

Брюксел, 27.2.2017 г.
COM(2017) 98 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕО ОТНОСНО
ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА
ЗА ПЕРИОДИТЕ 2008-2011 Г. И 2011-2014 Г.**

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕО
ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

ЗА ПЕРИОДИТЕ 2008—2011 Г. И 2011—2014 Г.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Директива 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства¹ има за основна цел предотвратяване на генерирането на отпадъци от превозни средства и техните компоненти, така че да бъде намалено окончателното депониране на отпадъци и цялостното им въздействие върху околната среда. Освен това мерките, заложи в директивата, имат за цел да подобрят екологичните характеристики на всички икономически оператори, участващи в жизнения цикъл на превозните средства, и по-специално на операторите, участващи пряко в третирането на излезлите от употреба превозни средства. Като цяло Директивата относно излезлите от употреба превозни средства следва подход на кръгова икономика чрез насърчаване на екопроектиране, въвеждане на разпоредби за премахване на опасните вещества в превозните средства и установяване на високи цели за повторна употреба/рециклиране/оползотворяване, като по този начин е насочена към повторно използване на ценните материали от излезлите от употреба превозни средства и запазване на ценните ресурси в икономиката.

Съгласно член 9 от Директивата относно излезлите от употреба превозни средства държавите членки се задължават на тригодишни интервали да изпращат доклад до Комисията относно прилагането на директивата въз основа на въпросник, установен с Решение 2001/753/ЕО на Комисията.² Въпросникът се състои от две части: първата част се отнася до подробностите относно транспонирането на директивата в националното законодателство, а във втората част се съдържа информация относно действителното прилагане на директивата. Въз основа на информацията, предоставена от държавите членки за всеки период на докладване, Комисията изготвя доклад за прилагането.

Това е третият доклад за прилагането на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства и обхваща два периода на докладване: от 21 април 2008 г. до 20 април 2011 г. и от 21 април 2011 г. до 20 април 2014 г. Първият доклад за прилагането³, който обхваща периода от 21 април 2002 г. до 20 април 2005 г., е публикуван през 2007 г.; вторият доклад за прилагането⁴, който обхваща периода от 21 април 2005 г. до 20 април 2008 г., е публикуван през 2010 г.

¹ ОВ L 269, 21.10.2000 г., стр. 34.

² ОВ L 282, 26.10.2001 г., стр. 77.

³ СОМ/2007/0618 окончателен.

⁴ СОМ/2009/635 окончателен.

В сравнение с предходните периоди на докладване в този трети доклад за прилагането са подобрени точността и качеството на докладването. Всички държави членки са представили на Комисията докладите за прилагането за периода 2008—2011 г., докато две държави членки не са изпратили доклади за 2011—2014 г.⁵ Предоставената информация е пълна и като цяло със задоволително качество. Тя е допълнена от наличната допълнителна информация, с която разполага Комисията, като информация от проверки на съответствието на националните мерки за въвеждане на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства.

Освен това в съответствие с Решение 2005/293/ЕО на Комисията⁶ данните за целите на Директивата по отношение на повторна употреба/рециклиране и повторна употреба/оползотворяване трябва да се докладват на годишна база в рамките на 18 месеца след края на референтната година. Тази информация също е взета под внимание в настоящия доклад.

2. ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ТРАНСПОНИРАНЕТО НА ДИРЕКТИВАТА ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Директивата относно излезлите от употреба превозни средства е транспонирана в националното законодателство на всички държави членки. Въпреки че като цяло се установява правилно транспониране на директивата, през периода 2008—2014 г. все още не бяха приключили 15 производства за установяване на нарушение поради несъответствие на националните мерки за изпълнение, включително все още продължаващи дела от предишния период на докладване. Срещу пет държави членки бяха отнесени дела до Съда, като всички те вече са приключени. От октомври 2015 г. насам няма открити производства за установяване на нарушения, свързани с Директивата относно излезлите от употреба превозни средства.

Повече информация относно транспонирането на отделни разпоредби на директивата е предоставена в националните доклади. Някои от изискванията на директивата (например разпоредби относно превенция, събиране, повторна употреба и оползотворяване) могат да бъдат транспонирани посредством споразумение. Белгия, Италия, Люксембург, Малта и Унгария са се възползвали от тази възможност.

Ирландия и Обединеното кралство са се възползвали от възможността за освобождаване на произвежданите в малки серии превозни средства и техните производители от изискванията относно възможностите за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване, изискванията във връзка със стандартите за кодиране и изискванията за информация за разкомплектоване, както и от задълженията за докладване.

Всички държави членки с изключение на една⁷ докладваха, че са въвели мерки за насърчаване на производителите на превозни средства, заедно с производителите на

⁵ Нидерландия и Испания.

⁶ ОВ L 94, 13.4.2005 г., стр. 30.

⁷ Гърция е транспонирала буквално Директивата относно излезлите от употреба превозни средства, но докладва, че „в Гърция не се произвеждат автомобили и всички автомобили се

материали и оборудване, да ограничават употребата на опасни вещества в превозните средства, за да улесняват разкомплектоването, повторната употреба и оползотворяването, и да включват нарастващи количества рециклирани материали в превозните средства. Всички държави членки посочиха, че тяхното национално законодателство ограничава употребата на олово, живак, кадмий и шествалентен хром в материали и компоненти на превозни средства, пуснати на пазара след 1 юли 2003 г., като се вземат предвид изключенията, изброени в приложение II към директивата.

Всички държави членки, които са представили доклад, потвърдиха, че са взели необходимите мерки, за да гарантират, че икономическите оператори, в повечето случаи производителите и/или вносителите на превозни средства, създават системи за събиране на излезли от употреба превозни средства и (доколкото е технически осъществимо) употребявани отпадъчни части, свалени при ремонт на леки автомобили. Те потвърдиха също така, че са предприели мерки за осигуряване на достатъчно съоръжения за събиране; поне шест държави членки⁸ са определили или максимално разстояние до най-близкия пункт за събиране, или минимален брой пунктове за събиране на град/регион или на определен брой жители.

Всички държави членки докладваха за създаване на система, изискваща представянето на сертификат за унищожаване като условие за deregистрация на превозно средство. Четиринадесет държави членки са се възползвали от възможността да позволят на производителите, търговците или фирмите, събиращи отпадъци, да издават сертификати за унищожаване от името на разрешено съоръжение за третиране, ако се гарантира, че излезлите от употреба превозни средства се прехвърлят в разрешени съоръжения за третиране.

Всички респонденти докладваха, че са приели мерки, които да гарантират, че излезлите от употреба превозни средства могат да бъдат доставени в разрешени съоръжения за третиране без заплащане от страна на последния притежател или собственик. При все това в повечето държави членки доставката не е безплатна, ако превозното средство не съдържа основните компоненти или ако съдържа допълнителен отпадък. Тази възможност е в съответствие с директивата.

Всички държави членки докладваха, че изискват сертификатите за унищожаване, издадени в други държави членки, да бъдат признавани и приемани от компетентните органи.

Заведенията или предприятията за третиране във всички държави членки трябва да имат разрешение или да бъдат регистрирани от компетентните власти. Само Италия и Обединеното кралство са се възползвали от правото на дерогация от изискванията за разрешително за операции за оползотворяване на отпадъци от излезли от употреба превозни средства, след като те са били третирани по подходящ начин в съответствие с

вносят, следователно не се налага предприемане на мерки съгласно член 4, параграф 1 и член 4, параграф 2“, което означава, че не са приети по-нататъшни мерки за изпълнение.

⁸

Белгия; Франция; Ирландия; Литва; Румъния; Словения.

Директивата относно излезлите от употреба превозни средства и подложени на годишна инспекция.⁹

Всички държави членки, с изключение на една, докладваха за средства, с които заведенията или предприятията за третиране се насърчават да въведат сертифицирани системи за управление на околната среда¹⁰, като например Схемата на Общността за управление по околна среда и одит. Държавите членки прилагат различни стимули и мерки в подкрепа за тази цел. Те включват финансиране; облекчаване на административната тежест (например намалена честота и обхват на мониторинга, дерогация от задължението за изготвяне на планове за управление на отпадъците, улеснено одобряване за работа като разрешено съоръжение за третиране, намалени финансови гаранции); също така подкрепа, предоставяна чрез ръководства, информационни брошури и курсове за обучение.

Всички държави членки, които са изпратили доклад, потвърдиха, че са приели мерки в съответствие с йерархията на отпадъците, с цел да се насърчи повторната употреба на компоненти, подходящи за повторна употреба, и оползотворяването на компоненти, които не могат да бъдат използвани повторно, като се предпочита рециклирането.

Всички докладващи държави членки са въвели мерки, които гарантират, че икономическите оператори ще постигнат целите за повторна употреба/оползотворяване и повторна употреба/рециклиране, определени в Директивата относно излезлите от употреба превозни средства. Повечето държави членки са транспонирали буквално целите, предвидени в директивата. Нидерландия промени своя много амбициозен първоначално предвиден срок за постигане на целите за 95 % повторна употреба/оползотворяване и 85 % повторна употреба/рециклиране още през 2007 г. вместо през 2015 г., както се изисква в директивата. В България целите за 87 % оползотворяване и 81 % рециклиране трябваше да бъдат постигнати до 31 декември 2008 г.; целите бяха постепенно повишени на 95 % за оползотворяване и 85 % за рециклиране до 2015 г. Чешката република, Ирландия, Гърция, Испания, Италия, Латвия, Унгария, Полша, Португалия, Румъния, Словакия и Обединеното кралство са се възползвали от възможността да определят по-ниски цели за превозни средства, произведени преди 1 януари 1980 г.

Всички отговорили държави членки освен една¹¹ докладваха, че са предприели мерки, които да гарантират, че производителите на автомобили, съгласувано с производителите на материали и оборудване, използват стандарти за кодиране на компонентите и материалите и че изискват производителите на компоненти да предоставят на разрешените съоръжения за третиране информация относно демонтирането, съхранението и изпитването на компонентите. Във всички държави членки производителите трябва да предоставят информация относно демонтиране за

⁹ Дерогация от изискванията за разрешително съгласно член 6, параграф 2 от Директивата относно излезлите от употреба превозни средства.

¹⁰ Съгласно член 6, параграф 5 от Директивата относно излезлите от употреба превозни средства държавите членки трябва да насърчават заведения или предприятия, които осъществяват третиращи операции, да въведат сертифицирани системи за екологично управление.

¹¹ Гърция се позовава на факта, че в държавата няма местни производители на превозни средства.

всеки нов вид превозно средство, пуснато на пазара. Повечето държави членки посочиха, че използват Международната информационна система за демонтаж¹², създадена от производителите за предоставяне на цялостна и редовно актуализирана информация за операторите по третирането, с цел да се насърчи екологосъобразното третиране на излезлите от употреба превозни средства.

Всички държави членки с изключение на Швеция докладваха, че са задължили икономическите оператори — най-вече производителите — да публикуват информация, отнасяща се до проектирането на превозни средства, екологосъобразното третиране, предотвратяването на отпадъци и напредъка, постигнат във връзка с оползотворяването и рециклирането. Швеция докладва, че настоящото законодателство е насочено към производителя, а не към икономическите оператори, и че въпросът е включен в текущ преглед на законодателството.

3. ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРАКТИКАТА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВАТА ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

В националните доклади за прилагането на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства се предоставя също така информация за напредъка и добрите практики на икономическите оператори, които имат положителен принос за прилагането на тази директива.

Държавите членки са постигнали високите цели за повторна употреба/рециклиране/оползотворяване основно благодарение на развитието на нови технологии за третиране след раздробяването; значителното намаляване на тежките метали, използвани в новите автомобили (както е видно от измененията на приложение II към Директивата относно излезлите от употреба превозни средства); прилагането на стандарти за кодиране, с цел да се улесни разкомплектоването и доброто използване, както и повторното използване и оползотворяване на компоненти и материали; както и по-големия брой и усъвършенстваните съоръжения за третиране, в които се спазват екологичните стандарти на ЕС.

По отношение на предотвратяването на отпадъци няколко държави членки посочиха дейности в автомобилния сектор, като например глобален списък на подлежащите на деклариране вещества в автомобилите, изготвен от група, която улеснява комуникацията и обмена на информация относно използването на определени вещества в автомобилните продукти по цялата верига за доставки¹³. Те се позоваха също така на адаптирането на Международната информационна система за демонтаж, така че да показва материалния състав по веригата на производство.

Някои държави членки се позоваха на допълнителни мерки за подобряване на процеса на третиране и опростяване на демонтирането и премахване на замърсяването. Германия например докладва за подобрена технология след раздробяването за извличане на повече рециклируеми фракции, а Франция докладва, че за по-лесно

¹² <http://www.idis2.com/>.
¹³ <http://www.gadsl.org/>.

третиране някои от производителите на превозни средства намаляват разнообразието на материалите и структурата на компонентите и са разработили своя собствена мрежа за събиране, възстановяване и повторна употреба на части, с цел да се предотврати образуването на отпадъци. Други мерки за подобряване на проектирането за рециклиране включват разработване на инструмент за диагностика на борда на превозното средство с цел лесно и безопасно задействане на пиротехническите компоненти в автомобила.

Относно вида и количеството на рециклираните материали и състоянието на пазара е предоставена само ограничена количествена информация. Държавите членки се съгласиха, че пазарът за търговия с метали функционира добре по отношение на черните и цветните метали. Това гарантира висок процент на рециклиране за металите. Пазарът за рециклирани пластмаси е по-разнороден: въпреки че използването на рециклирани пластмасови материали в превозните средства нараства, равнището му остава все още ниско. Понастоящем дялът на рециклираните пластмаси, използвани в производството на превозни средства, рядко надвишава няколко процента от общото количество пластмаси. Производителите на автомобили са поели ангажимент да увеличат използването на рециклирани пластмаси в превозните средства до 20 %. Германия заяви, че повторно използваните автомобилни гуми и продуктите от рециклирането на материала (гранули) имат положителна пазарна стойност, докато изпращането на гуми за третиране и обезвреждане обикновено изисква допълнителни разходи.

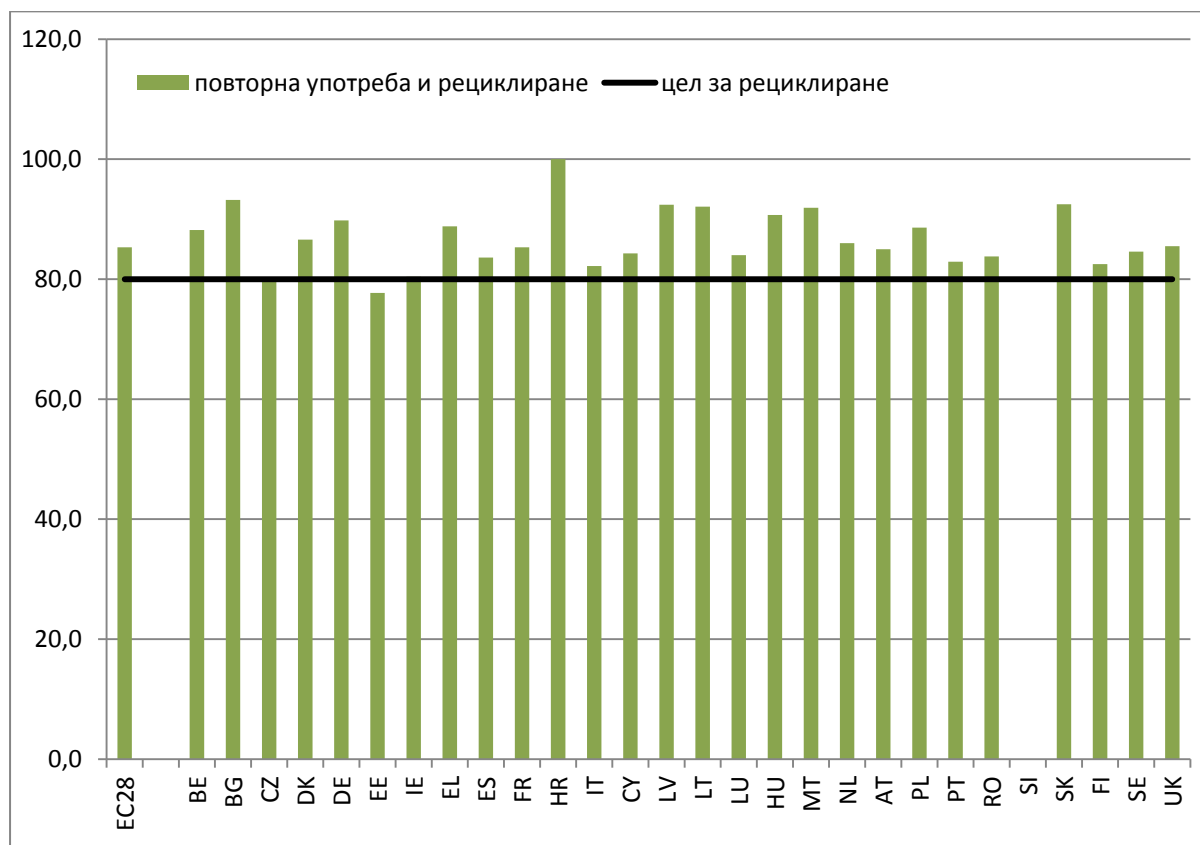
По-голямата част от държавите членки отбелязаха, че излезлите от употреба превозни средства имат положителна пазарна стойност, ако се доставят комплектувани и без липсващи основни компоненти. Португалия заяви, че стойността на материалите, получени от демонтиране и раздробяване, по-специално при черните и цветните метали, остава на равнища, които гарантират устойчивостта на веригата за преработване. Независимо от това осем държави докладваха изрично, че в периода 2008—2014 г. са събирани дори превозни средства, които нямат пазарна стойност или имат отрицателна такава. В Обединеното кралство малкото превозни средства с отрицателна пазарна стойност са събирани предимно в отдалечени, селски райони, като например от някои островни общности в Шотландия. В Полша броят на излезлите от употреба превозни средства без стойност или с отрицателна стойност се оценява като равен на броя на некомплектуваните автомобили.

Инфраструктурата за третиране на излезлите от употреба превозни средства се подобри през периода 2008—2014 г. В повечето държави членки броят на разрешените съоръжения за третиране е нараснал и разликите между държавите членки по отношение на плътността на мрежата за третиране са намалели. Броят на разрешените съоръжения за третиране варира от две в Люксембург до около 1800 в Обединеното кралство. Като цяло в ЕС има близо 13 000 съоръжения за третиране, което съответства на приблизително едно съоръжение за третиране на 40 000 жители.

Общият брой на превозните средства, предадени на разрешени съоръжения за третиране в ЕС, рязко нарасна от 6,3 милиона през 2008 г. на 9 милиона през 2009 г.

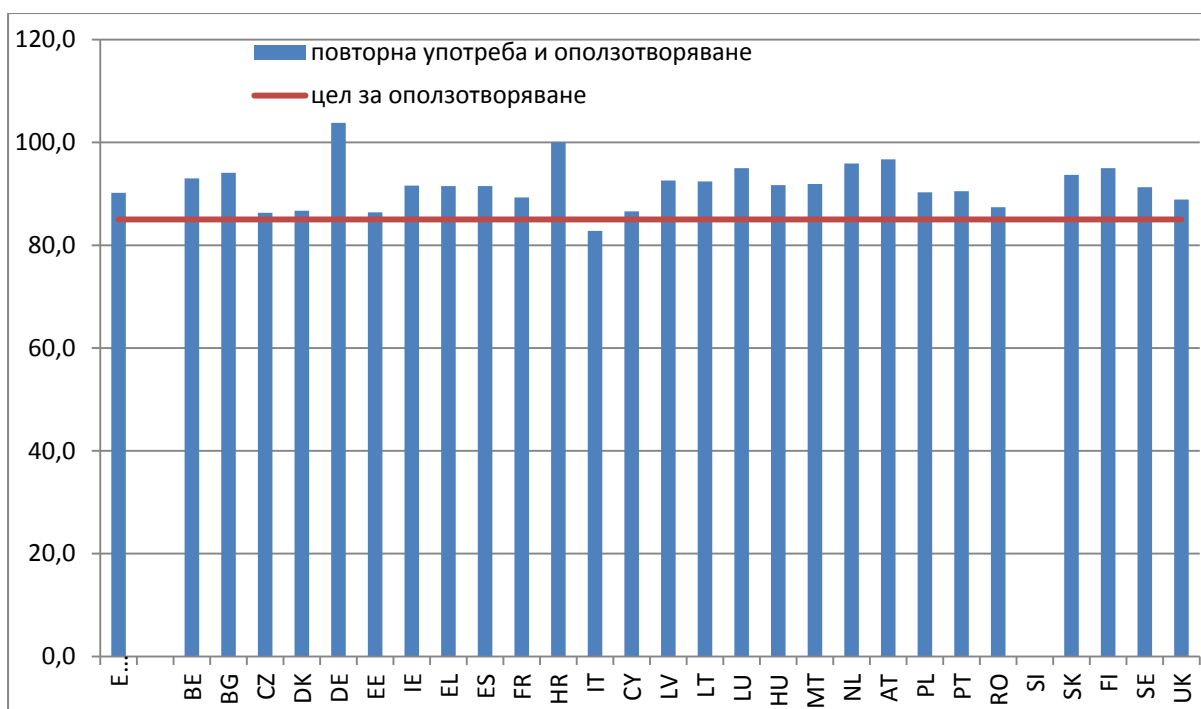
Това увеличение се дължи на въвеждането на схеми за стимулиране на бракуването в повече от 10 държави членки през 2008 г. и 2009 г. Най-голям принос за значителното увеличаване на излезлите от употреба превозни средства имат Германия (увеличение с 1,4 милиона превозни средства), Франция (увеличение с 0,46 милиона превозни средства), Италия (увеличение с 0,41 милиона превозни средства) и Испания (увеличение с 0,2 милиона превозни средства). След 2009 г. броят на излезлите от употреба превозни средства, предадени на разрешените съоръжения за третиране, намалява постепенно до 6,2 милиона превозни средства през 2013 г., което съответства на равнището преди 2008—2009г.

Не по-късно от 2006 г. държавите членки трябваше да изпълнят целта от 80 % за повторна употреба и рециклиране и целта от 85 % за повторна употреба и оползотворяване, определена в член 7, параграф 2 от Директивата относно излезлите от употреба превозни средства. Стойностите за 2013 г., докладвани от държавите членки, са показани на фигура 1¹⁴. Целта за повторна употреба и рециклиране е постигната от всички държави членки с изключение на Естония, която докладва 78 % повторна употреба/рециклиране, но изпълнение на целта през 2012 г. Целта за повторна употреба и рециклиране също е изпълнена от всички държави с изключение на Италия, която е постигнала 83 %.



Фигура 1: Проценти на повторна употреба/рециклиране, докладвани за 2013 г.

¹⁴ За Румъния и Словения стойностите се отнасят за 2012 г., тъй като данните за 2013 г. все още не бяха налични.



Фигура 2: Проценти на повторна употреба/оползотворяване, докладвани за 2013 г.

Германия и Словения докладваха проценти на повторна употреба/оползотворяване, надвишаващи 100 %. В Германия привидно неправдоподобните проценти бяха предизвикани от ефекти на складовите запаси, тъй като излезлите от употреба превозни средства не се третират непременно в годината, в която се доставят в съоръжението за третиране (например поради ограничения капацитет). Също в Германия това явление може да се отдаде и на схемата за стимулиране на бракуването за 2008/2009 г. В Словения високият докладван процент изглежда е временно явление, предизвикано от прехода от система за обществена услуга към схема за отговорност на производителя.

Считано от 1 януари 2015 г. чрез Директивата относно излезлите от употреба превозни средства целите за повторна употреба/рециклиране и за повторна употреба/оползотворяване се повишават съответно на 85 % и 95 %. Фигура 1 показва, че 17 държави вече са изпълнили този процент на повторна употреба/рециклиране през 2013 г., както и че повечето от останалите държави са близо до целта. Очаква се да бъдат необходими допълнителни усилия за изпълнение на целта от 95 % за повторна употреба/оползотворяване. При все това през 2013 г. седем държави членки вече са постигнали тази цел¹⁵.

Като цяло респондентите не са открили нарушаване на конкуренцията между или в рамките на държавите членки. През периода 2008—2011 г. силно влияние върху пазара на превозни средства оказаха финансовата криза и стимулите за бракуване, въведени в държавите членки с цел стабилизиране на пазара на автомобили. В Германия значителното увеличаване на излезлите от употреба превозни средства в резултат на схемата за стимулиране на бракуването за 2008/2009 г. доведе до излишък на резервни

¹⁵ Данните са налични на адрес: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs>.

части на пазара и пазарната цена на разкомплектовани автомобили спадна до 10—20 EUR/тон. През 2010—2012 г. броят на излезлите от употреба превозни средства, както и пазарните цени се върнаха на равнищата отпреди 2009 г. и временното складиране на такива превозни средства намаля. Други държави, като Естония например, докладваха драстичен спад в продажбите на нови автомобили и по-малък брой излезли от употреба превозни средства. Унгария докладва, че средната възраст на превозните средства на пазара е нараснала от 10 години през 2006 г. на 13 години през 2013 г.

4. НЕИЗВЕСТНО МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ И НЕЗАКОННО РАЗКОМПЛЕКТОВАНЕ НА ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Въпреки че правните разпоредби на директивата са изцяло транспонирани в националното законодателство, съществуват данни за недостатъци при изпълнението и правоприлагането в ЕС. Оценките, извършвани по искане на Комисията, сочат, че може би има от 3,5 до 4,5 милиона превозни средства на година с „неизвестно местонахождение“¹⁶. Тези „липсващи автомобили“ са deregистрирани в държавите членки, но не са докладвани на Комисията като законно третиране излезли от употреба превозни средства и не са открити в данните за законен износ на превозни средства втора употреба във външнотърговската статистика. Възможни причини за неадекватното проследяване могат да бъдат неадекватно проследяване на deregистрираните автомобили в държавите членки или в случай на търговия в рамките на ЕС — разкомплектоване на излезлите от употреба превозни средства в неразрешени съоръжения за третиране в ЕС или neregистриран износ на употребявани автомобили, или излезли от употреба превозни средства. С цел да се помогне на Комисията да разследва причините за неизвестното местонахождение и да се набележат допълнителни ефективни мерки, които да бъдат въведени за подобряване на ситуацията, се провеждат проучване и свързани с него консултации със заинтересованите страни. Това е част от инициативата на Комисията да извърши оценка на прилагането на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства и да насърчи спазването ѝ.

Докладите за изпълнението на държавите членки и предоставената допълнителна информация показват, че някои държави (например Ирландия, Франция, Португалия, Швеция и Обединеното кралство) са предприели репресивни действия срещу незаконното третиране и/или са засилили проверките на съоръженията за разкомплектоване/третиране на излезлите от употреба превозни средства. Португалия успешно е намалила незаконното третиране на излезлите от употреба превозни средства чрез пакет от мерки, включително годишен пътен данък, програма за стимулиране на бракуването, по-високо данъчно облагане и национален план за премахване на незаконното бракуване. В държавата значително е увеличен и броят на разрешените съоръжения за третиране. В Обединеното кралство Агенцията по околната среда е стартирала координирана национална кампания за борба с

¹⁶ За референтните години 2012 и 2013: предварителни резултати от оценката, която се извършва в момента по искане на Комисията.

незаконните обекти за излезли от употреба превозни средства и за метален скрап. В държавата са въведени строги санкции, в резултат на което в рамките на 12 месеца са затворени или са приведени в съответствие с разпоредбите около половината от незаконните обекти.¹⁷ Ирландия е увеличила броя на разрешените съоръжения за третиране от 53 през 2003 г. на 173 през 2013 г.

В някои държави членки, като например Обединеното кралство, собственикът на автомобила е отговорен за превозното средство и е длъжен да плаща данъци, докато не бъде издаден сертификат за унищожаване. В Португалия е въведена централизирана компютърна система за издаване на сертификати за унищожаване на излезли от употреба превозни средства, което позволява на националния орган за отпадъците да упражнява по-добър контрол върху общия брой на сертификатите за унищожаване и върху съответните органи, които ги издават, и да изготвя по-бързо статистически данни, свързани с управлението на излезлите от употреба превозни средства.

За периода 2008—2011 г. Испания докладва, че по-голямата част от неразрешените съоръжения за третиране са били затворени, защото не са могли да издават сертификати за унищожаване. Дания се справя с търговията и незаконното третиране на излезли от употреба превозни средства, като плаща премия, която може да бъде получена само от последния регистриран собственик. Унгария, от друга страна, докладва, че броят на нейните разрешени съоръжения за третиране е намалял и незаконното разкомплектоване се увеличава. Докато няколко държави, сред които Белгия, Германия и Нидерландия, посочиха, че износьт на превозни средства от тях към държавите от Източна Европа, но също така и към Африка и Близкия изток остава голям, Полша обърна внимание на специфичната ситуация, в която се намира, при която броят на внасяните употребявани автомобили е два пъти по-висок от броя на продаваните нови автомобили.

Някои държави членки са провели проучвания за оценка на проблема на своя територия и за намиране на начини за решаването му. През 2016 г. Германия също проведе проучване, с цел да анализира причините за големия брой „липсващи“ превозни средства, да установи местонахождението на тези превозни средства и да разработи мерки и инструменти за ефективно подобряване на обхвата на статистиката за излезлите от употреба превозни средства.

До момента на равнището на ЕС са предприети различни стъпки за решаване на проблема с липсващите превозни средства. През 2011 г. бяха изготвени Насоки за излезлите от употреба превозни средства¹⁸. В тези насоки се представя общото разбиране на държавите членки по въпроса как следва да се тълкува

¹⁷ Вж. също *End-of-life vehicles (Излезли от употреба превозни средства): Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach (Правни аспекти, национални практики и препоръки за успешен бъдещ подход)* (проучване за комисията на Европейския парламент по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните, 2010 г.) на адрес: <http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf>

¹⁸ *Насоки № 9 на кореспондентите за превоза на отпадъци* (<http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm>).

Регламент (ЕО) № 1013/2006 относно превози на отпадъци, като се предоставят критерии за разграничаване между излезли от употреба превозни средства и използвани превозни средства. Две държави членки¹⁹ са превърнали насоките на кореспондентите за излезлите от употреба превозни средства в част от документите за проверка.

Освен това Комисията (Евростат) е преразгледала насоките за годишното докладване²⁰ относно целите, свързани с излезлите от употреба превозни средства, за да подобри данните, които използва за оценяване на ситуацията. Съгласно преразгледаните насоки от държавите членки вече се изисква също така да докладват ежегодно за превозните средства, които са регистрирани или дерегистрирани на националния пазар, както и да докладват броя на изискваните сертификати за унищожаване.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

В оценката се стига до заключението, че Директивата относно излезлите от употреба превозни средства е напълно транспонирана от държавите членки. Няколко случая на несъответствие са станали предмет на производства за установяване на нарушение и са били разрешени, като държавите членки са привели законодателството си за излезлите от употреба превозни средства в съответствие с директивата.

Оценката на прилагането на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства е предимно положителна, с изключение по-специално на проблема с излезлите от употреба превозни средства с неизвестно местонахождение. Държавите членки са докладвали за добри практики при работата с производителите по отношение на състава на материалите и повторната употреба на материали и компоненти, екопроектирането се усъвършенства непрекъснато, опасните вещества, използвани в автомобилите, са почти премахнати и целите за повторна употреба/рециклиране/оползотворяване са изпълнени до голяма степен. Повечето държави членки признават също така положителната стойност на излезлите от употреба превозни средства, когато последните се доставят непокътнати в разрешените съоръжения за третиране.

Държавите членки докладваха и за качествени подобрения. Инфраструктурата за третиране на излезлите от употреба превозни средства се е подобрила, повече държави членки разполагат със съоръжения за третиране след раздробяване, а общият брой на разрешените съоръжения за третиране е нараснал.

Статистическите данни относно целите за излезлите от употреба превозни средства показват как с течение на времето изпълнението на директивата се е подобрило. До 2013 г. държави членки бяха постигнали целите от 2006 г. за излезлите от употреба превозни средства, съответно от 80 % за повторна употреба/рециклиране и 85 % за повторна употреба/оползотворяване. 9 държави членки вече са постигнали целите за

¹⁹ Австрия и белгийският регион Валония.

²⁰ Насокии *How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC (Как да се докладва относно излезлите от употреба превозни средства съгласно Решение 2005/293/ЕО на Комисията)* (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015>).

2015 г. от 95 % за повторна употреба/оползотворяване, а 17 държави членки са постигнали тези от 85 % за повторна употреба/рециклиране на превозно средство.²¹ Останалите държави членки са близо до целите, приложими от януари 2015 г., въпреки че постигането на целта за повторна употреба и рециклиране от 95 % е предизвикателство за няколко държави членки.

Незаконното събиране и трафикът на излезли от употреба превозни средства остават предизвикателство за ефективността на директивата. Третирането на излезлите от употреба превозни средства по начини, неотговарящи на стандартите, оказва отрицателно въздействие върху здравето и околната среда и води до загуба на ценни ресурси. Комисията ще си сътрудничи с държавите членки, за да се установят причините за незаконното събиране и трафика на излезли от употреба превозни средства, както и да се набелязат мерки, които трябва да се предприемат за справяне с този проблем на различни равнища. На равнището на ЕС насоките на кореспондентите за превоза на отпадъци относно излезлите от употреба превозни средства, договорени на 8 юли 2011 г., представляват полезен инструмент за националните органи. Независимо от това може да са необходими допълнителни мерки за засилване на мониторинга на националния пазар на превозни средства, като например преглед на Решение 2005/293/ЕО на Комисията²².

Директивата относно излезлите от употреба превозни средства е доказан пример за кръговата икономика: схемата за разширената отговорност на производителите се прилага от създаването на превозните средства до третирането на излезлите от употреба превозни средства, екопроектирането се усъвършенства непрекъснато и опасните вещества, използвани в автомобилите, са почти премахнати в съответствие с техническия и научния напредък, както се изисква от директивата. Директивата относно излезлите от употреба превозни средства е също така движеща сила за иновативните изследвания за заместване на опасните вещества и най-доброто третиране на излезлите от употреба превозни средства, така че да се увеличи положителната стойност на този поток от отпадъци.

Независимо от това качеството на мониторинга на данните за предвидените в директивата цели представлява постоянно предизвикателство. Въпросите, свързани с качеството на данните и съпоставимостта на докладите, вече бяха разгледани, но изискват допълнително внимание. Задълженията за докладване бяха разгледани в последния преглед на законодателството за отпадъците, в който Комисията предложи да се отменят разпоредбите, които задължават държавите членки да изготвят тригодишни доклади за изпълнение. Тези доклади не са доказали своята ефективност за проверка на съответствието с директивата, нейното прилагане и въздействие, а са се оказали по-скоро обременяващи и изискващи много ресурси. Вместо това Комисията предложи мониторингът на спазването да се базира изключително на статистическите данни, които държавите членки трябва да предоставят ежегодно на Комисията.

²¹ В съответствие с член 3 от Решение 2005/293/ЕО на Комисията държавите членки трябва да докладват в рамките на 18 месеца след края на съответната година.

²² Член 1, параграф 3, буква а) от Решение 2005/293/ЕО на Комисията.

В заключение, подобреното годишно докладване относно целите, свързани с излезлите от употреба превозни средства, придружено от национални методики за докладване, ще помогне за подобряване на мониторинга на прилагането на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства.