



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 16.01.2007
СОМ(2007)5 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**ЗА ЦЕЛИТЕ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ЧЛЕН 7, ПАРАГРАФ 2, БУКВА 6) ОТ
ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕО ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ
СРЕДСТВА**

{SEC(2007)14}
{SEC(2007)15}

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Директива 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства (Директива за излезлите от употреба превозни средства) определя следните цели във връзка с повторната употреба, рециклирането и оползотворяването на излезлите от употреба превозни средства:

- към 1 януари 2006 г. да се постигне 85 % повторна употреба и оползотворяване и 80 % повторна употреба и рециклиране („цели за 2006 г.“);
- към 1 януари 2015 г. да се постигне 95 % повторна употреба и оползотворяване и 85 % повторна употреба и рециклиране („цели за 2015“).

Директивата предвижда Европейският парламент и Съветът да преразгледат целите за 2015 г. въз основа на изготвен от Комисията доклад. В своя доклад Комисията трябва да вземе предвид развитието на материалния състав на превозните средства и всякакви други релевантни екологични аспекти, свързани с превозните средства.

Комисията изготви настоящия доклад по силата на посочения по-горе мандат. Съществен елемент от разработването на настоящия доклад беше оценката на въздействието на целите и алтернативните възможности върху околната среда, икономиката и обществото. Обобщението на доклада за оценката на въздействието, което очертава възможно изменение на определените в директивата цели, е включено в приложението към настоящото съобщение.

2. ПРОЦЕСЪТ НА ОЦЕНКА

Оценката на въздействието включва анализ на информацията, събрана при проучването на разходите и ползите от Директивата за излезлите от употреба превозни средства, проведено за Комисията от външен консултант, официална и неофициална консултация със заинтересовани страни в работна група с много заинтересовани страни, както и електронна консултация за окончателния доклад на проучването, срещи с експерти от държавите-членки и създаване на вътрешен сценарий за въздействието на опциите върху околната среда и икономиката.

Оценката беше усложнена от факта, че Директивата за излезлите от употреба превозни средства е на ранен етап на прилагане от държавите-членки и поради това информацията за постигнатите към момента нива на рециклиране и оползотворяване в държавите-членки е ограничена. Първите доклади за целите трябва да бъдат представени от държавите-членки през 2008 г. и ще съдържат информация за 2006 г.

Информацията, с която разполага Комисията, обаче, позволява да се направи безпристрастна оценка на текущата ситуация и на бъдещите перспективи в областта на възстановяването и оползотворяването на превозните средства и да се направи

заключение относно това дали в целите за 2015 г., определени от Директивата за излезлите от употреба превозни средства, трябва да бъдат внесени поправки¹, или не.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ОЦЕНКАТА

Оценката показва, че целите, определени от Директивата за излезлите от употреба превозни средства, създават значителни ползи и за околната среда, и за икономиката, и че евентуално отменяне или намаляване на целите би намалило тези ползи. Размерът на получените ползи е тясно свързан с еко-иновациите, без които разпространяването на съществуващата технология ще донесе малки ползи и за околната среда, и за икономиката, докато еко-иновациите ще доведат до значително по-големи ползи.

Тези ползи са резултат от повишаването на дела на рециклираните и оползотворените материали (предимно някои пластмаси) и намаляването на дела на излезлите от употреба превозни средства, депонирани в сметища.

Въздействие на целите върху околната среда

Независимо от поставяните цели, рециклирането на метали ще продължи да се извършва в голяма степен поради високата стойност на метала. Поставянето на по-високи цели в областта на рециклирането, обаче, ще даде възможност да се рециклира по-голямо количество от онези метали, които понастоящем са изгубени в сметищата поради лошото разделяне на остатъка от раздробяването.

Рециклирането и оползотворяването на пластмасите от остатъка след раздробяването ще бъде необходимо, за да се постигнат целите за 2015 г. Влиянието на процеса на рециклиране и оползотворяване на различни пластмаси от остатъка след раздробяването върху околната среда е и ключовата детерминанта на въздействието върху околната среда на целите, свързани с рециклирането и оползотворяването.

При сценария, при който съществуващите за 2015 г. цели водят технологичния напредък към по-висока степен на отделяне на пластмасата от остатъка след раздробяването², целите за 2015 г. могат да донесат няколко ползи за околната среда, включително прогнозни спестявания между 280 000 и 980 000 тона еквивалент на CO₂ на година, намаляване на фотохимичното окисление, на подкисляването на въздуха, на замърсяването на водата, еутрофикация и намаляване на изхвърляните отпадъци. Действителните ползи за околната среда, обаче, ще зависят от технологичното развитие, което целите стимулират.

¹ Средното тегло на превозните средства, обхванати от Директивата за излезлите от употреба превозни средства, нараства, а данните за актуалното тегло на излезлите от употреба превозни средства варират. В настоящия доклад за излезлите от употреба превозни средства за 2015 г. се използва средно тегло 1025 кг. Среднопретеглените стойности за всички производители на автомобили сочат по-високо тегло на излезлите от употреба превозни средства – около 1280 кг към 2019 г. Ако се използва тази по-висока стойност, посоката на въздействие ще бъде същата, но въздействията ще бъдат по-силни. Разликата, която възниква от прогнозното тегло, е описана подробно в оценката на въздействието и в приложенията към нея.

² Използван е пример за броня от PP/EPDM, избрана поради това, че полипропиленът вероятно ще бъде най-рециклираният полимер, чието въздействие върху околната среда е представително до голяма степен за въздействието на повечето от другите полимери, които е вероятно да бъдат рециклирани.

Като цяло въздействието върху околната среда на всеки набор от занижени цели ще бъде по-лошо, отколкото на това на текущите цели за 2015 г. Директивата за излезлите от употреба превозни средства даде тласък на технологичното развитие в областта на третирането на излезлите от употреба превозни средства, но новите техники все още не са разпространени в европейския пазар на рециклирането. Непрекъснатото развитие на технологиите за третиране за рециклиране на някои видове пластмаси ще донесат значителни ползи за околната среда вследствие рециклирането на тези пластмаси. Понататъшната подкрепа на технологичното развитие все още е необходима с оглед преодоляване на недостатъците на пазара, а една промяна на инструментите или занижаване на целите на Директивата за излезлите от употреба превозни средства вероятно ще забави или дори ще спре това развитие, застрашавайки същевременно и надеждността на планирането.

Икономическо въздействие на целите

Крайното икономическо въздействие на различните цели ще зависи от нивото на технологичното развитие през 2015 г. При текущите цели в най-добрия случай нетната добавена стойност от третиране на средно излязло от употреба превозно средство ще бъде между 120 EUR и 90 EUR, с обща максимална стойност на процеса на третиране на излезли от употреба превозни средства за изчисления брой такива през 2015 г. приблизително 1,6 милиарда EUR годишно. Дори без никакво технологично развитие все пак ще има икономическа печалба от 55 до 80 EUR на излязло от употреба превозно средство.

При снижаване с 5 % на поставената цел за 85 % рециклиране загубата на икономически печалба вследствие процеса на третиране на излезлите от употреба превозни средства ще бъде максимум 1,1 милиарда EUR годишно.

Цел за оползотворяване, по-ниска от текущите 95 %, би оказала въздействие върху икономическите разходи само ако през 2015 г. цените на сметищата са под 80 и 100 EUR на тон. В противен случай намаляването на целта за оползотворяване няма да предизвика никаква разлика в цените на третирането.

Като цяло третирането на излезли от употреба превозни средства при поставената цел от 85 % за рециклиране и 95 % за оползотворяване води до съществени икономически печалби в сравнение с по-ниските цели. В допълнение, по-високите цели могат да подтикнат развитието и търговията с вече съществуващи и нови технологии за третиране, които биха могли да осигурят по-голяма ефективност като позволят рециклиране на по-голям дял от отпадъчната пластмаса и производство на качествени материали втора употреба на по-ниски цени в сравнение с цените на новите материали. Това ще намали разходите на икономиката на ЕС за енергия (пластмасите се заменят за горива или за производство на електричество) и на суровини за преработка на пластмаси. Дори при малки нововъведения най-добрите налични понастоящем технологии предлагат ползи по отношение на разходите в сравнение с използването на текущите практики.

Други възможности, отхвърлени на ранен етап

Бяха предложени възможности като отмяна на целта за рециклиране или замяна на целите с пълна или частична забрана за депониране в сметища.

Тези възможности не бяха оценени задълбочено, тъй като настоящата оценка на целите за 2015 г., установена в директивата, беше достатъчна, за да покаже, че премахване на целите или въвеждане на забрана за депониране в сметища биха намалили значително ползите за околната среда и икономиката, особено поради загубите за икономиката и околната среда на ползите, които би донесло рециклирането. В допълнение, подобни възможности вероятно ще надхвърлят обсега на задачата, определена в директивата, като доведат до нейното основно преразглеждане. На свой ред този процес може лесно да застраши настоящия напредък на нововъведенията в управлението на отпадъците.

4. ОСНОВЕН ВЪПРОС

Основният задвижващ механизъм за повишаване на ползите за икономиката и околната среда от повишената степен на рециклиране и оползотворяване на излезлите от употреба превозни средства е еко-иновацията.

Съществуват доказателства, че Директивата за излезлите от употреба превозни средства е стимулирала технологично развитие в областта на третирането на излезлите от употреба превозни средства; търговията с нови техники за третиране на отпадъците, обаче, все още не е достатъчно развита на европейския пазар за рециклиране. Нововъведенията в технологичното развитие на напредничави технологии за третиране на остатъка след раздробяването биват задържани от няколко пазарни недостатъка, някои от които са общи за промишлените нововъведения като цяло, други са свързани с еко-иновациите, а трети са специфични за пазарите на остатъка след раздробяването и на рециклираните пластмаси, засилени в резултат от несигурността относно бъдещите цели по отношение на излезлите от употреба превозни средства.

Поддържането на целите за 2015 г., установени понастоящем в Директивата, може да поправи някои от тези недостатъци на пазара и да донесе сравнително важни ползи за икономиката и околната среда. Нивото на целите ще определи скоростта на технологичния прогрес в сектора за третиране на излезли от употреба превозни средства. Тъй като поставената цел за 85 % рециклиране ще създаде определени пазари за напредничави технологии за рециклиране на остатъка след раздробяването и на полимерите, това ще повиши значително инвестициите в научни изследвания и развой на нови технологии. За постигане на целите за 2015 г. има седем години за търговия и за допълнителни научни изследвания и развой и две години за серийно внедряване на технологиите. Много вероятно е инвестицията в научни изследвания и развой да доведе до по-нататъшно търговско развитие на наличните или до разработване на нови технологии за третиране. Дори без по-нататъшно разработване на технологии, обаче, поставените цели за 85 рециклиране и 95 % оползотворяване ще доведат до разпространяване на вече съществуващите най-ефикасни технологии.

Стимулирането на научните изследвания и развой в областта на третирането на отпадъците може да превърне ЕС в световен лидер на един технологичен пазар с огромен потенциал и да утвърди неговата позиция като износител на технологии. Ресурсите от отпадъци, получени от излезлите от употреба превозни средства, нарастват в световен мащаб и много страни разработват технологии за рециклиране за излезлите от употреба превозни средства. Нещо повече, същите технологии могат да бъдат използвани и за третиране на други отпадъчни потоци, например отпадъци от електрониката. Технологиите, които могат да предложат продукти, получени от тези

отпадъчни потоци, които са в състояние да заменят използваните понастоящем нови материали с такива на по-ниски цени, притежават огромен глобален потенциал.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Целите за 2015 г., установени от Директивата за излезлите от употреба превозни средства, могат да създадат значителни ползи за икономиката и околната среда. Отмяната или занижаването на тези цели би намалило и двата вида ползи.

Докато всяка прогноза за девет години напред в бъдещето включва известна степен на несигурност, Комисията прави заключението, че целите, които предвиждат 85 % повторна употреба/рециклиране и 95 % повторна употреба/оползотворяване, са оптимални и за икономиката, и за околната среда.

Тези цели трябва да останат стабилни, за да се гарантира сигурност на инвестициите в по икономически целесъобразни технологии за третиране на отпадъци. Поради това Комисията няма да предложи преразглеждане на целите.

Трябва обаче да се държи сметка за най-важното заключение, че величината на създадените за икономиката и околната среда ползи ще бъде тясно свързана със скоростта на внедряване на еко-иновациите. Важно е да се отбележи, че разсейването на несигурността, свързана с поддържането на целите за 2015 г., определени от Директивата, само по себе си ще намали значението на наблюдаваните несъвършенства на пазара и пречките, които стоят пред еко-иновациите. За да се насърчат еко-иновациите в тази област и за по-нататъшна подкрепа и напредък на съвременните технологии, Комисията ще:

- Съфинансира инициативи за научни изследвания чрез Европейския фонд за регионално развитие и от Кохезионния фонд, и ще финансира цялостни научни изследвания по предстоящата 7-ма Рамкова програма за научни изследвания;
- Разработи проекти и инициативи по Рамковата програма за конкурентоспособност и иновации;
- Насърчава активно иновационните технологии за раздробяване и рециклиране на пластмаси.

Комисията ще докладва за прилагането на Директивата за излезлите от употреба превозни средства в държавите-членки през 2009 г. Настоящият доклад ще прецени оцeni, *inter alia*, необходимостта да се разгледа въпросът за нехармонизирано прилагане на Директивата. В частност, той ще оцeni разходите за прилагането □ и движението на стоки между държавите-членки и дали определени разпоредби на директивата отговарят на член 95 от Договора. Освен това докладът ще оцeni и степента на напредък на еко-иновациите и ще вземе предвид свързаното с тях развитие, като например резултата от настоящото преразглеждане на Рамковата директива за отпадъците и резултата от проекта CARS 21 (Автомобили 21).