

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 20.11.2009  
COM(2009) 635 galīgā redakcija

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

**DIREKTĪVAS 2000/53/EK PAR NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM  
ĪSTENOŠANA**

**LAIKPOSMĀ NO 2005. LĪDZ 2008. GADAM**

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

## DIREKTĪVAS 2000/53/EK PAR NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM ĪSTENOŠANA

### LAIKPOSMĀ NO 2005. LĪDZ 2008. GADAM

#### 1. IEVADS

Direktīvas 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem (*ELV* direktīva)<sup>1</sup> galvenie mērķi ir transportlīdzekļu atkritumu rašanās novēršana un nolietotu transportlīdzekļu un to detaļu atkārtota izmantošana, pārstrāde un citi reģenerācijas veidi ar mērķi samazināt galīgi apglabājamo atkritumu daudzumu. Turklāt direktīvā noteiktie pasākumi palīdzēs visiem transportlīdzekļu aprites ciklā iesaistītajiem uzņēmējiem — jo īpaši tiem, kas ir tieši iesaistīti nolietoto transportlīdzekļu apstrādē — uzlabot savus darbības rādītājus vides jomā.

Direktīvas 2000/53/EK 9. pants paredz, ka dalībvalstīm ik pēc trim gadiem Komisijai jānosūta ziņojums par minētās direktīvas īstenošanu, pamatojoties uz anketu, kas izveidota ar Komisijas Lēmumu 2001/753/EK<sup>2</sup>, saskaņā ar Direktīvas 91/692/EEK<sup>3</sup> 6. pantā norādīto procedūru. Anketai ir divas daļas — pirmā daļa saistīta ar direktīvas iestrādāšanu valstu tiesību aktos, otrā daļa attiecas uz informāciju par direktīvas faktisko īstenošanu.

Pirmais īstenošanas ziņojums (COM/2007/0618 galīgā redakcija) tika sagatavots par īstenošanas periodu no 2002. gada 21. aprīļa līdz 2005. gada 21. aprīlim (dalībvalstīm, kas Eiropas Kopienai pievienojās 2004. gada 1. maijā, no 2004. gada 1. maija līdz 2005. gada 21. aprīlim), savukārt šis ziņojums attiecas uz periodu no 2005. gada 21. aprīļa līdz 2008. gada 21. aprīlim (dalībvalstīm, kas Eiropas Kopienai pievienojās 2007. gada 1. janvārī, no pievienošanās datuma līdz 2008. gada 21. aprīlim).

Ziņošanas disciplīna nebija pilnībā veiksmīga. Piecas dalībvalstis<sup>4</sup> Komisijai nesniedza informāciju par direktīvas iestrādāšanu savos tiesību aktos. Uz daudziem jautājumiem atbildes netika sniegtas, tās bija nepilnīgas vai neskaidras. Saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2005/293/EK<sup>5</sup> 2008. gadā obligāti bija jāsniedz ikgadējie dati par to, kā ir veicies ar mērķu sasniegšanu attiecībā uz atkārtotu izmantošanu/pārstrādi, un atkārtotu izmantošanu/reģenerāciju 2006. gadā. Ziņošanas termiņi tika ievēroti slikti, un ziņošanas metožu kvalitāte atsevišķos gadījumos lika apšaubīt saņemtos datus. Komisija veica pasākumus, lai palīdzētu dalībvalstīm uzlabot datu kvalitāti un salīdzināmību, izveidojot ekspertu grupu šīs problēmas risināšanai<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> OV L 269, 21.10.2000., 34. lpp.

<sup>2</sup> OV L 282, 26.10.2001., 77. lpp.

<sup>3</sup> OV L 377, 31.12.1991., 48. lpp.

<sup>4</sup> Uzsāktas saistību neizpildes procedūras pret valstīm, kas nav sniegušas informāciju.

<sup>5</sup> OV L 94, 13.4.2005., 30. lpp.

<sup>6</sup> Šīs problēmas risināšanai tika izveidota ekspertu grupa, tajā iekļaujot dalībvalstu, automobiļu nozares un Komisijas Vides un Statistikas ģenerāldirektorātu pārstāvjus. Grupas pirmā sanāksme plānota 2009. gada rudenī.

Komisijas veiktie atbilstības pētījumi par valstu īstenošanas pasākumiem ir uzskatāmi parādījuši, ka kopumā direktīva ir transponēta labi, lai gan konstatēti daži neatbilstības gadījumi, saistībā ar kuriem ir ierosinātas vai var tikt ierosinātas saistību neizpildes procedūras.

Salīdzinot ar iepriekšējo ziņošanas periodu, par faktisko un praktisko tiesību normu īstenošanu un izpildi dalībvalstis spēja sniegt vairāk informācijas, taču, balstoties uz saņemtajām atbildēm, pilnīgu novērtējumu par kopējo stāvokli nav iespējams veikt.

## **2. DIREKTĪVA 2000/53/EK PAR NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM**

Divdesmit divas dalībvalstis ar šā ziņojuma starpniecību Komisijai sniedza datus par normatīvajiem un administratīvajiem aktiem, ar kuriem Direktīvu 2000/53/EK transponē valstu tiesību aktos.

Dažus direktīvas noteikumus (piemēram, par atkritumu rašanās novēršanu, savākšanu, atkārtotu izmantošanu un reģenerāciju) ir iespējams transponēt ar līguma palīdzību, taču tikai piecas dalībvalstis izmantoja šo iespēju.

Tikai divas dalībvalstis (Lietuva un Apvienotā Karaliste) nelielās sērijās ražotiem transportlīdzekļiem un to ražotājiem piešķīra atbrīvojumu no atkārtotas izmantošanas, pārstrādes un reģenerācijas prasībām, kodēšanas standartiem un demontāžas informācijas, kā arī ziņošanas pienākumiem.

Visi respondenti paziņoja, ka ir pieņemti pasākumi, kas mudina transportlīdzekļu ražotājus, sadarbojoties ar materiālu un iekārtu ražotājiem, ierobežot bīstamu vielu izmantošanu transportlīdzekļos, atvieglot demontāžu, atkārtotu izmantošanu un reģenerāciju un arvien vairāk transportlīdzekļos izmantot pārstrādātus materiālus. Divdesmit divas dalībvalstis norādīja, ka to tiesību akti ierobežo svina, dzīvsudraba, kadmija vai sešvērtīgā hroma izmantošanu to transportlīdzekļu materiālos un detaļās, kurus laiž tirgū pēc 2003. gada 1. jūlija, izņemot gadījumus, kas minēti direktīvas II pielikumā.

Visi respondenti veica vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka uzņēmēji, lielākoties transportlīdzekļu ražotāji un/vai importētāji, izveido sistēmas nolietoto transportlīdzekļu un (ciktāl tas tehniski iespējams) to nolietoto detaļu savākšanai, kuras demontē vieglo pasažieru automobiļu remonta laikā, un to, lai valstu teritorijā būtu pietiekami daudz savākšanas punktu. Licencētu apstrādes punktu skaits svārstās no 2 Kiprā līdz vairāk nekā 1600 Apvienotajā Karalistē. Visās dalībvalstīs tika veikti pasākumi, lai nodrošinātu, ka visi nolietotie transportlīdzekļi tiek nogādāti licencētos apstrādes punktos.

Visas dalībvalstis, izņemot Beļģiju, paziņoja, ka ir izveidojušas sistēmu, saskaņā ar kuru transportlīdzekļa reģistrācijas anulēšanai ir jāuzrāda iznīcināšanas sertifikāts. Komisija seko līdzi Beļģijas gadījumam. Deviņas dalībvalstis izmantoja iespēju ļaut transportlīdzekļu ražotājiem, dīleriem vai savācējiem izdot iznīcināšanas sertifikātus licencēta apstrādes punkta vārdā, ja ir garantija, ka nolietotie transportlīdzekļi tiks nogādāti licencētos apstrādes punktos.

Visi respondenti norādīja, ka ir pieņemti pasākumi, lai nodrošinātu to, ka nolietotos transportlīdzekļus ir iespējams nogādāt licencētos apstrādes punktos, neradot izmaksas šo transportlīdzekļu pēdējam turētājam vai īpašniekam. Lielākajā daļā dalībvalstu nolietota transportlīdzekļa nogāde netiek veikta bez maksas, ja transportlīdzeklī nav svarīgāko detaļu vai ja tas satur atkritumus, kas tam ir pievienoti; šī iespēja ir saskaņā ar direktīvu.

Visas dalībvalstis, izņemot Beļģiju, pret kuru Komisija ir uzsākusi saistību neizpildes procedūru, nodrošināja, ka kompetentās iestādes savstarpēji atzīst un pieņem citās dalībvalstīs izdotos iznīcināšanas sertifikātus. Bulgārijas sniegtā atbilde ir neskaidra, tāpēc jāveic turpmāka izpēte.

Visās respondentdalībvalstīs apstrādes uzņēmumiem jābūt kompetentās iestādes izsniegtai atļaujai vai jābūt tajā reģistrētiem. Tikai Itālija un Apvienotā Karaliste izmantoja iespēju atkāpties no atļaujas prasībām atbilstīgi direktīvai.

Deviņpadsmit respondenti ziņoja par veidiem, kā stimulēt apstrādes uzņēmumus ieviest sertificētas vides sistēmas. Atbalsts tiek sniegts, piemēram, sagatavojot vadlīniju dokumentus, informatīvas brošūras par priekšrocībām, ieviešot sertificētas vides sistēmas, organizējot apmācības vai piešķirot finansējumu. Trīs respondenti atbildēja, ka sertificētu vides sistēmu ieviešana ir brīvprātīga, taču neziņoja par papildu veicināšanas pasākumiem.

Visas respondentdalībvalstis norādīja, ka tās ir pieņēmušas pasākumus atbilstīgi atkritumu apsaimniekošanas hierarhijai, lai veicinātu atkārtotai izmantošanai piemērotu detaļu otrreizēju izmantošanu un to detaļu reģenerāciju, kas nav derīgas atkārtotai izmantošanai, priekšroku dodot pārstrādei.

Visi respondenti ieviesa pasākumus, lai nodrošinātu, ka uzņēmēji sasniedz direktīvā noteiktos atkārtotas izmantošanas/reģenerācijas un atkārtotas izmantošanas/pārstrādes mērķus. Lielākā daļa dalībvalstu tieši transponēja direktīvā noteiktos mērķus. Nīderlande mainīja sākotnēji ļoti ambiciozo datumu, proti, 2007. gadu, līdz kuram jāasniedz 95 % atkārtotas izmantošanas/reģenerācijas un 85 % atkārtotas izmantošanas/pārstrādes mērķi, uz direktīvā noteikto 2015. gadu. Bulgārijā 87 % reģenerācijas mērķis un 81 % pārstrādes mērķis tiks sasniegts līdz 2008. gada 31. decembrim; pakāpenisku pieaugumu līdz 95 % attiecībā uz reģenerāciju un 85 % attiecībā uz pārstrādi ir paredzēts sasniegt 2015. gadā. Čehija, Grieķija, Ungārija, Itālija, Latvija, Polija, Portugāle, Rumānija, Slovākija un Apvienotā Karaliste izmantoja iespēju noteikt zemākus mērķus transportlīdzekļiem, kas ražoti līdz 1980. gada 1. janvārim.

Saistībā ar atkārtotas izmantošanas/reģenerācijas un atkārtotas izmantošanas/pārstrādes rādītājiem 2006. gada dati ir pieejami par visām dalībvalstīm, izņemot Īriju un Maltu. 2006. gadā deviņpadsmit dalībvalstis<sup>7</sup> bija sasniegušas 80 % atkārtotas izmantošanas/pārstrādes mērķi (Čehija un Francija bija tuvu šā mērķa sasniegšanai). 85 % atkārtotas izmantošanas/reģenerācijas mērķi bija sasniegušas trīspadsmit dalībvalstis<sup>8</sup> (Spānija bija tuvu šā mērķa sasniegšanai). Sīkāki dati ir iekļauti Komisijas ziņojumos, kas pieejami <http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm> vai *Eurostat* tīmekļa vietnē <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/>.

Visas respondentdalībvalstis paziņoja, ka tās veikušas pasākumus, lai nodrošinātu, ka ražotāji, saskaņojot ar materiālu un iekārtu ražotājiem, izmanto detaļu un materiālu kodēšanas standartus, un ka tās ir noteikušas par pienākumu detaļu ražotājiem informāciju par detaļu demontāžu, glabāšanu un testēšanu darīt pieejamu licencētiem apstrādes punktiem. Visās dalībvalstīs ražotājiem par katru tirgū laistu jaunu transportlīdzekļa veidu ir jāsniedz ar

<sup>7</sup> Beļģija, Bulgārija, Dānija, Vācija, Igaunija, Grieķija, Kipra, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Ungārija, Nīderlande, Austrija, Polija, Portugāle, Slovākija, Somija, Zviedrija un Apvienotā Karaliste.

<sup>8</sup> Beļģija, Bulgārija, Čehija, Vācija, Kipra, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Nīderlande, Austrija, Polija, Portugāle un Zviedrija.

demontāžu saistīta informācija. Lielākā daļa dalībvalstu norādīja, ka tās izmanto *IDIS* sistēmu (Starptautiskā demontāžas informācijas sistēma), kas tiek regulāri atjaunināta.

Deviņpadsmit dalībvalstis paziņoja, ka tās uzņēmējiem, galvenokārt ražotājiem, ir noteikušas par pienākumu publiskot informāciju par transportlīdzekļu konstrukciju, videi nekaitīgu apstrādi, atkritumu rašanās novēršanu un sasniegto reģenerācijas un pārstrādes jomā. Trīs dalībvalstīs šis uzņēmēju pienākums ir noteikts transportlīdzekļu ražotājiem, nevis transportlīdzekļu detaļu ražotājiem. Zviedrija un Igaunija sagatavo tiesību aktu grozījumus.

Dalībvalstīm tika jautāts, vai tika veikti jauni pasākumi atkritumu rašanās novēršanas jomā. Desmit respondenti norādīja par šiem pasākumiem, taču visos gadījumos nebija skaidrs, vai tie salīdzinājumā ar iepriekšējo ziņošanas periodu ir jauni. Vācija paziņoja, ka automobiļu nozares pārstāvji ir izstrādājuši sarakstu attiecībā uz noteiktas informācijas ziņošanu par vielām, kas vajadzīgas detaļām un materiāliem, ko piegādā automobiļu ražotājiem, un atsaucās uz *SEES* projektu<sup>9</sup>, kura mērķis cita starpā ir attīstīt ilgtspējīgus demontāžas un pārstrādes procesus, lai paaugstinātu reģenerācijas un atkārtotas izmantošanas rādītājus. Turklāt Vācija atzīmēja, ka joprojām tiek noteikts izstrādāt pēcapstrādes tehnoloģijas, lai pēc iespējas vairāk reģenerētu smalcināšanas procesā radušās atliekas.

Attiecībā uz pārstrādāto materiālu veidiem un daudzumu, kā arī tirgus situāciju, Francija paziņoja, ka pārstrādāto materiālu izmantošanas apjoms pieauga, taču brīdināja, ka tas ir atkarīgs no transportlīdzekļu tehniskajām prasībām, tirgus pieejamības un no pārstrādātā materiāla cenas un kvalitātes. Turklāt Francija atzīmēja, ka saskaņā ar metālrūpniecības ekspertu viedokli transportlīdzekļos ir sarežģīti izmantot vairāk nekā 40 % pārstrādātā metāla. Salīdzinājumā ar metālu pārstrādes apjomiem plastmasas pārstrādes apjomi bija zemāki, un ražotāji tiecās panākt līdzsvaru starp pārstrādātās ierastās plastmasas un inovatīvu jaunu vieglsvara plastmasas veidu izmantošanu. Vācija paziņoja, ka mainīgais pieprasījums pēc pārstrādātiem lūžņmetāliem rada būtiskas svārstības šā materiāla tirdzniecības apjomos. Pastāv arī liels pieprasījums pēc augstas kvalitātes pārstrādātās plastmasas.

Tikai piecas dalībvalstis paziņoja, ka licencētiem pārstrādes punktiem piegādātiem nolietotajiem transportlīdzekļiem nebija tirgus vērtības vai arī tā bija negatīva. Pārējās dalībvalstis norādīja, ka šādu automobiļu nav vai to skaits ir nebūtisks augstu otrreizējo izejmateriālu cenu dēļ.

Kopumā respondenti nenovēroja konkurences kropļojumus dalībvalstīs vai starp dalībvalstīm, lai gan šajā sakarā tika sniegti vairāki komentāri. Zviedrija norādīja uz Direktīvas 2000/53/EK atšķirīgo interpretāciju attiecībā uz stikla atdalīšanu no nolietotiem transportlīdzekļiem, kā rezultātā vairāk automobiļu eksportēja dalībvalstīs, kurās stiklu var likumīgi atdalīt pēc smalcināšanas. Beļģija minēja, ka pastāv spēcīga konkurence starp smalcināšanas uzņēmumiem un starp smalcināšanas un demontāžas uzņēmumiem. Polija atzīmēja, ka nolietoto transportlīdzekļu apstrādes pienākums bieži vien negulstas uz dalībvalsti, kurā transportlīdzekļi tiek laisti tirgū un lietoti visilgāk, bet uz dalībvalstīm, kurās tie pēc tam tiek importēti un beidzas to ekspluatācijas laiks. Šajā sakarā Vācija norādīja uz samazinātu nolietoto transportlīdzekļu daudzumu, kas valstī tiek reģenerēti demontāžas un pārstrādes uzņēmumos, skaidrojot ar to, ka liels daudzums lietotu transportlīdzekļu tiek eksportēts,

---

<sup>9</sup> Projektu *Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector* finansē Eiropas Savienība saistībā ar SESTĀS PĒTNIECĪBAS PAMATPROGRAMMAS PRIORITĀTI 6.2 (Ilgspējīgs sauszemes transports, Pilnveidotas konstruēšanas un ražošanas metodes). Projekta konsorcijs apvieno automobiļu ražotājus un piegādātājus, universitātes, pārstrādātājus/demontētājus, izpētes centrus un konsultantus. Skatīt <http://www.sees-project.net/index.php>.

piemēram, uz Poliju, Rumāniju, Čehiju un Lietuvu. Citas dalībvalstis paziņoja, ka daudz lietotu automobiļu tika eksportēts arī uz Āfriku vai Tuvajiem Austrumiem, un tas ietekmēja to nolietoto transportlīdzekļu skaitu, kas radās un kurus apstrādāja šajās dalībvalstīs. Komisija plāno apspriest šos jautājumus ar valstu ekspertiem Tehnisko pielāgojumu komitejas (*Technical Adaptation Committee*) sanāksmēs.

### 3. SECINĀJUMI

Salīdzinājumā ar iepriekšējo ziņošanas periodu būtiskas izmaiņas attiecībā uz Direktīvas 2000/53/EK transponēšanu dalībvalstu tiesību aktos netika konstatētas. Daži direktīvas noteikumi joprojām nav pilnībā vai pareizi transponēti; par to liecina saistību neizpildes lietu skaits — 2009. gadā izskatīšana vēl nebija pabeigta deviņām neatbilstības lietām un sešām neziņošanas lietām. Vairākas dalībvalstis 2006. gadā nebija sasniegušas atkārtotas izmantošanas/pārstrādes/reģenerācijas mērķus. Komisija šīm dalībvalstīm nosūtīja vēstuli, lai saņemtu paskaidrojumus par nenasniegšanas iemesliem, un apspriedīsies par iespējamiem uzlabojumiem. Kopumā jāturpina uzlabot direktīvas īstenošanu. Turpināsies iesāktās atbilstības pārbaudes un sanāksmes ar dalībvalstīm, lai risinātu šā Kopienas tiesību akta īstenošanas problēmas.