

Bruxelles, 27.2.2017  
COM(2017) 98 final

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

**ASUPRA PUNERII ÎN APLICARE A DIRECTIVEI 2000/53/CE  
PRIVIND VEHICULELE SCOASE DIN UZ  
PENTRU PERIOADELE 2008-2011 ȘI 2011-2014**

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

**ASUPRA PUNERII ÎN APLICARE A DIRECTIVEI 2000/53/CE  
PRIVIND VEHICULELE SCOASE DIN UZ**

**PENTRU PERIOADELE 2008-2011 ȘI 2011-2014**

**1. INTRODUCERE**

Directiva 2000/53/CE privind vehiculele scoase din uz<sup>1</sup> (Directiva VSU) are drept obiectiv principal prevenirea generării de deșeuri provenite de la vehicule și componentele acestora, în scopul de a reduce eliminarea finală a deșeurilor și impactul global al acestora asupra mediului. În plus, măsurile prevăzute în directivă vizează îmbunătățirea performanței de mediu a tuturor operatorilor economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor, în special a operatorilor implicați direct în tratarea vehiculelor scoase din uz (VSU). În general, Directiva VSU urmează o abordare economică circulară, încurajând proiectarea ecologică, prevăzând eliminarea substanțelor periculoase care intră în componența vehiculelor și stabilind obiective înalte de reutilizare/reciclare/recuperare în scopul reutilizării materialelor valoroase conținute în VSU și al păstrării resurselor prețioase în economie.

Articolul 9 din Directiva VSU prevede obligația statelor membre de a transmite Comisiei o dată la trei ani un raport privind punerea în aplicare a directivei, bazat pe chestionarul stabilit prin Decizia 2001/753/CE a Comisiei<sup>2</sup>. Chestionarul cuprinde două părți: prima parte se referă la detaliile de transpunere a directivei în dreptul intern, iar cea de a doua parte conține informații privind punerea în aplicare efectivă a directivei. Pe baza informațiilor furnizate de statele membre, Comisia elaborează un raport privind punerea în aplicare pentru fiecare perioadă de raportare.

Prezentul document este cel de al treilea raport privind punerea în aplicare a Directivei VSU și acoperă două perioade de raportare: 21 aprilie 2008 – 20 aprilie 2011 și 21 aprilie 2011 – 20 aprilie 2014. Primul raport privind punerea în aplicare<sup>3</sup>, care a acoperit perioada cuprinsă între 21 aprilie 2002 și 20 aprilie 2005, a fost publicat în 2007; cel de al doilea raport privind punerea în aplicare<sup>4</sup>, care a acoperit perioada cuprinsă între 21 aprilie 2005 și 20 aprilie 2008, a fost publicat în 2010.

Punctualitatea și calitatea raportării pentru cel de al treilea raport privind punerea în aplicare s-au îmbunătățit în comparație cu perioadele de raportare anterioare. Toate statele membre au pus la dispoziția Comisiei rapoarte privind punerea în aplicare pentru perioada 2008-2011; două state membre nu au transmis rapoartele pentru perioada 2011-2014<sup>5</sup>. Informațiile furnizate au fost complete și, în general, de o calitate satisfăcătoare. Acestea li s-au adăugat

---

<sup>1</sup> JO L 269, 21.10.2000, p. 34.

<sup>2</sup> JO L 282, 26.10.2001, p. 77.

<sup>3</sup> COM/2007/0618 final.

<sup>4</sup> COM/2009/635 final.

<sup>5</sup> Țările de Jos și Spania.

informațiile suplimentare de care dispune Comisia, cum ar fi cele rezultate din verificarea conformității măsurilor naționale de punere în aplicare a Directivei VSU.

În plus, în conformitate cu Decizia 2005/293/CE a Comisiei<sup>6</sup>, datele privind obiectivele de reutilizare/reciclare și reutilizare/recuperare prevăzute de directivă trebuie raportate anual, în termen de 18 luni de la sfârșitul anului de referință. Aceste informații au fost, de asemenea, luate în considerare la elaborarea prezentului raport.

## **2. INFORMAȚII REFERITOARE LA TRANSPUNEREA DIRECTIVEI PRIVIND VEHICULELE SCOASE DIN UZ**

Directiva VSU a fost transpusă în legislația națională a fiecărui stat membru. Deși s-a constatat că, în general, directiva a fost transpusă în mod corespunzător, în perioada 2008-2014 erau încă în curs de desfășurare 15 proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, inițiate ca urmare a neconformității măsurilor naționale de punere în aplicare, inclusiv cazuri din perioada de raportare precedentă, încă deschise. Au fost înaintate Curții de Justiție a Uniunii Europene cazuri împotriva a cinci state membre, care între timp au fost închise. Din octombrie 2015 nu mai există proceduri deschise de constatare a neîndeplinirii obligațiilor prevăzute de Directiva VSU.

Mai multe informații despre transpunerea dispozițiilor directivei sunt furnizate în rapoartele naționale. Unele cerințe ale directivei (de exemplu, dispozițiile privind prevenirea, colectarea, reutilizarea și recuperarea) pot fi transpuse prin intermediul unor acorduri. Belgia, Italia, Luxemburg, Malta și Ungaria au recurs la această posibilitate.

Irlanda și Regatul Unit au făcut uz de opțiunea de a excepta vehiculele produse în serie mică și producătorii acestora de la cerințele privind reutilizarea, reciclarea și recuperarea, de la standardele de codificare și informațiile privind demontarea, precum și de la obligațiile de raportare.

Toate statele membre, cu excepția unuia<sup>7</sup>, au raportat că au adoptat măsuri pentru a încuraja producătorii de vehicule, inclusiv de materiale și de echipamente, să limiteze substanțele periculoase care intră în componența vehiculelor, pentru a facilita demontarea, reutilizarea și recuperarea și pentru a integra în vehicule o cantitate sporită de material reciclat. Toate statele membre au indicat că legislația națională restricționează utilizarea plumbului, mercurului, cadmiului și cromului hexavalent în materialele și componentele vehiculelor puse pe piață după 1 iulie 2003, sub rezerva excepțiilor enumerate în anexa II la directivă.

Toate statele membre care au transmis un raport au confirmat că au luat măsurile necesare pentru a se asigura că operatorii economici, în majoritatea cazurilor producătorii și/sau importatorii de vehicule, au instituit sisteme de colectare a VSU și (în măsura în care este posibil din punct de vedere tehnic) a deșeurilor provenite de la părțile uzate și eliminate cu

---

<sup>6</sup> JO L 94, 13.4.2005, p. 30.

<sup>7</sup> Grecia a transpus literal Directiva VSU, însă a raportat că „în Grecia nu are loc producție de autovehicule și toate autovehiculele sunt importate, prin urmare, nu este necesară luarea niciunei măsuri în temeiul articolului 4 alineatele (1) și (2)”, ceea ce implică faptul că nu au fost adoptate măsuri suplimentare de punere în aplicare.

ocazia reparării autoturismelor. De asemenea, acestea au confirmat că au luat măsuri pentru a asigura disponibilitatea adecvată a instalațiilor de colectare; cel puțin șase state membre<sup>8</sup> au definit distanța maximă până la următorul punct de colectare sau au stabilit numărul minim de puncte de colectare pe oraș/regiune sau pe număr de locuitori.

Toate statele membre au raportat instituirea unui sistem care solicită prezentarea unui certificat de distrugere drept condiție pentru radierea vehiculelor. Paisprezece state membre au făcut uz de opțiunea de a permite producătorilor, distribuitorilor sau colectorilor să elibereze certificate de distrugere în numele unei instalații de tratare autorizate, cu condiția să existe garanția că VSU sunt transferate către instalații de tratare autorizate.

Toți respondenții au raportat că au adoptat măsuri pentru a asigura posibilitatea de a livra VSU către instalațiile de tratare autorizate fără niciun cost pentru ultimul deținător sau proprietar. Cu toate acestea, în majoritatea statelor membre, livrarea nu este gratuită dacă vehiculul nu conține componentele esențiale sau conține deșeuri adăugate. Această opțiune este conformă cu directiva.

Toate statele membre au raportat că solicită autorităților competente să recunoască și să accepte certificatele de distrugere eliberate în alte state membre.

În toate statele membre, unitățile sau întreprinderile de tratare trebuie să aibă un permis eliberat de autoritățile competente sau să fie înregistrate de acestea. Numai Italia și Regatul Unit au făcut uz de derogarea de la cerințele privind permisul pentru operațiunile de recuperare a deșeurilor din VSU după ce acestea au fost tratate corespunzător în conformitate cu Directiva VSU și au făcut obiectul unei inspecții anuale<sup>9</sup>.

Toate statele membre, cu excepția unuia, au raportat că utilizează mijloace de încurajare a unităților sau întreprinderilor de tratare pentru ca acestea să introducă sisteme de management de mediu certificate<sup>10</sup>, cum ar fi Sistemul UE de management de mediu și audit. Statele membre au pus în aplicare o serie de stimulente și măsuri de sprijin în acest sens. Acestea includ finanțarea, reducerea sarcinii administrative (de exemplu, reducerea frecvenței și a domeniului de aplicare a monitorizării, derogare de la elaborarea planurilor de gestionare a deșeurilor, facilitarea aprobării instalațiilor de tratare autorizată, garanții financiare reduse) și ajutorul acordat prin intermediul documentelor de orientare, al broșurilor de informare și al cursurilor de formare.

Toate statele membre care au transmis rapoarte au confirmat adoptarea de măsuri conforme cu ierarhia deșeurilor, cu scopul de a promova reutilizarea componentelor care pot fi reutilizate și recuperarea componentelor care nu pot fi reutilizate, cu o preferință pentru reciclare.

---

<sup>8</sup> Belgia, Franța, Irlanda, Lituania, România, Slovenia.

<sup>9</sup> Derogare de la cerințele privind permisul, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Directiva VSU.

<sup>10</sup> În conformitate cu articolul 6 alineatul (5) din Directiva VSU, statele membre trebuie să încurajeze unitățile și întreprinderile care efectuează operațiuni de tratare să introducă sisteme de management de mediu certificate.

Toate statele membre care au transmis rapoarte au introdus măsuri pentru a asigura îndeplinirea de către operatorii economici a obiectivelor de reutilizare/recuperare și reutilizare/reciclare stabilite în Directiva VSU. Majoritatea statelor membre au transpus obiectivele exact așa cum au fost stabilite în directivă. Țările de Jos au modificat data inițial foarte ambițioasă (2007, față de 2015 prevăzută de directivă) până la care trebuiau atinse obiectivele de reutilizare/recuperare de 95 % și de reutilizare/reciclare de 85 %. În Bulgaria, trebuia îndeplinit un obiectiv de recuperare de 87 % și un obiectiv de reciclare de 81 % până la 31 decembrie 2008; obiectivele au fost ridicate treptat la 95 % pentru recuperare și 85 % pentru reciclare până în anul 2015. Republica Cehă, Irlanda, Grecia, Spania, Italia, Letonia, Ungaria, Polonia, Portugalia, România, Slovacia și Regatul Unit au făcut uz de posibilitatea de a stabili obiective mai scăzute pentru vehiculele produse înainte de 1 ianuarie 1980.

Toate statele membre respondente, cu excepția unuia<sup>11</sup>, au raportat că au luat măsuri pentru a asigura faptul că producătorii, de comun acord cu producătorii de materiale și echipamente, utilizează standarde de codificare pentru componente și materiale și solicită producătorilor de componente să pună la dispoziția instalațiilor de tratare autorizate informații privind demontarea, depozitarea și testarea componentelor. În toate statele membre, producătorii trebuie să furnizeze informații privind demontarea fiecărui tip de vehicul nou pus pe piață. Majoritatea statelor membre au indicat că utilizează Sistemul internațional de informații privind demontarea (*International Dismantling Information System*)<sup>12</sup>, care a fost instituit de producători pentru a furniza operatorilor care efectuează tratarea informații cuprinzătoare și actualizate periodic în vederea promovării unei tratări a VSU care protejează mediul.

Toate statele membre, cu excepția Suediei, au raportat că au impus operatorilor economici — în mare parte, producători — obligația de a publica informații privind proiectarea vehiculelor, tratarea în condiții de protecție a mediului, prevenirea generării de deșuri și progresele realizate în ceea ce privește recuperarea și reciclarea. Suedia a raportat că legislația în vigoare este orientată către producător și nu către operatorii economici și că acest aspect este inclus în revizuirea în curs a legislației.

### **3. INFORMAȚII PRIVIND PRACTICILE DE PUNERE ÎN APLICARE A DIRECTIVEI VSU**

În rapoartele naționale privind punerea în aplicare a directivei VSU au fost furnizate, de asemenea, informații referitoare la progresul înregistrat și la bunele practici urmate de operatorii economici care au contribuit în mod pozitiv la punerea în aplicare a Directivei VSU.

Statele membre au îndeplinit obiectivele ridicate de reutilizare/reciclare/recuperare în principal datorită următorilor factori: dezvoltarea unor noi tehnologii post-tocare, reducerea substanțială a metalelor grele care intră în componența autoturismelor noi (după cum indică modificările aduse anexei II la Directiva VSU) punerea în aplicare a standardelor de codificare pentru facilitarea demontării și a unei mai bune utilizări, reutilizări și recuperări a componentelor și materialelor și înființarea mai multor instalații de tratare îmbunătățite, care respectă standardele UE de protecție a mediului.

---

<sup>11</sup> Grecia, care a precizat că nu există producători locali de vehicule.  
<sup>12</sup> <http://www.idis2.com/>.

În ceea ce privește prevenirea generării de deșeuri, mai multe state membre au făcut referire la activități ale sectorului autovehiculelor, cum ar fi elaborarea Listei mondiale de substanțe declarabile care intră în componența autovehiculelor de către un grup care facilitează comunicarea și schimbul de informații privind utilizarea anumitor substanțe în produsele auto pe parcursul întregului lanțului de aprovizionare<sup>13</sup>. Statele membre au făcut, de asemenea, referire la adaptarea Sistemului internațional de informații privind demontarea pentru a preciza compoziția materialelor pe parcursul lanțului de producție.

Unele state membre s-au referit la măsurile suplimentare menite să îmbunătățească procesul de tratare și să simplifice operațiunile de demontare și de depoluare. De exemplu, Germania a raportat îmbunătățirea tehnologiei post-tocare pentru a extrage mai multe fracții reciclabile, iar Franța a raportat că unii producători de vehicule reduc diversitatea materialelor și simplifică structura componentelor pentru a facilita tratarea și au dezvoltat rețele proprii de colectare, recuperare și reutilizare a pieselor, pentru a preveni generarea de deșeuri. O altă măsură de îmbunătățire a proiectării în vederea reciclării este dezvoltarea unui instrument de diagnosticare la bord pentru declanșarea ușoară și sigură a componentelor pirotehnice din autovehicule.

S-au furnizat numai informații cantitative limitate privind tipurile și cantitățile de materiale reciclate și privind situația pieței. Statele membre au fost de acord că piața comerțului cu metale funcționează corespunzător pentru metalele feroase și cele neferoase. Aceasta asigură rate ridicate de reciclare a metalelor. Se consideră că piața de reciclare a materialului plastic este mai eterogenă: utilizarea în vehicule a materialelor plastice reciclate, deși este în creștere, se situează în continuare la un nivel relativ scăzut. În prezent, cota de material plastic reciclat utilizat în producția de autovehicule depășește rareori câteva procente din cantitatea totală de material plastic. Producătorii de autovehicule s-au angajat să mărească gradul de utilizare a materialului plastic reciclat la 20 %. Germania a declarat că anvelopele și produsele reutilizate din reciclarea materialelor (granulate) au o valoare de piață pozitivă, în timp ce trimiterea pneurilor spre tratare și eliminare necesită, în mod normal, plăți suplimentare.

Majoritatea statelor membre au observat că VSU au o valoare de piață pozitivă atât timp cât sunt complete în momentul livrării și nicio componentă esențială nu lipsește. Portugalia a afirmat că valoarea materialelor rezultate din demontare și tocare, în special în cazul metalelor feroase și neferoase, a rămas la niveluri care asigură sustenabilitatea lanțului de prelucrare. Cu toate acestea, opt țări au declarat că în perioada 2008-2014 au fost colectate chiar și vehiculele cu o valoare de piață negativă sau fără valoare de piață. În Regatul Unit, puținele vehicule cu valoare de piață negativă au fost colectate în mare parte în regiunile periferice, rurale, cum ar fi anumite comunități insulare din Scoția. Polonia estimează că numărul de vehicule scoase din uz fără valoare de piață sau cu o valoare de piață negativă este egal cu numărul de vehicule incomplete.

În perioada 2008-2014 infrastructura de tratare a VSU s-a îmbunătățit. În majoritatea statelor membre, numărul instalațiilor de tratare autorizate a crescut, iar diferențele dintre statele

---

<sup>13</sup> <http://www.gadsl.org/>.

membre în ceea ce privește densitatea rețelei de tratare au scăzut. Numărul instalațiilor de tratare autorizate variază de la două instalații în Luxemburg, la aproximativ 1 800 în Regatul Unit. În total, există aproximativ 13 000 de instalații de tratare în UE, ceea ce corespunde aproximativ unei instalații de tratare la 40 000 de locuitori.

Numărul total de vehicule transferate către instalațiile de tratare autorizate în UE a crescut semnificativ, de la 6,3 milioane în 2008, la 9 milioane în 2009. Această creștere se datorează introducerii programelor de stimulente pentru casare în peste 10 state membre în anii 2008 și 2009. Principalii contributivi la creșterea semnificativă a VSU au fost Germania (creștere de 1,4 milioane de vehicule), Franța (creștere de 0,46 milioane de vehicule), Italia (creștere de 0,41 milioane de vehicule) și Spania (creștere de 0,2 milioane de vehicule). După 2009, numărul de VSU transferate către instalațiile de tratare autorizate a scăzut treptat până la 6,2 milioane de vehicule în 2013, corespunzând nivelului înregistrat înainte de 2008-2009.

Statele membre au avut obligația de a atinge, până cel târziu în 2006, rata de reutilizare și de reciclare de 80 % și obiectivul de reutilizare și recuperare de 85 %, stabilite la articolul 7 alineatul (2) din Directiva VSU. Ratele raportate de statele membre pentru anul 2013 sunt indicate în figura 1<sup>14</sup>. Obiectivul de reutilizare și reciclare a fost atins de toate statele membre, cu excepția Estoniei, care a raportat o rată de reutilizare/reciclare de 78 %, însă a îndeplinit obiectivul în 2012. Obiectivul de reutilizare și recuperare a fost, de asemenea, realizat de toate țările, cu excepția Italiei, care a atins nivelul de 83 %.

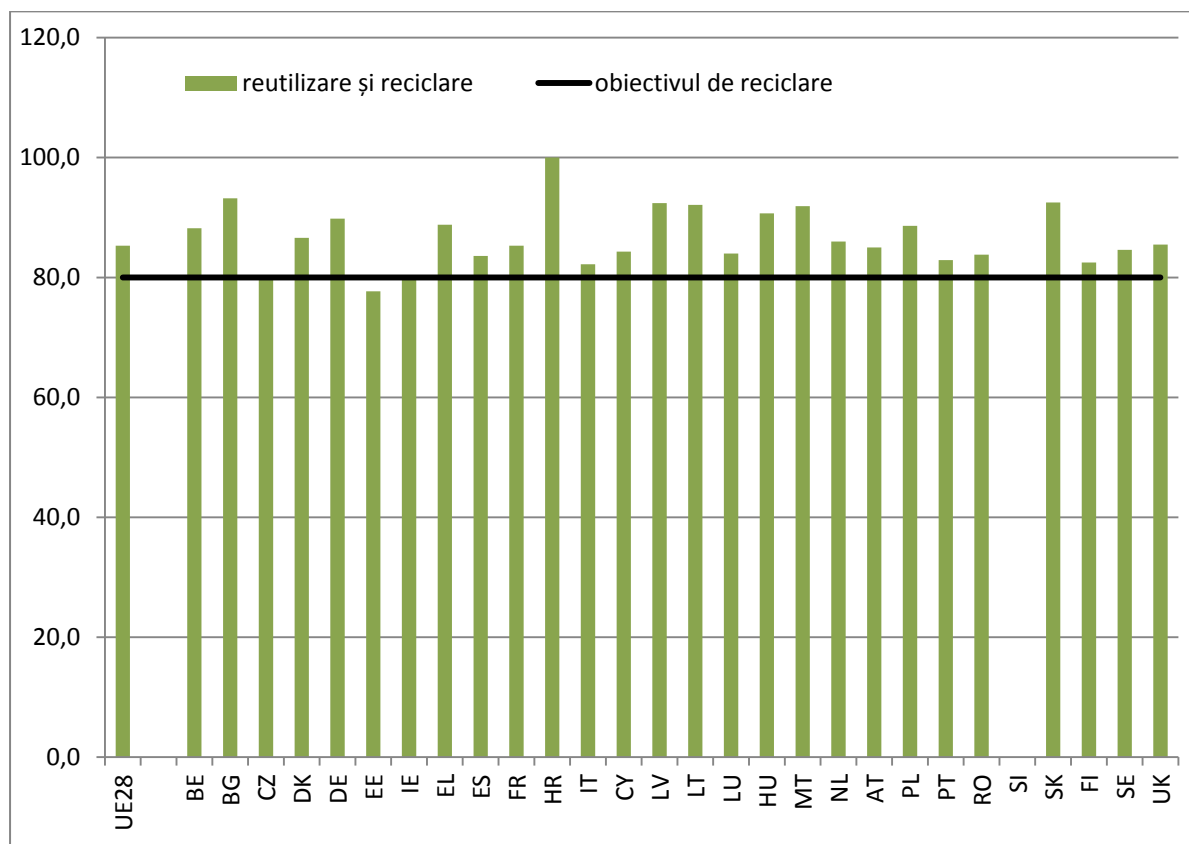


Figura 1: Ratele de reutilizare/reciclare raportate pentru anul 2013

<sup>14</sup> În cazul României și al Sloveniei, ratele se referă la anul 2012, întrucât datele pentru 2013 nu erau încă disponibile.

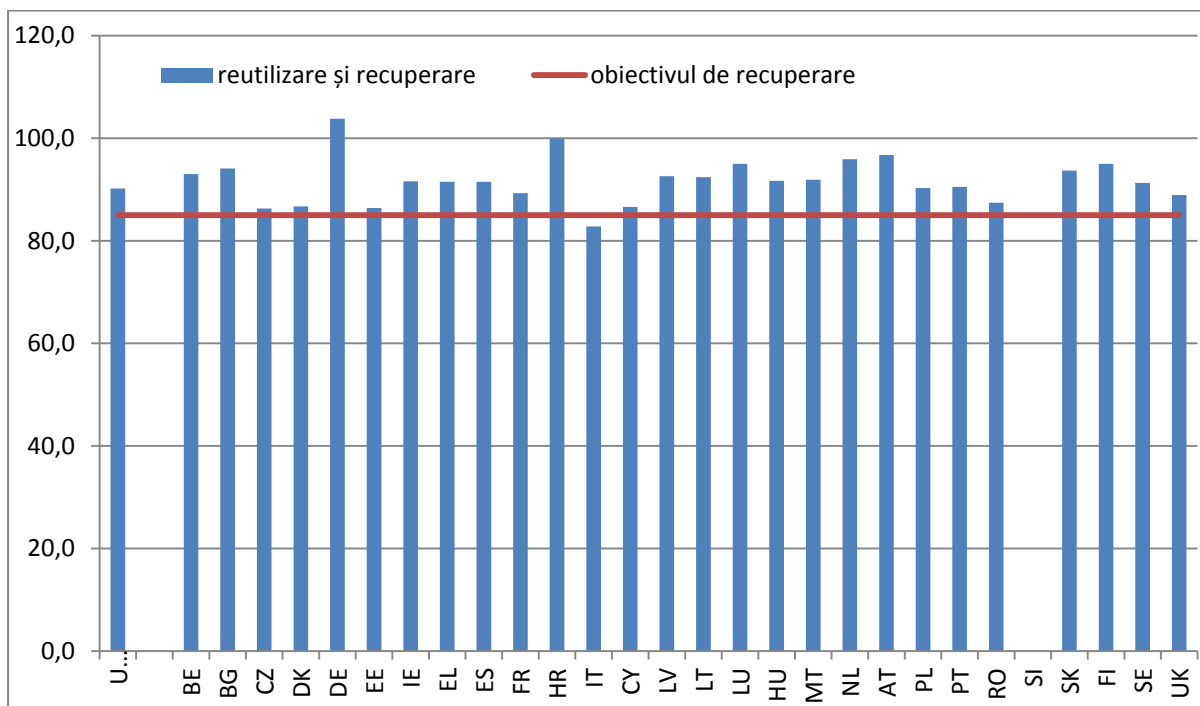


Figura 2: Ratele de reutilizare/recuperare raportate pentru anul 2013

Germania și Slovenia au raportat rate de reutilizare/recuperare de peste 100 %. În Germania, efectele depozitării stocurilor au condus la rate aparent neverosimile, întrucât VSU nu sunt tratate neapărat în anul în care sunt livrate către o instalație de tratare (de exemplu, din cauza limitelor de capacitate). De asemenea, în cazul Germaniei, acest fenomen poate fi atribuit în continuare programului de stimulente pentru casarea vehiculelor desfășurat în 2008-2009. În Slovenia, rata ridicată raportată pare să fie un fenomen temporar, cauzat de trecerea de la un sistem de serviciu public la un sistem de responsabilitate a producătorilor.

Începând cu 1 ianuarie 2015, Directiva VSU a majorat obiectivul de reutilizare/reciclare și obiectivul de reutilizare/recuperare la 85 % și, respectiv, 95 %. Figura 1 arată că 17 țări au atins deja această rată de reutilizare/reciclare în 2013, iar majoritatea țărilor rămase sunt aproape de îndeplinirea obiectivului. S-a considerat că sunt necesare mai multe eforturi pentru a îndeplini obiectivul de reutilizare/recuperare de 95 %. Cu toate acestea, în 2013, șapte state membre au atins deja acest obiectiv<sup>15</sup>.

În general, respondenții nu au detectat nicio denaturare a concurenței între statele membre sau în interiorul acestora. Între 2008 și 2011, piața vehiculelor a fost puternic influențată de criza financiară și în statele membre au fost introduse stimulente pentru casare în vederea stabilizării pieței automobilelor. În Germania, creșterea semnificativă a VSU rezultată în urma programului de stimulente pentru casare din 2008-2009 a condus la un excedent de piese de schimb pe piață, iar prețul de piață al carcaselor de vehicule a scăzut la 10-20 EUR/tonă. În perioada 2010-2012, numărul de VSU și prețurile de piață au revenit la nivelurile înregistrate înainte de 2009 și a fost redusă depozitarea temporară a VSU. Alte țări,

<sup>15</sup>

Date disponibile la: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs>.

cum ar fi Estonia, au raportat o scădere drastică a vânzărilor de autovehicule noi și un număr mai mic de VSU. Ungaria a raportat că vechimea medie a vehiculelor de pe piață a crescut de la 10 ani în 2006, la 13 ani în 2013.

#### 4 LOCAȚIA NECUNOSCUTĂ ȘI DEMONTAREA ILEGALĂ A VSU

Deși dispozițiile juridice ale directivei au fost transpuse integral în legislațiile naționale, există dovezi ale unor deficiențe în punerea în aplicare și în asigurarea respectării acestora în UE. Evaluările efectuate în numele Comisiei sugerează că ar putea exista între 3,5 și 4,5 milioane de vehicule pe an cu „locație necunoscută”<sup>16</sup>. Aceste „mașini dispărute” sunt radiate în statele membre, însă nu sunt raportate Comisiei ca VSU tratate legal și nici nu sunt incluse în datele privind exporturile legale de vehicule de ocazie care figurează în statisticile privind comerțul exterior. Eventualele motive pentru monitorizarea deficitară pot fi urmărirea inadecvată a autoturismelor radiate în statele membre sau, în cazul comerțului intra-UE, demontarea VSU în UE în instalații de tratare neautorizate sau exportul neînregistrat de autovehicule rulate sau de VSU. În prezent se efectuează un studiu și sunt organizate consultările aferente cu părțile interesate în scopul de a asista Comisia în investigarea cauzelor care conduc la fenomenul „locațiilor necunoscute” și în identificarea măsurilor suplimentare eficiente care trebuie instituite în vederea îmbunătățirii situației. Aceste acțiuni fac parte din inițiativa Comisiei de a evalua punerea în aplicare a Directivei VSU și a promova respectarea dispozițiilor acesteia.

Rapoartele de punere în aplicare ale statelor membre și informațiile suplimentare furnizate arată că unele țări (cum ar fi Irlanda, Franța, Portugalia, Suedia și Regatul Unit) au luat măsuri de reprimare a tratării ilegale și/sau au intensificat controalele asupra instalațiilor de demontare/tratare a VSU. Portugalia a redus cu succes tratarea ilegală a VSU prin intermediul unui pachet de măsuri, care a inclus o taxă de drum anuală, un program de stimulente pentru casare, o rată de impozitare mai mare și un plan național pentru eradicarea casării ilegale. De asemenea, Portugalia a mărit semnificativ numărul de instalații de tratare autorizate. În Regatul Unit, Agenția de Mediu a lansat o campanie națională coordonată pentru a combate depozitele ilegale de VSU și de deșeuri metalice. Aceasta a introdus sancțiuni severe, în urma cărora aproximativ jumătate dintre depozitele ilegale au fost închise sau s-au conformat legislației în termen de 12 de luni<sup>17</sup>. Irlanda a mărit numărul de instalații de tratare autorizate de la 53 în 2003, la 173 în 2013.

În unele state membre, cum ar fi Regatul Unit, proprietarul autoturismului este responsabil pentru vehicul și este obligat să plătească taxe până la eliberarea unui certificat de distrugere. Portugalia a introdus un sistem informatic centralizat de eliberare a certificatelor de distrugere a VSU, care permite autorității naționale responsabile de deșeuri să aibă un control

<sup>16</sup> Pentru anii de referință 2012 și 2013: Rezultate preliminare ale evaluării efectuate în prezent în numele Comisiei.

<sup>17</sup> A se vedea și *Vehiculele scoase din uz: aspecte juridice, practici naționale și recomandări pentru o viitoare abordare fructuoasă* (studiu efectuat pentru Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară a Parlamentului European, 2010) la adresa: <http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf>.

mai bun asupra numărului total de certificate de distrugere și asupra autorităților emitente respective și să elaboreze mai rapid statistici privind gestionarea VSU.

Spania a raportat pentru perioada 2008-2011 că majoritatea instalațiilor de tratare neautorizate au fost închise deoarece nu erau în măsură să elibereze certificate de distrugere. Danemarca combate comerțul și tratarea ilegală a VSU prin plata unei prime care poate fi primită numai de ultimul proprietar înregistrat. Ungaria raportează în schimb că numărul de instalații de tratare autorizate a scăzut și că demontarea ilegală este în creștere. În timp ce mai multe țări, inclusiv Belgia, Germania și Țările de Jos, au indicat că exporturile de vehicule de pe teritoriile lor către țări din Europa de Est, dar și către Africa și Orientul Mijlociu, sunt în continuare ridicate, Polonia a atras atenția asupra situației sale specifice, în care numărul de autoturisme rulate importate este de două ori mai mare decât numărul de autoturisme noi vândute.

Unele state membre au efectuat studii pentru a evalua problema și a identifica metode de combatere a acesteia. În 2016, Germania a realizat, de asemenea, un studiu menit să analizeze motivele care stau la baza numărului mare de vehicule „dispărute”, să identifice locul în care se află aceste vehicule și să elaboreze măsuri și instrumente pentru creșterea efectivă a numărului de VSU care figurează în statistici.

Până în prezent, au fost luate o serie de măsuri la nivelul UE pentru a combate problema vehiculelor dispărute. În 2011, au fost elaborate Orientările privind vehiculele scoase din uz<sup>18</sup>. Orientările respective reprezintă opinia comună a statelor membre cu privire la modul în care Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 privind transferurile de deșeuri ar trebui interpretat cu scopul de a formula criterii de diferențiere între vehiculele scoase din uz și vehiculele rulate. Două state membre<sup>19</sup> au inclus Orientările corespondenților pentru vehiculele scoase din uz în documentele de inspecție.

De asemenea, Comisia (Eurostat) a revizuit orientările pentru raportarea anuală<sup>20</sup> privind îndeplinirea obiectivelor VSU, cu scopul de a îmbunătăți datele pe care le utilizează pentru evaluarea situației. În prezent, orientările revizuite solicită statelor membre să raporteze anual și vehiculele înregistrate și cele radiate de pe piața națională, pe lângă numărul de certificate de distrugere.

## 5. CONCLUZII

Concluzia evaluării este că Directiva VSU a fost transpusă integral de statele membre. Unele cazuri de neconformitate au făcut obiectul procedurilor de constatare a neîndeplinirii obligațiilor și au fost soluționate pe măsură ce statele membre și-au aliniat legislația privind VSU la directivă.

---

<sup>18</sup> *Transporturile de deșeuri: Orientările nr 9 ale corespondenților referitoare la transportul de deșeuri* (<http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm>).

<sup>19</sup> Austria și regiunea Valonia din Belgia.

<sup>20</sup> Document de orientare *Cum se raportează datele privind vehiculele scoase din uz în conformitate cu Decizia 2005/293/CE a Comisiei* (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015>).

Punerea în aplicare a Directivei VSU este în general pozitivă, cu excepția notabilă a problemei reprezentate de VSU a căror locație este necunoscută. Statele membre au raportat bune practici în colaborarea cu producătorii în ceea ce privește compoziția materialelor și reutilizarea materialelor și a componentelor, proiectarea ecologică este îmbunătățită în permanență, substanțele periculoase care intră în componența autovehiculelor sunt aproape eliminate, iar obiectivele de reutilizare/reciclare/recuperare sunt îndeplinite în mare măsură. De asemenea, majoritatea statelor membre recunosc valoarea pozitivă a VSU atunci când acestea sunt livrate intacte către instalațiile de tratare autorizate.

Statele membre au raportat, de asemenea, îmbunătățiri calitative. Infrastructura de tratare a VSU s-a îmbunătățit, mai multe state membre dispun de instalații post-tocare, iar numărul total de instalații de tratare autorizate a crescut.

Statisticile privind îndeplinirea obiectivelor VSU arată modul în care punerea în aplicare a directivei s-a îmbunătățit de-a lungul timpului. Aproape toate statele membre atinseseră până în 2013 obiectivele VSU pentru 2006 de reutilizare/reciclare de 80 % și de reutilizare/recuperare de 85 %. Un număr de 9 state membre atinseseră deja obiectivele pentru 2015 de reutilizare/recuperare de 95 %, iar 17 state membre atinseseră obiectivele de reutilizare/reciclare de 85 % per vehicul<sup>21</sup>. Celelalte state membre sunt aproape de atingerea obiectivelor aplicabile începând cu ianuarie 2015, deși obiectivul de reutilizare și recuperare de 95 % este dificil de îndeplinit pentru câteva state membre.

Colectarea ilegală și traficul ilegal de VSU rămân o provocare pentru eficacitatea directivei. Tratarea substandard a VSU are un impact negativ asupra sănătății și a mediului și conduce la pierderea de resurse valoroase. Comisia va colabora cu statele membre pentru a determina cauzele colectării ilegale și ale traficului ilegal de VSU și a stabili măsurile care trebuie întreprinse pentru a soluționa această problemă la diferite niveluri. La nivelul UE, Orientările corespondenților privind transportul de deșuri provenite de la vehiculele scoase din uz, asupra cărora s-a convenit la 8 iulie 2011, constituie un instrument util pentru autoritățile naționale. Cu toate acestea, ar putea fi necesare măsuri suplimentare, cum ar fi revizuirea Deciziei 2005/293/CE a Comisiei cu scopul de a intensifica monitorizarea pieței naționale de vehicule<sup>22</sup>.

Directiva VSU este un exemplu dovedit de economie circulară: sistemul de responsabilitate extinsă a producătorilor se aplică de la proiectarea vehiculului până la tratarea la scoaterea din uz a acestuia, proiectarea ecologică se îmbunătățește permanent, iar substanțele periculoase care intră în componența vehiculelor sunt aproape eliminate ca urmare a progresului tehnic și științific, astfel cum prevede directiva. Directiva VSU stimulează, de asemenea, cercetarea inovatoare care vizează înlocuirea substanțelor periculoase și identificarea celui mai bun mod de tratare a VSU pentru exploatarea valorii pozitive a acestui flux de deșuri.

---

<sup>21</sup> În conformitate cu articolul 3 din Decizia 2005/293/CE a Comisiei, statele membre trebuie să prezinte un raport în termen de 18 luni de la sfârșitul anului de referință.

<sup>22</sup> Articolul 1 alineatul (3) litera (a) din Decizia 2005/293/CE a Comisiei.

Cu toate acestea, calitatea monitorizării datelor privind îndeplinirea obiectivelor stabilite în directivă reprezintă o provocare permanentă. Aspectele legate de calitatea datelor și comparabilitatea rapoartelor au fost deja abordate, însă necesită o atenție suplimentară. Obligațiile de raportare au fost abordate în recenta revizuire a legislației UE privind deșeurile, prin care Comisia a propus abrogarea dispozițiilor care impun statelor membre să prezinte o dată la trei ani rapoarte privind punerea în aplicare. Aceste rapoarte nu s-au dovedit a fi eficiente pentru verificarea conformității cu directiva, a punerii sale în aplicare și a impactului său și, în plus, au fost consumatoare de resurse, constituind o sarcină dificilă. Comisia a propus în schimb ca monitorizarea conformității să se bazeze exclusiv pe datele statistice pe care statele membre trebuie să le furnizeze anual Comisiei.

În concluzie, raportarea anuală ameliorată privind îndeplinirea obiectivelor VSU, însoțită de metodologiile de raportare naționale, va contribui la îmbunătățirea monitorizării punerii în aplicare a Directivei VSU.