



Brüsszel, 2020.1.30.  
COM(2020) 33 final

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK,  
AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK  
BIZOTTSÁGÁNAK**

**AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ 2000/53/EK IRÁNYELV 2014–  
2017 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN TÖRTÉNŐ VÉGREHAJTÁSÁRÓL**

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK,  
AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK  
BIZOTTSÁGÁNAK  
AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ 2000/53/EK IRÁNYELV 2014–  
2017 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN TÖRTÉNŐ VÉGREHAJTÁSÁRÓL**

**1. BEVEZETÉS**

Az elhasználódott járművekről szóló 2000/53/EK irányelv<sup>1</sup> elsődleges célja a járművekből és alkatrészeikből származó hulladék keletkezésének megakadályozása annak érdekében, hogy csökkenjen a végleges ártalmatlanításra kerülő hulladék mennyisége és annak környezetre gyakorolt teljes hatása. Ezenkívül az irányelvben megállapított intézkedéseknek az is célja, hogy javuljon a járművek életciklusában részt vevő valamennyi gazdálkodó szervezet – különösen az elhasználódott járművek feldolgozásában közvetlenül résztvevők – környezeti teljesítménye. Az elhasználódott járművekről szóló irányelv összességében a körforgásos gazdaság megközelítést követi: ösztönzi a környezettudatos tervezést, előírja a járművekben alkalmazott veszélyes anyagok megsemmisítését és magas elvárásokat támaszt az újrahasználat, visszanyerés és hasznosítás kapcsolatban, ezáltal az elhasználódott járművekből származó értékes anyagok újrahasználatát és az értékes erőforrások gazdaságban való megőrzését tűzi ki célul.

Az elhasználódott járművekről szóló irányelv 9. cikke arra kötelezi a tagállamokat, hogy a 2001/753/EK bizottsági határozat<sup>2</sup> által létrehozott kérdőív alapján háromévente jelentést küldjenek a Bizottság számára az irányelv végrehajtásáról. A kérdőív két részből áll: az első rész az irányelv nemzeti jogba történő átültetésének részleteivel, míg a második rész az irányelv tényleges végrehajtására vonatkozó információkkal foglalkozik. A tagállamok által biztosított információk alapján a Bizottságnak végrehajtási jelentést kell készítenie a jelentéstételi időszakra vonatkozóan.

Ez az elhasználódott járművekről szóló irányelv végrehajtásáról szóló negyedik jelentés, amely a 2014. április 22-től 2017. április 21-ig tartó jelentéstételi időszakot öleli fel. Valamennyi korábbi jelentés elérhető a Bizottság weboldalán.<sup>3</sup>

25 tagállam küldte el válaszait a 2014–2017 közötti jelentéstételi időszakra vonatkozóan. Három ország (Lettország, Magyarország és Málta) még nem tette ezt meg. Ezzel a korábbi jelentéstételi időszakokhoz képest valamelyest csökkent a jelentést tevő országok száma: a 2008–2011 közötti időszakra vonatkozóan minden tagállam benyújtotta a Bizottságnak végrehajtási jelentését, a 2011–2014 közötti időszakra vonatkozóan pedig két tagállam (Hollandia és Spanyolország) nem nyújtott be jelentést.

---

<sup>1</sup> HL L 269., 2000.10.21., 34. o.

<sup>2</sup> HL L 282., 2001.10.26., 77. o.

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

A benyújtott információk összességében többnyire teljesek és megfelelő minőségűek voltak. Azokat további adatforrásokkal egészítették ki, különösen nemzeti jogszabályokkal, amelyeket közvetlenül ellenőriztek az elhasználandó járművekről szóló irányelvnek való megfelelés szempontjából, valamint más bizottsági jelentésekből származó információkkal<sup>4</sup>. Figyelembe vették továbbá az irányelv újrahasználati/visszanyerési és újrahasználati/hasznosítási céljaira vonatkozó, a 2005/293/EK bizottsági határozat<sup>5</sup> alapján bejelentett adatokat.

## **2. AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ IRÁNYELV ÁTÜLTETÉSÉRE VONATKOZÓ INFORMÁCIÓK**

Az irányelv valamennyi tagállam esetében kielégítően átültetettnek tekinthető és nincsenek folyamatban lévő kötelezettség-szegési eljárások.

Az elhasználandó járművekről szóló irányelv alapján a jármű- és berendezésgyártók kötelesek – az irányelv II. mellékletében felsorolt kivételektől eltekintve – az ólom, a higany, a kadmium és a hat vegyértékű króm alkalmazását korlátozni a 2003. július 1-je után forgalomba hozott anyagokban és alkatrészekben. E veszélyes anyagokat a II. melléklet számos módosítása révén nagymértékben csökkentették<sup>6</sup>. Bár a veszélyes anyagok járművekben való alkalmazására vonatkozó korlátozást általában átültették az elhasználandó járművekkel kapcsolatos jogszabályokba, az újrahasználatot és hasznosítást elősegítő járműtervezést vagy a visszanyert anyag új járművekben való felhasználását gyakran csak a hulladékokkal kapcsolatos általánosabb jogszabályokba ültették át úgy, hogy e rendelkezések általános követelményei valamennyi piacra vonatkoztak. Ausztria a bevált gyakorlatok egyik példája, mivel a begyűjtéssel és hasznosítással foglalkozó vállalatok kötelesek árbevételük 0,5 %-át hulladék megelőzési projektekre fordítani. Az irányelv továbbá előírja, hogy a járműveket az újrahasználat és hasznosítás, valamint annak figyelembevételével kell megtervezni, hogy nagyobb mennyiségű visszanyert anyagot lehessen a járművekben felhasználni.

A gyártók, importőrök és kereskedők kötelesek az elhasználandó járművek, és amennyire műszakilag megoldható, a megjavított személygépkocsikból származó használt alkatrészek begyűjtésére szolgáló rendszert biztosítani. A gyártók kötelesek az elhasználandó járművek hulladékkezelő létesítményekbe való elszállításával kapcsolatos költségek jelentős részét – esetleg azok egészét – fedezni. A tagállamok e követelményeket jellemzően úgy ültették át, hogy az rugalmasságot biztosít a gazdálkodó szervezetek számára, egyéni és kollektív rendszereket is lehetővé téve. A tagállamok többségében az irányelv követelményeivel összhangban a visszavétel ingyenes, kivéve ha alapvető alkatrészek hiányoznak, vagy ha a járműhöz további hulladékot adtak. Mivel a fémhulladék és/vagy a visszanyerés vagy újrahasználat céljából eltávolított alkatrészek értéke szinte teljes mértékben fedezi a jármű

---

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)

<sup>5</sup> HL L 94., 2005.4.13., 30-33. o.

<sup>6</sup> A Bizottság jelenleg a II. melléklet 9. és 10. módosítását készíti elő.

végső tulajdonosaitól való begyűjtésének költségét, e kötelezettség teljesítése nem jár jelentős kihívással.

Az elhasználódott járművek tulajdonosainak bontási igazolást kell kapniuk, hogy járműveiket törölni lehessen a nyilvántartásból. A jelentések szerint valamennyi tagállam felállított egy nemzeti rendszert a járművek nyilvántartásból való törlésére, melynek keretében a bontási igazolás kibocsátása a nyilvántartásból való törlés feltétele. A nyilvántartásból való törlésre vonatkozó eljárások kulcsfontosságú szerepet játszanak az elhasználódott járművek engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe való továbbításának biztosítása, valamint a hulladék járművek illegális exportjának korlátozása terén. A tagállamok nem egészen fele alkalmazta azt a rendelkezést, amely az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeken kívül a gyártók, forgalmazók és begyűjtők számára is lehetővé teszi bontási igazolás kibocsátását. Bár valamennyi tagállam rendelkezik nyilvántartásból való törlési rendszerrel, az ismeretlen helyű elhasználódott járművek (azaz a nyilvántartásból törölt, de kibocsátott vagy a hatóságok számára hozzáférhető bontási igazolással nem rendelkező járművek) száma megnövekedett az elmúlt években. Ez arra utal, hogy a járművek nyilvántartásból való törlése céljából felállított rendszerek működése nem olyan hatékony, mint amilyen lehetne.

Az elhasználódott járművekről szóló irányelv rendelkezései biztosítják, hogy az illetékes hatóságok az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekben megfelelően és kellő időben dolgozzák fel az elhasználódott járműveket. E létesítmények esetében szemléket is kell tartani. E feltételeket azért határozzák meg, hogy a környezetre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat csökkentsék és a járműalkatrészek újrahasználatát és visszanyerését elősegítsék. A jelentések szerint e tekintetben valamennyi tagállam átültette az intézkedéseket az irányelv követelményeinek megfelelően. Románia és Finnország voltak az egyedüli tagállamok, melyek az utolsó jelentéstételi időszak óta bekövetkezett kisebb jogszabályi változásokról számoltak be: Románia aktualizálta az elhasználódott járművek feldolgozásához és bontásához szükséges engedélyeket, míg Finnország az elhasználódott járművekre vonatkozóan külön kormányrendeletet (123/2015) vezetett be, amely aktualizálta a veszélyes anyagok járművekben való alkalmazására vonatkozó korlátozásokat. A legtöbb tagállam nem tesz lehetővé eltérést az elhasználódott járművekről szóló irányelv szerint megfelelően feldolgozott és éves szemlének alávetett, elhasználódott járművekből származó hulladék hasznosításával kapcsolatos tevékenységek engedélyezésére vonatkozó követelmények esetében<sup>7</sup>, csak a Dániától, az Egyesült Királyságtól, Olaszországtól és Romániától kapott válaszok alapján feltételezhető, hogy ezen országok lehetővé tették ezt (Románia esetében ez is változást jelent az előző jelentéstételi időszakhoz képest).

A tagállamok kötelesek az újrahasználat és visszanyeréssel kapcsolatos tevékenységeket ösztönözni és az elhasználódott járművekről szóló irányelv célokat állapít meg az

---

<sup>7</sup> Az elhasználódott járművekről szóló irányelv 6. cikkének (2) bekezdése szerinti engedélyre vonatkozó követelményektől való eltérés

újrahasználat, visszanyeréssel és hasznosítással kapcsolatban. A tagállamoknak 2015. január 1-jéig az alábbi célkitűzéseket kell elérniük: 2006. és 2015. évi határidővel:

- újrahasználat és hasznosítás 95 %-os mértéke (az átlagos járműsúlyhoz viszonyítva, egy évre vetítve); valamint
- újrahasználat és visszanyerés 85 %-os mértéke (az átlagos járműsúlyhoz viszonyítva, egy évre vetítve).

2017-ben 14 tagállam érte el a visszanyerésre és hasznosításra vonatkozó mindkét, 85 %-os és 95 %-os célkitűzést is. A célkitűzések elérését a 3. szakasz tárgyalja részletesebben.

Néhány tagállam az újrahasználatot és visszanyerést szorgalmazó innovatív intézkedésekről számolt be. Olaszország olyan intézkedések elfogadására kötelezi a regionális hatóságokat, melyek biztosítják, hogy a közigazgatási szervek (és a túlnyomórészt köztulajdonban lévő vállalatok) évente igényelt áruik/termékeik legalább 30 %-át visszanyert anyagokból szerzik be. Az olasz jogszabályok azt is előírják, hogy a tömegközlekedési járműflotta tartalék gumibroncsainak beszerzése legalább 20 %-ban újrafutózott gumibroncsokból álljon. Franciaország ezalatt a szétszerelt alkatrészek újrahasználat céljából való nyomomonkövethetőségét követeli meg. Szlovéniában a szétbontott járművek aprítását megelőzően a bontó létesítmények kezelői kötelesek a jóváhagyott elhasználandó járművek teljes éves súlyának 10 %-ból az alkatrészeket, anyagokat és folyadékokat eltávolítani és azokat újrahasználat vagy visszanyerés céljából elküldeni.

Az elhasználandó járművekről szóló irányelv alapján a kódolási szabványok megkövetelik, hogy a gyártók jelöléssel (vagy „kóddal”) lássák el az alkatrészeket és anyagokat azon alkatrészek és anyagok azonosíthatóságának érdekében, amelyek alkalmasak az újrahasználatra és a hasznosításra.

Majdnem minden tagállam a kódolási szabványok gyártók számára való alkalmazását előíró jogszabályok teljes egészében való átültetéséről számolt be. A kivételek közé tartozik Dánia, ahol a jogszabályok nem említik külön a kódolási szabványokat, valamint Görögország, amely azt válaszolta, hogy az országban nincsenek járműgyártók; a Cseh Köztársaság olyan jogszabályra hivatkozott, amelyet a Bizottság nem tudott elérni és ellenőrizni.

A gyártók továbbá minden járműtípusnál kötelesek a forgalomba hozatal követő hat hónapon belül – például kézikönyvek vagy adatbázisok útján – megadni a bontási információkat. A nemzetközi bontási információs rendszer (IDIS – a nemzetközi bontási információs rendszer).<sup>8</sup> messze a legnépszerűbb módja annak, hogy a gyártók megadják a bontásra, tárolásra és vizsgálatra vonatkozóan megkövetelt információkat. 20 tagállam számolt be az IDIS alkalmazásáról és egyes tagállamok egyéb nemzeti intézkedések alkalmazását is jelentették.

---

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

Valamennyi tagállam átültette azokat a jogszabályokat, amelyek biztosítják, hogy a gyártók minden új járműtípusnál legkésőbb hat hónappal az adott típus forgalomba hozatalát követően megadják a bontásra vonatkozó információkat.

### **3. AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ INFORMÁCIÓK**

A nemzeti végrehajtási jelentések arra vonatkozóan is információkat nyújtanak, hogy a tagállamok miként hajtották végre az elhasználadott járművekről szóló irányelv egyes rendelkezéseit.

A hulladékmegelőzési intézkedéseket bevezető országok figyelemre méltó példái közé tartozik Írország, amely egyes járművek esetében alkalmazandó különféle intézkedéseken keresztül követeli meg a gyártóktól a hulladékképződés megelőzésének előmozdítását. A következők tartoznak ide: a veszélyes anyagok alkalmazásának korlátozása, a bontás, újrahasználát, hasznosítás és visszanyerés figyelembevétel az elhasználadott járművek tervezése során, valamint egyes járművek gyártása során felhasznált visszanyert anyagok arányának növelése.

Romániában előzetes értékeléseket végeznek annak biztosítása érdekében, hogy a járművek bizonyos célokát elérjenek és a járműgyártók új aktiválási szabványt dolgoztak ki egy szabványosított fedélzeti diagnosztikai interfészen keresztül.

Korlátozott számú tagállam volt képes a járműgyártás során felhasznált visszanyert anyagok mennyiségével kapcsolatban részletes információkat szolgáltatni. Az érdekes kérdések közé tartozik Lengyelország azon nyilatkozata, mely szerint bár a visszanyert műanyagot felhasználják, de a hasznosított műanyagot a járműgyártás során való felhasználását megelőzően különleges tisztítási eljárásnak kell alávetni. Románia továbbá megjegyezte, hogy a propilén a járműrészekhez leggyakrabban felhasznált műanyag, valamint a visszanyert műanyag a saját határain belül gyártott járművekben felhasznált műanyag teljes tömegének több mint 10 %-át teszi ki.

A legtöbb tagállamban az ország határain belül működő engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények számának növekedését figyelhetjük meg. Habár három ország (Belgium, Lettország és Magyarország) 2015–2017-re vonatkozóan nem szolgáltatott adatokat az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények számát illetően, feltételezve, hogy e létesítmények száma ezen országokban megegyezik a korábban jelentett számokkal, az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények teljes száma a 28 uniós tagállamban a 2012–2014 közötti 12 589-ről 2015–2017-re 14 173-ra emelkedett.

18 tagállam jelentette, hogy határain belül hitelesített környezetvédelmi vezetési rendszerrel rendelkező hulladékkezelő létesítményekkel rendelkezik. A 28 uniós tagállamon belül a környezetvédelmi vezetési rendszerrel rendelkező hulladékkezelő létesítmények aránya a 2012–2014 közötti 1,9 %-ról 2015–2017-re 3,73 %-ra emelkedett. Belgium szolgáltat példát egy bevált gyakorlatra, mivel Flandriában és Vallóniában az elhasználadott járművek

szennyezésmentesítésével, szétszerelésével és bontásával foglalkozó valamennyi engedélyezett központ a környezet megóvását célzó rendszerrel rendelkezik, mert jogszabályok előírják, hogy e központoknak a vállalat tevékenységeiről egy független ellenőrző intézmény által készített vizsgálat eredményeit tartalmazó éves jelentést kell benyújtaniuk a hatóságoknak, és a negatív értékelés az engedély visszavonását eredményezheti.

Kizárólag 10 tagállam tudott konkrét információkkal szolgálni az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe szállított értéktelen vagy negatív piaci értéket képviselő elhasználdott járművek száma tekintetében, és öt tagállam tudott részleges választ adni. A negatív értéket képviselő elhasználdott járművek feldolgozása az ártalmatlanításra kerülő hulladék csökkentése miatt fontos. 13 tagállam eközben nem volt képes választ adni e kérdésre, mivel nem rögzítettek erre vonatkozó adatokat. A biztos információt nem szolgáltató tagállamok közül hét (Ciprus, Észtország, Finnország, Írország, Olaszország, Portugália és Spanyolország) esetben ez azért történt, mert nem voltak értéktelen vagy negatív piaci értéket képviselő járművek; másként fogalmazva, ezen országokban az elhasználdott járművek minden esetben pozitív piaci értéket képviseltek. Görögország eközben arról számolt be, hogy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe szállított elhasználdott járművek egyikének sincs piaci értéke – ugyanakkor nem egyértelmű, hogyan számolnak el a fémhulladék pozitív értékével, még akkor is, ha maguk az elhasználdott járművek nem képviselnek értéket a használt járművek piacán. Kizárólag Litvánia és Málta jelentett mennyiségi adatokat.

Az elért újrahasználati/visszanyerési és újrahasználati/hasznosítási arányokra vonatkozó adatok az 1. és 2. ábrán láthatók. Az adatokat az Eurostat azt követően gyűjtötte össze, hogy a tagállamoknak az elhasználdott járművekkel kapcsolatos célok tekintetében minden évben jelentést kellett tenniük az irányelvnek való megfelelés ellenőrzésének részleteiről szóló bizottsági határozat szerinti jelentéstételi kötelezettség keretében.<sup>9</sup>

2017-ben 20 tagállam teljesítette egy évre vetítve az újrahasználatra és visszanyerésre vonatkozó, átlagos járműsúlyhoz viszonyított 85 %-os minimumcél, 2 tagállam közel volt a célkitűzésekhez, de nem érte el azokat, míg 6 tagállam esetében nem álltak rendelkezésre adatok. Az újrahasználat és visszanyerés átlagos aránya 89 % volt a 28 uniós tagállamban, ami négy százalékponttal meghaladja a célkitűzést.

1. ábra: Az elhasználdott járművek újrahasználati és visszanyerési arányai (%)<sup>10</sup>

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgium	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgária	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6

<sup>9</sup> EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env\\_waselvt&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en)

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

Csehország	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Horvátország	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Dánia	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Németország	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Észtország	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Írország	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Görögország	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Spanyolország	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Franciaország	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Olaszország	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Ciprus	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Lettország	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Litvánia	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luxemburg	85	84	87	87	86	94,3
Málta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Magyarország	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Hollandia	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Ausztria	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Lengyelország	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugália	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Románia	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Szlovénia	100	:	85,9	:	:	:
Szlovákia	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Finnország	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Svédország	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Egyesült Királyság	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Izland	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norvégia	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

2. ábra: Az elhasználdott járművek újrahaználati és visszanyerési arányai 2016-ban (%)<sup>11</sup>

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgium	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulgária	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Csehország	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Horvátország	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Dánia	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Németország	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Észtország	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Írország	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Görögország	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Spanyolország	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Franciaország	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6

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



Olaszország	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Ciprus	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Lettország	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Litvánia	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luxemburg	95	95	95	97	96	96,2
Málta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Magyarország	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Hollandia	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Ausztria	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Lengyelország	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugália	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Románia	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Szlovénia	103	:	91,3	:	:	:
Szlovákia	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Finnország	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Svédország	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Egyesült Királyság	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Izland	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Norvégia	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

2017-ben 15 tagállam teljesítette egy évre vetítve az újrahasználatra és hasznosításra vonatkozó, átlagos járműsúlyhoz viszonyított 95 %-os minimumcél, 7 tagállam nagyon közel volt a 95 %-os célkitűzéshez, de nem érte el azt, míg 6 tagállam nem nyújtott be jelentést idáig. Az újrahasználat és hasznosítás átlagos aránya 94 % volt a 28 uniós tagállamban, ami alig marad el a célkitűzéstől.

Úgy tűnik, hogy az elhasználandó járművek kezelése tekintetében kidolgozott infrastruktúrával és eljárásokkal rendelkező tagállamok jelentős száma nem éri el hasznosítási célkitűzését, de lehetséges, hogy ez arra utal, hogy a körforgásos gazdaság koncepciójával összhangban a tagállamok jobban összpontosítanak a visszanyerésre, mint a hasznosítás egyéb formáira (pl. Franciaország, Spanyolország, Svédország és az Egyesült Királyság teljesíti visszanyerési célkitűzéseit, de nem éri el hasznosítási célkitűzéseit). Utalhat ez továbbá az erőteljesebb, továbbfejlesztett jelentéstételi módszerekre is, melyek hozzájárulnak az irányelv jobb végrehajtásához. A célkitűzéseket el nem érő tagállamok kifejtették ennek okait és a célok elérése érdekében hozott intézkedéseket.

A Görögország által jelentett magas arányok annak tulajdoníthatók, hogy a bontó létesítmények nagy valószínűséggel a fémek alacsony piaci értéke miatt úgy döntöttek, hogy a foyadékuktól még meg nem fosztott egyes elhasználandó járműveket hosszabb ideig tárolják. E járműveket az ártalmatlanításuk évét követően aprították fel. Ez az adott évben feldolgozott elhasználandó járművek nagy számához vezetett.

Az újrahasználat és visszanyerés elősegítése érdekében bevezetett új intézkedések közé tartozik az elhasználandó járművek alkatrészeinek újrahasználatára Magyarországon, figyelemfelkeltő és kommunikációs tevékenységek Portugáliában, valamint az elhasználandó

járműekkel kapcsolatos hulladékmegelőzés, visszanyerés és alkatrész-újrafelhasználás köré szerveződő új kutatás-fejlesztési projekteknek nyújtott pénzügyi támogatás Spanyolországban, melynek során elsőbbséget élveznek a gépjárművekben használt műanyagok, szélvédőüvegek és gumiabroncsok visszanyerésére összpontosító projektek.

#### 4 ISMERETLEN HELY ÉS AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEK ILLEGÁLIS BONTÁSA

Az elhasználódott járművekről szóló irányelv legnagyobb kihívást jelentő végrehajtási és érvényesítési hiányossága továbbra is az „ismeretlen helyű elhasználódott járművek” nagy száma. Erre már az elhasználódott járművekről szóló irányelv 2011–2014 közötti időszakban történő végrehajtásáról szóló előző bizottsági jelentésben<sup>12</sup> és a hulladékokkal kapcsolatos öt irányelv utólagos bizottsági értékelésében<sup>13</sup> is rámutattak. A probléma értékeléséhez a Bizottság elvégezte „az elhasználódott járművekről szóló 2000/53/EK irányelv végrehajtását különösen az ismeretlen helyű elhasználódott járművek tekintetében értékelő megfelelést elősegítő kezdeményezést”<sup>14</sup>.

Az Eurostat arra kérte a tagállamokat, hogy ismertessék a begyűjtött és engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe továbbított járművek számát. Ezeket az adatokat az alábbi 1. táblázat foglalja össze.

**1 táblázat: Az összegyűjtött és az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe továbbított elhasználódott járművek teljes száma, 2008–2016<sup>15</sup>**  
(járművek száma)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Európai Unió</b>	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
<b>Belgium</b>	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
<b>Bulgária</b>	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
<b>Csehország</b>	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
<b>Dánia</b>	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
<b>Németország</b>	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
<b>Észtország</b>	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
<b>Írország</b>	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
<b>Görögország</b>	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
<b>Spanyolország</b>	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
<b>Franciaország</b>	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
<b>Horvátország</b>	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
<b>Olaszország</b>	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
<b>Ciprus</b>	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
<b>Lettország</b>	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
<b>Litvánia</b>	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
<b>Luxemburg</b>	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm)

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/target\\_review.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm)

<sup>14</sup> Megfelelést előmozdító kezdeményezés az elhasználódott járművekről szóló 2000/53/EK irányelv végrehajtásának értékelésére, különös hangsúllyal az ismeretlen helyű elhasználódott járművekre ([http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm))

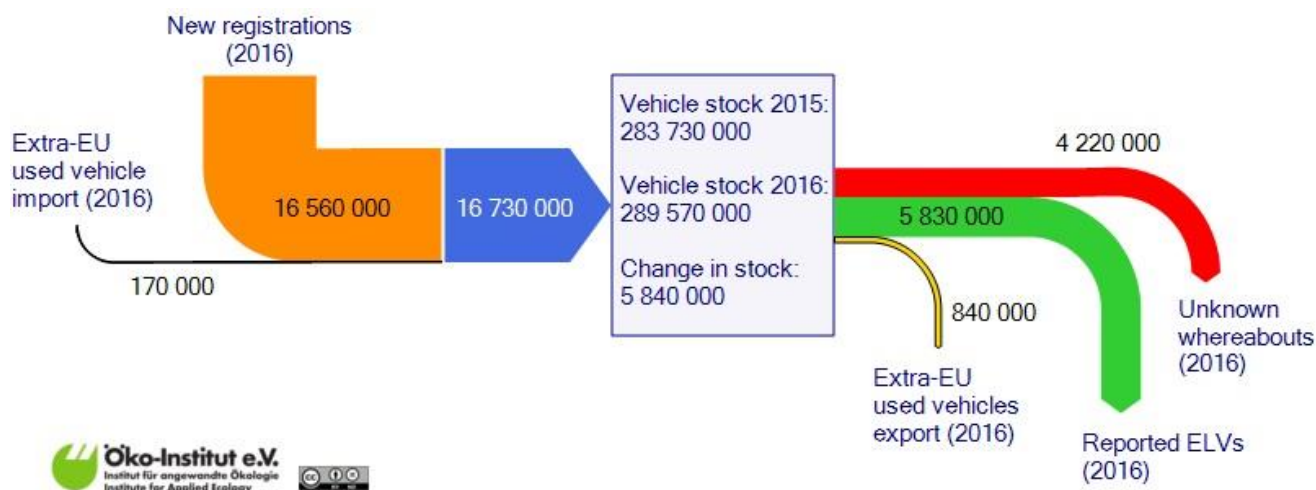
<sup>15</sup> **Forrás:** Eurostat (internetes adatkód: env\_waselvt)

<b>Magyarország</b>									
<b>g</b>	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
<b>Málta</b>	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
<b>Hollandia</b>	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
<b>Ausztria</b>	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
<b>Lengyelország</b>									
<b>g</b>	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
<b>Portugália</b>	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
<b>Románia</b>	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
<b>Szlovénia</b>	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
<b>Szlovákia</b>	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
<b>Finnország</b>	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
<b>Svédország</b>	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
<b>Egyesült Királyság</b>	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
<b>Izland</b>	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
<b>Liechtenstein</b>	91	72	107	94	114	326	188	230	260
<b>Norvégia</b>	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

A táblázatban szereplő adatok a bejelentett, bontási igazolásban részesített és engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekben feldolgozott elhasznált járművekre vonatkoznak. Az Eurostat a tagállamoknak címzett iránymutatásokban arra is kéri a tagállamokat, hogy a kibocsátott bontási igazolással rendelkező elhasznált járművek helyett az összes keletkező elhasznált járműről tegyenek jelentést. Ugyanakkor nagyon kevés tagállam nyújt be ilyen adatokat, mivel a keletkező elhasznált járművek számát az elhasznált járművekről szóló irányelv és az elhasznált járművekről szóló irányelvben meghatározott, az újrahasználat/hasznosítás és újrahasználat/visszanyerés céljainak ellenőrzéséről szóló 2005/293/EK bizottsági határozat értelmében nem kötelező jelenteni. Ezért más forrásokból<sup>16</sup> származó adatokat kellett felhasználni a keletkező elhasznált járművek számának felbecsüléséhez. A bontási engedéllyel rendelkező és engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekben feldolgozott elhasznált járművek, illetve a keletkező elhasznált járművek adatai között eltérés mutatkozik. A Bizottság közelmúltbeli tanulmányából származó alábbi ábra mutatja a törvényesen jelentett (azaz a bontási engedéllyel rendelkező és törvényesen feldolgozott) elhasznált járművek számát<sup>17</sup>, valamint a 2014-ben az Unióban előforduló nagy számú ismeretlen helyű elhasznált járművet. Az ábra figyelembe veszi a nemzeti nyilvántartási rendszerekben bejegyzett és a 28 uniós tagállam járműállományából kivont járműveket. Az ismeretlen helyű elhasznált járművek száma továbbra is komoly aggodalomra ad okot.

<sup>16</sup> Eurostat, külkereskedelmi statisztikák; Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA); Eurostat, adatkészlet: road\_eqs; road\_eqr); POLK. E források felhasználásra kerültek az elhasznált járművekről szóló 2000/53/EK irányelv végrehajtását különösen az ismeretlen tartózkodási helyű elhasznált járművek tekintetében értékelő megfélemlést előmozdító bizottsági kezdeményezésben ([http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm))

<sup>17</sup> Az elhasznált járművekről szóló irányelv hatálya alá az M1 járművek (a személyszállításra szolgáló és a vezetőüléssel kívül legfeljebb nyolc ülésel rendelkező járművek) és az N1 járművek (3,5 tonnát meg nem haladó ösztömgű, áruszállító járművek) tartoznak



Az ilyen eltérések előfordulásának mikéntjére példa Finnország, ahol a jelentések szerint egyes polgárok és gazdálkodó szervezetek nem juttatják el az elhasznált járműveket a gyártók hivatalos visszavételi rendszerébe, így az elhasznált járművek teljes száma jelentős mértékben meghaladja a bontási igazolások tényleges számát. Finnország továbbá kiemelte, hogy a fémárak emelkedése és a nyilvántartásból való online törlési rendszer fejlesztései okozhatták a megfelelően feldolgozott elhasznált járművek számának 2017. évi növekedését.

Németország arról számolt be, hogy a nyilvántartásból évente véglegesen törölt körülbelül 2,8 millió gépkocsihoz képest az összegyűjtött és feldolgozott elhasznált járművek száma a használt járművek kivitele miatt viszonylag alacsony, és a 2017-ben elvégzett jelentések csökkentették az ismeretlen helyű járművek okozta „statisztikai eltérést”.<sup>18,19</sup> Ezen eltérést elsősorban a nyilvántartásból véglegesen kivont gépjárművek tényleges számának újraszámításával, illetve a használt járművek (uniós és Unión kívüli országokba való) kivitelére vonatkozó statisztikai adatok minősített becslése révén szüntették meg.

A Bizottság közelmúltbeli tanulmánya továbbá azt mutatja, hogy az ismeretlen helyű elhasznált járművek nagy száma mögött a hiányosságokkal rendelkező nyilvántartásból való törlési rendszerek és az elhasznált járművek nem megfelelő kezelése állhat (azaz nem minden elhasznált járművet továbbítanak a gyűjtőpontokhoz és nem minden továbbított járművet részesítenek bontási igazolásban; egyes elhasznált járműveket engedéllyel nem rendelkező létesítményekben bontanak szét). Emellett vannak még használt járművekként illegálisan kivitt elhasznált járművek is.

Ezenkívül nincs megfelelő kapcsolat és nyomon követés a nyilvántartásba vételi, nyilvántartásból való törlési, illetve újbóli nyilvántartásba vételi rendszerek között, ami talán

<sup>18</sup> 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

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

arra utal, hogy a nyilvántartásból törölt elhasználdott járműveknek csak egy része kapott bontási igazolást, habár azokat törvényesen feldolgozták; a másik tagállamban nyilvántartásba vett használt járműveket sosem törölték a származási tagállam nyilvántartásából; hiányoznak a jó minőségű adatok, különösen a használt járművek és elhasználdott járművek kivitelével, valamint a nyersanyagok szivárgásával kapcsolatos adatok; a tagállami jelentéstételi módszerek fejlesztésére van szükség; a környezetvédelmi szabványokkal és engedéllyel nem rendelkező hulladékkezelő létesítményekben az elhasználdott járművek törvénytelen begyűjtése és bontása zajlik; és ezért hatékonyabb végrehajtás szükséges, ideértve a gyűjtőpontoknál és az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknél tartott szemléket.

Egyes tagállamok már tettek intézkedéseket a probléma kezelésére: például Dánia, amely jutalmat vezetett be, amit az az utolsó bejegyzett tulajdonos kap, aki elhasználdott járművét továbbítja az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe, vagy Franciaország és az Egyesült Királyság, amelyek az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknél tartott szemlék számának jelentős emelkedéséről számoltak be.

## **5. KÖVETKEZTETÉSEK**

Az elhasználdott járművekről szóló irányelvet valamennyi tagállam nemzeti jogába átültették, és az átültetés megfelelőnek tekinthető.

Összességében az elhasználdott járművekről szóló irányelv végrehajtása többnyire megfelelőnek tűnik. 2017-ben a 28 tagállamból 20 teljesítette az újrahasználtra és visszanyerésre vonatkozóan 2015-re meghatározott, átlagos járműsúlyhoz viszonyított, egy évre vetített 85 %-os célkitűzést (5 tagállam pedig nem nyújtott be jelentést). Nagyobb kihívást jelentett az újrahasználtra és hasznosításra vonatkozó, átlagos járműsúlyhoz viszonyított, egy évre vetített 95 %-os célkitűzés elérése. Ugyanakkor a célkitűzéseket nem teljesítő tagállamok mintegy fele csak néhány százalékponttal maradt el a célkitűzésektől.

A betiltott veszélyes anyagok használata folyamatosan csökken, tükrözve ezzel az elhasználdott járművekről szóló irányelv II. mellékletének<sup>20</sup> módosításait, amelyek folyamatosan csökkentik az említett anyagok használatát engedélyező bejegyzéseket. Emellett nőtt az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények száma, a tagállamok pedig most kezdenek beszámolni olyan innovatív intézkedésekről, mint például a visszanyert tartalom beépítése, a hulladékmegelőzési projektek támogatása és a környezet megóvását célzó rendszerek bevezetése. Ezen intézkedések mindegyike a bevált gyakorlatok példájaként szolgálhat más országok számára.

Ezen általánosságban kedvező tendencia alól az egyetlen említésre méltó kivétel az ismeretlen helyű elhasználdott járművek problémája. Az elhasználdott járművekből eltávolított alkatrészek törvénytelen begyűjtése, feldolgozása és kereskedelme még mindig

---

<sup>20</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm)

kihívást jelent. Az értékes erőforrások (hasznosítható alkatrészek és anyagok) elpazarlása mellett e probléma és az elhasználódott járművek engedéllyel nem rendelkező hulladékkezelő létesítményekben való feldolgozása kedvezőtlen hatással van az egészségre és a környezetre is. Ezt tükrözi az (EU) 2018/849 irányelv (7) preambulumbekzdése,<sup>21</sup> mely szerint a 2000/53/EK irányelvet felül kell vizsgálni és szükség esetén módosítani kell, figyelmet fordítva „azon elhasználódott járművek problémájára, amelyeket nem számítanak be – ideértve a valószínűleg elhasználódott járműnek minősülő használt járművek szállítását –, valamint a hulladékjárművek szállítására vonatkozó, megbízottak számára kidolgozott 9. iránymutatás alkalmazására”.

Az Európai Bizottság jelenleg értékeli az elhasználódott járművekről szóló irányelvet annak felmérése céljából, hogy az elhasználódott járművekre vonatkozóan az uniós jogszabályokban foglalt szabályok mennyire előnyösek a környezet, a lakosság és az ipar számára. Az értékelés 2020-ra készül el<sup>22</sup>. A vizsgált témák közé tartozik az irányelv végrehajtásának hatékonysága, ideértve az ismeretlen helyű elhasználódott járművek problémáját, az egyéb jogszabályokban foglalt fogalommeghatározásokkal fennálló koherenciát, a konkrét anyagokra vonatkozóan meghatározott célértékek relevanciáját és megvalósíthatóságát, a jelentéstételi és nyomkövetési módszereket és azok relevanciáját az új technológiák jelentette kihívások tekintetében, ideértve az elektromos és hibrid járműveket, illetve a járművek anyagösszetételének változásait is.

---

<sup>21</sup> HL L 150., 2018.6.14., 93. o.

<sup>22</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm)