ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 27.2.2017
COM(2017) 98 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/53/ΕΚ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ 2008-2011 ΚΑΙ 2011-2014

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2000/53/ΕΚ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ 2008-2011 ΚΑΙ 2011-2014

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η οδηγία 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους[1] (οδηγία ΟΤΚΖ) αποβλέπει πρωτίστως στην πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων από τα οχήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους, με σκοπό τον περιορισμό της τελικής διάθεσης αποβλήτων και των συνολικών περιβαλλοντικών επιπτώσεών της. Επιπλέον, τα μέτρα που προβλέπονται στην οδηγία επιδιώκουν τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον κύκλο ζωής ενός οχήματος, και κυρίως των φορέων που συμμετέχουν άμεσα στην επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΟΤΚΖ). Συνολικά, η οδηγία ΟΤΚΖ ακολουθεί την προσέγγιση της κυκλικής οικονομίας ενθαρρύνοντας τον οικολογικό σχεδιασμό, προβλέποντας την εξάλειψη των επικίνδυνων ουσιών στα οχήματα και θέτοντας υψηλούς στόχους επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης/ανάκτησης και στοχεύοντας, ως εκ τούτου, στην επαναχρησιμοποίηση των πολύτιμων υλικών από τα ΟΤΚΖ και στη διατήρηση πολύτιμων πόρων στην οικονομία.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας ΟΤΚΖ, τα κράτη μέλη οφείλουν ανά τριετία να διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, βάσει ερωτηματολογίου που θεσπίστηκε με την απόφαση 2001/753/ΕΚ της Επιτροπής[2]. Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από δύο μέρη: το πρώτο μέρος αφορά τα λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο και το δεύτερο μέρος περιέχει πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας. Με βάση τις πληροφορίες που παρέχονται από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση εφαρμογής για κάθε περίοδο αναφοράς.

Η παρούσα είναι η τρίτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας ΟΤΚΖ και καλύπτει δύο περιόδους αναφοράς: από τις 21 Απριλίου 2008 έως τις 20 Απριλίου 2011· και από τις 21 Απριλίου 2011 έως τις 20 Απριλίου 2014. Η πρώτη έκθεση εφαρμογής,[3] η οποία κάλυπτε την περίοδο από τις 21 Απριλίου 2002 έως τις 20 Απριλίου 2005, δημοσιεύθηκε το 2007· η δεύτερη έκθεση εφαρμογής[4], η οποία κάλυπτε την περίοδο από τις 21 Απριλίου 2005 έως τις 20 Απριλίου 2008, δημοσιεύθηκε το 2010.

Η έγκαιρη υποβολή στοιχείων και η ποιότητα αυτής της τρίτης έκθεσης εφαρμογής βελτιώθηκαν σε σύγκριση με τις προηγούμενες περιόδους αναφοράς. Όλα τα κράτη μέλη

1 ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34.
2 ΕΕ L 282 της 26.10.2001, σ. 77.
3 COM(2007) 0618 τελικό.
4 COM(2009) 635 τελικό.

διαβίβασαν στην Επιτροπή τις εκθέσεις εφαρμογής για την περίοδο 2008-2011, ενώ δύο κράτη μέλη δεν απέστειλαν εκθέσεις για την περίοδο 2011-2014[5]. Οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν ήταν πλήρεις και εν γένει ικανοποιητικής ποιότητας και συμπληρώθηκαν από περαιτέρω πληροφορίες που διατέθηκαν στην Επιτροπή, για παράδειγμα από τον έλεγχο της συμμόρφωσης των εθνικών μέτρων μεταφοράς της οδηγίας ΟΤΚΖ στο εθνικό δίκαιο.

Επιπλέον, σύμφωνα με την απόφαση 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής[6], πρέπει να υποβάλλονται σε ετήσια βάση και εντός 18 μηνών από το τέλος του έτους αναφοράς τα δεδομένα σχετικά με τους στόχους της οδηγίας για την επαναχρησιμοποίηση/ανακύκλωση και την επαναχρησιμοποίηση/ανάκτηση. Οι πληροφορίες αυτές έχουν επίσης ληφθεί υπόψη στην παρούσα έκθεση.

2. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΟΤΚΖ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Η οδηγία ΟΤΚΖ έχει μεταφερθεί στην εθνική νομοθεσία κάθε κράτους μέλους. Ενώ συνολικά διαπιστώθηκε ότι η οδηγία έχει μεταφερθεί ορθά, κατά την περίοδο 2008-2014 βρίσκονταν ακόμη σε εξέλιξη 15 διαδικασίες επί παραβάσει λόγω μη συμμόρφωσης των εθνικών μέτρων εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένων υποθέσεων που παρέμεναν ανοικτές από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης παραπέμφθηκαν υποθέσεις κατά πέντε κρατών μελών, οι οποίες έκτοτε έχουν κλείσει. Από τον Οκτώβριο του 2015, δεν υπάρχουν ανοιχτές διαδικασίες επί παραβάσει σχετικά με την οδηγία ΟΤΚΖ.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη μεταφορά των επιμέρους διατάξεων της οδηγίας στο δίκαιο των κρατών μελών παρέχονται στις εθνικές εκθέσεις. Ορισμένες από τις απαιτήσεις της οδηγίας (για παράδειγμα, διατάξεις σχετικά με την πρόληψη, τη συλλογή, την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση) μπορούσαν να μεταφερθούν μέσω συμφωνίας. Το Βέλγιο, η Ιταλία, το Λουξεμβούργο, η Μάλτα και η Ουγγαρία έκαναν χρήση της δυνατότητας αυτής.

Η Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο έκαναν χρήση της δυνατότητας εξαίρεσης των οχημάτων που παράγονται σε μικρές σειρές και των παραγωγών τους από τις υποχρεώσεις που αφορούν την επαναχρησιμοποίηση, την ανάκτηση και την ανακύκλωση, τα πρότυπα κωδικοποίησης και την παροχή πληροφοριών σχετικά με την αποσυναρμολόγηση, καθώς και από τις υποχρεώσεις υποβολής έκθεσης.

Όλα τα κράτη μέλη πλην ενός[7] δήλωσαν ότι έχουν θεσπίσει μέτρα που ενθαρρύνουν τους κατασκευαστές οχημάτων, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, να περιορίζουν τη χρήση επικίνδυνων ουσιών στα οχήματα, να διευκολύνουν την αποσυναρμολόγηση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση και να ενσωματώνουν όλο

5 Οι Κάτω Χώρες και η Ισπανία.

6 ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 30.

7 Η Ελλάδα έχει μεταφέρει αυτολεξεί την οδηγία ΟΤΚΖ στο εθνικό της δίκαιο, αλλά ανέφερε ότι «*στην Ελλάδα δεν λαμβάνει χώρα παραγωγή αυτοκινήτων και όλα τα αυτοκίνητα είναι εισαγόμενα, επομένως δεν χρειάζεται να ληφθούν μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 2*», υπονοώντας ότι δεν έχει θεσπιστεί κανένα περαιτέρω μέτρο εφαρμογής.

και μεγαλύτερη ποσότητα ανακυκλωμένου υλικού σε οχήματα. Όλα τα κράτη μέλη δήλωσαν ότι η εθνική τους νομοθεσία περιορίζει τη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα υλικά και στα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003, με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας.

Όλα τα κράτη μέλη που υπέβαλαν έκθεση επιβεβαίωσαν ότι έχουν λάβει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι οικονομικοί φορείς, στις περισσότερες περιπτώσεις οι παραγωγοί και/ή οι εισαγωγείς οχημάτων, δημιουργούν συστήματα για τη συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και (εφόσον είναι τεχνικά εφικτό) των μεταχειρισμένων εξαρτημάτων που αφαιρούνται κατά την επισκευή των επιβατικών αυτοκινήτων. Επίσης, επιβεβαίωσαν ότι έχουν λάβει μέτρα για να εξασφαλίσουν την επαρκή διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων συλλογής· τουλάχιστον έξι κράτη μέλη[8] έχουν ορίσει είτε μια μέγιστη απόσταση έως το επόμενο σημείο συλλογής είτε έναν ελάχιστο αριθμό σημείων συλλογής ανά πόλη/περιοχή ή ανά αριθμό κατοίκων.

Όλα τα κράτη μέλη δήλωσαν ότι έχουν δημιουργήσει σύστημα το οποίο προβλέπει την υποβολή πιστοποιητικού καταστροφής ως προϋπόθεση για την αποταξινόμηση του οχήματος. Δεκατέσσερα κράτη μέλη αξιοποίησαν τη δυνατότητα να επιτρέπεται στους παραγωγούς, τους εμπόρους ή τους συλλέκτες να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής εξ ονόματος εξουσιοδοτημένης εγκατάστασης επεξεργασίας, εφόσον εγγυώνται ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας.

Όλα τα κράτη μέλη που απάντησαν ανέφεραν ότι έχουν θεσπίσει μέτρα που εξασφαλίζουν ότι υπάρχει η δυνατότητα να παραδίδονται σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, χωρίς αυτό να συνεπάγεται κόστος για τον τελευταίο κάτοχο ή ιδιοκτήτη. Ωστόσο, στα περισσότερα κράτη μέλη, η παράδοση δεν είναι δωρεάν εάν το όχημα δεν περιλαμβάνει τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία ή εάν περιέχει πρόσθετα απόβλητα. Η δυνατότητα αυτή συνάδει με την οδηγία.

Όλα τα κράτη μέλη ανέφεραν ότι απαιτούν από τις αρμόδιες αρχές να αναγνωρίζουν και να αποδέχονται τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη.

Σε όλα τα κράτη μέλη, οι εγκαταστάσεις ή οι επιχειρήσεις επεξεργασίας πρέπει να έχουν λάβει άδεια ή να έχουν καταχωριστεί από τις αρμόδιες αρχές. Μόνο η Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο έκαναν χρήση της παρέκκλισης από τις απαιτήσεις αδείας για τις εργασίες ανάκτησης αποβλήτων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αφού έχουν υποβληθεί στη δέουσα επεξεργασία, σύμφωνα με την οδηγία ΟΤΚΖ, και με την προϋπόθεση της διενέργειας ετήσιας επιθεώρησης[9].

Όλα τα κράτη μέλη, εκτός από ένα, ανέφεραν ότι χρησιμοποιούν μέσα για να ενθαρρύνουν τις εγκαταστάσεις ή επιχειρήσεις επεξεργασίας να υιοθετούν πιστοποιημένα συστήματα

[8] Βέλγιο· Γαλλία· Ιρλανδία· Λιθουανία· Ρουμανία· Σλοβενία

[9] Παρέκκλιση από τις απαιτήσεις αδείας σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας ΟΤΚΖ.

περιβαλλοντικής διαχείρισης[10], όπως το σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου της ΕΕ. Τα κράτη μέλη έχουν εφαρμόσει ευρύ φάσμα κινήτρων και υποστηρικτικών μέτρων για τον σκοπό αυτό. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται η χρηματοδότηση, η μείωση του διοικητικού φόρτου (π.χ. μείωση της συχνότητας και του πεδίου εφαρμογής της παρακολούθησης, εξαίρεση από την κατάρτιση σχεδίων διαχείρισης αποβλήτων, διευκόλυνση της διαδικασίας έγκρισης των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας, μειωμένες χρηματοοικονομικές εγγυήσεις) και η υποστήριξη που παρέχεται από έγγραφα καθοδήγησης, ενημερωτικά φυλλάδια και προγράμματα κατάρτισης.

Όλα τα κράτη μέλη που υπέβαλαν έκθεση επιβεβαίωσαν ότι έχουν θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την ιεράρχηση των αποβλήτων, προκειμένου να προωθήσουν την επαναχρησιμοποίηση των κατασκευαστικών στοιχείων που είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση όσων κατασκευαστικών στοιχείων δεν μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν, δίδοντας προτεραιότητα στην ανακύκλωση.

Όλα τα κράτη μέλη που απάντησαν έχουν θεσπίσει μέτρα για να εξασφαλίσουν την επίτευξη των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία ΟΤΚΖ από τους οικονομικούς φορείς. Τα περισσότερα κράτη μέλη μετέφεραν στο οικείο εθνικό δίκαιο κατά λέξη τους στόχους που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία. Οι Κάτω Χώρες αναπροσάρμοσαν την αρχικά πολύ φιλόδοξη ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να είχαν επιτευχθεί οι στόχοι του 95 % για επαναχρησιμοποίηση/ανάκτηση και 85 % για επαναχρησιμοποίηση/ανακύκλωση, από το 2007 στο 2015, όπως απαιτεί η εν λόγω οδηγία. Στη Βουλγαρία ο στόχος ανάκτησης του 87 % και ο στόχος ανακύκλωσης του 81 % έπρεπε να είχαν επιτευχθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008· οι στόχοι σταδιακά αυξήθηκαν σε 95 % για την ανάκτηση και 85 % για την ανακύκλωση έως το 2015. Η Τσεχική Δημοκρατία, η Ιρλανδία, η Ελλάδα, η Ισπανία, η Ιταλία, η Λετονία, η Ουγγαρία, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Σλοβακία και το Ηνωμένο Βασίλειο έκαναν χρήση της δυνατότητας να θέσουν χαμηλότερους στόχους για οχήματα που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980.

Όλα τα κράτη μέλη που απάντησαν, πλην ενός[11], δήλωσαν ότι έχουν λάβει μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι παραγωγοί, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, καθώς και ότι υποχρεώνουν τους παραγωγούς κατασκευαστικών στοιχείων να διαθέτουν στις εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας πληροφορίες σχετικά με την αποσυναρμολόγηση και την αποθήκευση των κατασκευαστικών στοιχείων και τη διενέργεια δοκιμών σε αυτά. Σε όλα τα κράτη μέλη οι παραγωγοί οφείλουν να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αποσυναρμολόγηση κάθε τύπου νέου οχήματος που διατίθεται στην αγορά. Τα περισσότερα κράτη μέλη επισήμαναν τη χρήση του διεθνούς συστήματος πληροφοριών για την αποσυναρμολόγηση (International Dismantling Information System, IDIS)[12], το οποίο δημιουργήθηκε από τους κατασκευαστές για να παρέχονται στις επιχειρήσεις

[10] Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 5 της οδηγίας ΟΤΚΖ, τα κράτη μέλη πρέπει να ενθαρρύνουν τις επιχειρήσεις οι οποίες εκτελούν εργασίες επεξεργασίας να υιοθετούν πιστοποιημένα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης.

[11] Η Ελλάδα αναφέρθηκε στο γεγονός ότι δεν υπάρχουν τοπικοί κατασκευαστές οχημάτων.

[12] http://www.idis2.com/.

επεξεργασίας πλήρεις πληροφορίες που επικαιροποιούνται ανά τακτά χρονικά διαστήματα, με σκοπό την προώθηση της περιβαλλοντικής επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Όλα τα κράτη μέλη, πλην της Σουηδίας, δήλωσαν ότι έχουν υποχρεώσει τους οικονομικούς φορείς –κυρίως τους παραγωγούς– να δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με τον σχεδιασμό των οχημάτων, την περιβαλλοντικά ορθή επεξεργασία, την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων και την πρόοδο που επιτυγχάνεται όσον αφορά την ανάκτηση και ανακύκλωση. Η Σουηδία ανέφερε ότι η ισχύουσα νομοθεσία αφορά τον παραγωγό και όχι τους οικονομικούς φορείς και ότι αυτό περιλαμβάνεται στην επανεξέταση της νομοθεσίας που βρίσκεται σε εξέλιξη.

3. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ OTKZ

Οι εθνικές εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας OTKZ παρείχαν επίσης πληροφορίες σχετικά με την πρόοδο και τις ορθές πρακτικές που εφαρμόζονται από τους οικονομικούς φορείς και έχουν συμβάλει θετικά στην εφαρμογή της οδηγίας OTKZ.

Τα κράτη μέλη έχουν επιτύχει τους υψηλούς στόχους επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης/ανάκτησης, κυρίως χάρη στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών για τα στάδια μετά τον τεμαχισμό, τη σημαντική μείωση των βαρέων μετάλλων που χρησιμοποιούνται στα νέα αυτοκίνητα (όπως προκύπτει από τις τροποποιήσεις του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας OTKZ), την εφαρμογή προτύπων κωδικοποίησης που διευκολύνουν την αποσυναρμολόγηση και την καλύτερη χρήση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση των κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών και χάρη στο γεγονός ότι περισσότερες και βελτιωμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας τηρούν τα περιβαλλοντικά πρότυπα της ΕΕ.

Όσον αφορά την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων, πολλά κράτη μέλη αναφέρθηκαν σε δραστηριότητες της αυτοκινητοβιομηχανίας, όπως η ανάπτυξη του παγκόσμιου καταλόγου δηλωτέων ουσιών της αυτοκινητοβιομηχανίας (Global automotive declarable substance list, GADSL), μιας ομάδας η οποία διευκολύνει την επικοινωνία και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη χρήση ορισμένων ουσιών στα προϊόντα της αυτοκινητοβιομηχανίας στο σύνολο της αλυσίδας εφοδιασμού[13]. Ανέφεραν επίσης την προσαρμογή του διεθνούς συστήματος πληροφοριών για την αποσυναρμολόγηση, ώστε να αποτυπώνει τη σύσταση των υλικών σε όλη την αλυσίδα παραγωγής.

Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν τη θέσπιση περαιτέρω μέτρων για τη βελτίωση της διαδικασίας επεξεργασίας και την απλούστευση της αποσυναρμολόγησης και της απορρύπανσης. Για παράδειγμα, η Γερμανία ανέφερε ότι χρησιμοποιείται βελτιωμένη τεχνολογία για τα στάδια μετά τον τεμαχισμό, προκειμένου να λαμβάνονται περισσότερα ανακυκλώσιμα τμήματα, ενώ η Γαλλία ανέφερε ότι ορισμένοι παραγωγοί οχημάτων μειώνουν την ποικιλία των υλικών και απλουστεύουν τη δομή των κατασκευαστικών στοιχείων για ευκολότερη επεξεργασία και ότι έχουν αναπτύξει δικό τους δίκτυο για τη συλλογή, αποκατάσταση και επαναχρησιμοποίηση των εξαρτημάτων με σκοπό την πρόληψη

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

της παραγωγής αποβλήτων. Άλλα μέτρα που βελτιώνουν τον σχεδιασμό για την ανακύκλωση περιλαμβάνουν την ανάπτυξη του ενσωματωμένου εργαλείου διάγνωσης για την απλή και ασφαλή ενεργοποίηση των πυροτεχνικών εξαρτημάτων στα αυτοκίνητα.

Παρασχέθηκαν περιορισμένες μόνο ποσοτικές πληροφορίες σχετικά με τους τύπους και τις ποσότητες των ανακυκλωμένων υλικών και την κατάσταση της αγοράς. Τα κράτη μέλη συμφώνησαν ότι η αγορά του εμπορίου μετάλλων λειτουργεί καλά για τα σιδηρούχα και μη σιδηρούχα μέταλλα. Αυτό εξασφαλίζει υψηλά ποσοστά ανακύκλωσης για τα μέταλλα. Η αγορά ανακύκλωσης πλαστικού φαίνεται να παρουσιάζει μεγαλύτερη ανομοιογένεια: η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα, παρότι αυξάνεται, εξακολουθεί να βρίσκεται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Επί του παρόντος, το ποσοστό των ανακυκλωμένων πλαστικών που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή οχημάτων σπανίως είναι μεγαλύτερο από μερικές ποσοστιαίες μονάδες της συνολικής ποσότητας πλαστικού. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν δεσμευτεί να αυξήσουν τη χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα στο 20 %. Η Γερμανία ανέφερε ότι τα επαναχρησιμοποιημένα ελαστικά και τα προϊόντα που προέρχονται από ανακύκλωση υλικού (κοκκώδη υλικά) έχουν θετική αξία στην αγορά, ενώ η αποστολή ελαστικών για επεξεργασία και διάθεση συνήθως απαιτεί επιπλέον έξοδα.

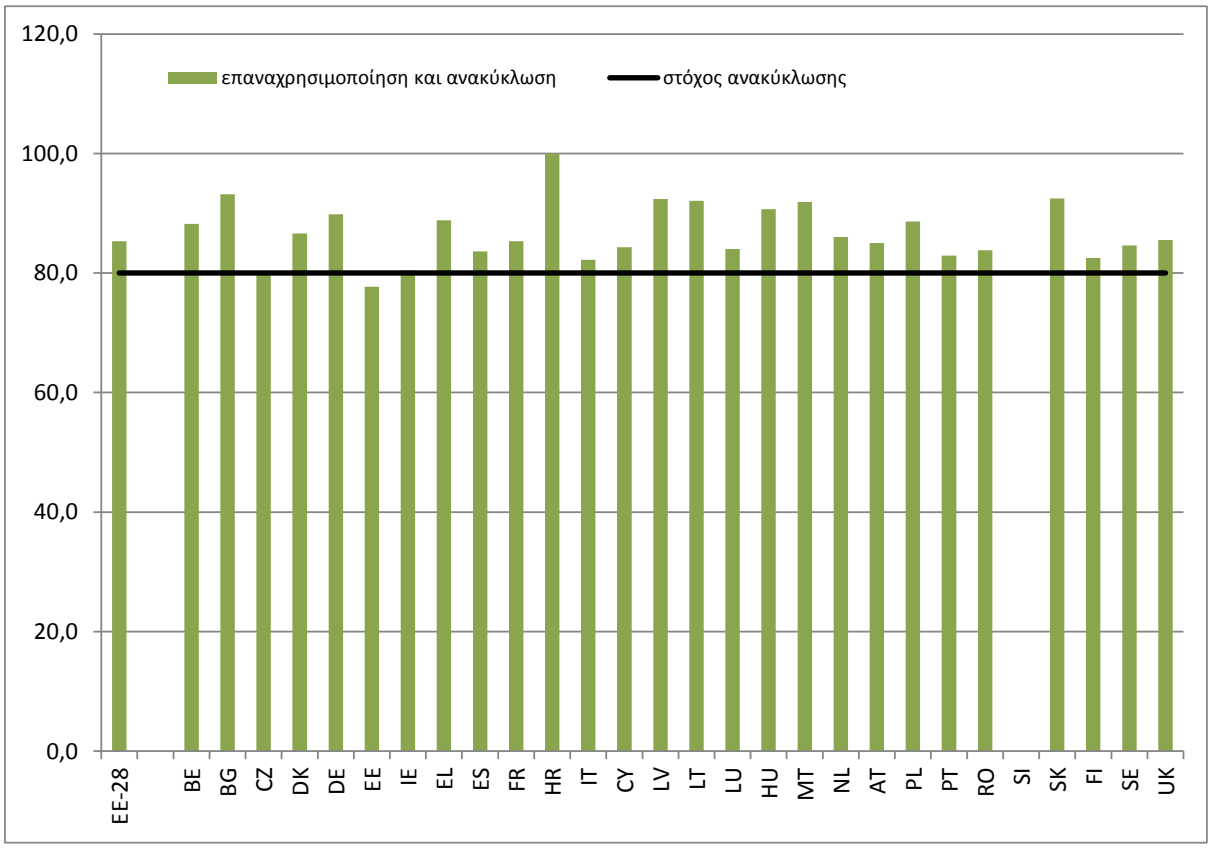
Η πλειονότητα των κρατών μελών παρατήρησε ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους έχουν θετική αξία στην αγορά, εφόσον παραδίδονται πλήρη και χωρίς να έχουν αφαιρεθεί βασικά κατασκευαστικά στοιχεία τους. Η Πορτογαλία δήλωσε ότι η αξία των υλικών που προκύπτουν από την αποσυναρμολόγηση και τον τεμαχισμό, ιδιαίτερα για τα σιδηρούχα και μη σιδηρούχα μέταλλα, εξακολουθεί να βρίσκεται σε επίπεδα που διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα της αλυσίδας επεξεργασίας. Οκτώ χώρες ανέφεραν, ωστόσο, ρητώς ότι κατά την περίοδο 2008-2014 συλλέχθηκαν ακόμη και οχήματα με μηδενική ή αρνητική αξία στην αγορά. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, τα λίγα οχήματα με αρνητική αξία στην αγορά συλλέχθηκαν, ως επί το πλείστον, σε απομακρυσμένες, αγροτικές περιοχές, όπως ορισμένες νησιωτικές κοινότητες της Σκωτίας. Η Πολωνία υπολογίζει ότι ο αριθμός των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους με μηδενική ή αρνητική αξία ισούται με τον αριθμό των ημιτελών αυτοκινήτων.

Οι υποδομές για την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους βελτιώθηκαν κατά την περίοδο 2008-2014. Στα περισσότερα κράτη μέλη, ο αριθμός των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας αυξήθηκε, ενώ οι διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την πυκνότητα του δικτύου επεξεργασίας μειώθηκαν. Ο αριθμός των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας κυμαίνεται από δύο, στο Λουξεμβούργο, έως περίπου 1 800, στο Ηνωμένο Βασίλειο. Συνολικά, υπάρχουν περίπου 13 000 εγκαταστάσεις επεξεργασίας στην ΕΕ, το οποίο αντιστοιχεί σε περίπου μία εγκατάσταση επεξεργασίας ανά 40 000 κατοίκους.

Ο συνολικός αριθμός των οχημάτων που μεταφέρθηκαν σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας στην ΕΕ αυξήθηκε απότομα από 6,3 εκατομμύρια το 2008 σε 9 εκατομμύρια το 2009. Η αύξηση αυτή θα πρέπει να αποδοθεί στη θέσπιση προγραμμάτων παροχής κινήτρων απόσυρσης σε περισσότερα από 10 κράτη μέλη το 2008 και το 2009. Οι κυριότερες χώρες που συνέβαλαν στη σημαντική άνοδο των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής ήταν

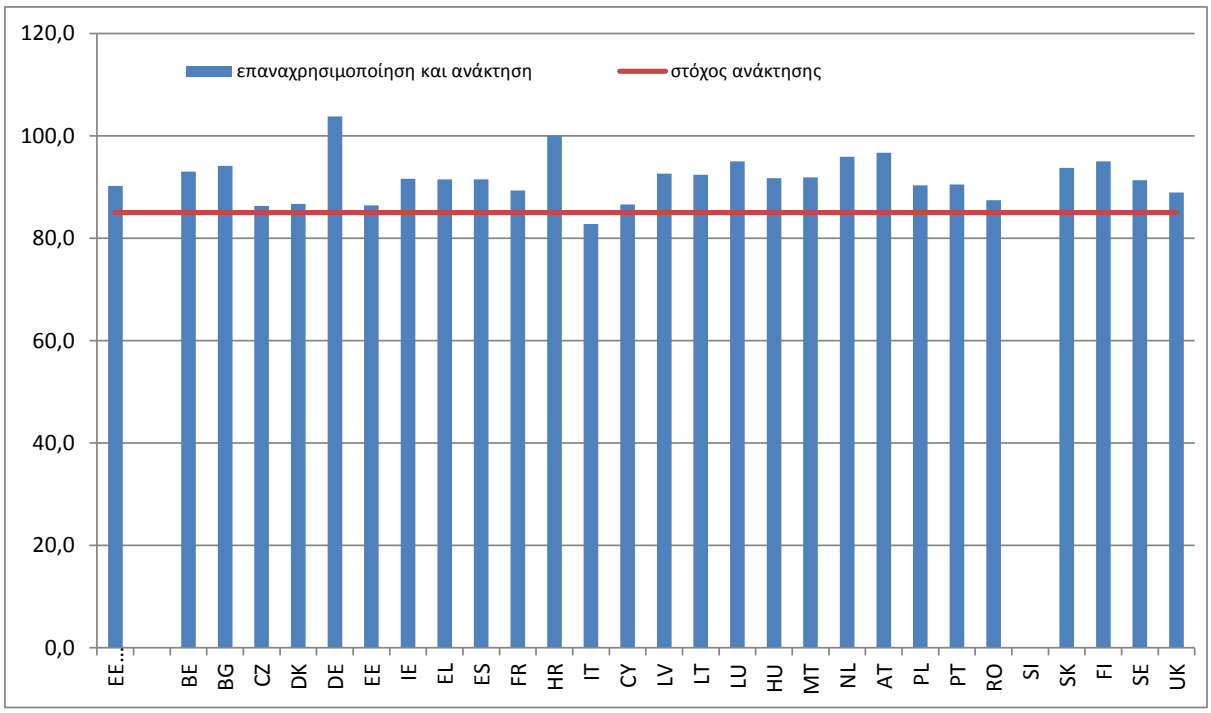
η Γερμανία (αύξηση κατά 1,4 εκατομμύρια οχήματα), η Γαλλία (αύξηση κατά 0,46 εκατομμύρια οχήματα), η Ιταλία (αύξηση κατά 0,41 εκατομμύρια οχήματα) και η Ισπανία (αύξηση κατά 0,2 εκατομμύρια οχήματα). Μετά το 2009, ο αριθμός των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που μεταφέρθηκαν σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας μειώθηκε σταδιακά σε 6,2 εκατομμύρια οχήματα το 2013, το οποίο αντιστοιχεί στο επίπεδο πριν από την περίοδο 2008-2009.

Το αργότερο έως το 2006, τα κράτη μέλη όφειλαν να καλύψουν το ποσοστό επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης του 80 % και τον στόχο επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης του 85 % που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας ΟΤΚΖ. Τα ποσοστά που αναφέρθηκαν από τα κράτη μέλη για το 2013 παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 2[14]. Ο στόχος για την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση επιτεύχθηκε από όλα τα κράτη μέλη εκτός από την Εσθονία, η οποία ανέφερε ποσοστό ανακύκλωσης/επαναχρησιμοποίησης 78 %, αλλά είχε επιτύχει τον στόχο το 2012. Ο στόχος επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης επιτεύχθηκε από όλες τις χώρες, εκτός από την Ιταλία, όπου το ποσοστό ήταν 83 %.



Διάγραμμα 1: Ποσοστά επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που αναφέρθηκαν για το 2013

[14] Για τη Ρουμανία και τη Σλοβενία τα ποσοστά αφορούν το 2012, καθώς τα στοιχεία για το 2013 δεν ήταν ακόμα διαθέσιμα.



Διάγραμμα 2: Ποσοστά επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης που αναφέρθηκαν για το 2013

Η Γερμανία και η Σλοβενία ανέφεραν ποσοστά επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης άνω του 100 %. Στη Γερμανία, οι φαινομενικά απίθανες τιμές οφείλονται στο γεγονός ότι υπήρχαν αποθηκευμένα πολλά αποθέματα, καθώς τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν υποβάλλονται απαραιτήτως σε επεξεργασία εντός του έτους κατά το οποίο παραδίδονται στην εγκατάσταση επεξεργασίας (για παράδειγμα, λόγω περιορισμένη παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου επεξεργασίας). Επίσης, στη Γερμανία, το φαινόμενο αυτό μπορεί επίσης να αποδοθεί στο πρόγραμμα παροχής κινήτρων απόσυρσης για την περίοδο 2008/2009. Στη Σλοβενία, το υψηλό ποσοστό που αναφέρθηκε φαίνεται να αποτελεί προσωρινό φαινόμενο το οποίο οφείλεται στη μετάβαση από ένα σύστημα δημόσιας υπηρεσίας σε ένα καθεστώς ευθύνης του παραγωγού.

Από την 1η Ιανουαρίου 2015, η οδηγία ΟΤΚΖ αυξάνει τον στόχο επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης και τον στόχο επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης σε 85 % και 95 % αντίστοιχα. Από το Διάγραμμα 2 προκύπτει ότι 17 χώρες είχαν ήδη επιτύχει αυτό το ποσοστό επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης το 2013, ενώ οι περισσότερες από τις υπόλοιπες χώρες βρίσκονται κοντά στον στόχο. Είχε προβλεφθεί ότι απαιτούνταν περισσότερες προσπάθειες για να επιτευχθεί συμμόρφωση με τον στόχο επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης του 95 %. Ωστόσο, το 2013, επτά κράτη μέλη είχαν ήδη επιτύχει τον στόχο αυτό[15].

Τα κράτη μέλη που απάντησαν δεν εντόπισαν, γενικά, περιπτώσεις στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ ή εντός των κρατών μελών. Μεταξύ 2008 και 2011, η αγορά αυτοκινήτου επηρεάστηκε έντονα από τη χρηματοπιστωτική κρίση και δημιουργήθηκαν κίνητρα απόσυρσης στα κράτη μέλη για τη σταθεροποίησή της. Στη Γερμανία, η σημαντική

[15] Σχετικά στοιχεία διατίθενται στη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

αύξηση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους λόγω του προγράμματος παροχής κινήτρων απόσυρσης κατά την περίοδο 2008/2009 οδήγησε σε πλεόνασμα ανταλλακτικών στην αγορά και η τιμή στην αγορά οχημάτων από τα οποία έχουν αφαιρεθεί εξαρτήματα μειώθηκε σε 10 έως 20 EUR/τόνο. Κατά την περίοδο 2010-2012, ο αριθμός των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και οι τιμές στην αγορά επανήλθαν στα προ του 2009 επίπεδα, ενώ η προσωρινή αποθήκευση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους μειώθηκε. Άλλες χώρες, όπως η Εσθονία, ανέφεραν ραγδαία μείωση των πωλήσεων νέων αυτοκινήτων και μικρότερο αριθμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η Ουγγαρία ανέφερε ότι η μέση ηλικία των οχημάτων στην αγορά αυξήθηκε από 10 έτη το 2006 σε 13 έτη το 2013.

4. ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΑΠΟΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

Ενώ οι νομικές διατάξεις της οδηγίας έχουν μεταφερθεί πλήρως στην εθνική νομοθεσία, υπάρχουν ενδείξεις ελλιπούς εφαρμογής και επιβολής σε ολόκληρη την ΕΕ. Σύμφωνα με αξιολογήσεις που πραγματοποιήθηκαν για λογαριασμό της Επιτροπής, ενδέχεται να υπάρχουν 3,5 με 4,5 εκατομμύρια οχήματα ετησίως που είναι αδύνατο να εντοπιστούν[16]. Αυτά τα «αγνοούμενα αυτοκίνητα» έχουν αποταξινομηθεί στα κράτη μέλη, αλλά δεν έχουν αναφερθεί στην Επιτροπή ως οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής που υποβλήθηκαν νομίμως σε επεξεργασία, ούτε εμφανίζονται στα στοιχεία νόμιμων εξαγωγών μεταχειρισμένων οχημάτων στις στατιστικές εξωτερικού εμπορίου. Πιθανοί λόγοι για την ανεπαρκή παρακολούθηση μπορεί να είναι η ανεπαρκής παρακολούθηση των αυτοκινήτων που αποταξινομούνται στα κράτη μέλη ή, στην περίπτωση του εμπορίου στο εσωτερικό της ΕΕ, των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που αποσυναρμολογούνται εντός της ΕΕ σε μη εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, ή η μη καταχώριση των εξαγωγών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων ή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Επί του παρόντος διεξάγονται μια μελέτη και σχετικές διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς, με σκοπό να παρασχεθεί συνδρομή στην Επιτροπή για τη διερεύνηση των αιτιών της αδυναμίας εντοπισμού και για τον προσδιορισμό των πρόσθετων αποτελεσματικών μέτρων που πρέπει να εφαρμοστούν για τη βελτίωση της κατάστασης. Αυτά αποτελούν μέρος της πρωτοβουλίας της Επιτροπής για την αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας ΟΤΚΖ και την προώθηση της συμμόρφωσης.

Από τις εκθέσεις εφαρμογής των κρατών μελών και από πρόσθετες πληροφορίες που παρασχέθηκαν προκύπτει ότι ορισμένες χώρες (όπως η Ιρλανδία, η Γαλλία, η Πορτογαλία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο) έχουν λάβει κατασταλτικά μέτρα κατά της παράνομης επεξεργασίας και/ή έχουν εντείνει τους ελέγχους στις εγκαταστάσεις αποσυναρμολόγησης/επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η Πορτογαλία έχει μειώσει με επιτυχία την παράνομη επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μέσω μιας δέσμης μέτρων η οποία περιλαμβάνει ετήσια τέλη κυκλοφορίας, πρόγραμμα παροχής κινήτρων απόσυρσης, αύξηση της φορολογίας και εθνικό σχέδιο για την εξάλειψη της παράνομης αποσυναρμολόγησης. Έχει επίσης αυξήσει

[16] Για τα έτη αναφοράς 2012 και 2013: Προκαταρκτικά αποτελέσματα αξιολόγησης που διεξάγεται επί του παρόντος για λογαριασμό της Επιτροπής.

σημαντικά τον αριθμό των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, η Υπηρεσία Περιβάλλοντος δρομολόγησε συντονισμένη εθνική εκστρατεία για την αντιμετώπιση των παράνομων χώρων επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και παλαιών μετάλλων. Θέσπισε αυστηρές κυρώσεις, ως αποτέλεσμα των οποίων περίπου το ήμισυ των παράνομων εγκαταστάσεων έκλεισαν ή συμμορφώθηκαν με τους κανονισμούς εντός 12 μηνών[17]. Η Ιρλανδία αύξησε τον αριθμό των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας από 53 το 2003 σε 173 το 2013.

Σε ορισμένα κράτη μέλη, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου έχει την ευθύνη για το όχημα και είναι υπεύθυνος για την καταβολή των φόρων έως την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής. Η Πορτογαλία έχει θεσπίσει ένα κεντρικό υπολογιστικό σύστημα για την έκδοση πιστοποιητικών καταστροφής για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, το οποίο επιτρέπει στην εθνική αρχή αποβλήτων να έχει καλύτερο έλεγχο του συνολικού αριθμού των πιστοποιητικών καταστροφής και των αντίστοιχων αρχών έκδοσης, καθώς και να καταρτίζει ταχύτερα στατιστικές σχετικά με τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Για την περίοδο 2008-2011, η Ισπανία ανέφερε ότι η πλειονότητα των μη εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας είχαν κλείσει, διότι δεν μπορούσαν να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής. Η Δανία αντιμετωπίζει το εμπόριο και την παράνομη επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους μέσω της καταβολής πριμοδότησης που μπορεί να λάβει μόνο ο τελευταίος καταχωρισμένος ιδιοκτήτης. Αντίθετα, η Ουγγαρία αναφέρει ότι ο αριθμός των οικείων εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας έχει μειωθεί και ότι η παράνομη αποσυναρμολόγηση παρουσιάζει άνοδο. Ενώ αρκετές άλλες χώρες, όπως το Βέλγιο, η Γερμανία και οι Κάτω Χώρες, επισήμαναν ότι οι εξαγωγές οχημάτων από τις χώρες τους στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, αλλά και στην Αφρική και στη Μέση Ανατολή, εξακολουθούν να είναι υψηλές, η Πολωνία επέστησε την προσοχή στην ιδιαίτερη κατάσταση που επικρατεί στη χώρα, όπου ο αριθμός των εισαγόμενων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων είναι διπλάσιος από τον αριθμό των νέων αυτοκινήτων που πωλούνται στην Πολωνία.

Ορισμένα κράτη μέλη έχουν διεξαγάγει μελέτες για την αξιολόγηση του προβλήματος στις χώρες τους και την εξεύρεση τρόπων για την αντιμετώπισή του. Το 2016 η Γερμανία διεξήγαγε επίσης μια μελέτη με σκοπό να αναλύσει τους λόγους στους οποίους οφείλεται ο υψηλός αριθμός «αγνοούμενων» οχημάτων, να εντοπίσει τα ίχνη των οχημάτων αυτών και να αναπτύξει μέτρα και μέσα για την αποτελεσματική βελτίωση της κάλυψης των στατιστικών για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Μέχρι σήμερα, έχουν ληφθεί διάφορα μέτρα σε επίπεδο ΕΕ για την αντιμετώπιση του προβλήματος των αγνοούμενων οχημάτων. Το 2011 εκπονήθηκαν κατευθυντήριες γραμμές

[17] Βλέπε επίσης το έγγραφο με τίτλο *End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach* (μελέτη για την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 2010) στη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf

.

για τα απόβλητα από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους[18]. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές αντιπροσωπεύουν την κοινή αντίληψη των κρατών μελών σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να ερμηνεύεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 για τις μεταφορές αποβλήτων όσον αφορά την παροχή κριτηρίων για τη διαφοροποίηση μεταξύ των αποβλήτων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των μεταχειρισμένων οχημάτων. Δύο κράτη μέλη[19] ενέταξαν στα έγγραφα επιθεώρησης τις κατευθυντήριες γραμμές για τους ανταποκριτές σχετικά με τα απόβλητα από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Επιπλέον, η Επιτροπή (Eurostat) αναθεώρησε τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την ετήσια υποβολή εκθέσεων[20] για τους στόχους όσον αφορά τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής με σκοπό τη βελτίωση των δεδομένων που χρησιμοποιεί για την αξιολόγηση της κατάστασης. Οι αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές πλέον ζητούν από τα κράτη μέλη να δηλώνουν σε ετήσια βάση, εκτός από τον αριθμό των πιστοποιητικών καταστροφής που απαιτήθηκαν, και τα οχήματα που ταξινομήθηκαν και αποταξινομήθηκαν στην εθνική αγορά.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αξιολόγηση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η οδηγία ΟΤΚΖ έχει μεταφερθεί πλήρως στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών. Για ορισμένες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης κινήθηκαν διαδικασίες επί παραβάσει οι οποίες επιλύθηκαν όταν τα κράτη μέλη εναρμόνισαν τη νομοθεσία τους για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους με την οδηγία

Η αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας ΟΤΚΖ είναι κυρίως θετική, με αξιοσημείωτη εξαίρεση το ζήτημα των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής που είναι αδύνατον να εντοπιστούν. Τα κράτη μέλη ανέφεραν ότι εφαρμόζονται ορθές πρακτικές σε συνεργασία με τους κατασκευαστές σχετικά με τη σύνθεση των υλικών και την επαναχρησιμοποίηση υλικών και κατασκευαστικών στοιχείων, ο οικολογικός σχεδιασμός βελτιώνεται συνεχώς, οι επικίνδυνες ουσίες που χρησιμοποιούνται στα αυτοκίνητα έχουν σχεδόν εξαλειφθεί, και οι στόχοι για την επαναχρησιμοποίηση/ανακύκλωση/ανάκτηση έχουν σε μεγάλο βαθμό επιτευχθεί. Τα περισσότερα κράτη μέλη αναγνωρίζουν επίσης τη θετική αξία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όταν παραδίδονται άθικτα στις εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

Τα κράτη μέλη ανέφεραν επίσης ότι υπήρξαν ποιοτικές βελτιώσεις. Οι υποδομές για την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους έχουν βελτιωθεί, περισσότερα κράτη μέλη διαθέτουν εγκαταστάσεις για τα στάδια μετά τον τεμαχισμό και ο συνολικός αριθμός των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας έχει αυξηθεί.

Τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τους στόχους για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους καταδεικνύουν τη βελτίωση που παρουσιάζει η εφαρμογή της οδηγίας με την πάροδο του χρόνου. Μέχρι το 2013 σχεδόν όλα τα κράτη μέλη είχαν επιτύχει τους στόχους του 2006 για επαναχρησιμοποίηση/ανακύκλωση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε

---

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

19 Η Αυστρία και η περιφέρεια της Βαλονίας του Βελγίου.

20 Έγγραφο καθοδήγησης με τίτλο *«How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC»* (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015).

ποσοστό 80 % και για επαναχρησιμοποίηση/ανάκτηση σε ποσοστό 85 %. Εννέα κράτη μέλη είχαν ήδη επιτύχει τους στόχους του 2015 για επαναχρησιμοποίηση/ανάκτηση σε ποσοστό 95 % και 17 κράτη μέλη είχαν επιτύχει τους στόχους για επαναχρησιμοποίηση/ανακύκλωση σε ποσοστό 85 % ανά όχημα[21]. Τα υπόλοιπα κράτη μέλη βρίσκονται κοντά στην επίτευξη των στόχων που ισχύουν από τον Ιανουάριο του 2015, παρότι η επίτευξη του στόχου για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση σε ποσοστό 95 % αποτελεί πρόκληση για αρκετά κράτη μέλη.

Η παράνομη συλλογή και εμπορία ΟΤΚΖ παραμένει πρόκληση για την αποτελεσματικότητα της οδηγίας. Η μεταχείριση ΟΤΚΖ με τρόπο που δεν ανταποκρίνεται στα σχετικά πρότυπα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην υγεία και το περιβάλλον και συνεπάγεται απώλεια πολύτιμων πόρων. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη για να εντοπίσει τις αιτίες της παράνομης συλλογής και εμπορίας ΟΤΚΖ και να προσδιορίσει τα μέτρα που χρειάζονται για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα αυτό σε διαφορετικά επίπεδα. Σε επίπεδο ΕΕ, οι κατευθυντήριες γραμμές για τα άχρηστα οχήματα, οι οποίες απευθύνονται στους ανταποκριτές του δικτύου για τη μεταφορά αποβλήτων και είχαν εγκριθεί στις 8 Ιουλίου 2011, και είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για τις εθνικές αρχές. Ωστόσο, ενδέχεται να χρειαστούν περαιτέρω μέτρα, όπως η αναθεώρηση της απόφασης 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής για την ενίσχυση της παρακολούθησης της εθνικής αγοράς οχημάτων[22].

Η οδηγία ΟΤΚΖ αποτελεί απτό παράδειγμα της κυκλικής οικονομίας: το καθεστώς διευρυμένης ευθύνης των παραγωγών εφαρμόζεται από τον σχεδιασμό του οχήματος έως την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής του, ο οικολογικός σχεδιασμός βελτιώνεται συνεχώς και οι επικίνδυνες ουσίες που χρησιμοποιούνται στα αυτοκίνητα έχουν σχεδόν εξαλειφθεί χάρη στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας. Η οδηγία ΟΤΚΖ αποτελεί επίσης έναυσμα για καινοτόμο έρευνα με σκοπό την αντικατάσταση των επικίνδυνων ουσιών και την καλύτερη δυνατή επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ώστε να αξιοποιηθεί η θετική αξία αυτής της ροής αποβλήτων.

Ωστόσο, η ποιότητα της παρακολούθησης των στοιχείων που είναι απαραίτητα για τους στόχους της οδηγίας αποτελεί συνεχή πρόκληση. Τα ζητήματα που αφορούν την ποιότητα των στοιχείων και τη συγκρισιμότητα των εκθέσεων έχουν ήδη εξεταστεί, χρήζουν ωστόσο περαιτέρω προσοχής. Οι υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων αποτέλεσαν μεταξύ άλλων αντικείμενο της τελευταίας επανεξέτασης της ενωσιακής νομοθεσίας για τα απόβλητα, στο πλαίσιο της οποίας η Επιτροπή πρότεινε την κατάργηση διατάξεων που υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να εκδίδουν τριετείς εκθέσεις εφαρμογής. Οι εκθέσεις αυτές αποδείχθηκαν αναποτελεσματικές για την εξακρίβωση της συμμόρφωσης με την οδηγία, της εφαρμογής της και του αντίκτυπού της και, επιπλέον, είναι επαχθείς και υψηλής έντασης πόρων. Αντ' αυτών η Επιτροπή πρότεινε να πραγματοποιείται η παρακολούθηση της συμμόρφωσης αποκλειστικά με βάση στατιστικά στοιχεία τα οποία πρέπει να παρέχονται σε ετήσια βάση από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή.

---

[21] Σύμφωνα με το άρθρο 3 της απόφασης 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής, τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλλουν στοιχεία εντός 18 μηνών από το τέλος του σχετικού έτους.

[22] Άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) της απόφασης 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής.

Εν κατακλείδι, η βελτιωμένη ετήσια υποβολή στοιχείων σχετικά με τους στόχους για τα οχήματα ΟΤΚΖ, σε συνδυασμό με τις εθνικές μεθοδολογίες για την ετήσια υποβολή στοιχείων, θα συμβάλει στη βελτίωση της παρακολούθησης της εφαρμογής της οδηγίας ΟΤΚΖ.