



Briuselis, 2017 02 27
COM(2017) 98 final

**KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

**APIE DIREKTYVOS 2000/53/EB DĖL EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ
TRANSPORTO PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMĄ**

2008–2011 m. IR 2011–2014 m. LAIKOTARPIAIS

**KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

**APIE DIREKTYVOS 2000/53/EB DĖL EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ
TRANSPORTO PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMĄ**

2008–2011 m. IR 2011–2014 m. LAIKOTARPIAIS

1. ĮVADAS

Svarbiausias Direktyvos 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių¹ (toliau – ENTP direktyva) tikslas – transporto priemonių ir jų dalių atliekų susidarymo prevencija siekiant mažinti pašalinamų atliekų kiekį ir bendrąjį jų poveikį aplinkai. Be to, direktyvoje nustatytomis priemonėmis siekiama gerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, susijusių su transporto priemonėmis per visą jų gyvavimo ciklą, aplinkosaugos veiksmingumą, ypač tų veiklos vykdytojų, kurie tiesiogiai susiję su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (ENTP) apdorojimu. Apskritai ENTP direktyvoje laikomasi žiedinės ekonomikos požiūrio: skatinamas ekologinis projektavimas, numatoma atsisakyti pavojingų medžiagų transporto priemonėse ir nustatomi dideli pakartotinio naudojimo, grąžinamojo perdirbimo ir naudojimo tikslai, taigi siekiama pakartotinai naudoti vertingas ENTP medžiagas ir išlaikyti brangius išteklius ekonomikoje.

ENTP direktyvos 9 straipsnyje nustatytas valstybių narių įpareigojimas kas trejus metus teikti Komisijai ataskaitą apie direktyvos įgyvendinimą remiantis Komisijos sprendime 2001/753/EB² nustatytu klausimynu. Klausimyną sudaro dvi dalys: pirmoji dalis susijusi su informacija apie direktyvos perkėlimą į nacionalinę teisę, o antrojoje dalyje pateikiama informacija apie faktinį direktyvos įgyvendinimą. Remdamasi valstybių narių pateikta informacija, Komisija apie kiekvieną ataskaitinį laikotarpį parengia įgyvendinimo ataskaitą.

Ši yra trečioji ENTP direktyvos įgyvendinimo ataskaita, apimanti du ataskaitinius laikotarpius: nuo 2008 m. balandžio 21 d. iki 2011 m. balandžio 20 d. ir nuo 2011 m. balandžio 21 d. iki 2014 m. balandžio 20 d. Pirmoji įgyvendinimo ataskaita³, kuri apėmė laikotarpį nuo 2002 m. balandžio 21 d. iki 2005 m. balandžio 20 d., buvo paskelbta 2007 m.; antroji įgyvendinimo ataskaita⁴, kuri apėmė laikotarpį nuo 2005 m. balandžio 21 d. iki 2008 m. balandžio 20 d., buvo paskelbta 2010 m.

Šiai trečiajai įgyvendinimo ataskaitai rengti skirtos informacijos pateikimo punktualumas ir informacijos kokybė, palyginti su ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais, pagerėjo. 2008–2011 m. laikotarpio įgyvendinimo ataskaitas Komisijai pateikė visos valstybės narės, o 2011–2014 m. laikotarpio ataskaitų neatsiuntė dvi valstybės narės⁵. Pateikta informacija buvo išsami ir apskritai patenkinamos kokybės. Ji buvo papildyta kita Komisijos turima

¹ OL L 269, 2000 10 21, p. 34.

² OL L 282, 2001 10 26, p. 77.

³ COM/2007/0618 galutinis.

⁴ COM/2009/635 galutinis.

⁵ Nyderlandai ir Ispanija.

informacija, pvz., gauta tikrinant nacionalinių priemonių, kuriomis įgyvendinama ENTP direktyva, atitiktį.

Be to, remiantis Komisijos sprendimu 2005/293/EB⁶, su direktyvoje nustatytais pakartotinio naudojimo ir grąžinamojo perdirbimo ir pakartotinio naudojimo ir naudojimo tikslais susiję duomenys turi būti pateikiami kasmet per 18 mėnesių nuo ataskaitinių metų pabaigos. Šioje ataskaitoje atsižvelgiama ir į šią informaciją.

2. INFORMACIJA APIE ENTP DIREKTYVOS PERKĖLIMĄ Į NACIONALINĘ TEISĘ

ENTP direktyva buvo perkelta į kiekvienos valstybės narės nacionalinę teisę. Nors nustatyta, kad apskritai direktyva į nacionalinę teisę perkelta gerai, 2008–2014 m. laikotarpiu vis dar buvo vykdoma 15 pažeidimo procedūrų dėl nacionalinių įgyvendinimo priemonių neatitikties, įskaitant vis dar nagrinėjamus ankstesnių ataskaitinių laikotarpių atvejus. Bylos prieš penkias valstybes nars buvo perduotos nagrinėti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui – visos jos jau baigtos nagrinėti. Nuo 2015 m. spalio mėn. nebuvo pradėtų su ENTP direktyva susijusių pažeidimo procedūrų.

Daugiau informacijos apie pavienių direktyvos nuostatų perkėlimą į nacionalinę teisę pateikta nacionalinėse ataskaitose. Kai kurie direktyvos reikalavimai (pvz., nuostatos dėl prevencijos, surinkimo, pakartotinio naudojimo ir naudojimo) į nacionalinę teisę gali būti perkeliama sudarant susitarimą. Šia galimybe pasinaudojo Belgija, Italija, Liuksemburgas, Malta ir Vengrija.

Airija ir Jungtinė Karalystė pasinaudojo galimybe mažomis serijomis gaminamoms transporto priemonėms ir jų gamintojams netaikyti reikalavimų, susijusių su transporto priemonių pakartotiniu naudojimu, perdirbimu ir naudojimu, kodavimo standartais, informacija apie išmontavimą ir ataskaitų teikimo įpareigojimais.

Visos, išskyrus vieną⁷, valstybės narės pranešė patvirtinusios priemones, kuriomis transporto priemonių ir medžiagų bei įrangos gamintojai skatinami riboti pavojingųjų medžiagų naudojimą transporto priemonėse, siekiant lengvinti jų išmontavimą, pakartotinį naudojimą ir naudojimą, ir skatinami didinti į transporto priemones integruojamų perdirbtų medžiagų kiekį. Visos valstybės narės nurodė, kad jų nacionalinės teisės aktais ribojamas švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimas nuo 2003 m. liepos 1 d. rinkai pateikiamų transporto priemonių medžiagose ir dalyse, taikant direktyvos II priede išvardytas išimtis.

Visos ataskaitas pateikusios valstybės narės patvirtino ėmusiosi būtinų priemonių užtikrinti, kad ekonominės veiklos vykdytojai – daugiausia gamintojai ir importuotojai – nustatytų ENTP ir (kiek tai techniškai įmanoma) atliekinių naudotų dalių, išimtų remontuojant lengvuosius automobilius, surinkimo sistemas. Jos taip pat patvirtino, kad ėmėsi priemonių

⁶ OL L 94, 2005 4 13, p. 30.

⁷ Graikija ENTP direktyvą į nacionalinės teisės aktus perkėlė pažodžiui, bet pranešė, kad joje *automobilių negaminama ir kad visi automobiliai importuojami, todėl priemonių pagal 4 straipsnio 1 ir 2 dalis imtis nereikia*, ir nurodė, kad daugiau įgyvendinimo priemonių nepatvirtinta.

užtikrinti tinkamas galimybes naudotis surinkimo įrenginiais; bent šešios valstybės narės⁸ nurodė didžiausią atstumą iki artimiausio surinkimo punkto arba nustatė didžiausią surinkimo punktų skaičių vienam miestui (regionui) arba gyventojų skaičiui.

Visos valstybės narės pranešė parengusios sistemą, pagal kurią, norint išregistruoti transporto priemonę, reikia pateikti sunaikinimo pažymėjimą. Keturiolika valstybių narių pasinaudojo galimybe leisti gamintojams, prekybos agentams ar surinkėjams išduoti sunaikinimo pažymėjimus patvirtintos apdorojimo įmonės vardu, jei garantuojama, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės perduodamos patvirtintoms apdorojimo įmonėms.

Visos respondentės nurodė patvirtinusios priemones, skirtas užtikrinti, kad ENTP galėtų būti pristatytos į patvirtintas apdorojimo įmones ir paskutinis jų turėtojas ar savininkas neturėtų už tai nieko mokėti. Vis dėlto daugumoje valstybių narių transporto priemonės pristatymas nėra nemokamas, jei jai trūksta pagrindinių dalių arba joje yra atliekų, kurių neturėtų būti. Ši galimybė atitinka direktyvą.

Visos valstybės narės nurodė reikalaujančios, kad kitose valstybėse narėse išduotus sunaikinimo pažymėjimus būtų pripažinusios ir priėmusios kompetentingos institucijos.

Visose valstybėse narėse apdorojimo įmonės turi gauti kompetentingų institucijų leidimą arba būti jose užregistruotos. Tik Italija ir Jungtinė Karalystė pasinaudojo galimybe netaikyti reikalavimo gauti leidimą užsiimti ENTP atliekų naudojimu po to, kai jos buvo tinkamai apdorotos pagal ENTP direktyvą, ir jei buvo atliktas kasmetinis patikrinimas⁹.

Visos valstybės narės, išskyrus vieną, pranešė, kad ėmėsi priemonių skatinti apdorojimo įmones diegti patvirtintas aplinkosaugos vadybos sistemas¹⁰, pvz., ES Aplinkosaugos vadybos ir audito sistemą. Valstybės narės šiuo tikslu įgyvendino įvairias iniciatyvas ir pagalbines priemones. Jas sudaro, pvz., finansavimas, administracinės naštos mažinimas (pvz., retesnė ir siauresnės taikymo srities stebėseną, galimybė nerengti atliekų tvarkymo planų, lengvesnis patvirtintos apdorojimo įmonės statuso patvirtinimas, mažesnės finansinės garantijos) ir parama teikiant rekomendacinius dokumentus, informacines knygeles ir rengiant mokymo kursus.

Visos ataskaitas pateikusios valstybės narės nurodė patvirtinusios priemones pagal atliekų hierarchiją, siekdamos skatinti pakartotinai naudoti dalis, kurias galima naudoti pakartotinai, taip pat naudoti dalis, kurios netinka pakartotiniam naudojimui, teikiant pirmenybę grąžinamajam perdirbimui.

Visos ataskaitas pateikusios valstybės narės ėmėsi priemonių užtikrinti, kad ekonominės veiklos vykdytojai pasiektų ENTP direktyvoje nustatytus pakartotinio naudojimo ir naudojimo ir pakartotinio naudojimo ir grąžinamojo perdirbimo tikslus. Dauguma valstybių narių direktyvoje nustatytus tikslus į savo nacionalinę teisę perkėlė pažodžiui. Nyderlandai patikslino savo iš pradžių labai ankstyvą datą, pagal kurią 95 % pakartotinio naudojimo ir

⁸ Belgija, Prancūzija, Airija, Lietuva, Rumunija, Slovėnija.

⁹ Galimybė netaikyti reikalavimo gauti leidimą pagal ENTP direktyvos 6 straipsnio 2 dalį.

¹⁰ Pagal ENTP 6 straipsnio 5 dalį valstybės narės turi skatinti apdorojimo operacijų vykdytojus diegti patvirtintas aplinkosaugos vadybos sistemas.

naudojimo ir 85 % pakartotinio naudojimo ir grąžinamojo perdirbimo tikslai turėjo būti pasiekti ne 2015 m., kaip reikalaujama pagal direktyvą, bet 2007 m. Bulgarijoje 87 % naudojimo tikslas ir 81 % grąžinamojo perdirbimo tikslas turėjo būti pasiekti iki 2008 m. gruodžio 31 d.; šie tikslai buvo laipsniškai didinti, kad iki 2015 m. naudojimas siektų 95 %, o grąžinamasis perdirbimas – 85 %. Čekija, Airija, Graikija, Ispanija, Italija, Latvija, Vengrija, Lenkija, Portugalija, Rumunija, Slovakija ir Jungtinė Karalystė pasinaudojo galimybe nustatyti mažesnius tikslus, taikomus transporto priemonėms, pagamintoms iki 1980 m. sausio 1 d.

Visos atsakymus pateikusios valstybės narės, išskyrus vieną¹¹, pranešė ėmusios priemonių užtikrinti, kad gamintojai kartu su medžiagų ir įrangos gamintojais taikytų dalių ir medžiagų kodavimo standartus ir reikalautų iš dalių gamintojų teikti patvirtintoms apdorojimo įmonėms informaciją apie dalių išmontavimą, saugojimą ir bandymą. Su išmontavimu susijusią informaciją apie kiekvieną rinkai pateikiamą naujos rūšies transporto priemonę gamintojai turi teikti visose valstybėse narėse. Dauguma valstybių narių nurodė taikančios gamintojų sukurtą Tarptautinę išmontavimo informacijos sistemą¹², kuria, siekiant skatinti ENTP apdorojimą laikantis aplinkos apsaugos reikalavimų, apdorojimo operacijų vykdytojams teikiama išsami reguliariai naujinama informacija.

Visos valstybės narės, išskyrus Švediją, pranešė įpareigojusios ūkinės veiklos vykdytojus – daugiausia gamintojus – skelbti informaciją apie transporto priemonių konstrukciją, aplinkai tinkamą jų apdorojimą, atliekų prevenciją ir naudojimo bei grąžinamojo perdirbimo srityje pasiektą pažangą. Švedija nurodė, kad dabartiniai teisės aktai skiriami ne ekonominės veiklos vykdytojams, bet gamintojams, – šis aspektas įtrauktas į vykdomą teisės aktų peržiūrą.

3. INFORMACIJA APIE ENTP DIREKTYVOS ĮGYVENDINIMĄ

Nacionalinėse ENTP direktyvos įgyvendinimo ataskaitose taip pat pateikta informacija apie pažangą ir gerąją ekonominės veiklos vykdytojų patirtį, kuria teigiamai prisidėta prie ENTP direktyvos įgyvendinimo.

Didelius pakartotinio naudojimo, grąžinamojo perdirbimo ir naudojimo tikslus valstybės narės daugiausia pasiekė dėl to, kad plėtotos naujos po atliekų susmulkinimo etapo taikytinos technologijos, labai sumažintas naujuose automobiliuose naudojamų sunkiųjų metalų kiekis (kaip matyti iš ENTP direktyvos II priedo pakeitimų), įgyvendinti kodavimo standartai, kuriais lengvinamas išmontavimas, geresnis dalių ir medžiagų naudojimas ir pakartotinis naudojimas, taip pat atsidarė daugiau geresnio apdorojimo įmonių, kuriose laikomasi ES aplinkos apsaugos standartų.

Dėl atliekų prevencijos kelios valstybės narės nurodė automobilių pramonės sektoriaus veiklą, pvz., pasaulinį deklaruojamų automobiliuose naudojamų medžiagų sąrašą – jį sudariusi automobilių pramonės suinteresuotųjų subjektų grupė lengvina komunikaciją ir keitimąsi informacija apie tam tikrų medžiagų naudojimą automobilių pramonės gaminiuose

¹¹ Graikija nurodė, kad joje automobiliai negaminami.

¹² <http://www.idis2.com/>

visoje tiekimo grandinėje¹³. Jos taip pat nurodė pritaikiusios Tarptautinę išmontavimo informacijos sistemą, kad būtų galima matyti medžiagų sudėtį gamybos grandinėje.

Kai kurios valstybės narės nurodė daugiau priemonių, kuriomis tobulinamas apdorojimo procesas, lengvinamas transporto priemonių išmontavimas ir jų apdorojimas, kad jos neterštų aplinkos. Pavyzdžiui, Vokietija nurodė patobulinusi po atliekų susmulkinimo etapo taikytiną technologiją, kad būtų galima išgauti daugiau perdirbamų medžiagų, o Prancūzija pranešė, kad kai kurie transporto priemonių gamintojai mažina medžiagų įvairovę ir dalių struktūros sudėtingumą, kad jas būtų galima lengviau apdoroti, ir, siekdami užkirsti kelią atliekų susidarymui, sukūrė savo dalių surinkimo, atnaujinimo ir naudojimo tinklą. Imantis kitų gražinamajam perdirbimui pritaikyto projektavimo tobulinimo priemonių, pvz., kuriama automobilyje montuojama diagnostikos priemonė, kad būtų galima paprastai ir saugiai įjungti automobilių pirotechnines dalis.

Kiekybinės informacijos apie perdirbtų medžiagų rūšis, kiekį ir apie padėtį rinkoje pateikta nedaug. Valstybės narės sutarė, kad prekybos juodaisiais ir spalvotaisiais metalais rinka veikia gerai. Todėl metalų perdirbama daug. Padėtis plastikų perdirbimo rinkoje skiriasi labiau: perdirbtų plastikų transporto priemonėse naudojama daugiau, bet vis dar palyginti mažai. Šiuo metu gaminant automobilius naudojamo perdirbto plastiko kiekis retai kada viršija kelis procentus viso plastiko kiekio. Automobilių gamintojai įsipareigojo padidinti transporto priemonėse naudojamo perdirbto plastiko kiekį iki 20 %. Vokietija nurodė, kad pakartotinai naudojamos padangos ir medžiagų grąžinamojo perdirbimo produktai (granulės) turi teigiamą rinkos vertę, bet už padangų siuntimą apdoroti ir šalinti paprastai reikia mokėti papildomai.

Dauguma valstybių narių pastebėjo, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, jei jos pristatomos visos ir iš jų nėra pašalintos pagrindinės dalys, turi teigiamą rinkos vertę. Portugalija nurodė, kad išmontuojant ir smulkinant gaunamų medžiagų – ypač nespaltotųjų ir spalvotųjų metalų – vertė išliko tokia, kokia galima užtikrinti apdorojimo grandinės tvarumą. Vis dėlto aštuonios šalys aiškiai nurodė, kad 2008–2014 m. buvo renkamos net rinkos vertės neturinčios arba neigiamą rinkos vertę turinčios transporto priemonės. Jungtinėje Karalystėje tas nedidelis kiekis neigiamą rinkos vertę turinčių transporto priemonių daugiausia surinktas atokiose kaimo vietovėse, pvz., tam tikrose salų bendruomenėse Škotijoje. Lenkijos skaičiavimais, rinkos vertės neturinčių arba neigiamą rinkos vertę turinčių ENTP skaičius atitinka ne visos komplektacijos automobilių skaičių.

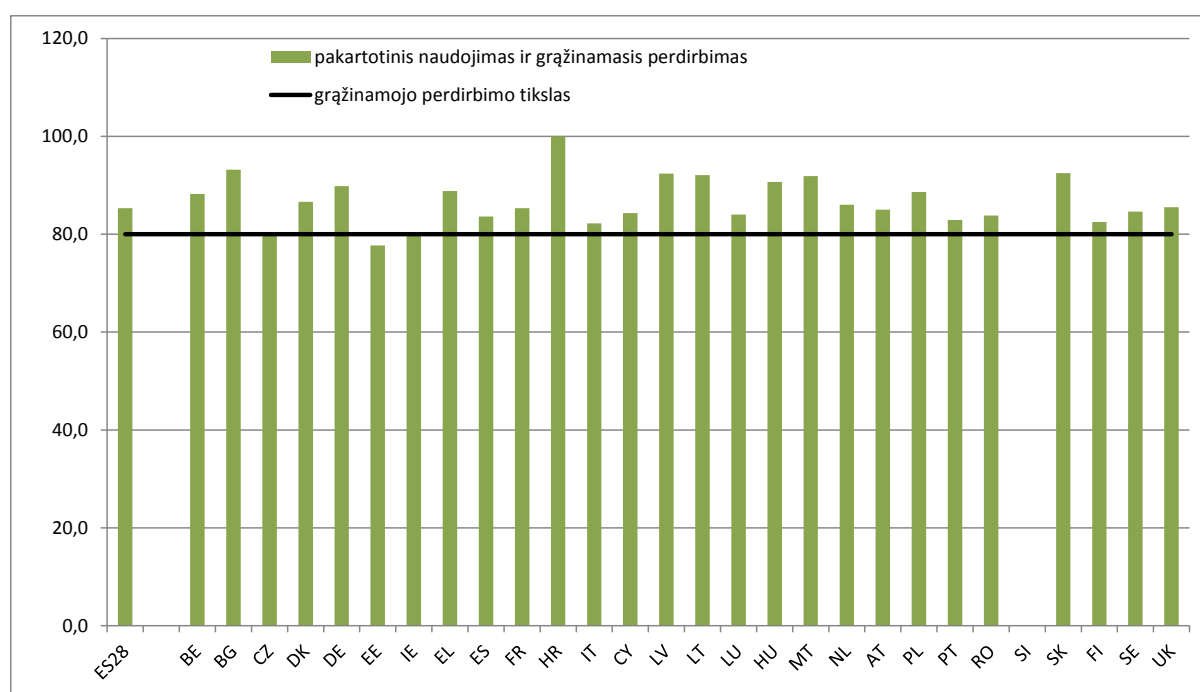
2008–2014 m. laikotarpiu pagerėjo ENTP apdorojimo infrastruktūra. Daugumoje valstybių narių padaugėjo patvirtintų apdorojimo įmonių, taip pat sumažėjo su apdorojimo tinklo tankumu susiję valstybių narių skirtumai. Patvirtintų apdorojimo įmonių skaičius svyruoja nuo dviejų Liuksemburge iki maždaug 1 800 Jungtinėje Karalystėje. Europos Sąjungoje iš viso veikia beveik 13 000 apdorojimo įmonių – tai atitinka maždaug vieną įmonę 40 000 gyventojų.

Bendras patvirtintoms apdorojimo įmonėms perduotų transporto priemonių skaičius Europos Sąjungoje labai padidėjo nuo 6,3 mln. 2008 m. iki 9 mln. 2009 m. Šį padidėjimą galima

¹³ <http://www.gadsl.org/>

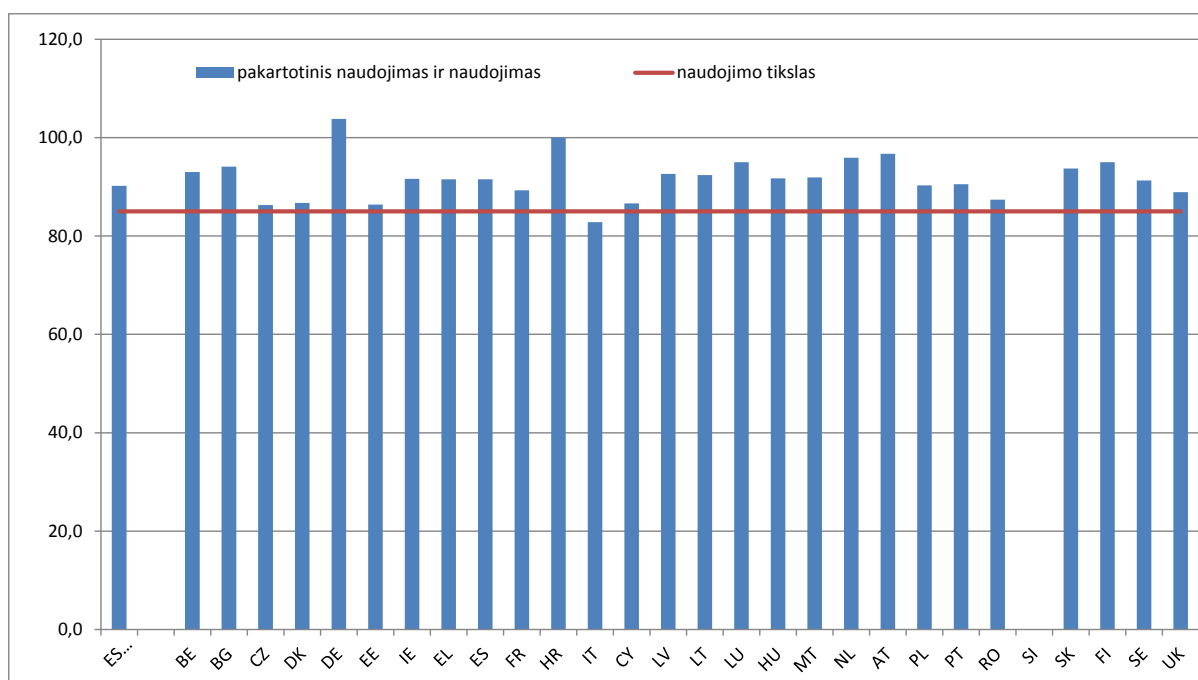
susieti su daugiau kaip dešimtyje valstybių narių 2008 ir 2009 m. pradėtomis taikyti atidavimo į lauką paskatų programomis. ENTP skaičių daugiausia padidino Vokietija (1,4 mln. daugiau transporto priemonių), Prancūzija (0,46 mln. daugiau transporto priemonių), Italija (0,41 mln. daugiau transporto priemonių) ir Ispanija (0,2 mln. daugiau transporto priemonių). Po 2009 m. patvirtintoms apdorojimo įmonėms perduotų ENTP skaičius laipsniškai mažėjo ir 2013 m. siekė 6,2 mln. transporto priemonių, t. y. iki 2008–2009 m. buvusį lygį.

Valstybės narės ne vėliau kaip 2006 m. turėjo pasiekti 80 % pakartotinio naudojimo ir grąžinamojo perdirbimo rodiklį ir 85 % pakartotinio naudojimo ir naudojimo tikslą, kaip nustatyta ENTP direktyvos 7 straipsnio 2 dalyje. Valstybių narių pranešti 2013 m. rodikliai nurodyti Figure 1¹⁴. Pakartotinio naudojimo ir grąžinamojo perdirbimo tikslą pasiekė visos valstybės narės, išskyrus Estiją – ji pranešė apie 78 % pakartotinio naudojimo ir grąžinamojo perdirbimo rodiklį, bet šį tikslą įvykdė 2012 m. Pakartotinio naudojimo ir naudojimo tikslą taip pat įvykdė visos šalys, išskyrus Italiją – ji pasiekė 83 %.



1 diagrama. Pranešti 2013 m. pakartotinio naudojimo ir grąžinamojo perdirbimo rodikliai

¹⁴ Rumunijos ir Slovėnijos rodikliai susiję su 2012 m., nes 2013 m. duomenų dar neturėta.



2 diagrama: Pranešti 2013 m. pakartotinio naudojimo ir naudojimo rodikliai

Vokietija ir Slovėnija pranešė didesnius kaip 100 % viršijančius pakartotinio naudojimo ir naudojimo rodiklius. Vokietijoje dėl atsargų sandėliavimo poveikio, kaip matyti, gauti nepagrįsti rodikliai, nes (pvz., dėl ribotų pajėgumų) ENTP nebūtinai apdorojamos jų pristatymo į apdorojimo įmonę metais. Be to, Vokietijoje šį reiškinį vis dar galima susieti su 2008–2009 m. atidavimo į lauką paskatų programa. Didelius Slovėnijos praneštus rodiklius matyt nulėmė laikini pokyčiai dėl perėjimo nuo viešųjų paslaugų sistemos prie gamintojų atsakomybės programos.

Nuo 2015 m. sausio 1 d. ENTP direktyvoje pakartotinio naudojimo bei grąžinamojo perdirbimo ir pakartotinio naudojimo bei naudojimo tikslai padidinami iki atitinkamai 85 % ir 95 %. Figure 1 matyti, kad 17 šalių šį pakartotinio naudojimo ir grąžinamojo perdirbimo rodiklį pasiekė jau 2013 m., o dauguma likusių šalių prie šio tikslo priartėjo. Manoma, kad, norint pasiekti 95 % pakartotinio naudojimo ir naudojimo tikslą, reikės daugiau pastangų. Vis dėlto 2013 m. šį tikslą jau buvo pasiekusios septynios valstybės narės¹⁵.

Respondentės apskritai nenustatė konkurencijos iškraipymų valstybėse narėse ar tarp jų. 2008–2011 m. didelę įtaką transporto priemonių rinkai turėjo finansų krizė ir siekiant stabilizuoti automobilių rinką valstybėse narėse teiktos atidavimo į lauką paskatos. Vokietijoje, taikant 2008–2009 m. atidavimo į lauką paskatų programą, smarkiai padidėjo ENTP skaičius, todėl rinkoje atsirado atsarginių dalių perviršis ir transporto priemonių, iš kurių pašalintos dalys, rinkos kaina nukrito iki 10–20 EUR už toną. 2010–2012 m. atsiradusių ENTP skaičius ir rinkos kainos vėl pasiekė 2009 m. lygį, o laikinai saugomų ENTP skaičius sumažėjo. Kitos šalys, pvz., Estija nurodė drastišką parduodamų naujų automobilių skaičiaus sumažėjimą ir mažesnę ENTP skaičių. Vengrija pranešė, kad vidutinis rinkoje esančių transporto priemonių amžius padidėjo nuo 10 metų 2006 m. iki 13 m. 2013 m.

¹⁵ Su duomenimis galima susipažinti adresu <http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs>.

4 NEŽINOMA ENTP BUVIMO VIETA IR NETEISĖTAS JŲ IŠMONTAVIMAS

Nors Direktyvos teisinės nuostatos visiškai perkeltos į nacionalinę teisę, esama įrodymų, kad jos įgyvendinimas ir vykdymo užtikrinimas Europos Sąjungoje yra nepakankamas. Remiantis Komisijos vardu atliktais vertinimais, transporto priemonių, kurių buvimo vieta nežinoma, skaičius gali siekti 3,5–4,5 mln. per metus¹⁶. Šie „dingę automobiliai“ yra išregistruoti valstybėse narėse, bet apie juos nepranešta Komisijai kaip apie teisėtai apdorojamas ENTP ir jie nėra įtraukti į statistinius užsienio prekybos duomenis apie teisėtą naudotų transporto priemonių eksportą. Imtis tinkamų tolesnių veiksmų galbūt nepavyksta dėl to, kad nesiimama tinkamų su išregistruotais automobiliais susijusių tolesnių veiksmų valstybėse narėse arba vykdant ES vidaus prekybą, ENTP Europos Sąjungoje išmontuojamos nepatvirtintose apdorojimo įmonėse arba neregistruojamas naudotų automobilių ar ENTP eksportas. Siekiant padėti Komisijai išsiaiškinti transporto priemonių buvimo vietos nežinojimo priežastis ir nustatyti papildomas veiksmingas priemones padėčiai gerinti, atliekamas tyrimas ir rengiamos susijusios konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais. Šių veiksmų imamasi įgyvendinant Komisijos iniciatyvą, kuria siekiama įvertinti ENTP direktyvos įgyvendinimą ir skatinti atitiktį.

Iš valstybių narių pateiktų įgyvendinimo ataskaitų ir papildomos informacijos matyti, kad kai kurios šalys (pvz., Airija, Prancūzija, Portugalija, Švedija ir Jungtinė Karalystė), kovodamos su neteisėtu apdorojimu, ėmėsi represinių priemonių ir (arba) pradėjo griežčiau kontroliuoti ENTP išmontavimo ir (arba) apdorojimo įmones. Portugalijai neteisėtą ENTP apdorojimą pavyko sumažinti taikant priemonių rinkinį; jį sudaro kasmetinis kelių mokestis, atidavimo į laužą paskatų programa, didesnis apmokestinimas ir nacionalinis neteisėto atidavimo į laužą panaikinimo planas. Šioje šalyje taip pat labai padaugėjo patvirtintų apdorojimo įmonių. Jungtinės Karalystės Aplinkos agentūra pradėjo koordinuotą nacionalinę kovos su neteisėtomis ENTP ir metalo laužo vietomis kampaniją. Ėmus taikyti griežtas nuobaudas, užsidarė arba per 12 mėnesių legalizavosi apie pusę neteisėtų apdorojimo vietų¹⁷. Airijos patvirtintų apdorojimo įmonių skaičius padidėjo nuo 53 2003 m. iki 173 įmonių 2013 m.

Kai kuriose valstybėse narėse, pvz., Jungtinėje Karalystėje, automobilio savininkas yra atsakingas už transporto priemonę ir privalo mokėti mokesčius iki kol pateikiamas sunaikinimo pažymėjimas. Portugalija pradėjo taikyti centralizuotą kompiuterinę ENTP sunaikinimo pažymėjimų išdavimo sistemą – ja naudojamosi nacionalinė atliekų tvarkymo srityje dirbanti institucija gali geriau kontroliuoti bendrą sunaikinimo pažymėjimų skaičių ir atitinkamas juos išduodančias institucijas, taip pat sparčiau rengti su ENTP tvarkymu susijusius statistinius duomenis.

Ispanija nurodė, kad 2008–2011 m. dauguma nepatvirtintų apdorojimo įmonių užsidarė, nes negalėjo išduoti sunaikinimo pažymėjimų. Danija ENTP prekybos ir neteisėto apdorojimo

¹⁶ Dėl 2012 ir 2013 ataskaitinių metų pateikiami preliminarūs šiuo metu Komisijos vardu atliekamo vertinimo rezultatai.

¹⁷ Taip pat žr. *Eksploduoti netinkamos transporto priemonės. Teisiniai aspektai, nacionalinė praktika ir rekomendacijos dėl būsimo sėkmingo požiūrio* (angl. *End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach*) – Europos Parlamento Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto tyrimas, 2010 m.), paskelbta adresu <http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf>.

klausimą sprendžia mokėdama išmoką, kurią gali gauti tik paskutinis registruotasis savininkas. Tačiau Vengrija nurodė, kad jos patvirtintų apdorojimo įmonių skaičius sumažėjo, o neteisėto išmontavimo atvejų daugėja. Kai kurios šalys, įskaitant Belgiją, Vokietiją ir Nyderlandus, nurodė, kad jų transporto priemonių eksportas į Rytų Europos šalis, taip pat į Afriką ir Artimuosius Rytus, vis dar didelis, o Lenkija atkreipė dėmesį į ypatingą jos padėtį, nes į ją naudotų automobilių importuojama dvigubai daugiau nei joje parduodama naujų automobilių.

Kai kurios valstybės narės šią problemą vertino ir ieškojo būdų jai spręsti atlikdamos tyrimus. 2016 m. Vokietija taip pat atliko tyrimą, siekdama išnagrinėti didelio „dingusių“ transporto priemonių skaičiaus priežastis, nustatyti šių transporto priemonių buvimo vietą ir parengti veiksmingo ENTP statistinių duomenų aprėpties gerinimo priemones.

Iki šiol „dingusių“ transporto priemonių problema ES lygmeniu spręsta įvairiais veiksmais. 2011 m. parengtos automobilių laužo gairės¹⁸. Šiose gairėse, pateikiant automobilių laužo ir naudotų automobilių atskyrimo kriterijus, nurodoma, kaip valstybės narės turėtų suprasti Reglamento (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo nuostatas. Dvi valstybės narės¹⁹ šias susirašinėtojams skirtas gaires dėl automobilių laužo įtraukė į patikrinimo dokumentus.

Be to, Komisija (Eurostatas), siekdama gerinti duomenis, kuriais ji remiasi vertindama padėtį, persvarstė kasmetinio duomenų apie ENTP tikslus teikimo gaires²⁰. Dabar persvarstytose gairėse reikalaujama kasmet nurodyti ne tik sunaikinimo pažymėjimų skaičių, bet ir nacionalinėje rinkoje užregistruotas ir išregistruotas transporto priemones.

5. IŠVADOS

Apskritai, atlikus vertinimą, daroma išvada, kad valstybės narės į nacionalinę teisę perkėlė visas ENTP direktyvos nuostatas. Dėl kelių neatitikties atvejų buvo pradėtos pažeidimo procedūros ir šie atvejai buvo sėkmingai išspręsti valstybėms narėms savo ENTP teisės aktus visiškai suderinus su direktyva.

Apskritai ENTP direktyva įgyvendinama tinkamai, išskyrus ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, problemą. Valstybės narės nurodė gerą bendradarbiavimo su gamintojais medžiagų sudėties ir medžiagų ar dalių pakartotinio naudojimo srityse patirtį, nuolatinį ekologinio projektavimo gerėjimą, beveik panaikintą pavojingų medžiagų naudojimą automobiliuose ir didžiąja dalimi pasiektus pakartotinio naudojimo, grąžinamojo perdirbimo ir naudojimo tikslus. Dauguma valstybių narių taip pat pripažįsta teigiamą į patvirtintas apdorojimo įmones pristatomų neišardytų ENTP vertę.

¹⁸ *Atliekų vežimo srities susirašinėtojų gairės Nr. 9 dėl atliekų vežimo* (angl. *Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste*), <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm>.

¹⁹ Austrija ir Belgijos Valonijos regionas.

²⁰ Rekomendacinis dokumentas *Kaip teikti duomenis apie eksploatuoti netinkamas transporto priemones pagal Komisijos sprendimą 2005/293/EB* (angl. *How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC*), <http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015>.

Valstybės narės taip pat nurodė kokybinį pagerėjimą. Pagerėjo ENTP apdorojimo infrastruktūra, daugiau valstybių narių turi po atliekų susmulkinimo etapo naudotinus įrenginius ir padidėjo bendras patvirtintų apdorojimo įmonių skaičius.

Iš statistinių su ENTP tikslais susijusių duomenų matyti, kaip, bėgant laikui, gerėjo direktyvos įgyvendinimas. Iki 2013 m. beveik visos valstybės narės pasiekė ENTP direktyvoje 2006 metams nustatytus 80 % pakartotinio naudojimo ir grąžinamojo perdirbimo ir 85 % pakartotinio naudojimo ir naudojimo tikslus. Devynios valstybės narės jau buvo pasiekusios 2015 m. 95 % pakartotinio naudojimo ir naudojimo tikslus, o 17 valstybių narių buvo pasiekusios 85 % pakartotinio naudojimo ir grąžinamojo perdirbimo vienai transporto priemonei tikslus²¹. Likusios valstybės narės priartėjo prie tikslų, taikomų nuo 2015 m. sausio mėn., įgyvendinimo, nors kelioms valstybėms narėms pasiekti 95 % pakartotinio naudojimo ir naudojimo tikslą nėra lengva.

Neteisėtas ENTP rinkimas ir prekyba tebėra problema, trukdanti veiksmingai įgyvendinti direktyvą. Dėl standartų neatitinkančio ENTP apdorojimo ne tik daromas neigiamas poveikis sveikatai ir aplinkai, bet ir prarandama vertingų išteklių. Komisija kartu su valstybėmis narėmis stengsis išsiaiškinti neteisėto ENTP rinkimo ir prekybos jomis priežastis ir nustatyti priemones, kurių reikia imtis, kad ši problema būtų išspręsta įvairiais lygmenimis. ES lygmeniu taikomos *Atliekų vežimo srities susirašinėtojų gairės dėl atliekų vežimo*, dėl kurių sutarta 2011 m. liepos 8 d., yra naudinga pagalbinė priemonė nacionalinėms valdžios institucijoms. Vis dėlto reikia imtis ir kitų veiksmų, pvz., persvarstyti Komisijos sprendimą 2005/293/EB, kad būtų sugriežtinta transporto priemonių nacionalinių rinkų stebėseną²².

ENTP direktyvą galima laikyti pavykusiu žiedinės ekonomikos pavyzdžiu: didesnės gamintojo atsakomybės sistema taikoma nuo transporto priemonės sumanymo iki netinkama eksploatuoti tapusios transporto priemonės apdorojimo, nuolat gerėja ekologinis projektavimas ir, kaip reikalaujama direktyvoje, atsižvelgiant į technikos ir mokslo pažangą automobiliuose beveik nebenaudojama pavojingųjų medžiagų. ENTP direktyva taip pat skatinami novatoriški moksliniai tyrimai, kad būtų galima pakeisti pavojingąsias medžiagas ir kuo geriau apdoroti ENTP siekiant išlaikyti teigiamą šio atliekų srauto vertę.

Tačiau dar neišspręsta direktyvoje nustatytų tikslų stebėsenos duomenų kokybės problema. Su duomenų kokybe ir ataskaitų palyginamumu susiję klausimai jau sprendžiami, tačiau jiems reikia skirti daugiau dėmesio. Neseniai peržiūrint ES atliekų teisės aktus buvo aptarti ir ataskaitų teikimo įpareigojimai – Komisija siūlė panaikinti nuostatas, pagal kurias valstybės narės įpareigojamos kas trejus metus teikti įgyvendinimo ataskaitas. Šios ataskaitos nebuvo veiksminga atitikties direktyvai, jos įgyvendinimo ir poveikio tikrinimo priemonė, be to, joms parengti reikėdavo daug išteklių ir pastangų. Vietoj šių ataskaitų Komisija siūlė grįsti atitikties stebėseną vien statistiniais duomenimis, kuriuos valstybės narės kasmet turi teikti Komisijai.

²¹ Pagal Komisijos sprendimo 2005/293/EB 3 straipsnį valstybės narės turi pateikti duomenis per 18 mėnesių nuo atitinkamų metų pabaigos.

²² Komisijos sprendimo 2005/293/EB 1 straipsnio 3 dalies a punktas.

Apibendrinant galima tvirtinti, kad ENTP direktyvos įgyvendinimo stebėseną pagerės, kai bus teikiamos kokybiškesnės ataskaitos apie ENTP tikslų įgyvendinimą ir kartu bus pateikiamos nacionalinės ataskaitų teikimo metodikos.