EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.2.27.
COM(2017) 98 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ 2000/53/EK IRÁNYELV 2008–2011 ÉS 2011–2014 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN TÖRTÉNŐ VÉGREHAJTÁSÁRÓL

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ 2000/53/EK IRÁNYELV

2008–2011 ÉS 2011–2014 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN TÖRTÉNŐ VÉGREHAJTÁSÁRÓL

1. BEVEZETÉS

Az elhasználódott járművekről szóló 2000/53/EK irányelv[1] elsődleges célja a járművekből és alkatrészeikből származó hulladék keletkezésének megakadályozása annak érdekében, hogy csökkenjen a végleges ártalmatlanításra kerülő hulladék mennyisége és annak környezetre gyakorolt teljes hatása. Ezenkívül az irányelvben megállapított intézkedéseknek az is célja, hogy javuljon a járművek életciklusában részt vevő valamennyi gazdálkodó szervezet – különösen az elhasználódott járművek feldolgozásában közvetlenül résztvevők – környezeti teljesítménye. Az elhasználódott járművekről szóló irányelv összességében a körforgásos gazdaság megközelítését követi: ösztönzi a környezettudatos tervezést, előírja a járművekben alkalmazott veszélyes anyagok megsemmisítését és magas elvárásokat támaszt az újrahasználattal, hasznosítással és visszanyeréssel kapcsolatban, ezáltal az elhasználódott járművekből származó értékes anyagok újrahasználatát és az értékes erőforrások gazdaságban való megőrzését tűzi ki célul.

Az elhasználódott járművekről szóló irányelv 9. cikke arra kötelezi a tagállamokat, hogy a 2001/753/EK bizottsági irányelv[2] által létrehozott kérdőív alapján háromévente jelentést küldjenek a Bizottság számára az irányelv végrehajtásáról. A kérdőív két részből áll: az első rész az irányelv nemzeti jogba történő átültetésének részleteivel, míg a második rész az irányelv tényleges végrehajtására vonatkozó információkkal foglalkozik. A tagállamok által biztosított információk alapján a Bizottság minden egyes jelentéstételi időszakban végrehajtási jelentést készít.

Ez az elhasználódott járművekről szóló irányelv végrehajtásáról szóló harmadik jelentés, amely az alábbi két jelentéstételi időszakot öleli fel: a 2008. április 21-től 2011. április 20-ig; és a 2011. április 21-től 2014. április 20-ig tartó időszakot. A 2002. április 21. és 2005. április 20. közötti időszakot felölelő első végrehajtási jelentést[3] 2007-ben tették közzé; a 2005. április 21. és 2008. április 20. közötti időszakot felölelő második végrehajtási jelentést[4] 2010-ben tették közzé.

E harmadik végrehajtási jelentés pontossága és minősége javult a korábbi jelentéstételi időszakokhoz képest. Valamennyi tagállam benyújtotta a Bizottsághoz a 2008–2011-es időszakra vonatkozó végrehajtási jelentéseket, míg két tagállam nem küldte el a 2011–2014-

[1] HL L 269., 2000.10.21., 34. o.
[2] HL L 282., 2001.10.26., 77. o.
[3] COM/2007/0618 final.
[4] COM/2009/635 final.

es időszakra vonatkozó jelentéseket[5]. A benyújtott információ teljes és összességében megfelelő minőségű volt. Azokat a Bizottság rendelkezésére álló további információkkal, mint például az elhasználódott járművekről szóló irányelvet végrehajtó nemzeti intézkedések megfelelőségének ellenőrzéséből származó információkkal egészítették ki.

Továbbá a 2005/293/EK bizottsági határozat[6] alapján a Bizottság újrahasználati/visszanyerési és újrahasználati/hasznosítási céljaira vonatkozó adatokat a referenciaév végétől számított 18 hónapon belül minden évben jelenteni szükséges. Ezen információkat is figyelembe vették e jelentésben.

2. AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ IRÁNYELV ÁTÜLTETÉSÉRE VONATKOZÓ INFORMÁCIÓK

Az elhasználódott járművekről szóló irányelvet minden tagállamban átültették a nemzeti jogba. Habár összességében elmondható, hogy az irányelv megfelelően került átültetésre, a nemzeti végrehajtási intézkedések meg nem felelése miatt még mindig 15 jogsértési eljárás folyt a 2008–2014-es időszakban, ideértve a korábbi jelentéstételi időszakból nyitva maradt ügyeket. Öt tagállam ellen indult eljárás az Európai Bíróság előtt, amelyek mindegyikét lezárták azóta. 2015 októbere óta nincs az elhasználódott járművekről szóló irányelvvel kapcsolatban folyamatban lévő jogsértési eljárás.

Az irányelv egyedi rendelkezéseinek átültetésére vonatkozó további információk a nemzeti jelentésekben szerepelnek. Az irányelv egyes követelményei (például a megelőzésre, begyűjtésre, újrahasználatra és hasznosításra vonatkozó rendelkezések) megállapodások formájában is átültetésre kerülhetnek. Belgium, Luxemburg, Málta, Magyarország és Olaszország élt ezzel a lehetőséggel.

Az Egyesült Királyság és Írország élt azzal a lehetőséggel, hogy a kis sorozatban gyártott járművek és e járművek gyártói számára az újrahasználhatóságra, visszanyerhetőségre és hasznosíthatóságra, a kódolási szabványokra és a bontási információkra vonatkozó követelmények, valamint a jelentéstételi kötelezettségek alól mentességet biztosítson.

Egy tagállamot kivéve valamennyi tagállam[7] arról számolt be, hogy intézkedéseket fogadott el annak ösztönzésére, hogy a járműgyártók – az anyagok és berendezések gyártóival közösen – korlátozzák a járművekben alkalmazott veszélyes anyagok mennyiségét, megkönnyítsék a bontást, az újrahasználatot és a hasznosítást, és hogy mind nagyobb mennyiségű visszanyert anyagot használjanak fel a járművekben. Valamennyi tagállam jelezte, hogy – az irányelv II. mellékletében felsorolt kivételektől eltekintve – nemzeti jogszabályaik korlátozzák az ólom, a higany, a kadmium és a hat vegyértékű króm alkalmazását a 2003. július 1-je után forgalomba hozott járművek anyagaiban és alkatrészeiben.

---

5 Hollandia és Spanyolország.

6 HL L 94., 2005.4.13., 30. o.

7 Görögország változtatás nélkül átültette az elhasználódott járművekről szóló irányelvet, de arról számolt be, hogy *„Görögországban nem gyártanak gépjárműveket és minden gépjárművet importálnak, ezért nem szükséges a 4. cikk (1) bekezdése és a 4. cikk (2) bekezdése szerinti intézkedéseket hozni”*, arra utalva, hogy nem hoztak további végrehajtási intézkedéseket.

A jelentést benyújtó valamennyi tagállam megerősítette, hogy meghozták azokat a szükséges intézkedéseket, amelyek révén a gazdasági szereplők – a legtöbb esetben a járművek gyártói és/vagy importőrei – rendszert építenek ki az elhasználódott járművek, és amennyire műszakilag megoldható, a személygépkocsik javítása során keletkező hulladék alkatrészek begyűjtésére. Továbbá azt is megerősítették, hogy intézkedéseket hoztak a begyűjtést végző létesítmények megfelelő rendelkezésre állásának biztosítására; legalább hat tagállam[8] vagy maximális távolságot határozott meg a legközelebbi gyűjtőhelyig, vagy megállapította a városonkénti/régiónkénti vagy az egységnyi lakosságszámra jutó gyűjtőhelyek minimális számát.

Minden tagállam azt jelentette, hogy olyan rendszert léptetett életbe, amely a gépjármű forgalomból való kivonását bontási igazolás bemutatásához köti. Tizennégy tagállam döntött úgy, hogy engedélyezik a gyártók, forgalmazók és begyűjtők számára, hogy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény nevében bontási igazolást adjanak ki, feltéve, hogy garantálják, hogy az elhasználódott járműveket engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekben adják le.

Valamennyi válaszadó arról számolt be, hogy elfogadta az intézkedéseket annak biztosítására, hogy az utolsó birtokos vagy tulajdonos költségmentesen elszállíthassa az elhasználódott járművet az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe. Azonban a legtöbb tagállamban az elhasználódott járművek elszállítása nem ingyenes, ha a jármű nem rendelkezik az összes alapvető alkatrésszel, vagy ha hozzáadott hulladékot tartalmaz. Ez összhangban van az irányelvben meghatározott lehetőséggel.

Valamennyi tagállam arról számolt be, hogy kötelezi az illetékes hatóságokat a más tagállamokban kiadott bontási igazolások kölcsönös elismerésére és elfogadására.

A hulladékkezelést végző létesítményeknek vagy vállalkozásoknak valamennyi tagállamban engedélyt kell szerezniük az illetékes hatóságoktól vagy az illetékes hatóságoknál regisztrálniuk kell. Csak Olaszország és az Egyesült Királyság élt az elhasználódott járművekről szóló irányelv szerint megfelelően kezelt és éves szemlének alávetett, elhasználódott járművekből származó hulladék hasznosításával kapcsolatos tevékenységek engedélyezésére vonatkozó követelmények alól adható eltérés lehetőségével[9].

Egy kivételével valamennyi tagállam beszámolt olyan eszközök bevezetéséről, amelyek a hulladékkezelő létesítményeknél és vállalkozásoknál szorgalmazzák a hitelesített környezetvédelmi vezetési rendszerek bevezetését,[10] mint például az uniós környezetvédelemi vezetési és hitelesítési rendszer. A tagállamok e célból többféle ösztönzőt és támogató intézkedést alkalmaztak. Ezek közé az alábbiak tartoznak: finanszírozás; az adminisztratív terhek csökkentése (például a nyomon követés gyakoriságának és hatókörének csökkentése, a hulladékgazdálkodási tervek kidolgozásától való eltérés, engedéllyel

[8] Belgium; Franciaország; Írország; Litvánia; Románia; Szlovénia.

[9] Az elhasználódott járművekről szóló irányelv 6. cikkének (2) bekezdése szerinti engedélyre vonatkozó követelményektől való eltérés.

[10] Az elhasználódott járművekről szóló irányelv 6. cikkének (5) bekezdése szerint a tagállamoknak ösztönözniük kell a feldolgozási tevékenységeket a hitelesített környezetvédelmi vezetési rendszer bevezetésének érdekében.

rendelkező hulladékkezelő létesítményként könnyített jóváhagyás, csökkentett pénzügyi garanciák); és iránymutatások, tájékoztató kiadványok és képzési programok által nyújtott támogatás.

A jelentést benyújtó valamennyi tagállam megerősítette, hogy a hulladékgazdálkodási hierarchiával összhangban intézkedéseket fogadott el, elősegítve azon alkatrészek újrahasználatát, amelyek arra alkalmasak, és azon alkatrészek hasznosítását, amelyek nem újrahasználhatóak – előnyben részesítve a visszanyerést.

Valamennyi jelentést tevő tagállam bevezetett intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy az elhasználódott járművekről szóló irányelvben az újrahasználat/hasznosítás és újrahasználat/visszanyerés tekintetében meghatározott célokat a gazdálkodó szervezetek elérjék. A legtöbb tagállam az irányelvben meghatározott célokat változtatás nélkül ültette át. Hollandia kiigazította az eredeti, rendkívül ambiciózusnak tekinthető 2007-es dátumot, és az irányelvben előírt 2015-öt határozta meg arra, hogy az újrahasználat/hasznosítás tekintetében megállapított 95%-os, és az újrahasználat/visszanyerés tekintetében meghatározott 85%-os célt elérje. Bulgáriában a hasznosítás tekintetében megállapított 87%-os és a visszanyerés tekintetében meghatározott 81%-os célt 2008. december 31-ig kell elérni; 2015-re a célértékeket fokozatosan 95%-ra emelték a hasznosítás és 85%-ra a visszanyerés tekintetében. A Cseh Köztársaság, az Egyesült Királyság, Írország, Görögország, Lengyelország, Lettország, Magyarország, Olaszország, Portugália, Spanyolország, Románia és Szlovákia élt azzal a lehetőséggel, hogy az 1980. január 1-je előtt gyártott járműveknél alacsonyabb célértékeket határozzon meg.

Egy kivételével valamennyi válaszadó tagállam[11] jelentésében szerepel, hogy megtették a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a gyártók, az anyagok és berendezések gyártóival összhangban, az anyagokra és alkatrészekre kódolási szabványokat alkalmazzanak, és kötelezték az alkatrészek gyártóit, hogy bocsássanak információkat az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények rendelkezésére az alkatrészek bontásával, tárolásával és vizsgálatával kapcsolatban. Minden új forgalomba hozott járműtípusnál a gyártóknak valamennyi tagállamban meg kell adniuk a bontási információkat. A legtöbb tagállam a gyártók által a hulladékkezeléssel foglalkozó létesítmények számára átfogó és rendszeresen frissített információk elhasználódott járművek környezeti kezelésének elősegítése érdekében való biztosítására létrehozott nemzetközi bontási információs rendszer[12] alkalmazásáról számolt be.

Svédország kivételével valamennyi tagállam arról számolt be, hogy kötelezte a gazdálkodó szervezeteket – többségében járműgyártókat – arra, hogy tegyék közzé a gépjármű konstrukciójára, környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelésére, a hulladékképződés megelőzésére, valamint a hasznosítás és visszanyerés tekintetében elért előrelépésre vonatkozó adatokat. Svédország arról számolt be, hogy a jelenlegi jogszabályoknak a gyártók és nem a gazdálkodó szervezetek a címzettjei és ez a kérdés részét képezi a jogszabályok folyamatban lévő felülvizsgálatának.

[11] Görögország arra hivatkozik, hogy nincsenek helyi járműgyártók.

[12] http://www.idis2.com/.

3. AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSI GYAKORLATÁRA VONATKOZÓ INFORMÁCIÓK

Az elhasználódott járművekről szóló irányelv végrehajtására vonatkozó nemzeti jelentések tájékoztatást adtak továbbá a gazdálkodó szervezetek előrehaladásáról és az elhasználódott járművekről szóló irányelv végrehajtásához kedvezően hozzájáruló bevált gyakorlatairól.

A tagállamok az újrahasználattal, hasznosítással és visszanyeréssel kapcsolatos jelentős célokat főként az alábbiak révén érték el: új utóaprítási technológiák kifejlesztése; az új járművekben használt nehézfémek jelentős csökkentése (mint azt az elhasználódott járművekről szóló irányelv II. mellékletének módosításai mutatják); a kódolási szabványok végrehajtása az alkatrészek és anyagok bontásának, jobb felhasználásának, újrahasználatának és hasznosításának elősegítése érdekében; és az uniós környezetvédelmi szabványoknak megfelelő több és jobb hulladékkezelő létesítmény.

A hulladékképződés megelőzésével kapcsolatban számos tagállam az autóiparban zajló tevékenységekre hivatkozott, például a járművekben felhasználható anyagok globális jegyzékének összeállítására, ami a kommunikációt és az egyes anyagok gépjárműipari termékekben – a teljes ellátási lánc mentén – való felhasználásával kapcsolatos információk cseréjét elősegítő csoport[13]. Hivatkoztak továbbá a nemzetközi bontási információs rendszer kiigazítására az anyagösszetétel termelési lánc teljes hosszában való kimutatása érdekében.

Egyes tagállamok a feldolgozási eljárást javító, valamint a bontás és szennyezés-mentesítés egyszerűsítő további intézkedésekre hivatkoztak. Németország például továbbfejlesztett utóaprítási technológiáról számolt be a jobban újrahasznosítható töredékrészek kinyerése érdekében, míg Franciaország arról számolt be, hogy egyes járműgyártók a könnyebb feldolgozhatóság érdekében csökkentik az anyagok és az alkatrészek sokféleségét és a hulladékképződés megakadályozása érdekében saját hálózatot hoztak létre az alkatrészek összegyűjtésére, visszanyerésére és újrahasználatára. A visszanyerés tervezését javító egyéb intézkedések magukban foglalják egy fedélzeti diagnosztikai eszköz kifejlesztését a járművekben található pirotechnikai alkatrészek egyszerű és biztonságos kioldása érdekében.

Csak kevés mennyiségi információt szolgáltattak a visszanyert anyagok típusairól és mennyiségéről, valamint a piaci helyzetről. A tagállamok egyetértettek abban, hogy a fémkereskedelmi piac megfelelően működik mind a vasfémek, mind a nemvasfémek tekintetében. Ez biztosítja a fémek magas visszanyerési mértékét. A műanyag-visszanyerési piac heterogénebbnek tekinthető: habár az újrafeldolgozott műanyagok járművekben való felhasználása továbbra is növekszik, még mindig viszonylag alacsony szinten van. A járműgyártás folyamatában felhasznált újrafeldolgozott műanyagok aránya jelenleg ritkán haladja meg az összes műanyag pár százalékát. A gépjárműgyártók kötelezettséget vállaltak a járművekben található újrafeldolgozott műanyagok arányának 20 %-ra való növelésére. Németország állítása szerint az újrahasznált abroncsok és az anyagok visszanyeréséből származó termékek (granulátumok) pozitív piaci értéket képviselnek, míg az abroncsok feldolgozásra vagy ártalmatlanításra való szállítása többletköltségekkel jár.

[13] http://www.gadsl.org/

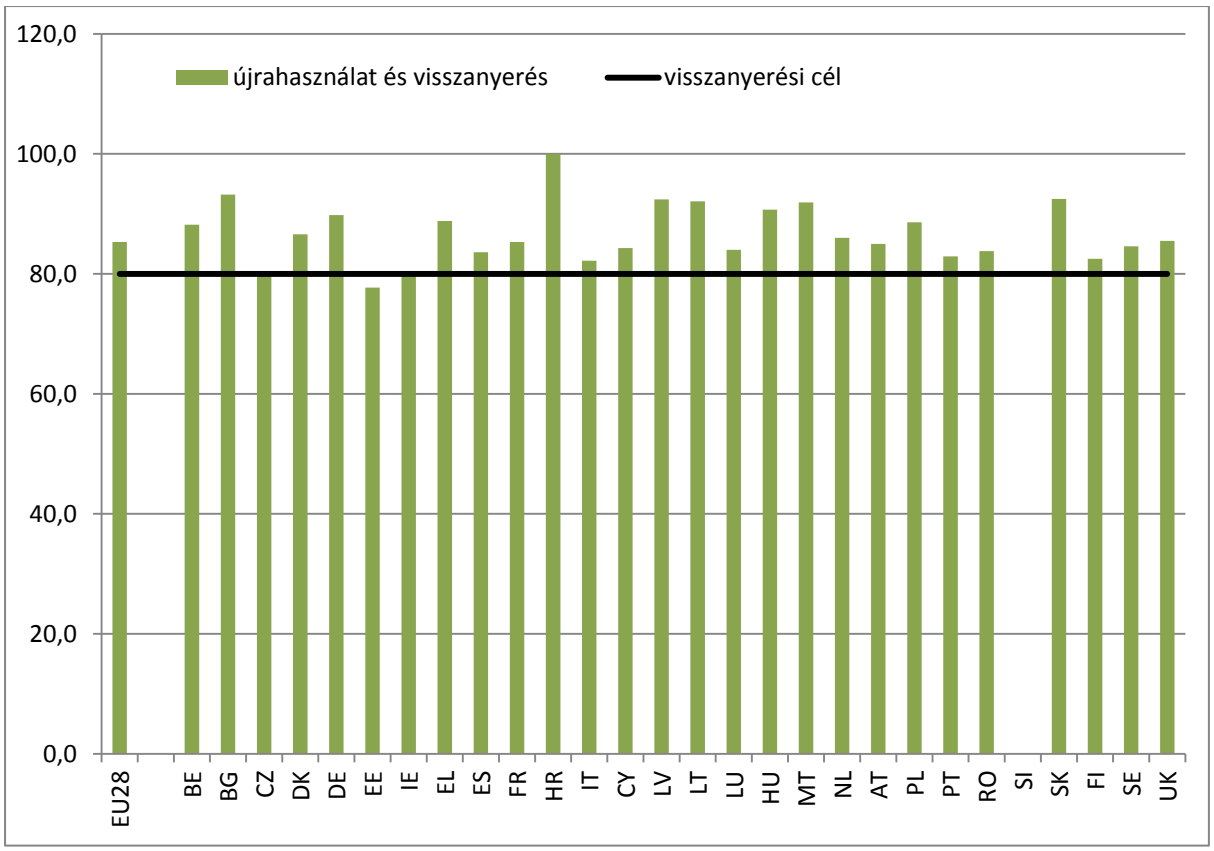
A tagállamok többsége megjegyezte, hogy az elhasználódott járművek pozitív piaci értéket képviselnek, amíg azokat teljes járműként szállítják és nem fosztják meg az alapvető alkatrészektől. Portugália állítása szerint a bontásból és aprításból származó anyagok értéke – különösen a vasfémek és nemvasfémek esetében – olyan szinten maradt, ami garantálja a feldolgozási lánc fenntarthatóságát. Mindazonáltal nyolc ország kifejezetten arról számolt be, hogy még az értéktelen vagy negatív értéket képviselő járműveket is összegyűjtötték 2008 és 2014 között. Az Egyesült Királyságban a negatív értéket képviselő néhány járműt főként a Skócia egyes szigeti közösségeihez hasonló távoli vidéki területeken gyűjtötték össze. Lengyelország becslése szerint az értéktelen vagy negatív értéket képviselő elhasználódott járművek száma megegyezik a hiányos járművek számával.

Az elhasználódott járművek feldolgozásához használt infrastruktúra javult a 2008–2014-es időszakban. A legtöbb tagállamban emelkedett az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények száma, és a tagállamok között a feldolgozó-hálózat sűrűsége tekintetében fennálló különbségek csökkentek. Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények száma a Luxemburgban található kettőtől az egyesült királyságbeli 1 800-ig terjed. Összesen közel 13 000 hulladékkezelő létesítmény található az Európai Unióban, ami 40 000 lakosként körülbelül egy hulladékkezelő létesítménynek felel meg.

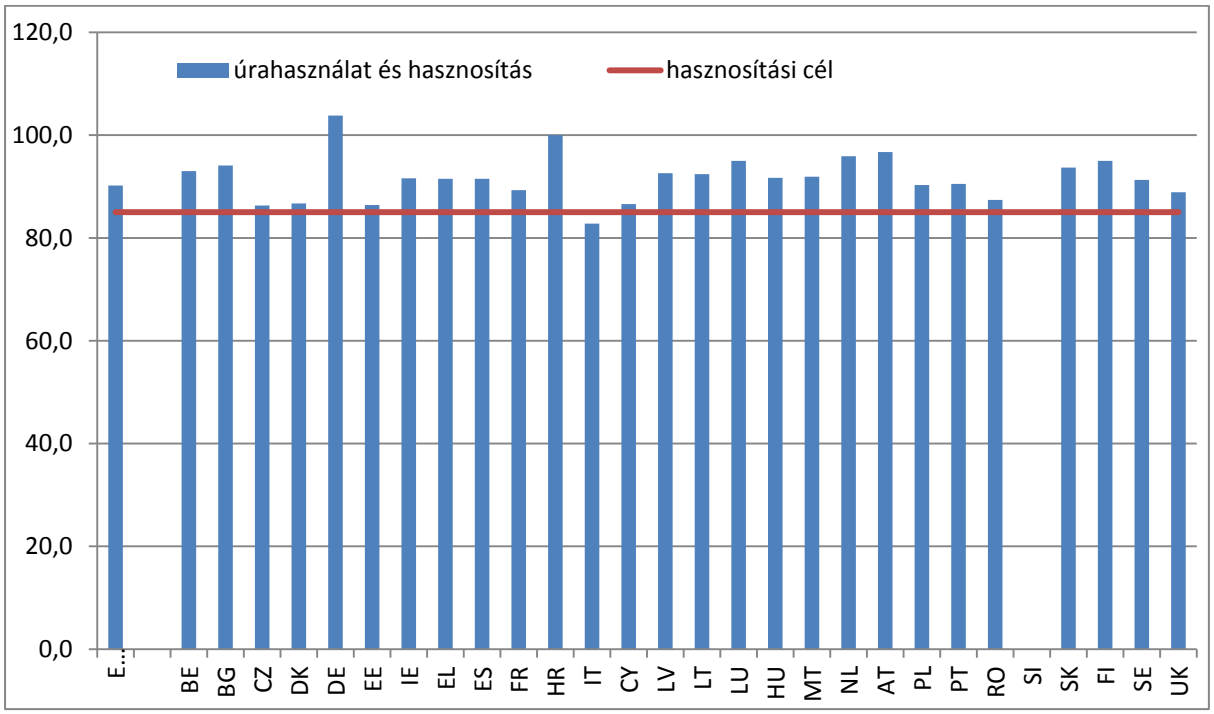
Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe továbbított járművek teljes száma a 2008. évi 6,3 millióról 2009-re 9 millióra ugrott. A növekedés annak tudható be, hogy az aprítást ösztönző rendszereket 2008-ban és 2009-ben több, mint 10 tagállamban vezették be. Az elhasználódott járművek jelentős növekedéséhez leginkább Németország (1,4 millió járművel való növekedés), Franciaország (0,46 millió járművel való növekedés), Olaszország (0,41 millió járművel való növekedés) és Spanyolország (0,2 millió járművel való növekedés) járult hozzá. 2009 után az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe továbbított elhasználódott járművek száma 2013-ra lépésenként 6,2 millió járműre csökkent, ami a 2008–2009 előtti szintnek felel meg.

Legkésőbb 2006-ig a tagállamoknak el kell érniük az elhasználódott járművekről szóló irányelv 7. cikkének (2) bekezdésében megállapított 80 %-os arányt az újrahasználat és visszanyerés és a 85 %-os arányt az újrahasználat és hasznosítás tekintetében. A tagállamok által jelentett 2013. évi arányok az 1. ábrán Figure 1[14]láthatók. Az újrahasználatra és visszanyerésre vonatkozó célokat minden tagállam teljesítette, az újrahasználat/visszanyerés tekintetében 78 %-os arányt jelentő Észtország kivételével, amely azonban 2012-ben elérte a célértéket.Az újrahasználatra és hasznosításra vonatkozó célokat – a 83 %-ot elérő Olaszország kivételével – minden tagállam teljesítette.

[14] Románia és Szlovénia esetében az arányok 2012-re vonatkoznak, mivel a 2013. évi adatok még nem érhetők el.



1 ábra: A 2013. évben jelentett újrahasználati/visszanyerési arányok



2. ábra: A 2013. évben jelentett újrahasználati/hasznosítási arányok

Németország és Szlovénia 100 %-ot meghaladó újrahasználati/hasznosítási arányt jelentett. Németországban a készletraktározási hatások okozták a látszólag valószínűtlen arányokat,

mivel az elhasználódott járműveket nem feltétlenül dolgozzák fel a hulladékkezelő létesítménybe való szállítással megegyező évben (például korlátozott kapacitások miatt). Továbbá Németországban e jelenség még a 2008/2009. évi kiselejtezést ösztönző rendszernek is köszönhető. Szlovéniában a bejelentett magas arány átmeneti jelenségnek tűnik, amelyet a közszolgáltatási rendszerről a gyártói felelősségi rendszerre való átállás okoz.

2015. január 1-jétől az elhasználódott járművekről szóló irányelv az újrahasználati/visszanyerési és újrahasználati/hasznosítási célokat 85 % és 95 %-ra emeli. Figure 1 azt mutatja, hogy 17 ország már 2013-ban elérte ezt az újrahasználati/visszanyerési arányt, és a fennmaradó országok többsége közel van a célhoz. Azzal számoltak, hogy több erőfeszítésre lesz szükség a 95 %-os újrahasználati/visszanyerési cél teljesítéséhez. 2013-ban azonban már hét tagállam teljesítette ezt a célt[15].

A válaszadók általában nem észleltek a tagállamok közötti vagy a tagállamokon belüli versenytorzulást. A pénzügyi válság 2008 és 2011 között erőteljesen befolyásolta a gépjárműpiacot és a tagállamok kiselejtezési ösztönzőket vezettek be a gépjárműpiac stabilizálására. Németországban az elhasználódott járművek számának a 2008/2009. évi kiselejtezést ösztönző rendszerből származó növekedésének eredményeképpen többlet keletkezett a forgalomban lévő pótalkatrészekből, és a szétszedett járművek piaci ára 10-20 EUR/tonnára csökkent. 2010–2012-ben a megjelenő elhasználódott járművek száma és a piaci árak a 2009-et megelőző szintre estek, és az elhasználódott járművek átmeneti tárolását csökkentették. Más országok – mint például Észtország – is az új gépjárműeladások számának drasztikus csökkenéséről és kevesebb elhasználódott járműről számoltak be. Magyarország arról számolt be, hogy a forgalomban lévő járművek átlagos életkora a 2006. évi 10 évről 2013-ra 13 évre emelkedett.

4. ISMERETLEN TARTÓZKODÁSI HELY ÉS AZ ELHASZNÁLÓDOTT JÁRMŰVEK ILLEGÁLIS BONTÁSA

Míg az irányelv jogi rendelkezéseit teljes egészében átültették a nemzeti jogba, a végrehajtásban és a jogérvényesítésben bizonyítottan fennállnak hiányosságok az egész EU-ban. A Bizottság megbízásából készített értékelések azt sugallják, hogy évente 3,5–4,5 millió jármű „tartózkodási helye ismeretlen”[16]. E „hiányzó járműveket” a tagállamokban törölték ugyan a nyilvántartásból, azonban a Bizottság számára nem jelentették őket törvényesen feldolgozott elhasználódott járműként, valamint a külkereskedelmi statisztikákban sem szerepelnek a legálisan kivitt használt gépjárművek adatai között. A nem megfelelő nyomon követés lehetséges indokai közé tartozhat, hogy a nyilvántartásból törölt járműveket a tagállamokban nem megfelelően követik nyomon vagy – az Unión belüli kereskedelem esetében – az elhasználódott járműveket engedéllyel nem rendelkező hulladékkezelő létesítményekben bontják szét, továbbá a használt járműveket, illetve elhasználódott járműveket nyilvántartásba vétel nélkül exportálják. Tanulmány és ahhoz kapcsolódóan az érdekelt felekkel folytatott konzultáció zajlik annak érdekében, hogy segítse a Bizottságot az

[15] Az adatok itt érhetők el: http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs

[16] A 2012-es és 2013-as referenciaévre vonatkozóan: a Bizottság megbízásából jelenleg folytatott értékelés előzetes eredményei.

ismeretlen tartózkodási hely okainak feltárásában és a helyzet javítása érdekében bevezetendő további hatékony intézkedések meghatározásában. Ez részét képezi az elhasználódott járművekről szóló irányelv végrehajtásának értékelésére, valamint a megfelelés elősegítésére vonatkozó bizottsági kezdeményezésnek.

A tagállamok végrehajtási jelentései és a megadott további információk szerint egyes országok (például az Egyesült Királyság, Írország, Franciaország, Portugália és Svédország) megtorló intézkedéseket hoztak az illegális feldolgozás ellen és/vagy fokozták az elhasználódott járművek bontását/kezelését végző létesítmények ellenőrzését. Portugália sikeresen csökkentette az elhasználódott járművek illegális feldolgozását az éves útadót, a kiselejtezést ösztönző programot, a magasabb adóztatást és az illegális kiselejtezés felszámolásáról szóló nemzeti programot is magában foglaló intézkedéscsomag révén. Az ország jelentősen növelte az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények számát is. Az Egyesült Királyságban a Környezetvédelmi Ügynökség összehangolt nemzeti kampányt indított az elhasználódott járművek és a fémhulladékok illegális lerakóinak felszámolása érdekében. Súlyos büntetéseket vezetett be, aminek eredményeképpen az illegális lerakók közel fele 12 hónapon belül bezárt vagy a törvény hatálya alá került[17]. Írország az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények számát a 2003. évi 53-ról 2013-ra 173-ra növelte.

Egyes tagállamokban, például az Egyesült Királyságban a gépjármű-tulajdonosok felelnek a járműért és fizetik az adót a bontási igazolás bemutatásáig. Portugália egy központosított számítógépes rendszert vezetett be az elhasználódott járművek bontási igazolásának kibocsátására, amely lehetővé teszi a hulladékokkal foglalkozó nemzeti hatóságok számára a bontási igazolások teljes számának, illetve az illetékes kibocsátó hatóságoknak a jobb ellenőrzését, valamint az az elhasználódott járművek kezelésével kapcsolatos statisztikák gyorsabb összeállítását.

Spanyolország 2008–2011-es időszakra vonatkozó jelentése szerint az engedéllyel nem rendelkező hulladékkezelő létesítmények többsége bezárt, mivel nem tudott bontási igazolást kibocsátani. Dánia az elhasználódott járművek kereskedelmét és illegális feldolgozását a kizárólag az utolsó bejegyzett tulajdonos által felvehető jutalom kifizetésével kezeli. Ezzel szemben Magyarország arról számolt be, hogy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények száma csökkent és az illegális bontások száma emelkedőben van. Míg számos ország – ideértve Belgiumot, Hollandiát és Németországot – kiemelte, hogy az ezen országokból a kelet-európai országokba, de Afrikába és a Közel-Keletre is irányuló gépjárműkivitel még mindig magas, Lengyelország felhívta a figyelmet az ország különleges helyzetére, amelyben az importált gépjárművek száma kétszer akkora, mint a Lengyelországban eladott új autók száma.

Egyes tagállamok tanulmányokat készítettek a saját országukban fennálló problémák felmérése és azok kezelési módjainak megtalálása érdekében. 2016-ban Németország is

[17] Lásd továbbá: *Elhasználódott járművek: Jogi szempontok, nemzeti gyakorlatok és ajánlások a jövőbeni sikeres megközelítés érdekében* (tanulmány az Európai Parlament Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottsága részére, 2010) itt: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf

tanulmányt készített a „hiányzó” gépjárművek magas száma mögött álló okok kielemzése, e járművek tartózkodási helyének meghatározása, illetve az elhasználódott járművekre vonatkozó statisztika lefedettségének hatékony növelésére szolgáló intézkedések és eszközök kidolgozása céljából.

Uniós szinten idáig különböző lépéseket tettek a hiányzó járművek jelentette probléma kezelése érdekében. 2011-ben kidolgozták a hulladék gépjárművekről szóló iránymutatásokat[18]. Ezen iránymutatások a tagállamok közös álláspontját képviselik a hulladékszállításról szóló 1013/2006/EK rendelet értelmezési módjának tekintetében a hulladék gépjárművek és használt gépjárművek megkülönböztetésére szolgáló követelmények biztosításával. Két tagállam[19] az ellenőrzési dokumentumok részévé tette a kapcsolattartók számára kidolgozott, hulladék gépjárművekről szóló iránymutatásokat.

Ezenkívül a Bizottság (Eurostat) felülvizsgálta az elhasználódott járművekre vonatkozó célokról való éves jelentéstételre vonatkozó iránymutatásokat[20] a helyzet felméréséhez felhasznált adatok minőségének javítása érdekében. E felülvizsgált iránymutatások most már a szükséges bontási igazolások számáról való jelentéstételen kívül a nemzeti piacon nyilvántartásba vett és nyilvántartásból törölt járművekről szóló éves jelentés készítésére is felkérik a tagállamokat.

5. KÖVETKEZTETÉSEK

Az értékelés azt állapítja meg, hogy a tagállamok az elhasználódott járművekről szóló irányelvet hiánytalanul átültették a nemzeti jogba. A meg nem felelés egyes esetei miatt jogsértési eljárások indultak, amelyek úgy oldódtak meg, hogy a tagállamok összhangba hozták saját jogszabályaikat az elhasználódott járművekről szóló irányelvvel.

Az elhasználódott járművekről szóló irányelv végrehajtása az ismeretlen tartózkodási helyű elhasználódott járművek kérdését leszámítva nagyrészt kedvező irányban halad. A tagállamok olyan bevált gyakorlatokról számoltak be, melyek keretében a gyártókkal az anyagok összetételén, illetve az anyagok és alkatrészek újrahasználatán dolgoztak, a környezettudatos tervezés folyamatosan javul, szinte teljesen eltűntek a gépjárművekben használt veszélyes anyagok, és az újrahasználati/hasznosítási/visszanyerési célok nagyrészt megvalósultak. A legtöbb tagállam továbbá elismeri az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe épségben szállított elhasználódott járművek pozitív értékét.

A tagállamok minőségi előrelépésekről is beszámoltak. Az elhasználódott járművek feldolgozására szolgáló infrastruktúra javult, több tagállam rendelkezik utóaprítási létesítményekkel, és az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények teljes száma emelkedett.

---

[18] *A hulladékszállítás területével foglalkozó kapcsolattartók számára kidolgozott 9. iránymutatás a hulladékszállításról* (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm).

[19] Ausztria és Belgium Vallónia régiója.

[20] Útmutató dokumentum: *Hogyan készítsük el a 2005/293/EK bizottsági határozat szerint az elhasználódott járművekre vonatkozó jelentést* (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015).

Az elhasználódott járművekre vonatkozó célokkal kapcsolatos statisztika megmutatja, hogy idővel hogyan javult az irányelv végrehajtása. 2013-ra szinte minden tagállam elérte az elhasználódott járművek 80 %-os újrahasználatára/visszanyerésére és 85 %-os újrahasználatára/hasznosítására vonatkozó 2006. évi célkitűzéseket. 9 tagállam már elérte a 2015. évre kitűzött gépjárművenkénti 95 %-os újrahasználati/hasznosítási, 17 tagállam pedig a gépjárművenkénti 85 %-os újrahasználati/visszanyerési mértéket[21]. A fennmaradó tagállamok közel állnak a 2015 januárjától alkalmazandó célkitűzések eléréséhez, habár a 95 %-os újrahasználati és hasznosítási célkitűzés elérése számos tagállam számára kihívást jelent.

Az elhasználódott járművek illegális gyűjtése és kereskedelme még mindig kihívást jelent az irányelv hatékonysága tekintetében. Az elhasználódott járművek nem megfelelő feldolgozása kedvezőtlen hatással van az egészségre és a környezetre, valamint értékes erőforrások elpazarlásához vezet. A Bizottság együtt fog működni a tagállamokkal az elhasználódott járművek illegális gyűjtése és kereskedelme mögött álló okok, illetve az e kérdés kezeléséhez különböző szinteken meghozandó intézkedések meghatározásában. Uniós szinten a 2011. július 8-án elfogadott, aa hulladékszállítás területével foglalkozó kapcsolattartók számára a hulladék járművekről kidolgozott iránymutatás hasznos eszközt jelent a nemzeti hatóságok számára. Ugyanakkor további intézkedésekre lehet szükség, például a 2005/293/EK bizottsági határozat felülvizsgálatára a nemzeti gépjárműpiacok nyomon követésének megerősítése érdekében[22].

Az elhasználódott járművekről szóló irányelv a körforgásos gazdaság bizonyított példája: a kiterjesztett gyártói felelősségi rendszert a jármű tervezésétől a használatból kivont állapotban való feldolgozásig alkalmazzák, a környezettudatos tervezés folyamatosan javul, és a műszaki és tudományos fejlődéssel összhangban a gépjárművekben használt veszélyes anyagok az irányelv követelményeinek megfelelően szinte teljesen eltűntek. Az elhasználódott járművekről szóló irányelv a veszélyes anyagok helyettesítésével és az elhasználódott járművek legmegfelelőbb feldolgozásával kapcsolatos innovatív kutatásokat is előmozdítja az említett hulladékáram pozitív értékének kiaknázása céljából.

Mindazonáltal folyamatos kihívást jelent az irányelvben előírt célértékek nyomonkövetési adatainak minősége. Az adatok minőségével és a jelentéstétel összehasonlíthatóságával kapcsolatos kérdésekkel már foglalkoztak, azonban azokra további figyelmet kell fordítani. A hulladékokkal kapcsolatos uniós jogszabályok legutóbbi felülvizsgálata foglalkozott a jelentéstételi kötelezettségekkel, és ennek keretében a Bizottság javasolta, hogy helyezzék hatályon kívül a tagállami végrehajtási jelentések háromévenkénti elkészítésének kötelezettségét. Ezek a jelentések nem bizonyultak hatásosnak az irányelvnek való megfelelés ellenőrzése szempontjából, továbbá végrehajtásuk és hatásuk erőforrás-igényes és megerőltető volt. A Bizottság ehelyett azt javasolta, hogy a megfelelés ellenőrzése kizárólag a tagállamok által a Bizottsághoz évente benyújtandó statisztikai adatokon alapuljon.

[21] A 2005/293/EK bizottsági határozat 3. cikke szerint a tagállamoknak a vonatkozó év végétől számított 18 hónapon belül jelentést kell tenniük.

[22] A 2005/293/EK bizottsági határozat 1. cikke (3) bekezdésének a) pontja.

Összefoglalva, az elhasználódott járművekre vonatkozó célokról szóló továbbfejlesztett éves jelentéstétel és a nemzeti jelentéstételi módszerek együtt javítani fogják az elhasználódott járművekről szóló irányelv végrehajtása nyomon követésének színvonalát.