetky krajiny okrem Talianska, ktoré dosiahlo 83 %.



Graf č. 1: Miera opätovného použitia/recyklácie uvedená za rok 2013

[14] V prípade Rumunska a Slovinska sú uvedené úrovne z roku 2012, pretože ešte neboli k dispozícii údaje za rok 2013.



Graf č. 2: Miera opätovného použitia/zhodnocovania uvedená za rok 2013

Nemecko a Slovinsko uviedli miery opätovného použitia/zhodnocovania vyššie ako 100 %. V Nemecku boli tieto miery zdanlivo nepravdepodobné v dôsledku vozidiel na sklade, pretože vozidlá po dobe životnosti sa nemusia nevyhnutne spracovať v roku, v ktorom boli prevezené do spracovateľského zariadenia (napríklad z dôvodov obmedzenej kapacity). V prípade Nemecka je možné pripísať tejto jav taktiež programu príspevkov na zošrotovanie vozidiel v rokoch 2008 a 2009. V Slovinsku sa zdá, že uvedená vysoká miera je dočasný jav, ktorý vznikol v dôsledku prechodu z verejnoprávneho systému na systém zodpovednosti výrobcu.

V smernici o vozidlách po dobe životnosti je od 1. januára 2015 stanovené zvýšenie cieľov v oblasti opätovného použitia/recyklácie na úroveň 85 % a v oblasti opätovného použitia/zhodnocovania na úroveň 95 %. Z grafu č. 2 vyplýva, že 17 krajín už dosiahlo túto mieru opätovného použitia/recyklácie v roku 2013 a väčšina zostávajúcich krajín je blízko pri cieľovej hodnote. Očakávalo sa, že dosiahnutie cieľa týkajúceho sa opätovného použitia/zhodnocovania na úrovni 95 % si vyžiada väčšie úsilie. Sedem členských štátov však už splnilo tento cieľ v roku 2013[15].

Respondenti vo všeobecnosti nezaznamenali žiadne narušenie hospodárskej súťaže medzi členskými štátmi alebo v rámci nich. V rokoch 2008 až 2011 bol trh s vozidlami pod silným vplyvom finančnej krízy a v členských štátoch sa zaviedli príspevky na zošrotovanie, aby sa trh s vozidlami stabilizoval. V Nemecku viedlo výrazné zvýšenie počtu vozidiel po dobe životnosti v dôsledku programu príspevkov na zošrotovanie v rokoch 2008 a 2009 k nadbytku náhradných dielov na trhu a trhová cena rozmontovaných vozidiel klesla na 10 –

[15] Údaje sú k dispozícii na webovom sídle: http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

20 EUR/tonu. V rokoch 2010 – 2012 sa počet vozidiel po dobe životnosti znížil. Trhová cena sa vrátila späť na úrovne spred roku 2009 a znížilo sa dočasné skladovanie vozidiel po dobe životnosti. Iné krajiny, napríklad Estónsko, uviedli dramatické zníženie predaja nových vozidiel a nižší počet vozidiel po dobe životnosti. Maďarsko uviedlo, že priemerný vek vozidiel na trhu sa zvýšil z 10 rokov v roku 2006 na 13 rokov v roku 2013.

4. VOZIDLÁ S NEZNÁMYM MIESTOM VÝSKYTU A NEZÁKONNÁ DEMONTÁŽ VOZIDIEL PO DOBE ŽIVOTNOSTI

Aj keď sa právne ustanovenia smernice plne transponovali do vnútroštátnych právnych predpisov, v celej EÚ boli zistené nedostatky v oblasti vykonávania a presadzovania. Z posúdení vykonaných pre Komisiu vyplýva, že v prípade 3,5 až 4,5 milióna vozidiel ročne môže byť „miesto ich výskytu neznáme“[16]. Tieto „stratené vozidlá“ sú v členských štátoch vyradené z evidencie, ale nie sú Komisii nahlásené ako vozidlá po dobe životnosti spracované v súlade so zákonom a taktiež nie sú uvedené v údajoch o legálnom vývoze ojazdených vozidiel v štatistikách zahraničného obchodu. Možným dôvodom nedostatočného sledovania môže byť nedostatočné sledovanie vozidiel vyradených z evidencie v rámci členských štátov, alebo, v prípade obchodu v rámci EÚ, demontáž vozidiel po dobe životnosti v EÚ v neschválených spracovateľských zariadeniach alebo neevidovaný vývoz ojazdených vozidiel alebo vozidiel po dobe životnosti. Vykonáva sa štúdia a prebiehajú súvisiace konzultácie so zainteresovanými stranami, ktoré majú pomôcť Komisii pri preskúmaní príčin existencie vozidiel s neznámym miestom výskytu vozidiel a určení ďalších účinných opatrení, ktoré sa majú prijať s cieľom zlepšiť situáciu. Je to súčasť iniciatívy Komisie zameranej na posúdenie vykonávania smernice o vozidlách po dobe životnosti a podporu súladu s predpismi.

Správy členských štátov o vykonávaní a ďalšie poskytnuté informácie ukázali, že niektoré krajiny (ako Írsko, Francúzsko, Portugalsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo) prijali represívne opatrenia proti nezákonnému spracovaniu a/alebo zvýšili intenzitu kontrol zariadení, ktoré sa zaoberajú demontážou/spracovaním vozidiel po dobe životnosti. Portugalsko úspešne obmedzilo nezákonné spracovanie vozidiel po dobe životnosti pomocou balíka opatrení, ktorý zahŕňa ročnú cestnú daň, systém príspevkov na zošrotovanie, zvýšenie daní a národný plán boja proti nezákonnému zošrotovaniu. Taktiež výrazne zvýšilo počet schválených spracovateľských zariadení. V Spojenom kráľovstve Environmentálna agentúra zaviedla koordinovanú celoštátnu kampaň zameranú na nezákonné zberne vozidiel po dobe životnosti a šrotoviská. Zaviedli sa prísne postihy, v dôsledku ktorých bola do 12 mesiacov približne polovica nezákonných šrotovísk zatvorená alebo zaradená do regulovaného systému[17]. Írsko zvýšilo počet schválených spracovateľských zariadení z 53 v roku 2003 na 173 v roku 2013.

V niektorých členských štátoch, napríklad v Spojenom kráľovstve, je vlastník vozidla zodpovedný za vozidlo a je povinný platiť dane, kým nie je vystavené osvedčenie o zničení.

---

16 Za referenčné roky 2012 a 2013: predbežné výsledky posúdenia, ktoré sa v súčasnosti vykonáva pre Komisiu.

17 Pozri tiež *Vozidlá po dobe životnosti: Právne aspekty, vnútroštátne postupy a odporúčania pre budúci úspešný prístup* (štúdia pre Výbor Európskeho parlamentu pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, 2010) na webovom sídle: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf.

Portugalsko zaviedlo centralizovaný počítačový systém na vydávanie osvedčení o zničení pre vozidlá po dobe životnosti, ktorý umožňuje vnútroštátnemu orgánu pre odpady lepšiu kontrolu celkového počtu osvedčení o zničení a príslušných orgánov, ktoré ich vydávajú, a rýchlejšie vytváranie štatistík týkajúcich sa správy vozidiel po dobe životnosti.

Španielsko uviedlo za roky 2008 – 2011, že väčšina neschválených spracovateľských zariadení sa zatvorila, pretože nemohli vydávať osvedčenia o zničení. Dánsko riešilo predaj a nezákonné spracovanie vozidiel po dobe životnosti vyplatením prémie, ktorú môže dostať len posledný evidovaný vlastník vozidla. Na druhej strane Maďarsko uviedlo, že počet jeho schválených spracovateľských zariadení sa znížil a prípady nezákonnej demontáže sa zvyšujú. Zatiaľ čo niektoré krajiny vrátane Belgicka, Nemecka a Holandska poukázali na to, že vývoz vozidiel z ich krajín do východoeurópskych krajín, ale aj do Afriky a na Blízky východ, je stále vysoký, Poľsko upozornilo na svoju osobitnú situáciu, kde je počet dovezených ojazdených vozidiel dvojnásobný v porovnaní s novými vozidlami predanými v Poľsku.

Niektoré členské štáty vykonali štúdie, ktorých cieľom bolo posúdiť tento problém vo svojich krajinách a nájsť spôsoby na jeho riešenie. V roku 2016 Nemecko taktiež vykonalo štúdiu, ktorej cieľom bolo analyzovať príčiny vysokého počtu „stratených“ vozidiel, určiť miesto, kde sa tieto vozidlá nachádzajú, a vypracovať opatrenia a nástroje na účinné zvýšenie pokrytia štatistík o vozidlách po dobe životnosti.

K dnešnému dňu sa na úrovni EÚ vykonali rôzne kroky zamerané na riešenie problému so stratenými vozidlami. V roku 2011 boli vypracované usmernenia pre odpadové vozidlá[18]. Tieto usmernenia predstavujú spoločný prístup členských štátov k tomu, ako sa má vykladať nariadenie (ES) č. 1013/2006 o preprave odpadu pri poskytovaní kritérií na rozlíšenie medzi odpadovými vozidlami a ojazdenými vozidlami. Dva členské štáty[19] začlenili usmernenia korešpondentov týkajúce sa odpadových vozidiel do dokumentácie používanej pri kontrole.

Komisia (Eurostat) okrem toho zrevidovala usmernenia o každoročnom predkladaní správ[20] týkajúcich sa cieľov v oblasti vozidiel po dobe životnosti, aby zvýšila kvalitu údajov, ktoré využíva na posúdenie situácie. V zrevidovaných usmerneniach je teraz stanovená aj povinnosť členských štátov predložiť každý rok okrem správy o počte požadovaných osvedčení o zničení aj správu o vozidlách zapísaných do evidencie alebo vyradených z evidencie na vnútroštátnom trhu.

5. ZÁVERY

Z posúdenia vyplynul záver, že členské štáty plne transponovali smernicu o vozidlách po dobe životnosti. Niektoré prípady nesúladu sa stali predmetom konania o porušení povinnosti a vyriešili sa, keď členské štáty zosúladili svoje právne predpisy o vozidlách po dobe životnosti so smernicou.

---

[18] *Usmernenia korešpondentov pre prepravu odpadu č. 9 o preprave odpadu* (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm).

[19] Rakúsko a Valónsky región v Belgicku.

[20] Usmerňujúci dokument *Postup pri predkladaní správy o vozidlách po dobe životnosti podľa rozhodnutia Komisie 2005/293/ES* (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015).

Vykonávanie smernice o vozidlách po dobe životnosti je prevažne úspešné, okrem výraznejších problémov týkajúcich sa vozidiel po dobe životnosti s neznámym miestom výskytu. Členské štáty uviedli účinnosť osvedčených postupov pri spolupráci s výrobcami v oblasti zloženia materiálov a opätovného použitia materiálov a súčiastok, postupné zlepšovanie ekodizajnu, takmer úplné vylúčenie nebezpečných látok používaných vo vozidlách a dosiahnutie väčšiny cieľov týkajúcich sa opätovného použitia/recyklácie/zhodnocovania. Väčšina členských štátov taktiež uznáva kladnú hodnotu vozidiel po dobe životnosti, ak sú do schválených spracovateľských zariadení prevezené bez chýbajúcich súčastí.

Členské štáty taktiež uviedli kvalitatívne zlepšenia. Zlepšila sa infraštruktúra spracovania vozidiel po dobe životnosti, viac členských štátov má zariadenia na spracovanie po zošrotovaní a zvýšil sa celkový počet schválených spracovateľských zariadení.

Zo štatistík o cieľoch týkajúcich sa vozidiel po dobe životnosti je vidieť postupné zlepšovanie vykonávania smernice. V roku 2013 dosiahli takmer všetky členské štáty ciele týkajúce sa vozidiel po dobe životnosti z roku 2006, t. j. 80 % opätovného použitia/recyklácie a 85 % opätovného použitia/zhodnocovania. Deväť členských štátov už dosiahlo ciele 95 % opätovného použitia/zhodnocovania stanovené pre rok 2015 a 17 členských štátov dosiahlo ciele 85 % opätovného použitia/recyklácie na vozidlo[21]. Zostávajúce členské štáty sú blízko k dosiahnutiu cieľov platných od januára 2015, aj keď pre niektoré členské štáty je dosiahnutie cieľa 95 % v oblasti opätovného použitia a zhodnocovania veľkou výzvou.

Nelegálny zber a pašovanie vozidiel po dobe životnosti sú aj naďalej prekážkou v účinnom vykonávaní smernice. Činnosti vyvíjané v súvislosti s vozidlami po dobe životnosti, ktoré sú v rozpore s normami, negatívne ovplyvňujú zdravie a životné prostredie a vedú k znehodnocovaniu cenných zdrojov. Komisia sa bude v spolupráci s členskými štátmi snažiť odhaľovať príčiny nelegálneho zberu a pašovania vozidiel po dobe životnosti a prijať opatrenia, ktoré sú potrebné na riešenie tohto problému na viacerých úrovniach. Na úrovni EÚ boli 8. júla 2011 prijaté usmernenia týkajúce sa vyradených vozidiel určené príslušným subjektom zaoberajúcim sa prepravou odpadu, ktoré slúžia ako pomoc pre vnútroštátne orgány. Napriek tomu bude asi treba prijať ďalšie opatrenia napr. zrevidovať rozhodnutie 2005/293/EC s cieľom posilniť monitorovanie vnútroštátnych trhov s vozidlami.[22]

Smernica o vozidlách po dobe životnosti je svetlým príkladom obehového hospodárstva: systém rozšírenej zodpovednosti výrobcov sa uplatňuje od základného konceptu vozidla až po spracovanie po dobe životnosti, ekodizajn sa postupne zlepšuje a nebezpečné látky používané vo vozidlách sú takmer vylúčené v súlade s technickým a vedeckým pokrokom, ako to vyžaduje smernica. Smernica o vozidlách po dobe životnosti taktiež podnecuje výskum v oblasti inovácií zameraný na nahradenie nebezpečných látok a čo najlepšie spracovanie vozidiel po dobe životnosti tak, aby sa využila pozitívna hodnota tohto druhu odpadu.

[21] Podľa článku 3 rozhodnutia Komisie 2005/293/ES musia členské štáty predložiť správu do 18 mesiacov od konca príslušného kalendárneho roka.

[22] Článok 1 ods. 3 písm. a) rozhodnutia Komisie 2005/293/ES.

Pokračujúcou výzvou napriek tomu zostáva kvalita monitorovania údajov vyplývajúcich z cieľov stanovených v smernici. Problémy týkajúce sa kvality údajov a porovnateľnosti predložených správ sa už riešili, ale vyžadujú si ďalšiu pozornosť. Povinnosti týkajúce sa podávania správ boli predmetom nedávnej revízie právnych predpisov EÚ v oblasti odpadov, kde Komisia navrhla zrušiť ustanovenia o povinnosti členských štátov vypracovávať každé tri roky správy o vykonávaní. Tieto správy sa neosvedčili ako účinný nástroj pri overovaní súladu so smernicou a navyše jej vykonávanie a vplyv boli náročné z hľadiska zdrojov a zaťaženia. Komisia namiesto toho navrhla, aby bolo monitorovanie založené výlučne na štatistických údajoch, ktoré musia členské štáty každoročne poskytovať Komisii.

Na záver treba uviesť, že predkladanie kvalitnejších ročných správ o cieľoch týkajúcich sa vozidiel po dobe životnosti doplnené o metodiky predkladania vnútroštátnych správ prispeje k zlepšeniu monitorovania vykonávania smernice o vozidlách po dobe životnosti.