



V Bruseli 30. 1. 2020  
COM(2020) 33 final

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

**O VYKONÁVANÍ SMERNICE 2000/53/ES  
O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI**

**ZA OBDOBIE 2014 – 2017**

**SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU  
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV  
O VYKONÁVANÍ SMERNICE 2000/53/ES  
O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI**

**ZA OBDOBIE 2014 – 2017**

## **1. ÚVOD**

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

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

Toto je štvrtá správa o vykonávaní smernice o vozidlách po dobe životnosti a týka sa vykazovaného obdobia od 22. apríla 2014 do 21. apríla 2017. Všetky predchádzajúce správy sú k dispozícii na webovom sídle Komisie<sup>3</sup>.

Správy za vykazované obdobie 2014 – 2017 predložilo 25 členských štátov. Tri krajiny (Lotyšsko, Malta a Maďarsko) tak ešte neurobili. V porovnaní s predchádzajúcimi vykazovanými obdobiami ide o mierny pokles počtu vykazujúcich krajín: všetky členské štáty predložili Komisii správy o vykonávaní za obdobie 2008 – 2011, zatiaľ čo dva členské štáty (Holandsko a Španielsko) nepredložili správy za obdobie 2011 – 2014.

Poskytnuté informácie boli vo väčšine prípadov úplné a uspokojivej kvality. Správa bola doplnená o dodatočné zdroje údajov, najmä o vnútroštátne právne predpisy, ktoré boli priamo skontrolované z hľadiska zhody so smernicou o vozidlách po dobe životnosti, a o informácie

<sup>1</sup> Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34.

<sup>2</sup> Ú. v. ES L 282, 26.10.2001, s. 77.

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

z iných správ Komisie<sup>4</sup>. Podľa rozhodnutia Komisie 2005/293/ES<sup>5</sup> sa ďalej zohľadnili aj nahlásené údaje o cieľoch smernice týkajúcich sa opätovného použitia/recyklácie a opätovného použitia/zhodnocovania.

## 2. INFORMÁCIE O TRANSPOZÍCII SMERNICE O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI

Smernicu o vozidlách po dobe životnosti možno považovať za uspokojivo transponovanú vo všetkých členských štátoch, pričom nie sú otvorené žiadne konania o porušení povinnosti týkajúce sa tejto smernice.

Podľa smernice o vozidlách po dobe životnosti sú výrobcovia vozidiel a zariadení povinní obmedziť používanie olova, ortuti, kadmia a šesťmocného chrómu v materiáloch a súčiastkach uvedených na trh po 1. júli 2003, s výhradou výnimiek uvedených v prílohe II k tejto smernici. Používanie týchto nebezpečných látok sa výrazne znížilo v dôsledku niekoľkých zmien prílohy II<sup>6</sup>. Zatiaľ čo povinnosť obmedzenia používania nebezpečných látok vo vozidlách bola najčastejšie transponovaná do právnych predpisov týkajúcich sa vozidiel po dobe životnosti, požiadavka týkajúca sa konštruovania vozidiel spôsobom, ktorý uľahčuje opätovné použitie a zhodnocovanie alebo používanie recyklovaného materiálu pri konštrukcii nových vozidiel, bola často transponovaná do všeobecnejších právnych predpisov týkajúcich sa odpadu, s uplatňovaním všeobecných požiadaviek na vykonávanie týchto ustanovení na všetkých trhoch. Príkladom osvedčených postupov je Rakúsko, kde sú spoločnosti zaoberajúce sa zberom a zhodnocovaním povinné vyčleniť 0,5 % svojho obratu na projekty zamerané na prevenciu vzniku odpadu. Touto smernicou sa ďalej stanovuje, že vozidlá majú byť konštruované spôsobom zaručujúcim ich opätovné použitie a zhodnotenie, a že sa má pri ich konštrukcii používať väčšie množstvo recyklovaných materiálov.

Výrobcovia, dovozcovia a distribútori sú povinní zabezpečiť systémy na zber vozidiel po dobe životnosti, a pokiaľ je to technicky možné, použitých súčiastok z opravených osobných automobilov. Výrobcovia sú povinní uhrádzať väčšinu (ak nie celú výšku) nákladov spojených s prevozom vozidiel po dobe životnosti do zariadení na spracovanie odpadov. Členské štáty zvyčajne transponovali tieto požiadavky spôsobom, ktorý hospodárskym subjektom umožnil flexibilitu a poskytol možnosť zavádzania individuálnych alebo kolektívnych systémov. Podľa požiadaviek smernice je vo väčšine členských štátov prevzatie vozidiel po dobe životnosti bezplatné, s výnimkou prípadov, keď v nich chýbajú základné súčiastky alebo k nim bol pridaný ďalší odpad. Keďže hodnota kovového šrotu a/alebo iných súčiastok vyradených na recykláciu alebo opätovné použitie pokryje takmer všetky náklady na zber a prevoz vozidla od konečných vlastníkov, nedochádza pri plnení tejto povinnosti k žiadnym významným ťažkostiam.

---

<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> Ú. v. EÚ L 94, 13.4.2005, s. 30 – 33.

<sup>6</sup> Komisia v súčasnosti pripravuje deviatu a desiatu zmenu prílohy II.

Na to, aby mohli majitelia vozidiel po dobe životnosti vyradiť svoje vozidlo z evidencie, musí im byť vystavené osvedčenie o zničení vozidla. Všetky členské štáty uviedli, že vytvorili systém na vyradovanie vozidiel z evidencie, v rámci ktorého sa pri vyradení vozidla z evidencie vyžaduje predloženie osvedčenia o jeho zničení. Postupy týkajúce sa vyradenia vozidla z evidencie sú dôležité na zabezpečenie toho, aby sa vozidlá po dobe životnosti previezli do autorizovaných spracovateľských zariadení a aby sa obmedzil nezákonný vývoz odpadových vozidiel. Len necelá polovica členských štátov využila ustanovenie, ktoré výrobcom, sprostredkovateľom a zberateľom umožňuje okrem zberu a prevozu vozidiel po dobe životnosti do autorizovaných spracovateľských zariadení zároveň vystavovať osvedčenia o zničení. Hoci všetky členské štáty zaviedli systém na vyradovanie vozidiel z evidencie, v posledných rokoch vzrástol počet vozidiel po dobe životnosti s neznámym miestom výskytu (t. j. vozidiel, ktoré boli vyradené z evidencie, no nebolo k nim vystavené osvedčenie o zničení, resp. toto osvedčenie príslušné orgány nemajú k dispozícii). Z toho vyplýva, že vnútroštátne systémy na vyradovanie vozidiel z evidencie nie sú až tak účinné, ako by mohli byť.

Smernica o vozidlách po dobe životnosti obsahuje ustanovenia zabezpečujúce, aby sa vozidlá po dobe životnosti náležite a včas spracovávali v spracovateľských zariadeniach schválených príslušnými orgánmi. Tieto zariadenia zároveň podliehajú kontrolám. Uvedené podmienky sa zaviedli s cieľom znížiť negatívne vplyvy na životné prostredie a na podporu opätovného použitia a recyklácie súčiastok vozidla. Všetky členské štáty uviedli, že v tejto súvislosti transponovali opatrenia podľa požiadaviek smernice. Rumunsko a Fínsko boli jedinými členskými štátmi, ktoré od posledného vykazovaného obdobia oznámili menšie zmeny v právnych predpisoch: Rumunsko aktualizovalo povolenia potrebné na manipuláciu a demontáž vozidiel po dobe životnosti, zatiaľ čo Fínsko zaviedlo osobitný vládný dekrét o vozidlách po dobe životnosti (123/2015), ktorým sa aktualizovali obmedzenia týkajúce sa používania nebezpečných látok vo vozidlách. Väčšina krajín neumožňuje uplatňovanie výnimiek týkajúcich sa požiadaviek povolenia v súvislosti so zhodnocovaním odpadu z vozidiel po dobe životnosti po tom, ako boli tieto vozidlá náležite spracované podľa smernice o vozidlách po dobe životnosti a podrobené ročnej kontrole<sup>7</sup>. Podľa odpovedí výnimky umožňuje len Dánsko, Taliansko, Rumunsko a Spojené kráľovstvo (v prípade Rumunska ide o zmenu v porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím).

Členské štáty sú povinné podporovať činnosti opätovného použitia a recyklácie, pričom ciele v oblasti opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania sú stanovené v smernici o vozidlách po dobe životnosti. Do 1. januára 2015 museli členské štáty dosiahnuť tieto ciele: s termínmi v rokoch 2006 a 2015:

- 95 % opätovného použitia a zhodnocovania (podľa priemernej hmotnosti na vozidlo a rok) a
- 85 % opätovného použitia a recyklácie (podľa priemernej hmotnosti na vozidlo a rok).

---

<sup>7</sup> Neuplatnenie požiadaviek povolenia podľa článku 6 ods. 2 smernice o vozidlách po dobe životnosti.

V roku 2017 dosiahlo oba ciele 85 % a 95 % v oblasti recyklácie a zhodnocovania 14 členských štátov. Dosiahnuté ciele sú podrobnejšie analyzované v časti 3.

Niekoľko členských štátov zaviedlo inovačné opatrenia na podporu opätovného použitia a recyklácie. Taliansko vyzvalo regionálne samosprávy, aby prijali opatrenia, ktoré majú zabezpečiť, aby verejné orgány (a spoločnosti, ktoré sú prevažne vo verejnom vlastníctve) získavali z recyklovaných materiálov prinajmenšom 30 % požadovaného tovaru/výrobkov za rok. V talianskych právnych predpisoch sa takisto vyžaduje, aby nákupy náhradných pneumatík pre vozidlá verejnej dopravy zahŕňali aspoň 20 % protektorovaných pneumatík. Francúzsko vyžaduje zabezpečenie vysledovateľnosti demontovaných súčiastok na ich opätovné použitie. V Slovinsku sú správcovia demontážnych zariadení pred zošrotovaním demontovaných vozidiel povinní vyňať 10 % celkovej ročnej hmotnosti prijatých vozidiel po dobe životnosti, a to v podobe ich súčiastok, materiálov a kvapalín, ktoré sa musia zaslať na opätovné použitie alebo recykláciu.

Podľa smernice o vozidlách po dobe životnosti sú výrobcovia povinní označovať (alebo „kódovať“) súčiastky a materiály v súlade s normami kódovania na uľahčenie identifikácie tých súčiastok a materiálov, ktoré sú vhodné na opätovné použitie a zhodnocovanie.

Takmer všetky členské štáty uviedli, že úplne transponovali právne predpisy, na základe ktorých sú výrobcovia povinní uplatňovať normy kódovania. Výnimkou sú právne predpisy Dánska, v ktorých sa normy kódovania výslovne neuvádzajú, a Grécko, ktoré uviedlo, že nemá žiadnych výrobcov vozidiel. Česká republika odkázala na právne predpisy, ktoré Komisia nemala k dispozícii na účely overenia.

Pri každom type vozidla sú výrobcovia povinní poskytnúť informácie o demontáži, a to do šiestich mesiacov od jeho uvedenia na trh, napríklad prostredníctvom príručiek alebo databáz. Výrobcovia najčastejšie poskytujú požadované informácie o demontáži, skladovaní a testovaní prostredníctvom Medzinárodného systému informácií o demontáži (IDIS – International Dismantling Information System)<sup>8</sup>. 20 členských štátov uviedlo, že využíva systém IDIS, pričom niektoré členské štáty uviedli, že používajú aj iné vnútroštátne opatrenia.

Všetky členské štáty transponovali právne predpisy, ktorými sa zabezpečuje, aby výrobcovia pri každom type nového vozidla uvedeného na trh poskytovali informácie o demontáži, a to do šiestich mesiacov od jeho uvedenia na trh.

---

<sup>8</sup> Systém *IDIS* (*The International Dismantling Information System*), stav k 19. marcu 2019, <https://www.idis2.com/>.

### 3. INFORMÁCIE O VYKONÁVANÍ SMERNICE O VOZIDLÁCH PO DOBE ŽIVOTNOSTI

Správy o vnútroštátnom vykonávaní smernice zároveň poskytujú informácie o tom, akým spôsobom členské štáty vykonávajú niektoré ustanovenia smernice o vozidlách po dobe životnosti.

Medzi príklady krajín, ktoré zaviedli opatrenia na prevenciu vzniku odpadu, patrí Írsko, v ktorom sú výrobcovia povinní presadzovať prevenciu vzniku odpadu prostredníctvom viacerých opatrení uplatniteľných na určité špecifikované vozidlá. Patrí medzi ne: obmedzenie používania nebezpečných látok, zohľadňovanie demontáže, opätovného použitia, zhodnocovania a recyklácie na konci životnosti pri navrhovaní nových vozidiel, ako aj zvyšovanie podielu recyklovaného materiálu používaného pri výrobe špecifikovaných vozidiel.

V Rumunsku sa vykonávajú predbežné hodnotenia s cieľom zabezpečiť, aby vozidlá spĺňali určité cieľové hodnoty, pričom výrobcovia vozidiel vyvinuli novú aktivačnú normu s využitím štandardizovaného rozhrania palubného diagnostického systému (OBD).

Počet členských štátov, ktoré poskytli podrobné informácie o objeme recyklovaných materiálov použitých pri výrobe vozidiel, bol obmedzený. Zaujímavý je aj prístup Poľska, kde sa pri výrobe vozidiel síce využívajú recyklované plasty, no prípade opätovne zhodnotených plastov sa pred ich použitím pri výrobe vozidiel vyžaduje osobitný čistiaci proces. Rumunsko okrem toho uviedlo, že najčastejšie používaným recyklovaným plastovým materiálom na výrobu súčiastok vozidiel je propylén a že recyklovaný plast predstavuje viac ako 10 % z celkového objemu plastov používaných vo vozidlách, ktoré sa vyrábajú na jeho území.

Väčšina členských štátov zaznamenala nárast počtu autorizovaných spracovateľských zariadení, ktoré sú prevádzkované na ich území. Hoci tri krajiny neposkytli údaje o počtoch autorizovaných spracovateľských zariadení za obdobie 2015 – 2017 (Belgicko, Maďarsko a Lotyšsko), za predpokladu, že počty v týchto krajinách zostali rovnaké, ako uviedli v predchádzajúcej správe, celkový počet autorizovaných spracovateľských zariadení v rámci EÚ28 sa zvýšil z 12 589 v období 2012 – 2014 na 14 173 v období 2015 – 2017.

18 členských štátov uviedlo, že sa na ich území zriadili spracovateľské zariadenia s certifikovaným systémom environmentálneho manažérstva. V rámci EÚ28 sa podiel spracovateľských zariadení s certifikovaným systémom environmentálneho manažérstva zvýšil z 1,9 % v období 2012 – 2014 na 3,73 % v období 2015 – 2017. Jednou z krajín s osvedčenými postupmi je Belgicko, keďže vo Flámsku a Valónsku všetky schválené zariadenia na odstraňovanie znečistenia, demontáž a zničenie vozidiel po dobe životnosti disponujú systémom ochrany životného prostredia, a to na základe právnych predpisov, v ktorých sa stanovuje, že takéto zariadenia sú povinné predkladať výročnú správu orgánom, v ktorej sú uvedené výsledky preskúmania činností daného podniku nezávislým kontrolným úradom, pričom negatívne hodnotenie môže viesť k odňatiu jeho schválenia.

Iba desať členských štátov poskytlo konkrétne informácie o počte vozidiel po dobe životnosti bez trhovej hodnoty alebo so zápornou trhovou hodnotou, ktoré boli dodané do autorizovaných spracovateľských zariadení, zatiaľ čo päť členských štátov poskytlo len čiastočnú odpoveď. Spracovávanie vozidiel po dobe životnosti so zápornou trhovou hodnotou má význam z hľadiska znižovania množstva odpadu určeného na zneškodnenie. 13 členských štátov na túto otázku nedokázalo odpovedať, pretože takéto údaje nezaznamenávajú. Z členských štátov, ktoré poskytli presné informácie, bolo v siedmich prípadoch (Cyprus, Estónsko, Fínsko, Írsko, Taliansko, Portugalsko a Španielsko) dôvodom to, že sa u nich nenachádzali žiadne vozidlá bez trhovej hodnoty alebo so zápornou trhovou hodnotou; inými slovami, vo všetkých prípadoch mali vozidlá po dobe životnosti v týchto krajinách pozitívnu trhovú hodnotu. Grécko uviedlo, že všetky vozidlá po dobe životnosti dodávané do autorizovaných spracovateľských zariadení sú bez trhovej hodnoty – nie je však jasné, ako sa zohľadňuje pozitívna hodnota kovového šrotu, aj keď vozidlá po dobe životnosti ako také nemajú na trhu s ojazdenými vozidlami žiadnu hodnotu. Kvantitatívne údaje predložila iba Litva a Malta.

Údaje o dosiahnutej miere opätovného použitia/recyklácie a miere opätovného použitia/zhodnocovania sú znázornené na obrázku 1 a obrázku 2. Eurostat zozbieral tieto údaje na základe povinnosti členských štátov každoročne podávať správy o cieľoch týkajúcich sa vozidiel po dobe životnosti, a to v kontexte požiadavky na podávanie správ podľa rozhodnutia Komisie o podrobnom monitorovaní dodržiavania smernice<sup>9</sup>.

20 členských štátov dosiahlo v roku 2017 minimálny cieľ 85 % opätovného použitia a recyklácie podľa priemernej hmotnosti na vozidlo a rok, dva členské štáty tieto ciele nespĺnili (hoci boli blízko) a údaje o šiestich členských štátoch neboli k dispozícii. Priemerná miera opätovného použitia a recyklácie za EÚ28 ako celok predstavovala 89 %, a teda presiahla cieľovú hodnotu o štyri percentuálne body.

Obrázok1: Miera opätovného použitia a zhodnocovania vozidiel po dobe životnosti (v %) <sup>10</sup>

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgicko	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulharsko	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Česká republika	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Chorvátsko	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Dánsko	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Nemecko	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estónsko	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Írsko	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Grécko	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9

<sup>9</sup> EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, stav k 25. marcu 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>.

Španielsko	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Francúzsko	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Taliano	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Cyprus	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Lotyšsko	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Litva	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luxembursko	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Maďarsko	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Holandsko	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Rakúsko	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Poľsko	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugalsko	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Rumunsko	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovinsko	100	:	85,9	:	:	:
Slovensko	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Fínsko	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Švédsko	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Spojené kráľovstvo	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Lichtenštajnsko	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Nórsko	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Obrázok 2: Miera opätovného použitia a zhodnocovania vozidiel po dobe životnosti (v %) za rok 2016<sup>11</sup>

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgicko	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulharsko	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Česká republika	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Chorvátsko	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Dánsko	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Nemecko	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estónsko	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Írsko	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Grécko	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Španielsko	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Francúzsko	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Taliano	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Cyprus	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Lotyšsko	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Litva	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luxembursko	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Maďarsko	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9

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



Holandsko	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Rakúsko	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Poľsko	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugalsko	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Rumunsko	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovinsko	103	:	91,3	:	:	:
Slovensko	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Fínsko	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Švédsko	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Spojené kráľovstvo	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Lichtenštajnsko	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Nórsko	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

Od roku 2017 dosiahlo 15 členských štátov dosiahlo minimálny cieľ 95 % opätovného použitia a recyklácie podľa priemernej hmotnosti na vozidlo a rok, sedem členských štátov zatiaľ nedosiahlo 95 % cieľ (hoci boli blízko) a šesť členských štátov doposiaľ nepredložilo správu. Priemerná miera opätovného použitia a zhodnocovania za EÚ28 ako celok predstavovala 94 %, tesne pod cieľovou hodnotou.

Zdá sa, že významný počet členských štátov, ktoré zaviedli infraštruktúru a postupy na spracovanie vozidiel po dobe životnosti, nedosahuje svoje ciele v oblasti zhodnocovania, no táto skutočnosť môže naznačovať väčšie zameriavanie sa na recykláciu ako na iné formy zhodnocovania (napr. Francúzsko, Španielsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo dosahujú ciele v oblasti recyklácie, ale nie v oblasti zhodnocovania) v súlade s koncepciou obehového hospodárstva. Môže to takisto vyplývať z používania stabilnejších a kvalitnejších metód podávania správ, ktoré prispievajú k lepšiemu vykonávaniu smernice. Členské štáty, ktoré nespĺnili ciele, uviedli dôvody a opatrenia, ktoré zaviedli na dosiahnutie týchto cieľov.

Vysokú mieru, ktorú uviedlo Grécko, možno pripísať skutočnosti, že demontážne zariadenia zvolili dlhodobjšie skladovanie niektorých vozidiel po dobe životnosti, z ktorých ešte neboli vypustené kvapaliny, a to pravdepodobne v dôsledku nízkej trhovej hodnoty kovov, ktoré boli následne zošrotované rok po ich dekontaminácii. To malo za následok vysoký počet spracovaných vozidiel po dobe životnosti za rok.

Medzi novozavedené opatrenia na podporu opätovného použitia a recyklácie patria opatrenia týkajúce sa opätovného použitia súčiastok z vozidiel po dobe životnosti v Maďarsku, zvyšovanie informovanosti a podpora komunikačných činností v Portugalsku a finančná pomoc na nové projekty v oblasti výskumu a vývoja zamerané na prevenciu vzniku odpadu z vozidiel po dobe životnosti, recykláciu a opätovné použitie súčiastok v Španielsku, a to najmä s dôrazom na projekty zamerané na recykláciu plastových dielov vozidiel, čelného skla a pneumatík.

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

Najväčším nedostatkom pri vykonávaní a presadzovaní smernice o vozidlách po dobe životnosti zostáva vysoký počet „vozidiel po dobe životnosti s neznámym miestom výskytu“. Táto skutočnosť už bola zdôraznená v predchádzajúcej správe Komisie o vykonávaní smernice o vozidlách po dobe životnosti za obdobie 2011 – 2014<sup>12</sup> a v *ex post* hodnotení piatich smerníc o odpade, ktoré podnikla Komisia<sup>13</sup>. S cieľom posúdiť tento problém Komisia uskutočnila iniciatívu na podporu dodržiavania predpisov zameranú na posúdenie vykonávania smernice 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti s dôrazom na vozidlá po dobe životnosti s neznámym miestom výskytu<sup>14</sup>.

Eurostat vyzýva členské štáty, aby poskytovali podrobnosti o počtoch vozidiel zozbieraných a prevezených do autorizovaných spracovateľských zariadení. Tieto údaje sú zhrnuté v tabuľke 1.

**Tabuľka 1: Celkový počet vozidiel po dobe životnosti zozbieraných a prevezených do autorizovaných spracovateľských zariadení, 2008 – 2016<sup>15</sup>**  
(počet vozidiel)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Európska únia</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>Belgicko</b>	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
<b>Bulharsko</b>	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
<b>Česká republika</b>	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
<b>Dánsko</b>	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
<b>Nemecko</b>	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
<b>Estónsko</b>	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
<b>Írsko</b>	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
<b>Grécko</b>	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
<b>Španielsko</b>	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
<b>Francúzsko</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>Chorvátsko</b>	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
<b>Taliansko</b>	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
<b>Cyprus</b>	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
<b>Lotyšsko</b>	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
<b>Litva</b>	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
<b>Luxembursko</b>	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
<b>Maďarsko</b>	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
<b>Malta</b>	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
<b>Holandsko</b>	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
<b>Rakúsko</b>	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
<b>Poľsko</b>	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529

<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> Iniciatíva na podporu dodržiavania predpisov zameraná na posúdenie vykonávania smernice 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti s dôrazom na vozidlá po dobe životnosti s neznámym miestom výskytu ([http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)).

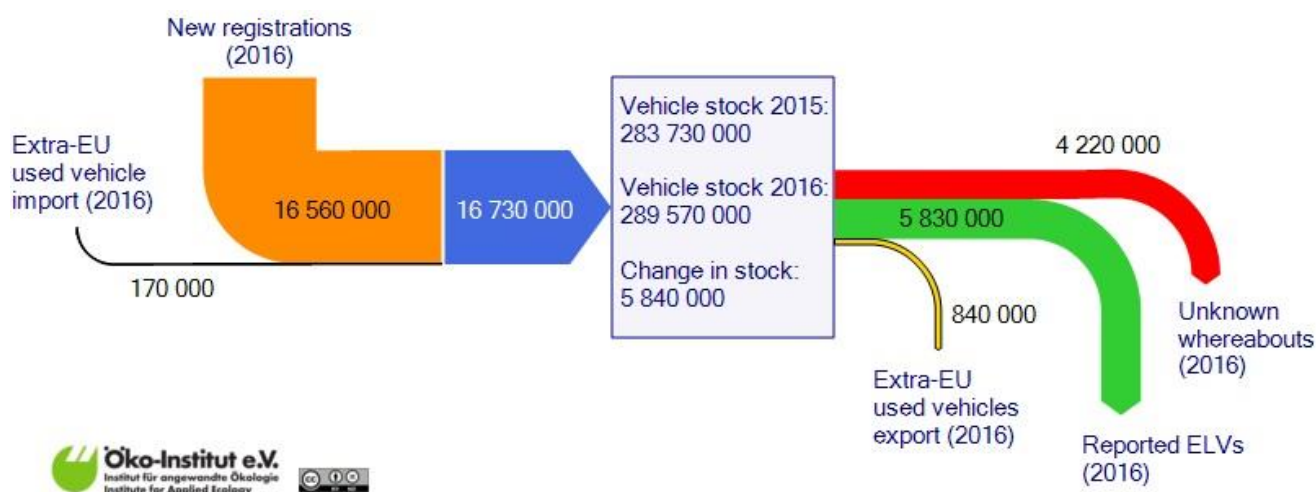
<sup>15</sup> **Zdroj:** Eurostat (online údajový kód: env\_waselvt).

<b>Portugalsko</b>	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
<b>Rumunsko</b>	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
<b>Slovinško</b>	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
<b>Slovensko</b>	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
<b>Fínsko</b>	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
<b>Švédsko</b>	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
<b>Spojené kráľovstvo</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>Island</b>	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
<b>Lichtenštajnsko</b>	91	72	107	94	114	326	188	230	260
<b>Nórsko</b>	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Údaje v tabuľke sa vzťahujú na nahlásené vozidlá po dobe životnosti, pre ktoré bolo vystavené osvedčenie o zničení a ktoré boli prevezené na spracovanie do autorizovaných spracovateľských zariadení. V usmerneniach určených členským štátom Eurostat zároveň vyzýva členské štáty, aby namiesto podávania správ o vozidlách, pre ktoré bolo vystavené osvedčenie o zničení, podávali správy o celkovom počte vozidiel po dobe životnosti. Takéto údaje však poskytuje len niekoľko členských štátov, keďže udávanie počtu vozidiel po dobe životnosti nie je podľa smernice o vozidlách po dobe životnosti a rozhodnutia Komisie 2005/293/ES o monitorovaní cieľov opätovného využitia/spätného získavania a opätovného využitia/recyklácie povinné. Na odhad počtu vozidiel po dobe životnosti sa preto museli použiť údaje z iných zdrojov<sup>16</sup>. Z porovnania údajov o vozidlách po dobe životnosti, pre ktoré bolo vystavené osvedčenie o zničení a ktoré sa spracúvajú v autorizovaných spracovateľských zariadeniach, s údajmi o vozidlách po dobe životnosti, vyplývajú nezrovnalosti. V grafe uvedenom nižšie z nedávnej štúdie Komisie je znázornený počet nahlásených vozidiel po dobe životnosti<sup>17</sup> v súlade so zákonom (t. j. vozidiel, pre ktoré bolo vystavené osvedčenie o zničení a boli spracované v súlade so zákonom) a vysoký počet vozidiel po dobe životnosti s neznámym miestom výskytu v EÚ v roku 2014. V grafe sú zohľadnené údaje o vozidlách zapísaných do vnútroštátnych systémov evidencie a o vozidlách EÚ28 vyradených z evidencie. Počet vozidiel po dobe životnosti s neznámym miestom výskytu naďalej predstavuje veľký problém.

<sup>16</sup> Eurostat, Štatistika zahraničného obchodu, Európske združenie výrobcov automobilov (ACEA) Eurostat, súbor údajov: road\_eqs; road\_eqr); POLK. Tieto zdroje sa použili v rámci Iniciatívy Komisie na podporu dodržiavania predpisov zameranej na posúdenie vykonávania smernice 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti s dôrazom na vozidlá po dobe životnosti s neznámym miestom výskytu ([http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)).

<sup>17</sup> Do rozsahu pôsobnosti smernice o vozidlách po dobe životnosti patria vozidlá kategórie M1 (na prepravu cestujúcich najviac s ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča) a kategórie N1 (vozidlá na prepravu tovaru s maximálnou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony).



Fínsko ako jeden z dôvodov vzniku takýchto nedostatkov uviedlo, že niektorí občania a prevádzkovatelia neodovzdajú vozidlá po dobe životnosti autorizovanému výrobcovi, a preto je celkový počet vozidiel po dobe životnosti podstatne vyšší, ako je skutočný počet vystavených osvedčení o zničení. Fínsko okrem toho zdôraznilo, že zvýšenie počtu prípadov primeraného spracovania vozidiel po dobe životnosti v roku 2017 mohlo byť dôsledkom nárastu cien kovu a zlepšenia online systému na vyradenie vozidiel z evidencie.

Nemecko uviedlo, že jeho relatívne nízky počet zozbieraných a spracovaných vozidiel po dobe životnosti v porovnaní s približne 2,8 milióna áut natrvalo vyradených z evidencie ročne je spôsobený vývozom ojazdených vozidiel a že správy predložené v roku 2017 znížili nedostatky v štatistike vozidiel s neznámym miestom výskytu<sup>18,19</sup>. K odstráneniu týchto nedostatkov došlo najmä prepočítaním skutočného počtu natrvalo vyradených motorových vozidiel z evidencie a na základe kvalifikovaných odhadov štatistických údajov o vývoze ojazdených vozidiel (do krajín EÚ a krajín mimo EÚ).

V nedávnej štúdií Komisie sa okrem toho preukázalo, že medzi dôvody vysokého počtu vozidiel po dobe životnosti s neznámym miestom výskytu patria systémy na vyradovanie vozidiel z evidencie, v ktorých sa vyskytujú nedostatky, ako aj nesprávna manipulácia s vozidlami po dobe životnosti (t. j. nie všetky vozidlá sa prevážajú na zberné miesta a z tých, ktoré sú prevezené, len niektoré dostanú osvedčenie o zničení; vozidlá po dobe životnosti, ktoré sa demontujú v neautorizovaných spracovateľských zariadeniach). Navyše sa niektoré vozidlá po dobe životnosti nezákonne vyvážajú do zahraničia ako ojazdené vozidlá.

Okrem toho dochádza medzi systémami na zápis vozidiel do evidencie a na ich vyradenie z evidencie, resp. na ich opätovný zápis do evidencie, k neprimeraným prepojeniam a nadväznostiam, čo by mohlo viesť k tomu, že iba časť vozidiel po dobe životnosti

<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.

vyraďených z evidencie získa osvedčenie o zničení, hoci sa pri nich postupovalo v súlade so zákonom. Ďalšie nedostatky zahŕňajú: ojazdené vozidlá, ktoré sú zapísané v evidencii iného členského štátu, no neboli vyraďené z evidencie v členskom štáte pôvodu, nedostatok kvalitných údajov, najmä pokiaľ ide o údaje o vývoze ojazdených vozidiel, vozidlách po dobe životnosti a o úniku surovín, potrebu skvalitnenia metód členských štátov v súvislosti s podávaním správ, nezákonný zber a demontáž vozidiel po dobe životnosti v neautorizovaných spracovateľských zariadeniach bez environmentálnych noriem a v dôsledku toho aj potrebu lepšieho presadzovania vrátane kontrol zberných miest a autorizovaných spracovateľských zariadení.

Niektoré členské štáty už prijali opatrenia na riešenie týchto problémov, ako napríklad Dánsko, ktoré zaviedlo vyplatenie prémie poslednému evidovanému vlastníkovi, ktorý privezie svoje vozidlo po dobe životnosti do autorizovaného spracovateľského zariadenia, alebo Francúzsko a Spojené kráľovstvo, ktoré zaznamenali významný nárast počtu kontrol autorizovaných spracovateľských zariadení.

## 5. ZÁVERY

Smernica o vozidlách po dobe životnosti bola transponovaná do vnútroštátnych právnych predpisov všetkých členských štátov a považuje sa za uspokojivú.

Celkovo možno vykonávanie smernice o vozidlách po životnosti označiť za primerané. 20 z 28 členských štátov dosiahlo v roku 2017 cieľ 85 % opätovného použitia a recyklácie, stanovený v roku 2015, podľa priemernej hmotnosti na vozidlo a rok (päť členských štátov nepredložilo správu). Pri dosahovaní cieľa 95 % opätovného použitia a zhodnocovania podľa priemernej hmotnosti na vozidlo a rok sa vyskytli viaceré výzvy. Približne polovica členských štátov, ktoré uvedené ciele nedosiahli, ich však nespĺnila iba o niekoľko percentuálnych bodov.

Používanie zakázaných nebezpečných látok sa neprestajne znižuje v dôsledku zmien prílohy II k smernici o vozidlách po dobe životnosti<sup>20</sup>, pričom sa neustále klesá množstvo položiek umožňujúcich ich používanie. Okrem toho sa zvýšil počet autorizovaných spracovateľských zariadení a členské štáty začínajú podávať správy o zavádzaní inovačných opatrení, ako je používanie recyklovaného materiálu, podpora projektov na prevenciu vzniku odpadu a zavádzanie systémov ochrany životného prostredia, ktoré môžu ostatné krajiny vnímať ako príklady najlepších postupov.

Jednou z výnimiek v rámci tohto všeobecne pozitívneho vývoja je otázka vozidiel po dobe životnosti s neznámym miestom výskytu. Problémom naďalej zostáva nezákonný zber, spracovávanie a obchodovanie so súčiastkami odstránenými z vozidiel po dobe životnosti. Okrem straty cenných zdrojov (obnoviteľné súčiastky a materiály) má tento problém a spracovávanie vozidiel po dobe životnosti v neautorizovaných spracovateľských

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

zariadeniach aj negatívny vplyv na zdravie a životné prostredie. Táto skutočnosť sa odráža v odôvodnení 7 smernice 2018/849/EÚ<sup>21</sup>, v ktorom sa uvádza, že smernica 2000/53/ES by sa mala preskúmať a v prípade potreby zmeniť, pričom by sa pozornosť mala venovať „problému vozidiel po dobe životnosti, ktoré nie sú započítané, vrátane prepravy ojazdených vozidiel, u ktorých je podozrenie, že patria do kategórie vozidiel po dobe životnosti, a uplatňovaniu usmernenia korešpondentov č. 9 k preprave vozidiel po dobe životnosti“.

Európska komisia v súčasnosti vykonáva hodnotenie smernice o vozidlách po dobe životnosti s cieľom posúdiť, do akej miery sú právne predpisy EÚ týkajúce sa vozidiel po dobe životnosti prínosom pre životné prostredie, verejnosť a priemysel. Hodnotenie bude dokončené v roku 2020<sup>22</sup>. Témy, ktoré sú predmetom skúmania, zahŕňajú účinnosť vykonávania smernice vrátane otázky vozidiel po dobe životnosti s neznámym miestom výskytu, súlad s vymedzeniami pojmov v iných relevantných právnych predpisoch a uskutočniteľnosť stanovených cieľov pre konkrétne materiály, metódy podávania správ a monitorovania, ako aj relevantnosť, pokiaľ ide o výzvy, ktoré prinášajú nové technológie vrátane elektrických a hybridných vozidiel a zmien v materiálovom zložení vozidiel.

---

<sup>21</sup> Ú. v. EÚ L 150, 14.6.2018, s. 93.

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