



Βρυξέλλες, 30.1.2020
COM(2020) 33 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 ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2017

**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 ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2017

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η οδηγία 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους¹ (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 της περιβαλλοντικής επίδοσης όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον κύκλο ζωής των οχημάτων 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, στοχεύοντας, ως εκ τούτου, στην επαναχρησιμοποίηση των πολύτιμων υλικών από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και στη διατήρηση πολύτιμων πόρων στην οικονομία.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας ΟΤΚΖ, τα κράτη μέλη οφείλουν ανά τριετία να υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, βάσει ερωτηματολογίου που θεσπίστηκε με την απόφαση 2001/753/ΕΚ της Επιτροπής². 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 τέταρτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας ΟΤΚΖ και καλύπτει την περίοδο αναφοράς από την 22α Απριλίου 2014 έως την 21η Απριλίου 2017. Όλες οι προηγούμενες εκθέσεις είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής.³

Για την περίοδο αναφοράς 2014-2017, υποβλήθηκαν απαντήσεις από 25 κράτη μέλη. Τρεις χώρες (Λετονία, Μάλτα και Ουγγαρία) δεν έχουν υποβάλει ακόμα απαντήσεις. Παρατηρείται μικρή μείωση του αριθμού των χωρών που υπέβαλαν έκθεση σε σύγκριση με προηγούμενες περιόδους αναφοράς: όλα τα κράτη μέλη διαβίβασαν στην Επιτροπή τις εκθέσεις εφαρμογής για την περίοδο 2008-2011, ενώ δύο κράτη μέλη (οι Κάτω Χώρες και η Ισπανία) δεν υπέβαλαν εκθέσεις για την περίοδο 2011-2014.

¹ ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34.

² ΕΕ L 282 της 26.10.2001, σ. 77.

³ <http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm>

Συνολικά, οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν ήταν στην πλειονότητά τους πλήρεις και ικανοποιητικής ποιότητας. Συμπληρώθηκαν από περαιτέρω πηγές δεδομένων, ιδίως εθνική νομοθεσία η οποία υποβλήθηκε αμέσως σε έλεγχο συμμόρφωσης με την οδηγία για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και από πληροφορίες προερχόμενες από άλλες εκθέσεις της Επιτροπής⁴. Επιπλέον, λήφθηκαν υπόψη δεδομένα σχετικά με τους στόχους της οδηγίας για την επαναχρησιμοποίηση/ανακύκλωση και την επαναχρησιμοποίηση/ανάκτηση τα οποία υποβλήθηκαν δυνάμει της οδηγίας 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής⁵.

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

Η οδηγία θεωρείται ότι έχει μεταφερθεί ικανοποιητικά στο δίκαιο όλων των κρατών μελών και ότι δεν υπάρχουν ανοιχτές διαδικασίες επί παραβάσει.

Σύμφωνα με την οδηγία ΟΤΚΖ, οι κατασκευαστές οχημάτων και εξοπλισμού υποχρεούνται να περιορίζουν 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 II της οδηγίας. Οι εν λόγω επικίνδυνες ουσίες έχουν μειωθεί δραστικά μέσω διαφόρων τροποποιήσεων του παραρτήματος II⁶. Παρότι ο περιορισμός της χρήσης επικίνδυνων ουσιών στα οχήματα μεταφερόταν συνήθως στην εθνική νομοθεσία για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ο σχεδιασμός οχημάτων με σκοπό να διευκολυνθεί η επαναχρησιμοποίηση και η ανάκτηση ή η ενσωμάτωση ανακυκλωμένων υλικών σε νέα οχήματα συχνά μεταφερόταν σε πιο γενική νομοθεσία για τα απόβλητα, με γενικές απαιτήσεις για τις εν λόγω διατάξεις σε όλες τις αγορές. Η Αυστρία αποτελεί παράδειγμα ορθής πρακτικής, δεδομένου ότι οι εταιρείες συλλογής και ανάκτησης οφείλουν να χρησιμοποιούν το 0,5 % του κύκλου εργασιών τους για έργα πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων. Επιπλέον, η οδηγία προβλέπει επίσης ότι τα οχήματα σχεδιάζονται για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση και ότι ενσωματώνονται σ' αυτά μεγαλύτερες ποσότητες ανακυκλωμένων υλικών.

Οι κατασκευαστές, οι εισαγωγείς και οι διανομείς πρέπει να παρέχουν συστήματα για τη συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και, όπου είναι τεχνικά εφικτό, των μεταχειρισμένων εξαρτημάτων από επισκευασμένα επιβατικά αυτοκίνητα. Οι παραγωγοί οφείλουν να καλύπτουν σημαντικό μέρος, αν όχι το σύνολο, των δαπανών για τη μεταφορά των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε κέντρα επεξεργασίας αποβλήτων. Τα κράτη μέλη συνήθως μετέφεραν τις εν λόγω απαιτήσεις στο εθνικό δίκαιο κατά τρόπο που παρέχει ευελιξία στους οικονομικούς φορείς, με δυνατότητα ατομικών ή συλλογικών προγραμμάτων. Στα περισσότερα κράτη μέλη, η απόσυρση είναι δωρεάν, εκτός από περιπτώσεις που απουσιάζουν ουσιώδη κατασκευαστικά στοιχεία ή έχουν προστεθεί επιπλέον απόβλητα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας. Δεδομένου ότι η αξία των παλαιών μετάλλων και/ή άλλων κατασκευαστικών στοιχείων που αφαιρούνται για ανακύκλωση ή επαναχρησιμοποίηση θα καλύψει σχεδόν το κόστος της συλλογής του οχήματος από τους τελικούς ιδιοκτήτες, η εκπλήρωση της εν λόγω υποχρέωσης δεν αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις.

⁴ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm

⁵ ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 30–33.

⁶ Η Επιτροπή καταρτίζει επί του παρόντος την ένατη και τη δέκατη τροποποίηση του παραρτήματος II.

Οι ιδιοκτήτες οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους πρέπει να λάβουν πιστοποιητικό καταστροφής προκειμένου να αποταξινόμησουν το όχημά τους. Όλα τα κράτη μέλη ανέφεραν ότι έχουν θεσπίσει εθνικά συστήματα αποταξινόμησης, στα οποία η έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής αποτελεί προϋπόθεση για την αποταξινόμηση. Οι διαδικασίες αποταξινόμησης είναι καθοριστικής σημασίας για να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας και για να περιοριστεί η παράνομη εξαγωγή οχημάτων που χαρακτηρίζονται ως απόβλητα. Σχεδόν το ήμισυ των κρατών μελών έχουν κάνει χρήση μιας διάταξης που επιτρέπει —εκτός από τις εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας— και σε παραγωγούς, εμπόρους και συλλέκτες να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής. Παρότι όλα τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίσουν συστήματα αποταξινόμησης, τα τελευταία έτη έχουν αυξηθεί τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που είναι αδύνατον να εντοπιστούν (δηλαδή οχήματα που έχουν αποταξινομηθεί αλλά δεν τους έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό καταστροφής, ή το πιστοποιητικό καταστροφής τους δεν έχει υποβληθεί στις αρχές). Το γεγονός αυτό δείχνει ότι η λειτουργία των εθνικών συστημάτων αποταξινόμησης δεν είναι τόσο αποτελεσματική όσο θα μπορούσε να είναι.

Η οδηγία ΟΤΚΖ περιλαμβάνει διατάξεις που διασφαλίζουν ότι τα εν λόγω οχήματα έχουν υποβληθεί σε δέουσα και έγκαιρη επεξεργασία σε εγκαταστάσεις επεξεργασίας που έχουν λάβει άδεια από τις αρμόδιες αρχές. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις υποβάλλονται επίσης σε επιθεωρήσεις. Οι προϋποθέσεις αυτές εφαρμόζονται με σκοπό να μειωθούν οι αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και να προωθηθεί η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση των κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων. Όλα τα κράτη μέλη ανέφεραν, εν προκειμένω, ότι μετέφεραν στο εθνικό τους δίκαιο μέτρα βάσει των σχετικών απαιτήσεων της οδηγίας. Η Ρουμανία και η Φινλανδία ήταν τα μόνα κράτη μέλη που ανέφεραν μικρές αλλαγές στη νομοθεσία από την τελευταία περίοδο αναφοράς: Η Ρουμανία έχει επικαιροποιήσει τις απαιτούμενες άδειες για τη διαχείριση και την αποσυναρμολόγηση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ η Φινλανδία έχει εκδώσει ειδικό κυβερνητικό διάταγμα για τα εν λόγω οχήματα (123/2015) με το οποίο επικαιροποιούνται οι περιορισμοί στη χρήση επικίνδυνων ουσιών στα οχήματα. Οι περισσότερες χώρες δεν προβλέπουν παρεκκλίσεις από τις απαιτήσεις αδειας για εργασίες ανάκτησης αποβλήτων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία έχουν υποβληθεί σε δέουσα επεξεργασία σύμφωνα με την οδηγία ΟΤΚΖ, και με την προϋπόθεση της διενέργειας ετήσιας επιθεώρησης⁷. Μόνο η Δανία, η Ιταλία, η Ρουμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο υποδεικνύουν στις απαντήσεις τους ότι έκαναν χρήση της παρέκκλισης (το γεγονός αυτό συνιστά αλλαγή για τη Ρουμανία σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς).

Τα κράτη μέλη οφείλουν να ενθαρρύνουν δραστηριότητες επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης, και η οδηγία ΟΤΚΖ καθορίζει στόχους για επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και ανάκτηση. Έως την 1η Ιανουαρίου 2015 τα κράτη μέλη έπρεπε να επιτύχουν τους κατωτέρω στόχους: με χρονικές προθεσμίες το 2006 και το 2015:

- 95 % επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (κατά μέσο όρο ανά όχημα ανά έτος κατά βάρος)· και
- 85 % επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (κατά μέσο όρο ανά όχημα ανά έτος κατά βάρος).

⁷ Παρέκκλιση από τις απαιτήσεις αδειας σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας ΟΤΚΖ.

Το 2017, 14 κράτη μέλη πέτυχαν αμφότερους τους στόχους του 85 % και του 95 % για ανακύκλωση και ανάκτηση. Η επίτευξη των στόχων εξετάζεται διεξοδικότερα στην ενότητα 3.

Ελάχιστα κράτη μέλη ανέφεραν τη θέσπιση καινοτόμων μέτρων για την ενθάρρυνση της επαναχρησιμοποίησης και της ανακύκλωσης. Η Ιταλία ζητεί από τις περιφερειακές αρχές να θεσπίσουν μέτρα τα οποία θα διασφαλίζουν ότι οι δημόσιοι οργανισμοί (και οι εταιρείες που ανήκουν κατά κύριο λόγο στο δημόσιο) προμηθεύονται τουλάχιστον το 30 % των αγαθών/προϊόντων που απαιτούνται ετησίως από ανακυκλωμένα υλικά. Επίσης, βάσει της ιταλικής νομοθεσίας, οι αγορές ανταλλακτικών ελαστικών για τους στόλους δημόσιων οχημάτων πρέπει να περιλαμβάνει αναγομωμένα ελαστικά σε ποσοστό τουλάχιστον 20 %. Στο μεταξύ, η Γαλλία απαιτεί την ιγνηλασιμότητα των αποσυναρμολογημένων εξαρτημάτων με σκοπό την επαναχρησιμοποίησή τους. Στη Σλοβενία, πριν από τον τεμαχισμό των αποσυναρμολογημένων οχημάτων, οι υπεύθυνοι των εγκαταστάσεων αποσυναρμολόγησης υποχρεούνται να αφαιρούν τα κατασκευαστικά στοιχεία, τα υλικά και τα υγρά από το 10 % του συνολικού ετήσιου βάρους των αποδεκτών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και να τα στέλνουν για επαναχρησιμοποίηση ή ανακύκλωση.

Σύμφωνα με την οδηγία ΟΤΚΖ, οι παραγωγοί υποχρεούνται, βάσει των προτύπων κωδικοποίησης, να επισημαίνουν (ή να «κωδικοποιούν») κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά προκειμένου να διευκολύνουν την αναγνώριση των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών που είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση.

Σχεδόν όλα τα κράτη μέλη αναφέρουν ότι έχουν μεταφέρει πλήρως τη νομοθεσία που απαιτεί από τους παραγωγούς να χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης. Εξαιρούνται η Δανία, στη νομοθεσία της οποίας δεν γίνεται ρητή αναφορά στα πρότυπα κωδικοποίησης, και η Ελλάδα, η οποία απάντησε ότι δεν διαθέτει κατασκευαστές οχημάτων· η Τσεχική Δημοκρατία παρέπεμψε σε νομοθεσία που δεν ήταν διαθέσιμη προς έλεγχο από την Επιτροπή.

Οι παραγωγοί πρέπει επίσης να παρέχουν πληροφορίες αποσυναρμολόγησης για κάθε τύπο οχήματος εντός έξι μηνών από τη διάθεσή του στην αγορά, για παράδειγμα μέσω εγχειριδίων ή βάσεων δεδομένων. Ο μακράν πλέον δημοφιλής τρόπος για να παρέχουν οι παραγωγοί τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με την αποσυναρμολόγηση, την αποθήκευση και τη δοκιμή είναι μέσω του διεθνούς συστήματος πληροφοριών για την αποσυναρμολόγηση (IDIS – International Dismantling Information System)⁸. Είκοσι κράτη μέλη ανέφεραν ότι έκαναν χρήση του IDIS, ενώ ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ότι χρησιμοποίησαν και άλλα εθνικά μέτρα.

Όλα τα κράτη μέλη έχουν μεταφέρει στο εθνικό τους δίκαιο νομοθεσία που εξασφαλίζει ότι οι παραγωγοί παρέχουν πληροφορίες αποσυναρμολόγησης για κάθε νέο τύπο οχήματος που διατίθεται στην αγορά εντός έξι μηνών από τη διάθεσή του στην αγορά.

3. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΟΤΚΖ

Οι εθνικές εκθέσεις εφαρμογής παρέχουν επίσης πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη ορισμένες από τις διατάξεις της οδηγίας ΟΤΚΖ.

⁸ IDIS / *The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, <https://www.idis2.com/>

Μεταξύ των αξιοσημείωτων παραδειγμάτων που αφορούν τη θέσπιση μέτρων πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων συγκαταλέγεται η Ιρλανδία, η οποία επιβάλλει στους παραγωγούς να προωθούν την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων μέσω σειράς μέτρων που εφαρμόζονται σε ορισμένα συγκεκριμένα οχήματα. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν: αφενός περιορισμό της χρήσης επικίνδυνων ουσιών, αφού ληφθούν υπόψη, κατά τον σχεδιασμό νέων οχημάτων, η αποσυναρμολόγηση, η επαναχρησιμοποίηση, η ανάκτηση, και η ανακύκλωση στο τέλος του κύκλου ζωής, και αφετέρου αύξηση του ποσοστού ανακυκλωμένου υλικού που χρησιμοποιείται στην παραγωγή συγκεκριμένων οχημάτων.

Στη Ρουμανία, διενεργούνται προκαταρκτικές αξιολογήσεις για να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα πληρούν συγκεκριμένους στόχους, καθώς και ότι οι παραγωγοί οχημάτων έχουν αναπτύξει ένα νέο πρότυπο ενεργοποίησης μέσω τυποποιημένης διεπαφής διάγνωσης επί του οχήματος (OBD).

Ο αριθμός των κρατών μελών που είναι σε θέση να παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την ποσότητα των ανακυκλωμένων υλικών που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του οχήματος είναι περιορισμένος. Μεταξύ των σημείων ενδιαφέροντος περιλαμβάνεται η δήλωση της Πολωνίας ότι, ενώ γίνεται χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών, τα ανακτημένα πλαστικά απαιτούν ειδική διαδικασία καθαρισμού προτού χρησιμοποιηθούν στην παραγωγή οχημάτων. Επιπλέον, η Ρουμανία επισήμανε επίσης ότι το πιο διαδεδομένο ανακυκλωμένο πλαστικό υλικό για εξαρτήματα οχημάτων είναι το προπυλένιο, και ότι το ανακυκλωμένο πλαστικό αντιστοιχεί σε περισσότερο από το 10 % της συνολικής μάζας πλαστικού που χρησιμοποιείται σε οχήματα τα οποία κατασκευάζονται εντός των συνόρων της.

Στα περισσότερα κράτη μέλη έχει σημειωθεί αύξηση του αριθμού των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας που λειτουργούν εντός των συνόρων τους. Αν υποθεθεί ότι οι αριθμοί των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας που λειτουργούν σε τρεις χώρες οι οποίες δεν παρείχαν στοιχεία για την περίοδο 2015-2017 (Βέλγιο, Ουγγαρία, Λετονία) παρέμειναν στα ίδια επίπεδα με εκείνα προηγούμενων εκθέσεων, τότε ο συνολικός αριθμός των εν λόγω εγκαταστάσεων στην ΕΕ των 28 αυξήθηκε από 12 589 την περίοδο 2012-2014 σε 14 173 την περίοδο 2015-2017.

Δεκαοκτώ κράτη μέλη ανέφεραν ότι εντός των συνόρων τους υπάρχουν εγκαταστάσεις επεξεργασίας με πιστοποιημένο σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης (EMS). Σε ολόκληρη την ΕΕ των 28, το ποσοστό των εγκαταστάσεων επεξεργασίας που διαθέτουν σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης αυξήθηκε από 1,9 % την περίοδο 2012-2014 σε 3,73 % την περίοδο 2015-2017. Το Βέλγιο αποτελεί παράδειγμα ορθής πρακτικής, δεδομένου ότι στη Φλάνδρα και στη Βαλονία όλα τα εγκεκριμένα κέντρα απορρύπανσης, αποσυναρμολόγησης και καταστροφής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους διαθέτουν σύστημα περιβαλλοντικής φροντίδας, λόγω νομοθεσίας που ορίζει ότι τα εν λόγω κέντρα πρέπει να υποβάλλουν στις αρχές ετήσια έκθεση με τα αποτελέσματα που προκύπτουν κατόπιν ελέγχου των δραστηριοτήτων της εταιρείας ο οποίος διενεργείται από ανεξάρτητο οργανισμό επιθεώρησης· μια αρνητική αξιολόγηση μπορεί να οδηγήσει σε ανάκληση της άδειας.

Μόνο δέκα κράτη μέλη παρείχαν συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους με μηδενική ή αρνητική αξία στην αγορά, τα οποία οδηγήθηκαν σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, ενώ πέντε κράτη μέλη παρείχαν ελλιπή απάντηση. Η επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους με αρνητική αξία είναι σημαντική για τη μείωση της διάθεσης αποβλήτων. Στο μεταξύ, δεκατρία κράτη μέλη δεν ήταν σε θέση να απαντήσουν στο ερώτημα, λόγω του ότι δεν καταγράφονται τέτοιου είδους στοιχεία. Από τα κράτη

μέλη που παρείχαν συγκεκριμένες πληροφορίες, σε επτά περιπτώσεις (Κύπρος, Εσθονία, Φινλανδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Πορτογαλία και Ισπανία) αυτό συνέβη διότι δεν υπήρχαν οχήματα τέτοιου τύπου με μηδενική ή αρνητική αξία στην αγορά· με άλλα λόγια, σε όλες τις περιπτώσεις, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στις εν λόγω χώρες εξακολουθούσαν να έχουν θετική αξία στην αγορά. Στο μεταξύ, η Ελλάδα ανέφερε ότι όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία οδηγήθηκαν σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας έχουν μηδενική αξία στην αγορά — ωστόσο, δεν είναι σαφές με ποιον τρόπο υπολογίζεται η θετική αξία παλαιών μετάλλων, έστω κι αν τα ίδια τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν έχουν αξία στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων. Μόνο η Λιθουανία και η Μάλτα παρέθεσαν ποσοτικά στοιχεία.

Τα στοιχεία που αφορούν τα ποσοστά επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης που επιτεύχθηκαν παρουσιάζονται στο διάγραμμα 1Figure 1 και στο διάγραμμα 2. Συλλέχθηκαν στοιχεία από τη Eurostat βάσει της υποχρέωσης των κρατών μελών να υποβάλλουν ετήσια έκθεση σχετικά με τους στόχους των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στο πλαίσιο της απαίτησης που καθορίζεται στην απόφαση της Επιτροπής σχετικά με λεπτομέρειες για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με την οδηγία⁹.

Το 2017, 20 κράτη μέλη είχαν επιτύχει τον ελάχιστο στόχο επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης του 85 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος, 2 κράτη μέλη δεν είχαν επιτύχει τους στόχους παρότι βρίσκονταν πολύ κοντά, και για 6 κράτη μέλη δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία. Το μέσο ποσοστό επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης για την ΕΕ των 28 συνολικά ανήλθε σε 89 %, τέσσερις ποσοστιαίες μονάδες πάνω από τον στόχο.

Διάγραμμα 1: Ποσοστά επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους (%)¹⁰

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Βέλγιο	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Βουλγαρία	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Τσεχία	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Κροατία	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Δανία	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Γερμανία	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Εσθονία	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Ιρλανδία	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Ελλάδα	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Ισπανία	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Γαλλία	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Ιταλία	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Κύπρος	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Λετονία	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Λιθουανία	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8

⁹ EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waseltv&lang=en

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

Λουξεμβούργο	85	84	87	87	86	94,3
Μάλτα	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Ουγγαρία	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Κάτω Χώρες	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Αυστρία	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Πολωνία	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Πορτογαλία	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Ρουμανία	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Σλοβενία	100	:	85,9	:	:	:
Σλοβακία	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Φινλανδία	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Σουηδία	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Ηνωμένο Βασίλειο	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Ισλανδία	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Λιχτενστάιν	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Νορβηγία	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Διάγραμμα 2: Ποσοστά επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους (%) το 2016¹¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Βέλγιο	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Βουλγαρία	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Τσεχία	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Κροατία	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Δανία	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Γερμανία	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Εσθονία	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Ιρλανδία	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Ελλάδα	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Ισπανία	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Γαλλία	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Ιταλία	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Κύπρος	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Λετονία	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Λιθουανία	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Λουξεμβούργο	95	95	95	97	96	96,2
Μάλτα	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Ουγγαρία	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Κάτω Χώρες	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Αυστρία	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Πολωνία	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Πορτογαλία	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Ρουμανία	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Σλοβενία	103	:	91,3	:	:	:

¹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

Σλοβακία	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Φινλανδία	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Σουηδία	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Ηνωμένο Βασίλειο	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Ισλανδία	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Λιχτενστάιν	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Νορβηγία	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

Το 2017, 15 κράτη μέλη είχαν επιτύχει τον ελάχιστο στόχο επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης του 95 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος, 7 κράτη μέλη δεν έχουν επιτύχει ακόμη τον στόχο του 95 % αλλά βρίσκονται πολύ κοντά, και 6 κράτη μέλη δεν έχουν υποβάλει ακόμα έκθεση. Το μέσο ποσοστό επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης για την ΕΕ των 28 στο σύνολό της ανήλθε σε 94 %, λίγο πιο κάτω από τον στόχο.

Ένας σημαντικός αριθμός κρατών μελών με ολοκληρωμένες υποδομές και διαδικασίες διαχείρισης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους φαίνεται ότι δεν επιτυγχάνουν τους οικείους στόχους ανάκτησης, ωστόσο το γεγονός αυτό μπορεί να είναι ενδεικτικό της μεγαλύτερης εστίασης στην ανακύκλωση σε σύγκριση με άλλες μορφές ανάκτησης (π.χ. η Γαλλία, η Ισπανία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο πληρούν τους οικείους στόχους ανακύκλωσης αλλά όχι τους στόχους ανάκτησης) σύμφωνα με την έννοια της κυκλικής οικονομίας. Θα μπορούσε επίσης να είναι ενδεικτικό της ύπαρξης πιο αυστηρών, βελτιωμένων μεθόδων υποβολής εκθέσεων, γεγονός που συμβάλλει στην καλύτερη εφαρμογή της οδηγίας. Τα κράτη μέλη που δεν έχουν επιτύχει τους στόχους έχουν εξηγήσει τους λόγους και τα μέτρα που εφαρμόζουν για την επίτευξη των στόχων.

Τα υψηλά ποσοστά που υποβλήθηκαν από την Ελλάδα μπορούν να αποδοθούν στο γεγονός ότι οι εγκαταστάσεις αποσυναρμολόγησης επέλεξαν να αποθηκεύσουν για παρατεταμένο χρονικό διάστημα ορισμένα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους από τα οποία δεν είχαν ακόμα αφαιρεθεί τα υγρά, πιθανότατα λόγω της χαμηλής αξίας των μετάλλων στην αγορά· στη συνέχεια, τα εν λόγω οχήματα τεμαχίστηκαν σε μεταγενέστερο χρόνο από το έτος απολύμανσής τους. Το γεγονός αυτό οδήγησε στην αύξηση του αριθμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία υποβλήθηκαν σε επεξεργασία στη διάρκεια ενός έτους.

Στα νέα μέτρα για την ενθάρρυνση της επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης που έχουν θεσπιστεί περιλαμβάνονται μέτρα σχετικά με την επαναχρησιμοποίηση των εξαρτημάτων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ουγγαρία, δραστηριότητες ευαισθητοποίησης και επικοινωνίας στην Πορτογαλία, καθώς και οικονομική ενίσχυση για νέα έργα έρευνας και ανάπτυξης σχετικά με την πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων, την ανακύκλωση και την επαναχρησιμοποίηση κατασκευαστικών στοιχείων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ισπανία, με προτεραιότητα σε έργα που εστιάζουν στην ανακύκλωση των πλαστικών, του γυαλιού του ανεμοθώρακα και των ελαστικών των αυτοκινήτων.

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

Η σοβαρότερη αδυναμία όσον αφορά την εφαρμογή και επιβολή της οδηγίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους εξακολουθεί να είναι ο μεγάλος αριθμός «οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που είναι αδύνατο να εντοπιστούν». Το γεγονός αυτό επισημάνθηκε ήδη στην

προηγούμενη έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους για την περίοδο 2011-2014¹², καθώς και στην εκ των υστέρων αξιολόγηση από την Επιτροπή πέντε οδηγιών για τα απόβλητα¹³. Για την εκτίμηση του προβλήματος, η Επιτροπή διεξήγαγε μια πρωτοβουλία προώθησης της συμμόρφωσης για την αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/EK για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (οδηγία ΟΤΚΖ), με έμφαση στην αδυναμία εντοπισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους [Compliance Promotion Initiative to assess the implementation of Directive 2000/53/EC on end-of life vehicles (the ELV Directive) with emphasis on the end-of life vehicles of unknown whereabouts]¹⁴.

Η Eurostat ζήτησε από τα κράτη μέλη να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των οχημάτων που συλλέχθηκαν και μεταφέρθηκαν σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας. Τα εν λόγω αριθμητικά στοιχεία περιλαμβάνονται στον κατωτέρω πίνακα 1.

Πίνακας 1: Συνολικός αριθμός οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία συλλέχθηκαν και μεταφέρθηκαν σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, 2008-2016¹⁵
(αριθμός οχημάτων)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ευρωπαϊκή Ένωση	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
Βέλγιο	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Βουλγαρία	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Τσεχία	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Δανία	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Γερμανία	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Εσθονία	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Ιρλανδία	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Ελλάδα	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Ισπανία	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Γαλλία	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083
Κροατία	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Ιταλία	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876.052	853 584	958 245	978 960
Κύπρος	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Λετονία	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Λιθουανία	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Λουξεμβούργο	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Ουγγαρία	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Μάλτα	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Κάτω Χώρες	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Αυστρία	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Πολωνία	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Πορτογαλία	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Ρουμανία	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:

¹² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm

¹³ http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm

¹⁴ Πρωτοβουλία προώθησης της συμμόρφωσης για την αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/EK για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (οδηγία ΟΤΚΖ), με έμφαση στην αδυναμία εντοπισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους [Compliance Promotion Initiative to assess the implementation of Directive 2000/53/EC on end-of life vehicles (the ELV Directive) with emphasis on the end-of life vehicles of unknown whereabouts] (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

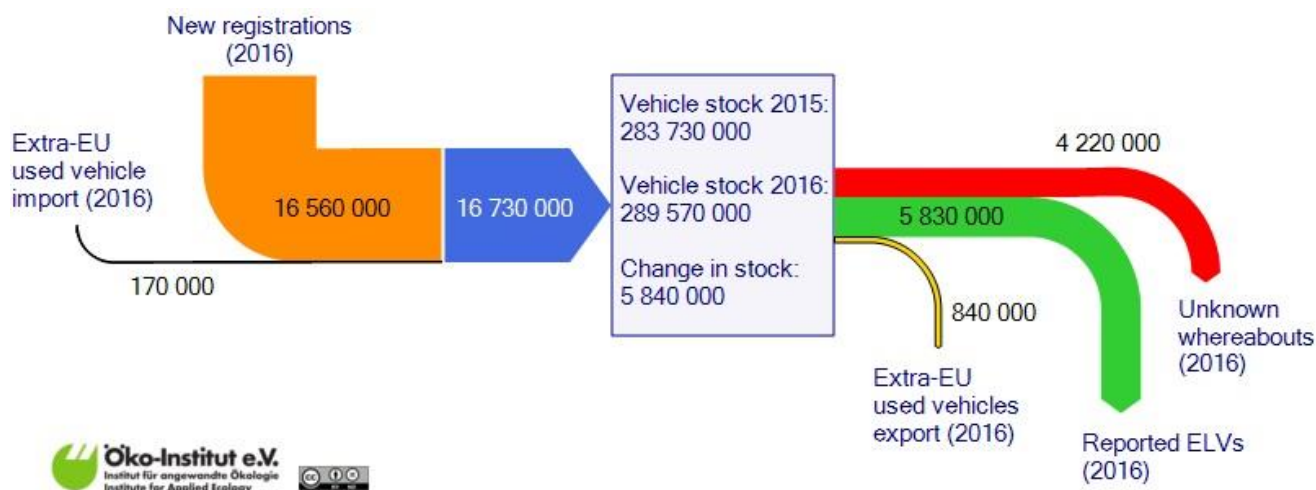
¹⁵ **Πηγή:** Eurostat (επιγραμμικός κωδικός δεδομένων: env_waselvt)

Σλοβενία	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
Σλοβακία	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Φινλανδία	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Σουηδία	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Ηνωμένο Βασίλειο	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
Ισλανδία	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Λιχτενστάιν	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Νορβηγία	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Τα στοιχεία του πίνακα αναφέρονται σε δηλωθέντα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία έχουν λάβει πιστοποιητικό καταστροφής και υπόκεινται σε επεξεργασία σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας. Στις κατευθυντήριες γραμμές που απευθύνει η Eurostat στα κράτη μέλη, τα καλεί επίσης να υποβάλλουν έκθεση σχετικά με τον συνολικό αριθμό των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και όχι μόνο για εκείνα για τα οποία έχει εκδοθεί πιστοποιητικό καταστροφής. Ωστόσο, πολύ λίγα κράτη μέλη υποβάλλουν τέτοιου είδους στοιχεία, δεδομένου ότι η υποβολή έκθεσης σχετικά με τα εμφανιζόμενα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν είναι υποχρεωτική βάσει της οδηγίας ΟΤΚΖ και της απόφασης 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, έπρεπε να χρησιμοποιηθούν στοιχεία από άλλες πηγές¹⁶ για την εκτίμηση της εμφάνισης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Από τη σύγκριση μεταξύ των στοιχείων που αφορούν οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία έχουν λάβει πιστοποιητικό καταστροφής και υπόκεινται σε επεξεργασία σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και των στοιχείων που αφορούν τα εμφανιζόμενα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους προκύπτουν αντιφάσεις. Στο κατωτέρω γράφημα από την πρόσφατη μελέτη της Επιτροπής παρουσιάζεται ο αριθμός των νόμιμα δηλωθέντων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους¹⁷ (δηλαδή εκείνων που έλαβαν πιστοποιητικό καταστροφής και υποβλήθηκαν νομίμως σε επεξεργασία) και ο μεγάλος αριθμός οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία κατέστη αδύνατον να εντοπιστούν το 2014 στην ΕΕ. Το γράφημα λαμβάνει υπόψη τις καταχωρίσεις οχημάτων στα εθνικά συστήματα ταξινόμησης και τις αποχωρήσεις από το απόθεμα οχημάτων της ΕΕ των 28. Ο αριθμός των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που είναι αδύνατον να εντοπιστούν εξακολουθεί να προκαλεί μεγάλη ανησυχία.

¹⁶ Eurostat, στατιστικές εξωτερικού εμπορίου (FTS)· Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA)· Eurostat, σύνολο στοιχείων: road_eqs· road_eqr)· POLK. Οι συγκεκριμένες πηγές χρησιμοποιήθηκαν στην πρωτοβουλία προώθησης της συμμόρφωσης για την αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/ΕΚ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (οδηγία ΟΤΚΖ), με έμφαση στην αδυναμία εντοπισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

¹⁷ Στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας εμπίπτουν τα οχήματα M1 (για τη μεταφορά επιβατών, με μέγιστο αριθμό οκτώ θέσεων πέραν της θέσης του οδηγού) και τα οχήματα N1 (οχήματα για τη μεταφορά αγαθών, με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους).



Ένα παράδειγμα των αντιφάσεων που μπορούν να προκύψουν αποτελεί η Φινλανδία, η οποία ανέφερε ότι ορισμένοι πολίτες και φορείς δεν παραδίδουν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στο επίσημο σύστημα απόσυρσης των κατασκευαστών, έτσι ο συνολικός αριθμός των εν λόγω οχημάτων είναι σημαντικά υψηλότερος από τον πραγματικό αριθμό των πιστοποιητικών καταστροφής. Επιπλέον, η Φινλανδία τόνισε ότι η αύξηση που παρατηρήθηκε στα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που υποβλήθηκαν σε κατάλληλη επεξεργασία το 2017 ενδεχομένως να οφείλεται στην αύξηση της τιμής των μετάλλων και στις βελτιώσεις του ηλεκτρονικού συστήματος αποταξινόμησης.

Η Γερμανία ανέφερε ότι ο σχετικά μικρός αριθμός των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που συλλέχθηκαν και υποβλήθηκαν σε επεξεργασία σε σύγκριση με τα περίπου 2,8 εκατομμύρια αυτοκίνητα που αποταξινόμονται μόνιμα ετησίως οφείλεται στην εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, και ότι οι εκθέσεις που καταρτίστηκαν το 2017 μείωσαν τη «στατιστική απόκλιση» των οχημάτων που είναι αδύνατον να εντοπιστούν^{18,19}. Ο μετριασμός των αποκλίσεων αυτών επιτεύχθηκε πρωτίστως μέσω του επανυπολογισμού του πραγματικού αριθμού των μηχανοκίνητων οχημάτων που αποταξινόμονται μόνιμα, καθώς και μέσω εμπειριστωμένων εκτιμήσεων σχετικά με τα στατιστικά στοιχεία για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων (σε χώρες της ΕΕ και σε τρίτες χώρες).

Η πρόσφατη μελέτη της Επιτροπής δείχνει περαιτέρω ότι ο μεγάλος αριθμός των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που είναι αδύνατον να εντοπιστούν οφείλεται, μεταξύ άλλων, στις αδυναμίες των συστημάτων αποταξινόμησης και στον ακατάλληλο χειρισμό των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους (δηλαδή, δεν μεταφέρονται όλα τα εν λόγω οχήματα στα σημεία συλλογής, και δεν λαμβάνουν όλα όσα μεταφέρονται εκεί πιστοποιητικό καταστροφής· οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία αποσυναρμολογούνται σε μη εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις). Εκτός αυτού, υπάρχουν οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία εξάγονται παράνομα ως μεταχειρισμένα οχήματα.

¹⁸ Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, p.333

¹⁹ Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10

Επιπλέον, υπάρχουν ανεπαρκείς συνδέσεις και παρακολούθηση μεταξύ των συστημάτων ταξινόμησης, αποταξινόμησης ή επαναταξινόμησης, γεγονός που ενδεχομένως να συνεπάγεται ότι μόνο ένα μέρος των αποταξινομημένων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους λαμβάνουν πιστοποιητικό καταστροφής, παρότι έχουν υποστεί νόμιμη επεξεργασία· μεταχειρισμένα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, τα οποία ποτέ δεν αποταξινομήθηκαν στο κράτος μέλος προέλευσής τους· έλλειψη ποιοτικών στοιχείων, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τις διαρροές πρώτων υλών· ανάγκη βελτίωσης των μεθόδων υποβολής εκθέσεων από τα κράτη μέλη· παράνομη συλλογή και αποσυναρμολόγηση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε μη εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας χωρίς περιβαλλοντικά πρότυπα· και, συνεπώς, ανάγκη καλύτερης επιβολής, συμπεριλαμβανομένων επιθεωρήσεων των σημείων συλλογής και των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας.

Ορισμένα κράτη μέλη έχουν λάβει ήδη μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος, όπως η Δανία η οποία έχει θεσπίσει πριμοδότηση για τον τελευταίο καταχωρισμένο ιδιοκτήτη που παραδίδει το οικόνημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εξουσιοδοτημένη εγκατάσταση επεξεργασίας, ή η Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο που ανέφεραν σημαντική αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων που πραγματοποιούνται σε εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η οδηγία ΟΤΚΖ έχει μεταφερθεί στην εθνική νομοθεσία όλων των κρατών μελών και θεωρείται ικανοποιητική.

Συνολικά, η εφαρμογή της οδηγίας ΟΤΚΖ φαίνεται ότι είναι κατά κανόνα κατάλληλη. Το 2017, ο στόχος του 2015 για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση της τάξης του 85 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος επιτεύχθηκε από τα 20 εκ των 28 κρατών μελών (5 κράτη μέλη δεν υπέβαλαν έκθεση). Η επίτευξη του στόχου για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση της τάξης του 95 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος αντιμετώπισε περισσότερες προκλήσεις. Ωστόσο, περίπου τα μισά από τα κράτη μέλη που δεν πέτυχαν τους στόχους απείχαν μόλις λίγες ποσοστιαίες μονάδες από την επίτευξή τους.

Η χρήση των απαγορευμένων επικίνδυνων ουσιών μειώνεται συνεχώς, όπως προκύπτει από τις τροποποιήσεις του παραρτήματος II της οδηγίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους²⁰, με σταθερή μείωση των εγγραφών που επιτρέπουν τη χρήση τους. Επιπλέον, έχει αυξηθεί ο αριθμός των εξουσιοδοτημένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας, και τα κράτη μέλη αρχίζουν να υποβάλλουν εκθέσεις για καινοτόμα μέτρα όπως η ενσωμάτωση ανακυκλωμένου περιεχομένου, η παροχή στήριξης σε έργα πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων και η θέσπιση συστημάτων περιβαλλοντικής φροντίδας, στο σύνολό τους μέτρα που μπορούν να αποτελέσουν παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής για άλλες χώρες.

Αξιοσημείωτη εξαίρεση σ' αυτή τη γενικά θετική τάση αποτελεί το ζήτημα των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που είναι αδύνατον να εντοπιστούν. Εξακολουθεί να αποτελεί πρόβλημα η παράνομη συλλογή, επεξεργασία και εμπορία εξαρτημάτων που αφαιρούνται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Εκτός από την απώλεια πολύτιμων πόρων (κατασκευαστικά στοιχεία και

²⁰ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm

υλικά προς ανάκτηση), το συγκεκριμένο πρόβλημα και η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε μη εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας έχει επίσης αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία και στο περιβάλλον. Το γεγονός αυτό αντικατοπτρίζεται στην αιτιολογική σκέψη 7 της οδηγίας 2018/849/ΕΕ²¹, στο οποίο επισημαίνεται ότι η οδηγία 2000/53/ΕΚ θα πρέπει να επανεξεταστεί και, εάν κριθεί αναγκαίο, να τροποποιηθεί, αφού ληφθεί υπόψη το «πρόβλημα των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία δεν λαμβάνονται υπόψη, περιλαμβανομένης της αποστολής των μεταχειρισμένων οχημάτων για τα οποία υπάρχει υπόνοια ότι είναι οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και [η] εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών αριθ. 9 για τους ανταποκριτές σχετικά με τα οχήματα για τη μεταφορά αποβλήτων».

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διενεργεί επί του παρόντος αξιολόγηση της οδηγίας ΟΤΚΖ προκειμένου να διαπιστώσει σε ποιο βαθμό οι κανόνες της ενωσιακής νομοθεσίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αποφέρουν οφέλη για το περιβάλλον, τους πολίτες και τη βιομηχανία. Η αξιολόγηση θα οριστικοποιηθεί το 2020²². Μεταξύ των θεμάτων που εξετάζονται συγκαταλέγονται η αποδοτική εφαρμογή της οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου του προβλήματος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που είναι αδύνατον να εντοπιστούν, η συνοχή με τους ορισμούς σε άλλες νομοθεσίες, η συνέπεια και η σκοπιμότητα του καθορισμού στόχων για συγκεκριμένα υλικά, οι μέθοδοι και η σημασία της υποβολής εκθέσεων και της παρακολούθησης σε συνάρτηση με τις προκλήσεις των νέων τεχνολογιών, όπως τα ηλεκτρικά και υβριδικά οχήματα, και οι αλλαγές στη σύσταση των υλικών των οχημάτων.

²¹ EE L 150 της 14.6.2018, σ. 93.

²² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm