



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 27.2.2017
COM(2017) 98 final

**ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

**O PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 2000/53/ES O VOZIDLECH S UKONČENOU
ŽIVOTNOSTÍ
ZA OBDOBÍ 2008–2011 A 2011–2014**

ZPRÁVA KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

O PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 2000/53/ES O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

ZA OBDOBÍ 2008–2011 A 2011–2014

1. Úvod

Směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností¹ se zaměřuje zejména na předcházení vzniku odpadů z vozidel a jejich součástí tak, aby došlo k omezení konečného množství odpadu k odstranění a jeho celkového dopadu na životní prostředí. Snahou opatření uvedených ve směrnici je rovněž zlepšit účinnost všech hospodářských subjektů zasahujících do životního cyklu vozidel, pokud jde o ochranu životního prostředí, a zejména hospodářských subjektů přímo zapojených do zpracování vozidel s ukončenou životností. Směrnice o vozidlech s ukončenou životností celkově navazuje na přístup k oběhovému hospodářství tím, že podporuje ekodesign, podporuje omezování nebezpečných látek ve vozidlech a zavádí náročné cíle v oblasti opětovného používání / recyklace / využívání, čímž podporuje opětovné používání cenných materiálů z vozidel s ukončenou životností a udržení vzácných zdrojů v ekonomice.

Článek 9 směrnice o vozidlech s ukončenou životností zavazuje členské státy k tomu, aby každé tři roky podávaly Komisi zprávu o provádění směrnice, a to na základě dotazníku stanoveného rozhodnutím Komise 2001/753/ES². Tento dotazník má dvě části: první část se týká údajů o provedení směrnice ve vnitrostátním právu a druhá část obsahuje informace o vlastním provádění směrnice. Na základě informací poskytovaných členskými státy vypracovává Komise za každé vykazované období zprávu o provádění.

Toto je třetí zpráva o provádění směrnice o vozidlech s ukončenou životností, která zahrnuje dvě vykazovaná období: od 21. dubna 2008 do 20. dubna 2011 a od 21. dubna 2011 do 20. dubna 2014. První zpráva o provádění³, která se týká období od 21. dubna 2002 do 20. dubna 2005, byla zveřejněna v roce 2007; druhá zpráva o provádění⁴, která se týká období od 21. dubna 2005 do 20. dubna 2008, byla zveřejněna v roce 2010.

Přesnost a kvalita vykazování se u této třetí zprávy o provádění v porovnání s předchozími vykazovanými obdobími zlepšila. Všechny členské státy předložily Komisi zprávy o provádění za období 2008–2011, přičemž dva členské státy nezaslaly zprávy za období 2011–2014⁵. Poskytnuté informace byly úplné a měly celkově uspokojivou kvalitu. Byly doplněny dalšími informacemi, které má Komise k dispozici, a to např. z kontroly dodržování vnitrostátních opatření provádějících směrnici o vozidlech s ukončenou životností.

¹ Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34.

² Úř. věst. L 282, 26.10.2001, s. 77.

³ KOM(2007) 618 v konečném znění.

⁴ KOM(2009) 635 v konečném znění.

⁵ Nizozemsko a Španělsko.

Podle rozhodnutí Komise 2005/293/ES⁶ je dále nutné předkládat údaje o cílech směrnice v oblasti opětovného použití / recyklace a opětovného použití / využití, a to každý rok do 18 měsíců po skončení referenčního roku. Tyto informace byly v této zprávě rovněž zohledněny.

2. INFORMACE O PROVEDENÍ SMĚRNICE O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Směrnice o vozidlech s ukončenou životností byla provedena ve vnitrostátním právu všech členských států. I když bylo celkově zjištěno, že je směrnice dobře provedena, v období 2008–2014 probíhalo i nadále 15 řízení o nesplnění povinnosti v oblasti nedodržení vnitrostátních prováděcích opatření, a to včetně případů, které v předchozím vykazovaném období nebyly vyřešeny. Evropskému soudnímu dvoru byly předloženy žaloby proti pěti členským státům a všechny tyto případy byly uzavřeny. Od října 2015 se v souvislosti se směrnicí o vozidlech s ukončenou životností nevyskytují žádná nevyřešená řízení o nesplnění povinnosti.

Podrobnější údaje o provedení jednotlivých ustanovení směrnice obsahují národní zprávy. Některé požadavky směrnice (např. ustanovení o prevenci, sběru, opětovném použití a využití) je možné provést formou dohody. Tuto možnost využily Belgie, Itálie, Lucembursko, Malta a Maďarsko.

Irsko a Spojené království využily možnost osvobodit vozidla vyráběná v malých sériích a jejich výrobce od požadavků týkajících se opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, norem označování a informací pro demontáž a rovněž od povinností podávat zprávy.

Všechny členské státy kromě jednoho⁷ oznámily, že přijaly opatření podporující výrobce vozidel, aby ve spolupráci s výrobcí materiálů a vybavení omezili používání nebezpečných látek ve vozidlech, a usnadnili tak demontáž, opětovné použití a využití, a aby do vozidel začleňovali rostoucí množství recyklovaných materiálů. Všechny členské státy uvedly, že jejich vnitrostátní právní předpisy omezují použití olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu v materiálech a součástech vozidel uvedených na trh po 1. červenci 2003, kromě případů uvedených v příloze II uvedené směrnice.

Všechny členské státy, které předložily zprávu, potvrdily, že přijaly potřebná opatření, která zajišťují, aby hospodářské subjekty, ve většině případů výrobci a/nebo dovozci vozidel, zavedly systémy sběru vozidel s ukončenou životností a (je-li to technicky možné) použitých dílů tvořících odpad a vyjmutých z osobních automobilů při jejich opravách. Rovněž potvrdily, že přijaly opatření, která zajišťují odpovídající dostupnost sběrných zařízení; nejméně šest členských států⁸ definovalo maximální vzdálenost do nejbližšího sběrného

⁶ Úř. věst. L 94, 13.4.2005, s. 30.

⁷ Řecko směrnicí o vozidlech s ukončenou životností doslovně zavedlo, ale oznámilo, že „v Řecku nejsou vyráběna žádná vozidla a všechna vozidla jsou dovážena, a proto není nutné přijímat žádná opatření podle čl. 4 odst. 1 a čl. 4 odst. 2“, z čehož plyne, že nebyla přijata žádná další prováděcí opatření.

⁸ Belgie; Francie; Irsko; Litva; Rumunsko; Slovinsko.

místa, nebo stanovilo minimální počet sběrných míst v každém městě/regionu nebo pro určitý počet obyvatel.

Všechny členské státy uvedly, že mají zavedený systém, který vyžaduje jako podmínku pro vyřazení vozidla z registru předložení osvědčení o jeho likvidaci. Čtrnáct členských států využilo možnost, která umožňuje výrobcům, prodejcům nebo subjektům provádějícím sběr vystavovat jménem autorizovaného zpracovatelského zařízení osvědčení o likvidaci vozidla, a to za předpokladu, že je zaručeno, aby byla vozidla s ukončenou životností převedena do autorizovaných zpracovatelných zařízení.

Všichni respondenti uvedli, že přijali opatření, která zajišťují, aby mohl vozidla s ukončenou životností jejich poslední držitel nebo vlastník bezplatně předat do autorizovaných zpracovatelných zařízení. Ve většině členských států však toto předání není bezplatné, jestliže vozidlo neobsahuje podstatné součásti nebo obsahuje-li odpad, který byl k němu přidán. Tato možnost je v souladu se směrnicí.

Všechny členské státy uvedly, že vyžadují, aby byla osvědčení o likvidaci vydaná v jiných členských státech uznávána a přijímána příslušnými orgány.

Ve všech členských státech musí mít zpracovatelské zařízení nebo podniky povolení vydaná příslušnými orgány, nebo musí být těmito orgány zaregistrovány. Pouze Itálie a Spojené království využily možnost odchýlit se od požadavků týkajících se povolení pro výkon činností v oblasti využití odpadu z vozidel s ukončenou životností poté, co tato vozidla byla odpovídajícím způsobem zpracována v souladu se směrnicí o vozidlech s ukončenou životností, a v této souvislosti byla provedena každoroční inspekce⁹.

Všechny členské státy kromě jednoho uvedly prostředky, kterými podporují zpracovatelská zařízení nebo podniky v zavádění schválených systémů péče o životní prostředí¹⁰, např. systém EU pro environmentální řízení podniků a audit. Členské státy zavedly v této souvislosti celou škálu pobídek a podpůrných opatření, mezi něž patří financování; snižování administrativní zátěže (např. snížená četnost a omezený rozsah kontroly, osvobození od přípravy plánů nakládání s odpady, usnadněné schvalování u autorizovaného zpracovatelského zařízení, snížené finanční záruky); a podpora poskytovaná metodickými pokyny, informačními brožurami a školicími kurzy.

Všechny členské státy, které předložily zprávu, potvrdily, že přijaly opatření v souladu s hierarchií odpadu, jejichž cílem je podpořit opětovné použití součástí, které jsou vhodné pro další použití, a využití součástí, které nelze opětovně použít, přednostně pro recyklaci.

Všechny vykazující členské státy zavedly opatření, která zajišťují, aby hospodářské subjekty plnily cíle pro opětovné použití / využití a opětovné použití / recyklaci stanovené ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností. Většina členských států doslovně provedla cíle stanovené ve směrnici. Nizozemsko upravilo svůj původně velmi ambiciózní termín, do kterého měl být

⁹ Odchylna od požadavků na povolení v souladu s čl. 6 odst. 2 směrnice o vozidlech s ukončenou životností.

¹⁰ Podle čl. 6 odst. 5 směrnice o vozidlech s ukončenou životností musí členské státy podporovat zpracovatelská zařízení v zavádění schválených systémů péče o životní prostředí.

splněn cíl 95 % u opětovného použití / využití a 85 % u opětovného použití / recyklace a který byl stanoven již na rok 2007, a to oproti roku 2015 vyžadovanému směrnicí. V Bulharsku mělo být cíle 87 % u využití a 81 % u recyklace dosaženo do 31. prosince 2008; cíle byly postupně zvyšovány až na 95 % u využití a 85 % u recyklace (do roku 2015). Česká republika, Irsko, Řecko, Španělsko, Itálie, Lotyšsko, Maďarsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko a Spojené království využily možnost stanovit nižší cíle pro vozidla vyrobená před 1. lednem 1980.

Všechny odpovídající členské státy kromě jednoho¹¹ uvedly, že mají zavedena opatření, která zajišťují, aby výrobci ve spolupráci s výrobcí materiálů a vybavení používali normy pro označování součástí a materiálů a aby po výrobcích součástí požadovali zpřístupnění informací o demontáži, skladování a zkoušce součástí autorizovaným zpracovatelským zařízením. Ve všech členských státech jsou výrobci povinni poskytovat informace o demontáži u každého typu nového vozidla, které je uváděno na trh. Většina členských států informovala o používání Mezinárodního informačního systému pro demontáže,¹² který byl zřízen výrobcí za účelem poskytování ucelených a pravidelně aktualizovaných informací zpracovatelským subjektům, a to s cílem podpořit ekologické zpracování vozidel s ukončenou životností.

Všechny členské státy s výjimkou Švédska uvedly, že hospodářské subjekty (většinou výrobci) mají povinnost zveřejňovat informace o konstrukci vozidla, zpracování šetrném k životnímu prostředí, předcházení vzniku odpadu a pokroku dosaženém v oblasti využití a recyklace. Švédsko uvedlo, že stávající legislativa směřuje na výrobce a nikoliv na hospodářské subjekty, a tato záležitost je předmětem probíhajícího přezkumu právních předpisů.

3. INFORMACE O PRAXI PŘI PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Národní zprávy o provádění směrnice o vozidlech s ukončenou životností poskytují rovněž informace o pokroku a o osvědčených postupech dodržovaných hospodářskými subjekty, které pozitivně přispěly k provádění této směrnice.

Členské státy splnily náročné cíle v oblasti opětovného použití / recyklace / využití zejména díky vývoji nových technologií následujících po drcení; významné snížení použití těžkých kovů v nových vozidlech (jak dokládají změny přílohy II směrnice o vozidlech s ukončenou životností); zavedení norem označování pro usnadnění demontáže a pro lepší použití a opětovné použití a využití součástí a materiálů a větší počet zpracovatelských zařízení a jejich zlepšení v souladu s normami EU v oblasti životního prostředí.

Pokud jde o předcházení vzniku odpadu, několik členských států zmínilo činnosti v automobilovém průmyslu, jako např. vývoj Seznamu látek s povinnou deklarací pro automobilový průmysl (Global Automotive Declarable Substance List), který je skupinou usnadňující komunikaci a výměnu informací týkajících se použití některých látek ve

¹¹ Řecko poukázalo na skutečnost, že nemá žádné lokální výrobce vozidel.
¹² <http://www.idis2.com/>.

výrobci automobilového průmyslu v rámci celého dodavatelského řetězce¹³. Zmiňují rovněž úpravu Mezinárodního informačního systému pro demontáže tak, aby bylo vidět složení materiálu v celém výrobním řetězci.

Některé členské státy zmínily další opatření, která mají zlepšit proces zpracování a zjednodušit demontáž a odstranění znečištění. Například Německo informovalo o zdokonalené technologii následující po drcení, jejímž cílem je získat frakce, které lze lépe recyklovat, a Francie uvedla, že někteří výrobci vozidel snižují různorodost materiálů a strukturu součástí za účelem jednoduššího zpracování a vyvinuli svou vlastní síť pro sběr, regeneraci a opětovné použití částí, aby se předcházelo vzniku odpadů. Ostatní opatření, která zlepšují design pro recyklaci, zahrnují vývoj nástroje pro palubní diagnostiku, který umožní jednoduchou a bezpečnou aktivaci pyrotechnických součástí ve vozidlech.

O typech a množství recyklovaných materiálů a o situaci na trhu byly poskytnuty jen omezené kvantitativní údaje. Členské státy se shodly, že trh s kovy funguje dobře u železných i u neželezných kovů. Díky tomu jsou zajištěny vysoké úrovně recyklace kovů. Zdá se, že trh v oblasti recyklace plastů je více různorodý: použití recyklovaných plastových materiálů ve vozidlech zůstává i přes zvýšení na relativně nízké úrovni. V současnosti podíl recyklovaných plastů používaných při výrobě vozidel jen zřídka přesáhne několik procent plastů celkem. Výrobci vozidel se zavázali zvýšit použití recyklovaných plastů ve vozidlech na 20 %. Německo uvedlo, že opětovně použité pneumatiky a výrobky z recyklace materiálů (granuláty) mají kladnou tržní hodnotu, přičemž za zaslání pneumatik ke zpracování a k odstranění je obvykle vyžadována zvláštní platba.

Většina členských států zjistila, že vozidla s ukončenou životností mají kladnou tržní hodnotu, pokud jsou dodávána kompletní a nejsou z nich odstraněny podstatné součásti. Portugalsko uvedlo, že hodnota materiálů plynoucích z demontáže a drcení, zejména u železných a neželezných kovů, zůstala na úrovních, které zajišťují udržitelnost zpracovatelského řetězce. Osm států však výslovně uvedlo, že v období 2008–2014 byla do sběru umístěna i vozidla s nulovou nebo zápornou tržní hodnotou. Ve Spojeném království bylo do sběru umístěno jen několik vozidel se zápornou tržní hodnotou, a to vesměs ve vzdálených venkovských oblastech, jako jsou např. některá ostrovní společenství ve Skotsku. Polsko odhaduje, že počet vozidel s ukončenou životností, která mají nulovou nebo zápornou hodnotu, se rovná počtu neúplných vozidel.

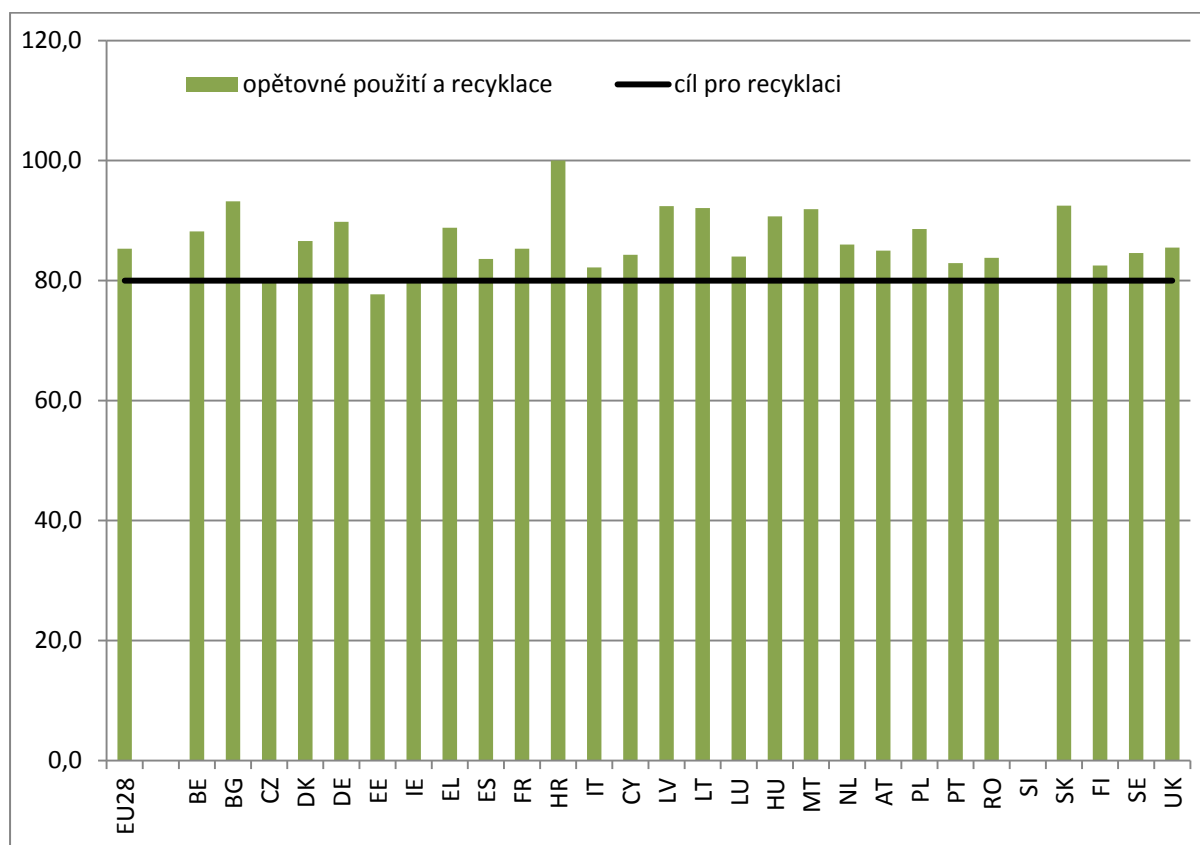
Infrastruktura pro zpracování vozidel s ukončenou životností se v období 2008–2014 zlepšila. Ve většině členských států se zvýšil počet autorizovaných zpracovatelských zařízení a zmenšily se rozdíly mezi členskými státy, pokud jde o hustotu zpracovatelské sítě. Počet autorizovaných zpracovatelských zařízení se pohybuje od dvou v Lucembursku po 1 800 ve Spojeném království. Celkově v Evropské unii existuje téměř 13 000 zpracovatelských zařízení, což odpovídá přibližně jednomu zpracovatelskému zařízení na 40 000 obyvatel.

Celkový počet vozidel předaných autorizovaným zpracovatelským zařízením v Evropské unii prudce vzrostl, a to z 6,3 milionu v roce 2008 na 9 milionů v roce 2009. Tento nárůst je přičítán zavedení pobídkových programů zaměřených na likvidaci vraků ve více než

¹³ <http://www.gadsl.org/>.

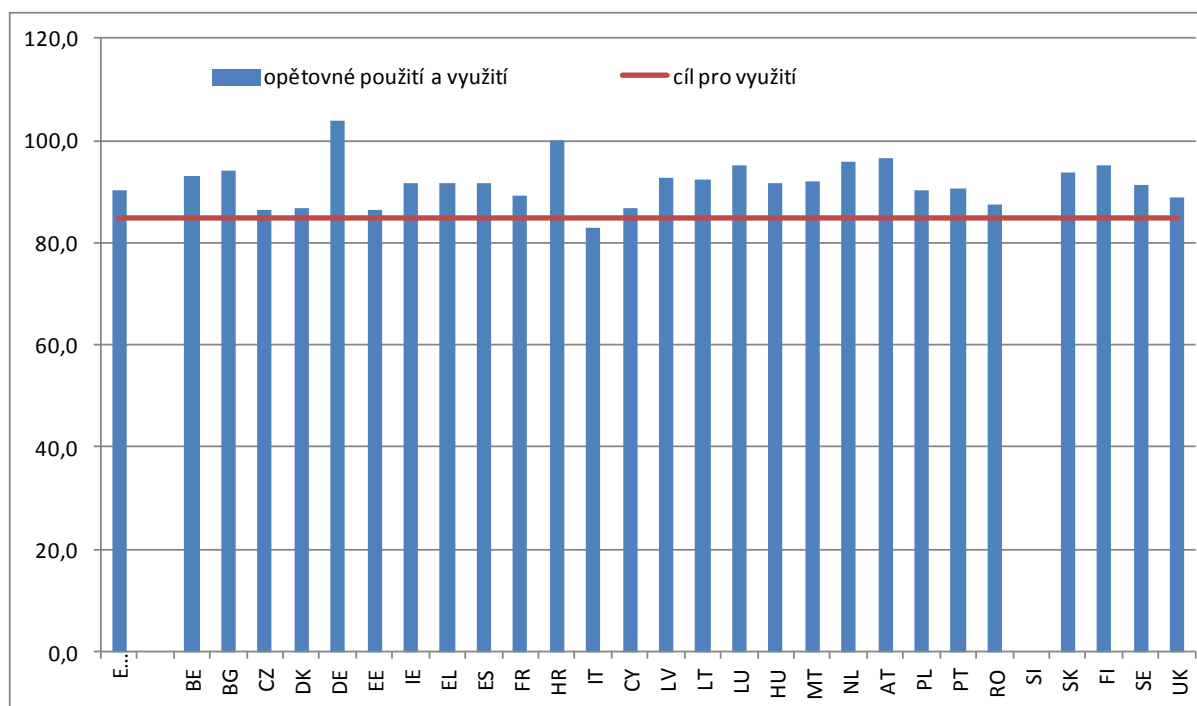
10 členských státech v letech 2008 a 2009. Na tomto významném nárůstu vozidel s ukončenou životností se podílelo zejména Německo (nárůst o 1,4 milionu vozidel), Francie (nárůst o 0,46 milionu vozidel), Itálie (nárůst o 0,41 milionu vozidel) a Španělsko (nárůst o 0,2 milionu vozidel). Po roce 2009 počet vozidel s ukončenou životností předaných autorizovaným zpracovatelským zařízením postupně klesal na 6,2 milionu vozidel v roce 2013, což odpovídá úrovni před obdobím 2008–2009.

Nejpozději do roku 2006 byly členské státy povinny splnit cíl pro opětovné použití a recyklaci ve výši 80 % a cíl pro opětovné použití a využití ve výši 85 %, který je stanoven v čl. 7 odst. 2 směrnice o vozidlech s ukončenou životností. Úrovně vykázané členskými státy v roce 2013 jsou uvedeny v grafu 1¹⁴. Cíl pro opětovné použití a recyklaci splnily všechny členské státy, kromě Estonska, které uvedlo úroveň opětovného použití / recyklace ve výši 78 %, ale v roce 2012 cíl splnilo. Cíl pro opětovné použití a využití rovněž splnily všechny členské státy, kromě Itálie, která dosáhla úrovně 83 %.



Graf 1: Úrovně opětovného použití / recyklace za rok 2013

¹⁴ U Rumunska a Slovinska se tyto úrovně vztahují k roku 2012, protože údaje za rok 2013 dosud nebyly k dispozici.



Graf 2: Úrovně opětovného použití / využití za rok 2013

Německo a Slovinsko uvedlo úrovně opětovného použití / využití nad 100 %. V Německu vedly účinky skladování zásob ke zdánlivě nepravděpodobným úrovním, neboť vozidla s ukončenou životností nemusí být nezbytně zpracována v roce, ve kterém jsou předána zpracovatelskému zařízení (např. z důvodu omezení kapacity). V Německu lze tento jev připisovat i nadále také pobídkovému programu zaměřenému na likvidaci vraků pro období 2008/2009. Ve Slovinsku se vysoká úroveň zdá být dočasným jevem, který je způsoben přechodem ze systému veřejné služby na program, v rámci kterého nese odpovědnost výrobce.

K 1. lednu 2015 vedla směrnice o vozidlech s ukončenou životností ke zvýšení cíle pro opětovné použití / recyklaci na 85 % a cíle pro opětovné použití / využití na 95 %. Graf 1 ukazuje, že 17 států již svou úroveň opětovného použití / recyklace v roce 2013 splnilo a většina ostatních států se k tomuto cíli blíží. Předpokládalo se, že na splnění cíle pro opětovné použití / využití ve výši 95 % bude zapotřebí vyvinout větší snahu. V roce 2013 však tento cíl splnilo již sedm členských států¹⁵.

Respondenti obecně neidentifikovali žádná narušení hospodářské soutěže, a to mezi členskými státy ani uvnitř členských států. V období od roku 2008 do 2011 byl trh s vozidly výrazně ovlivňován finanční krizí a pobídkami zaměřenými na likvidaci vraků, které členské státy zavedly pro stabilizování trhu s vozidly. V Německu vedl významný nárůst počtu vozidel s ukončenou životností, který plynul z pobídkového programu zaměřeného na likvidaci vraků v období 2008/2009, k přebytku náhradních dílů na trhu, přičemž tržní cena demontovaných vozidel poklesla na 10–20 EUR za tunu. V letech 2010–2012 se počet vozidel s ukončenou životností a tržní ceny se vrátily zpět na úrovně před rokem 2009 a došlo rovněž k poklesu dočasného uskladnění vozidel s ukončenou životností. Ostatní státy jako

¹⁵ Údaje jsou k dispozici na: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs>.

např. Estonsko informovaly o dramatickém poklesu prodejů nových vozidel a o nižším počtu vozidel s ukončenou životností. Maďarsko uvedlo, že se zvýšil průměrný věk vozidel na trhu, a to z 10 let v roce 2006 na 13 let v roce 2013.

4. VOZIDLA, U NICHŽ NENÍ ZNÁMO MÍSTO, KDE SE NACHÁZEJÍ, A NEZÁKONNÁ DEMONTÁŽ VOZIDEL S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

I když byla právní ustanovení směrnice plně provedena ve vnitrostátních právních předpisech, v celé Evropské unii existují důkazy o nedostacích v oblasti provádění a vymáhání. Z posouzení provedených jménem Komise vyplývá, že se každý rok může vyskytovat 3,5 až 4,5 milionu vozidel, u nichž není známo místo, kde se nacházejí¹⁶. Tato „chybějící vozidla“ jsou vyřazena z registru vozidel v členských státech, ale nejsou Komisi nahlášena jako vozidla s ukončenou životností, která byla zpracována v souladu se zákony, a nejsou rovněž zahrnuta v údajích o legálních vývozech použitých vozidel v rámci statistik zahraničního obchodu. Možnými důvody této nesrovnalosti může být nedostatečné sledování vozidel, která byla vyřazena z registru vozidel v rámci členských států, nebo v případě obchodu v rámci EU vozidel s ukončenou životností demontovaných v EU v neautorizovaných zpracovatelských zařízeních, nebo neregistrovaného vývozu použitých vozidel nebo vozidel s ukončenou životností. Probíhající studie a související konzultace se zúčastněnými stranami mají Komisi pomoci při vyšetřování příčin chybějících informací o místě, kde se vozidla nacházejí, a při identifikování účinných opatření, která mají být zavedena za účelem zlepšení této situace. Jedná se o součást iniciativy Komise, která má posoudit provádění směrnice o vozidlech s ukončenou životností a podpořit dodržování předpisů.

Prováděcí zprávy členských států a dodatečné informace dokládají, že některé státy (jako např. Irsko, Francie, Portugalsko, Švédsko a Spojené království) zavedly represivní opatření proti nezákonnému zpracování a/nebo zintenzivnily kontroly zařízení provádějících demontáž/zpracování vozidel s ukončenou životností. Portugalsko úspěšně snížilo nezákonné zpracování vozidel s ukončenou životností, a to za pomoci balíčku opatření, která zahrnují roční silniční daň, program pobídek spojených se šrotovým, zvýšené zdanění a národní plán pro vymýcení nezákonné likvidace vraků. Významnou měrou rovněž zvýšilo počet autorizovaných zpracovatelských zařízení. Ve Spojeném království zahájila Agentura pro životní prostředí koordinovanou národní kampaň, která má bojovat proti nezákonným zařízením provádějícím likvidaci vozidel s ukončenou životností a kovového odpadu. Byly rovněž zavedeny vysoké pokuty, v jejichž důsledku byla do 12 měsíců přibližně polovina nezákonných zařízení uzavřena, nebo se stala předmětem regulace¹⁷. Ke zvýšení počtu autorizovaných zpracovatelských zařízení došlo rovněž v Irsku, a to z 53 v roce 2003 na 173 v roce 2013.

¹⁶ Pokud jde o referenční roky 2012 a 2013: Předběžné výsledky posouzení, které v současnosti probíhá jménem Komise.

¹⁷ Také viz *End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach (Vozidla s ukončenou životností: Právní aspekty, národní postupy a doporučení pro budoucí úspěšný přístup)* (studie pro Výbor Evropského parlamentu pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin, 2010) na: <http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf>.

V některých členských státech, např. ve Spojeném království, zodpovídá za vozidlo vlastník vozidla a je povinen platit daně až do okamžiku vydání osvědčení o likvidaci. Portugalsko zavedlo centralizovaný počítačový systém pro vydávání osvědčení o likvidaci vozidel s ukončenou životností, který umožňuje státnímu úřadu pro nakládání s odpady vykonávat lepší kontrolu nad celkovým počtem osvědčení o likvidaci a nad příslušnými vydávajícími úřady a rychleji vytvářet statistiky o správě vozidel s ukončenou životností.

Španělsko za období 2008–2011 uvedlo, že došlo k uzavření většiny neautorizovaných zpracovatelských zařízení, a to vzhledem k tomu, že tato zařízení nemohla vydávat osvědčení o likvidaci. Dánsko reagovalo na obchodování s vozidly s ukončenou životností a na jejich nezákonné zpracování vyplácením prémie, kterou může získat pouze poslední registrovaný vlastník vozidla. Maďarsko naproti tomu uvedlo, že se počet jeho autorizovaných zpracovatelských zařízení snížil a výskyt případů nezákonných demontáží roste. Zatímco několik států, včetně Belgie, Německa a Nizozemska, zdůraznilo, že vývozy vozidel z jejich států do zemí východní Evropy, ale i do Afriky a na Střední východ jsou i nadále vysoké, Polsko upozornilo na svou specifickou situaci, kdy počet dovážených použitých vozidel je dvakrát vyšší než počet nových aut prodaných v Polsku.

Některé členské státy realizovaly studie, které měly posoudit tento problém v jejich zemích a nalézt způsoby, jak jej řešit. V roce 2016 realizovalo též Německo studii zaměřenou na analýzu důvodů vyššího počtu „chybějících“ vozidel, aby zjistilo, kde se tato vozidla nacházejí, a aby byla vyvinuta opatření a nástroje, které umožní rozsah statistik vozidel s ukončenou životností účinně zlepšit.

Do dnešního dne byly na úrovni EU provedeny různé kroky, které mají řešit problém chybějících vozidel. V roce 2011 byly vypracovány „Pokyny pro vozidla k likvidaci“¹⁸. Tyto pokyny představují společné porozumění mezi členskými státy, pokud jde o způsob, jakým by mělo být nařízení (ES) č. 1013/2006 o přepravě odpadů vykládáno při stanovování kritérií, jejichž cílem je rozlišit vozidla k likvidaci a použitá vozidla. Dva členské státy¹⁹ učinily z Pokynů kontaktních subjektů pro vozidla k likvidaci součást kontrolní dokumentace.

Komise (Eurostat) dále revidovala pokyny k ročnímu vykazování²⁰ cílů pro vozidla s ukončenou životností, aby došlo ke zlepšení údajů, které používá pro posuzování této situace. Revidované pokyny nyní členskými státem ukládají, aby kromě zprávy o počtu osvědčení o likvidaci každý rok předkládaly také zprávu o vozidlech zapsaných do registru a vyřazených z registru na národním trhu.

5. ZÁVĚRY

Toto posouzení vedlo k závěru, že směrnice o vozidlech s ukončenou životností byla členskými státy plně provedena. Některé případy nedodržení se staly předmětem řízení o

¹⁸ *Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste (Pokyny kontaktních subjektů č. 9 pro přepravu odpadů)* (<http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm>).

¹⁹ Rakousko a belgický Valonský region.

²⁰ Metodický dokument *How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC (Jak předkládat zprávu o vozidlech s ukončenou životností podle rozhodnutí Komise 2005/293/ES)* (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015>).

nesplnění povinnosti a byly vyřešeny tím, že členské státy uvedly své právní předpisy týkající se vozidel s ukončenou životností do souladu s touto směrnicí.

Provádění směrnice o vozidlech s ukončenou životností má převážně pozitivní účinky, přičemž významnou výjimku tvoří problém vozidel s ukončenou životností, u nichž není známo místo, kde se nacházejí. Členské státy informovaly o dobré spolupráci s výrobcí, pokud jde o složení materiálů a opětovné použití materiálů a součástí, dochází k trvalému zlepšování ekodesignu, nebezpečné látky používané ve vozidlech byly téměř odstraněny a cíle pro opětovné použití / recyklaci / využití jsou převážně splněny. Většina členských států dále uznává kladnou hodnotu vozidel s ukončenou životností v okamžiku, kdy jsou bez porušení dodána autorizovaným zpracovatelským zařízením.

Členské státy rovněž informovaly o zlepšování kvality. Došlo ke zlepšení infrastruktury v oblasti zpracování vozidel s ukončenou životností, více členských států má zařízení zpracovávající odpad po drcení a celkově došlo ke zvýšení počtu autorizovaných zpracovatelských zařízení.

Statistiky o cílech v oblasti vozidel s ukončenou životností dokládají, jak se provádění směrnice v průběhu času zlepšovalo. Cílů pro vozidla s ukončenou životností z roku 2006, tj. 80 % u opětovného použití / recyklace a 85 % u opětovného použití / využití dosáhly do roku 2013 takřka všechny členské státy. 9 členských států již splnilo cíle pro rok 2015, které činí 95 % u opětovného použití / využití, a 17 členských států dosáhlo 85 % u opětovného použití / recyklace na vozidlo²¹. Ostatní členské státy se blíží splnění cílů uplatňovaných od ledna 2015, i když je dosažení cíle 95 % u opětovného použití a využití pro několik členských států i nadále výzvou.

Nezákonný sběr a obchodování s vozidly s ukončenou životností je i nadále výzvou, pokud jde o účinnost směrnice. Nevyhovující zpracování těchto vozidel má negativní dopad na zdraví a životní prostředí a způsobuje ztrátu cenných zdrojů. Komise bude společně s členskými státy pracovat na zjišťování příčin nezákonného sběru a obchodování s vozidly s ukončenou životností a na opatřeních, která je zapotřebí přijmout, aby byl tento problém na různých úrovních řešen. Na úrovni EU jsou užitečným nástrojem pro vnitrostátní orgány Pokyny kontaktních subjektů pro přepravu odpadů na vozidlech pro svoz odpadu (Waste Shipment Correspondents' Guidelines on waste vehicles), které byly schváleny 8. července 2011. Mohou však být vyžadována i další opatření, např. přezkoumání rozhodnutí Komise 2005/293/ES, které má posílit kontrolu vnitrostátního trhu s vozidly²².

Směrnice o vozidlech s ukončenou životností je prokazatelným případem oběhového hospodářství: program rozšířené odpovědnosti výrobců se používá od návrhu vozidla do jeho zpracování na konci životnosti, ekodesign se trvale zlepšuje a nebezpečné látky používané ve vozidlech jsou téměř eliminovány ve shodě s technickým a vědeckým pokrokem, jak to směrnice vyžaduje. Směrnice o vozidlech s ukončenou životností dále podporuje inovativní

²¹ Podle článku 3 rozhodnutí Komise 2005/293/ES mají členské státy povinnost předložit zprávu za příslušný rok do 18 měsíců po jeho skončení.

²² Ustanovení čl. 1 odst. 3 písm. a) rozhodnutí Komise 2005/293/ES.

výzkum zaměřený na nahrazení nebezpečných látek a na nejlepší zpracování vozidel s ukončenou životností tak, aby byla valorizována kladná hodnota tohoto toku odpadů.

Trvalou výzvou však zůstává kvalita kontroly údajů k cílům stanoveným ve směrnici. Problémy týkající se kvality dat a srovnatelnosti výkazů již jsou řešeny, ale vyžadují další pozornost. Povinnosti podávat zprávy byly řešeny v rámci nedávného přezkumu právních předpisů v oblasti odpadů, při kterém Komise navrhla zrušit ustanovení prikazující členským státům každé tři roky předkládat zprávy o provádění. Uvedené zprávy se neprokázaly jako účinné, pokud jde o ověřování shody se směrnicí, její provádění a její dopad, a navíc jsou i zbytečně náročné na zdroje a zatěžující. Komise místo toho navrhla při kontrole dodržování předpisů vycházet výhradně ze statistických údajů, které jsou členské státy povinny Komisi každý rok předkládat.

Závěrem lze říci, že předkládání zdokonalených ročních zpráv o cílech v oblasti vozidel s ukončenou životností společně s metodikami pro předkládání národních zpráv pomůže zlepšit kontrolu provádění směrnice o vozidlech s ukončenou životností.