



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 17.10.2007
COM(2007)618 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU, CĂTRE PARLAMENTUL
EUROPEAN, CĂTRE COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI
CĂTRE COMITETUL REGIUNILOR**

**ASUPRA IMPLEMENTĂRII DIRECTIVEI 2000/53/CE PRIVIND VEHICULELE
SCOASE DIN UZ**

ÎN PERIOADA 2002-2005

[SEC(2007)1348]

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU, CĂTRE PARLAMENTUL
EUROPEAN, CĂTRE COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI
CĂTRE COMITETUL REGIUNILOR**

**ASUPRA IMPLEMENTĂRII DIRECTIVEI 2000/53/CE PRIVIND VEHICULELE
SCOASE DIN UZ**

ÎN PERIOADA 2002-2005

1. INTRODUCERE

Scopul prezentului raport este să informeze celelalte instituții comunitare, statele membre și opinia publică cu privire la punerea în aplicare a Directivei 2000/53/CE privind vehiculele scoase din uz¹ în perioada 21 aprilie 2002 - 21 aprilie 2005 (sau 1 mai 2004 – 21 aprilie 2005 pentru statele membre care au aderat la Comunitatea Europeană la 1 mai 2004).

Raportul a fost redactat pe baza unui chestionar referitor la implementare, stabilit prin Decizia 2001/753/CE² a Comisiei, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 6 din Directiva 91/692/CEE³. Raportul se bazează pe informații furnizate de statele membre și este însoțit de un document de lucru al serviciilor Comisiei care oferă mai multe detalii privind informațiile și datele primite de la acestea.

Toate statele membre au furnizat Comisiei date privind implementarea la nivel național în ceea ce privește încorporarea directivei în legislația națională. Conform acestor date, încorporarea directivei în legislația națională s-a realizat într-o măsură satisfăcătoare; cu toate acestea, pentru cele 10 noi state membre care au aderat la 1 mai 2004, este în curs de desfășurare o verificare a conformității măsurilor naționale de punere în aplicare cu dispozițiile directivei, care ar putea aduce în prim plan noi cazuri de neconformitate.

În ceea ce privește implementarea și punerea în aplicare a dispozițiilor legale, este dificil ca, pe baza rapoartelor naționale, să se contureze o imagine completă asupra gradului de funcționare a directivei, întrucât doar câteva state membre au comunicat informațiile menționate în partea a doua a chestionarului (care trebuie comunicate imediat ce sunt disponibile, respectându-se în același timp secretul comercial și industrial). În plus, o imagine completă a situației actuale în ceea ce privește reciclarea și recuperarea vehiculelor scoase din uz va fi disponibilă după ce statele membre își vor prezenta rapoartele privind obiectivele îndeplinite în domeniul reutilizării/recuperării și reutilizării/reciclării. Aceste rapoarte, obligatorii începând cu datele aferente anului 2006, trebuie redactate în conformitate cu normele detaliate prevăzute în Decizia 2005/293/CE⁴ a Comisiei și transmise Comisiei în termen de 18 luni de la sfârșitul anului în cauză, și anume până la 30 iunie 2008.

¹ JO L 269, 21.10.2000, p. 34.

² JO L 282, 26.10.2001, p. 77.

³ JO L 377, 23.12.1991, p. 48.

⁴ JO L 94, 12.4.2005, p. 30.

2. DIRECTIVA 2000/53/CE PRIVIND VEHICULELE SCOASE DIN UZ

Directiva 2000/53/CE stabilește cerințele specifice referitoare la gestionarea vehiculelor scoase din uz. Principalul său obiectiv este prevenirea formării deșeurilor de la aceste vehicule, precum și reutilizarea, reciclarea și alte forme de recuperare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora, astfel încât să se reducă eliminarea deșeurilor. Directiva își mai propune să îmbunătățească din punct de vedere ecologic activitatea tuturor operatorilor economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor, în special a operatorilor direct implicați în tratarea vehiculelor scoase din uz.

Toate statele membre au comunicat Comisiei detalii privind **actele cu putere de lege și actele administrative** introduse pentru a se conforma directivei în cauză. În prezent, se desfășoară **proceduri de sancționare** pentru 5 state membre (Belgia, Franța, Italia, Portugalia și Regatul Unit).

Cele mai multe state membre nu au **scutit vehiculele produse în volume mici** de la respectarea cerințelor privind dezmembrarea, recuperarea și reciclarea, de conformarea în ceea ce privește standardele de codificare și informațiile legate de dezmembrare sau de cerințele privind raportarea sau furnizarea de informații. Numai Irlanda, Lituania și Regatul Unit au prevăzut astfel de derogări.

Majoritatea statelor membre au adoptat diverse **măsuri preventive** menite să limiteze utilizarea substanțelor periculoase la vehicule și să prevină degajarea acestora în mediul înconjurător, precum și să faciliteze dezmembrarea, reutilizarea, recuperarea și reciclarea vehiculelor și să integreze mai multe materiale reciclate în vehicule și în alte produse. Anumite state membre care posedă o industrie auto națională (Franța, Germania) încurajează schimbările în modul de proiectare a vehiculelor, prin intermediul obligațiilor juridice și al cerințelor privind furnizarea de informații impuse fabricanților. Alte țări pun accent pe restricțiile cu privire la proiectarea pieselor de schimb sau pe restricțiile impuse în ceea ce privește substanțele utilizate. Belgia, Germania, Spania, Malta și Portugalia au adoptat noi măsuri care au drept scop încurajarea reutilizării, reciclării și recuperării componentelor auto și care includ campanii de promovare, orientări tehnice, asistență financiară pentru cercetare, dezvoltare și inovare, precum și proceduri de autorizare.

Toate statele membre au adoptat dispoziții legislative care **restricționează utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent** la vehicule și piese auto, precum și liste detaliate cu produsele scutite de această interdicție privind metalele grele, care, în cele mai multe cazuri, transpun cu exactitate textul anexei II la Directiva 2000/53/CE.

Cele mai multe state membre au anunțat adoptarea unor măsuri care să garanteze că operatorii economici pun în funcțiune **sisteme pentru colectarea tuturor vehiculelor scoase din uz** și, pe cât posibil din punct de vedere tehnic, pentru colectarea deșeurilor constituite de piesele auto folosite rezultate în urma reparațiilor, precum și că, la nivel național, există suficiente puncte de colectare. Numărul instalațiilor autorizate de tratare a deșeurilor variază de la 0 în Malta la peste 1 500 în Italia, fapt ce denotă discrepanțe serioase între statele membre în ceea ce privește capacitatea de tratare a deșeurilor.

În ceea ce privește **responsabilitatea organizațională de a crea rețeaua de colectare**, anumite state membre au impus această responsabilitate tuturor operatorilor economici (Cipru), în timp ce altele au avut această inițiativă în privința fabricanților și importatorilor de autoturisme (Austria, Spania, Finlanda, Ungaria, Irlanda, Italia, Lituania, Țările de Jos). Cele

mai multe state membre specifică acoperirea geografică pe care trebuie să o asigure operatorii economici, care este legată fie de densitatea populației (Irlanda), fie de distanța geografică (de exemplu, pe o rază de 50 km în Ungaria, Lituania și Slovenia). Letonia și Portugalia prevăd posibilitatea conectării la o rețea administrată de o entitate independentă, dar cer ca toți fabricanții sau importatorii de autoturisme să furnizeze dovezi ale asocierii cu o astfel de rețea. Slovenia obligă instalațiile de colectare să asigure o acoperire suficientă. În anumite state membre, funcționează în paralel două sisteme: cel al instalațiilor care au contracte cu fabricanții și cel al instalațiilor independente (Irlanda, Regatul Unit).

Toate statele membre au introdus în legislația națională anumite măsuri care au scopul de a garanta că **toate vehiculele scoase din uz sunt transferate către instalații de tratare autorizate**. În cele mai multe cazuri, aceste dispoziții introduc obligativitatea autorizațiilor pentru instalațiile de colectare și tratare și îi obligă pe ultimii proprietari ai vehiculelor să depună autoturismele scoase din uz numai la punctele de colectare autorizate. Majoritatea statelor membre permit livrarea vehiculelor către vânzători sau fabricanți, de unde sunt ulterior transferate către instalații de tratare autorizate. În cele mai multe state membre este ilegală abandonarea vehiculelor, fiind obligatorie livrarea acestora către instalații de tratare autorizate; de asemenea, este ilegală colectarea și tratarea vehiculelor în absența autorizației necesare.

Toate statele membre au raportat crearea unui **sistem de radiere**, care leagă radierea vehiculelor de eliberarea unui certificat de distrugere de către o instalație de tratare autorizată. Câteva state membre au prevăzut posibilitatea eliberării certificatelor de distrugere de către fabricanți, vânzători și colectori, în numele unei instalații de tratare autorizate. În toate statele membre au fost luate măsuri care să asigure transferul vehiculelor scoase din uz către instalații de tratare autorizate.

Toate statele membre au indicat că au fost implementate dispozițiile privind **preluarea gratuită**, conform cărora preluarea unui vehicul scos din uz trebuie să se facă cel puțin gratuit pentru ultimul proprietar al vehiculului, pe baza principiului **responsabilității fabricantului**. În cele mai multe cazuri, vehiculele sunt acceptate, cu condiția să nu le lipsească acele componente esențiale menționate în legislație și să nu conțină deșeuri suplimentare. Un vehicul are valoare negativă în cazul în care costurile tratării acestuia depășesc suma obținută de pe urma materialelor recuperate. În cele mai multe cazuri, acesta este punctul de la care începe responsabilitatea fabricantului; totuși, conform raportărilor, vehiculele cu valoare negativă sunt rareori acceptate, având în vedere actualele prețuri ale materialelor.

Cele mai multe state membre prevăd **recunoașterea reciprocă a certificatelor de distrugere** eliberate într-un alt stat membru.

În toate statele membre, entitățile care doresc să efectueze operațiuni de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să obțină o **autorizație** sau să fie înregistrate pe lângă autoritățile naționale competente. În majoritatea cazurilor, autoritățile regionale sunt responsabile cu verificarea respectării obligațiilor legate de autorizație menționate în legislația națională: acestea eliberează autorizații și monitorizează instalațiile de tratare în regiunile administrative de care se ocupă. Perioada de timp în care trebuie realizată depoluarea variază între 24 de ore (Slovenia) și 3 luni (Lituania).

Cele mai multe state au comunicat că încurajează **utilizarea sistemelor EMAS sau ISO**. Aplicarea acestor sisteme este în general facultativă, iar statele membre oferă diverse stimulente societăților care le utilizează. În multe state membre, este din ce în ce mai răspândită practica de a utiliza sisteme certificate de management de mediu.

Toate statele membre au raportat adoptarea unor măsuri conforme cu **ierarhia deșeurilor** stabilită de directivă, care promovează reutilizarea, reciclarea și recuperarea componentelor vehiculelor, eliminarea fiind ultima soluție. Reutilizarea, reciclarea și recuperarea sunt asigurate, înainte de toate, prin măsuri care vizează garantarea demontării, depozitării și tratării corespunzătoare a pieselor și a materialelor care pot fi supuse acestui tip de tratare. Depoluarea vehiculelor scoase din uz este un element important al oricărui sistem. Printre măsuri se numără și cele care vizează crearea **piețelor pentru produse reciclate** și care stabilesc obiective referitoare la conținutul de materiale reciclate din noile produse. Există, de asemenea, **scheme de finanțare** disponibile în numeroase state membre, al căror scop este să promoveze metode de tratare care nu afectează mediul.

Toate statele membre au confirmat că legislația lor include **obiective** privind reutilizarea/recuperarea și reutilizarea/reciclarea. În majoritatea cazurilor, obiectivele naționale le transpun cu exactitate pe cele din directivă, cu excepția Țărilor de Jos, unde îndeplinirea obiectivului de 95% pentru reutilizare/recuperare și 85% pentru reutilizare/reciclare era prevăzută până în 2007 (această dată este în curs de revizuire). Printre părțile responsabile pentru îndeplinirea obiectivelor se numără fabricanții, în colaborare cu alți operatori economici (Finlanda, Ungaria), operatorii economici (Cipru, Italia, Malta), fabricanții și importatorii (Lituania, Țările de Jos), furnizorii de servicii publice (Slovenia), precum și instalațiile autorizate de tratare (Irlanda). Republica Cehă, Spania, Grecia, Ungaria, Irlanda, Italia, Letonia, Malta, Polonia, Portugalia, Slovacia și Regatul Unit au stabilit procente mai mici pentru reutilizarea, reciclarea și recuperarea vehiculelor fabricate înainte de 1 ianuarie 1980, procentul fiind în fiecare caz de cel puțin 75% pentru reutilizare/recuperare și 70% pentru reutilizare/reciclare. Republica Cehă, Ungaria, Italia, Letonia, Polonia, Portugalia și Regatul Unit au raportat că măsura care prevede aceste obiective mai puțin ambițioase a fost notificată Comisiei, precum și altor state membre, în anumite cazuri. Spania, Grecia și Malta nu au transmis încă notificarea oficială.

Întrucât obligația de raportare în ceea ce privește îndeplinirea acestor obiective începe la mijlocul anului 2008, pe baza datelor aferente începând cu anul 2006, în prezent sunt disponibile puține informații referitoare la obiectivele atinse în 2006. Pe baza informațiilor primite de la țările care au raportat, în 2004 patru state membre au atins obiectivul de 80% pentru reciclare (Belgia, Danemarca, Țările de Jos, Suedia) iar trei au îndeplinit obiectivul de 85% pentru recuperare (Danemarca, Țările de Jos, Suedia). Austria, Germania și Regatul Unit s-au apropiat de îndeplinirea obiectivului de 85% pentru reciclare în 2004.

Toate statele membre au adoptat măsuri privind utilizarea **standardelor de codificare a componentelor și a materialelor**, care le reflectă pe cele prevăzute de Decizia 2003/138/CE a Comisiei⁵, impunându-le în același timp fabricanților de autoturisme să furnizeze **informații privind demontarea** fiecărui tip de nou vehicul lansat pe piață. Belgia, Cipru, Germania, Danemarca, Spania, Finlanda, Franța, Ungaria, Luxemburg, Țările de Jos, Polonia, Portugalia, Slovenia și Suedia au indicat utilizarea **sistemului IDIS** (International Dismantling Information System), care facilitează demontarea și reutilizarea pieselor auto. În toate statele

⁵ JO L 53, 28.2.2003, p. 58.

membre există dispoziții privind demontarea, depozitarea și testarea componentelor care pot fi reutilizate. Cele mai multe state membre le impun fabricanților de autoturisme să facă publice informații despre proiectarea vehiculelor, metodele de tratare care nu afectează mediul, prevenirea formării deșeurilor și creșterea nivelului de reciclare și recuperare.

Întrucât o parte din informațiile privind punerea în aplicare a directivei trebuie furnizate în măsura în care sunt disponibile și luând în considerare necesitatea păstrării secretului comercial și industrial, nu toate statele membre au transmis Comisiei aceste informații.

În majoritatea statelor membre, nu au fost luate **alte măsuri preventive** în afara celor solicitate de directivă. Germania, Țările de Jos și Suedia au raportat o serie de acțiuni inițiate la nivelul industriei auto pentru a limita utilizarea substanțelor periculoase și pentru a facilita reutilizarea, recuperarea și reciclarea vehiculelor. În ceea ce privește schimbările la nivelul proiectării autoturismelor, care vizau integrarea mai multor materiale reciclate, numai câteva state membre care dețin industrie auto națională (Germania, Franța și Suedia) au adoptat astfel de măsuri. Polonia și Franța au arătat că principalul obstacol în realizarea unor progrese în privința utilizării polimerilor reciclați este reprezentat de lipsa unei oferte de materiale secundare având proprietățile solicitate, la un preț competitiv, fapt ce confirmă necesitatea îmbunătățirii piețelor de materiale reciclate la nivelul întregii Comunități.

Cele mai multe state membre nu au semnalat **vehicule cu valoare de piață negativă**, datorită prețurilor mari ale metalelor, cu excepția Suediei și Lituaniei. În majoritatea cazurilor, ultimii proprietari ai vehiculelor beneficiază de o rambursare financiară pentru predarea vehiculelor scoase din uz.

Cele mai multe state membre nu au raportat schimbări în structurile de gestionare a vehiculelor scoase din uz, nici denaturări ale concurenței; câteva țări au indicat o scădere a numărului de instalații de tratare autorizate, ca urmare a cerințelor mai stricte legate de eliberarea autorizațiilor.

3. CONCLUZII

În linii mari, cu toate că în câteva state membre s-au realizat progrese importante în ceea ce privește transpunerea directivei, implementarea acesteia nu poate fi considerată pe deplin satisfăcătoare, fapt demonstrat de procedurile de încălcare a dispozițiilor comunitare în ceea ce privește fluxul deșeurilor. În anumite state membre, cu toate că directiva a fost transpusă în legislația națională cu mare exactitate, sistemele de gestionare a vehiculelor scoase din uz nu sunt încă pe deplin operaționale. Deficiențele în funcționarea eficientă a sistemelor de gestionare a deșeurilor sunt deseori mai curând rezultatul lipsei unui control al punerii în aplicare, decât al transpunerii defectuoase a legislației comunitare. Acest aspect necesită o atenție specială și o monitorizare intensificată atât la nivel comunitar, cât și la nivel național. Este așadar important ca anumite state membre să intensifice eforturile de implementare și punere în aplicare. Comisia își va continua controalele de conformitate și se va întâlni periodic cu reprezentanții statelor membre pentru a aborda posibilele deficiențe în implementarea legislației comunitare.