



V Bruselu dne 30.1.2020
COM(2020) 33 final

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

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

ZA OBDOBÍ 2014-2017

**ZPRÁVA KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ
O PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 2000/53/ES
O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ**

ZA OBDOBÍ 2014–2017

1. Úvod

Směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností¹ se zaměřuje zejména na předcházení vzniku odpadů z vozidel a jejich součástí tak, aby došlo k omezení konečného množství odpadu k odstranění a jeho celkového dopadu na životní prostředí. Cílem opatření uvedených ve směrnici je rovněž zlepšit účinnost všech hospodářských subjektů zasahujících do životního cyklu vozidel, pokud jde o ochranu životního prostředí, a zejména hospodářských subjektů přímo zapojených do zpracování vozidel s ukončenou životností. Celkově směrnice o vozidlech s ukončenou životností vychází ze zásad oběhového hospodářství tím, že podporuje ekodesign, stanoví eliminaci používání nebezpečných látek ve vozidlech a zavádí náročné cíle v oblasti opětného použití / recyklace / opětného využití, aby se docílilo opětného používání cenných materiálů z vozidel s ukončenou životností a udržení vzácných zdrojů v ekonomice.

Článek 9 směrnice o vozidlech s ukončenou životností ukládá členským státům povinnost podávat Komisi každé tři roky zprávu o provádění směrnice, a to na základě dotazníku stanoveného rozhodnutím Komise 2001/753/ES². Dotazník má dvě části: první část se týká údajů o provedení směrnice ve vnitrostátním právu a druhá část obsahuje informace o konkrétním provádění směrnice. Na základě informací poskytovaných členskými státy má Komise za sledované období vypracovat zprávu o provádění.

Tato zpráva je čtvrtou zprávou o provádění směrnice o vozidlech s ukončenou životností a zahrnuje sledované období od 22. dubna 2014 do 21. dubna 2017. Všechny předchozí zprávy jsou k dispozici na internetových stránkách Komise³.

Za sledované období 2014–2017 předložilo příspěvky 25 členských států. Tři země (Lotyšsko, Malta a Maďarsko) zatím své zprávy nepředložily. V porovnání s předchozími sledovanými obdobími se počet zemí předkládajících zprávu mírně snížil – za období 2008–2011 poskytly Komisi zprávy o provádění všechny členské státy a za období 2011–2014 nepředložily své zprávy dva členské státy (Nizozemsko a Španělsko).

Celkově byly poskytnuté informace většinou úplné a jejich kvalita byla uspokojivá. Byly doplněny dalšími zdroji údajů, zejména vnitrostátními právními předpisy, u nichž se přímo kontroloval jejich soulad se směrnicí o vozidlech s ukončenou životností, a informacemi z

¹ Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34.

² Úř. věst. L 282, 26.10.2001, s. 77.

³ <http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm>

jiných zpráv Komise⁴. Dále byly rovněž zohledněny údaje o cílech směrnice stanovených pro opětné použití / recyklaci a opětné použití/využití, oznámené podle rozhodnutí Komise 2005/293/ES⁵.

2. INFORMACE O PROVEDENÍ SMĚRNICE O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Směrnice je považována za uspokojivě provedenou ve všech členských státech, přičemž v souvislosti s ní v současnosti neprobíhají žádná řízení o nesplnění povinnosti.

Podle směrnice o vozidlech s ukončenou životností musí výrobci vozidel a vybavení omezit používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu v materiálech a součástech vozidel uvedených na trh po 1. červenci 2003, kromě výjimek uvedených v příloze II směrnice. Používání těchto nebezpečných látek se výrazně omezilo v důsledku přijetí několika změn přílohy II⁶. Zatímco omezení používání nebezpečných látek ve vozidlech bylo zpravidla provedeno ve zvláštních právních předpisech týkajících se vozidel s ukončenou životností, požadavek konstrukce vozidel usnadňující opětné použití a využití nebo začleňování recyklovaného materiálu do nových vozidel byl často prováděn v obecnějších právních předpisech týkajících se odpadů, jež zahrnovaly obecné požadavky pro tato opatření na všech trzích. Příklad osvědčeného postupu nabízí Rakousko, kde jsou společnosti zabývající se sběrem a využitím odpadu povinny investovat 0,5 % svého obrátu do projektů v oblasti prevence vzniku odpadů. Směrnice dále stanoví, že vozidla mají být projektována tak, aby umožňovala opětné použití a využití, a že do vozidel mají být začleněna větší množství recyklovaných materiálů.

Výrobci, dovozci a distributoři musí zavést systémy sběru vozidel s ukončenou životností, a je-li to technicky možné, i sběru použitých dílů vyjmutých z opravovaných osobních automobilů. Výrobci musí hradit podstatnou část nákladů spojených s předáním vozidel s ukončenou životností do středisek pro zpracování odpadů a v některých případech dokonce veškeré tyto náklady. Členské státy tyto požadavky obvykle provedly způsobem, který hospodářským subjektům nabízí flexibilitu, přičemž umožňuje individuální nebo kolektivní systémy. V souladu s požadavky směrnice je zpětný odběr vozidel ve všech členských státech bezplatný, kromě případů, kdy chybí podstatné součásti vozidla, nebo vozidlo obsahuje odpad, který byl k němu přidán. Vzhledem k tomu, že hodnota kovového odpadu a/nebo jiných součástí vozidel vyjmutých za účelem recyklace nebo opětného použití téměř pokryje náklady na převzetí vozidla od posledních vlastníků, nepředstavuje splnění této povinnosti žádný významný problém.

Vlastníci vozidel s ukončenou životností musí obdržet osvědčení o likvidaci vozidla, aby své vozidlo mohli vyřadit z registru. Všechny členské státy oznámily, že zavedly vnitrostátní systémy vyřazování z registru, v jejichž rámci je vyřazení vozidla z registru možné pouze

⁴ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm

⁵ Úř. věst. L 94, 13.4.2005, s. 30.

⁶ Komise v současnosti připravuje 9. a 10. změnu přílohy II.

tehdy, pokud pro ně bylo vydáno osvědčení o likvidaci. Postupy vyřazování z registru mají zásadní význam pro zajištění toho, aby vozidla s ukončenou životností byla předána do autorizovaných zpracovatelských zařízení a aby došlo k omezení nelegálního vývozu těchto vozidel. Pouze necelá polovina členských států využila ustanovení, které umožňuje, aby osvědčení o likvidaci vozidla vydávala nejen autorizovaná zpracovatelská zařízení, ale i výrobci, prodejci a subjekty provádějící sběr. Přestože všechny členské státy zavedly systémy vyřazování z registru, v posledních letech nicméně došlo k nárůstu počtu vozidel s ukončenou životností, u nichž není známo, kde se nacházejí (tj. vozidel, jež byla vyřazena z registru, ale nebylo pro ně vydáno osvědčení o likvidaci, nebo toto osvědčení příslušné orgány nemají k dispozici). Z toho vyplývá, že vnitrostátní systémy vyřazování z registru nefungují tak účinně, jak by mohly.

Směrnice o vozidlech s ukončenou životností obsahuje ustanovení, která mají zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla řádně a včas zpracována ve zpracovatelských zařízeních, jež získala povolení od příslušných orgánů. V těchto zařízeních se rovněž provádějí inspekce. Tyto podmínky byly zavedeny s cílem omezit jakékoli nepříznivé dopady na životní prostředí a podpořit opětné použití a recyklaci součástí vozidel. Všechny členské státy oznámily, že provedly příslušná související opatření podle požadavků směrnice. Rumunsko a Finsko byly jedinými členskými státy, které od posledního sledovaného období vykázaly menší změny právních předpisů: Rumunsko aktualizovalo povolení požadovaná pro manipulaci s vozidly s ukončenou životností a jejich demontáž a Finsko zavedlo zvláštní vládní nařízení o vozidlech s ukončenou životností (123/2015), kterým se aktualizují omezení pro používání nebezpečných látek ve vozidlech. Většina zemí nepovoluje odchylky od požadavků na povolení pro operace využití odpadu z vozidel s ukončenou životností po jejich řádném zpracování v souladu se směrnicí o vozidlech s ukončenou životností a pod podmínkou provedení každoroční inspekce⁷, přičemž pouze z odpovědí Dánska, Itálie, Rumunska a Spojeného království lze vyvodit, že tak činí (v případě Rumunska jde rovněž o změnu ve srovnání s předchozím sledovaným obdobím).

Členské státy jsou povinny podporovat opětné použití a recyklaci, přičemž směrnice o vozidlech s ukončenou životností stanoví pro opětné použití, recyklaci a využití cíle. Do 1. ledna 2015 měly členské státy dosáhnout těchto cílů: se lhůtami v roce 2006 a 2015:

- míra opětného použití a využití ve výši 95 % (v průměru na vozidlo za rok podle hmotnosti) a
- opětného použití a recyklace ve výši 85 % (v průměru na vozidlo za rok podle hmotnosti).

V roce 2017 splnilo oba cíle ve výši 85 % a 95 % pro recyklaci resp. pro opětné využití čtrnáct členských států. Další údaje o dosažení cílů jsou uvedeny v části 3.

⁷ Odchylka od požadavků na povolení podle čl. 6 odst. 2 směrnice o vozidlech s ukončenou životností.

Několik členských států oznámilo zavedení inovativních opatření na podporu opětného použití a recyklace. Itálie vyžaduje od regionálních orgánů, aby přijaly opatření s cílem zajistit, aby veřejné subjekty (a společnosti, které jsou převážně ve veřejném vlastnictví) pořizovaly alespoň 30 % svého ročně požadovaného zboží nebo výrobků z recyklovaných materiálů. Italské právní předpisy rovněž vyžadují, aby náhradní pneumatiky nakupované pro veřejné dopravní prostředky představovaly přinejmenším z 20 % protektorované pneumatiky. Francie začala požadovat sledovatelnost demontovaných částí za účelem jejich opětného použití. Ve Slovinsku musí správci zařízení provádějících demontáž z rozmontovaných vozidel před rozdrčením vyjmout 10 % celkové roční hmotnosti přijatých vozidel s ukončenou životností (jejich částí, materiálů a kapalin) a zaslat je k opětnému použití nebo recyklaci.

Podle směrnice o vozidlech s ukončenou životností vyžadují normy označování, aby výrobci označovali součásti a materiály za účelem usnadnění identifikace těch součástí a materiálů, které lze opětně použít a využít.

Téměř všechny členské státy uvádějí, že právní předpisy vyžadující, aby výrobci používali normy označování, provedly v plné míře. Výjimkou je Dánsko, kde právní předpisy normy označování výslovně nezmiňují, a Řecko, které uvedlo, že zde žádní výrobci vozidel nepůsobí; Česká republika odkázala na právní předpisy, které Komise neměla k dispozici za účelem jejich ověření.

Výrobci musí rovněž poskytovat pro každý typ vozidla informace pro demontáž ve lhůtě šesti měsíců po jeho uvedení na trh, a to například v podobě příruček nebo prostřednictvím elektronických databází. Zdaleka nejvíce využívaným způsobem, jímž jsou od výrobců vyžadovány požadované informace o demontáži, skladování a zkouškách, je prostřednictvím Mezinárodního informačního systému pro demontáž (IDIS)⁸. Dvacet členských států uvedlo, že využívají IDIS, a některé členské státy informovaly o tom, že využívají i jiná vnitrostátní opatření.

Všechny členské státy provedly právní předpisy k zajištění toho, aby výrobci pro každý typ nového vozidla uvedeného na trh poskytovali informace pro demontáž ve lhůtě šesti měsíců po tomto uvedení na trh.

3. INFORMACE O PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE O VOZIDLECH S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Vnitrostátní zprávy o provádění poskytují rovněž informace o tom, jakým způsobem členské státy prováděly některá ustanovení směrnice o vozidlech s ukončenou životností.

Významným příkladem zavedení opatření k předcházení vzniku odpadů je například Irsko, které od výrobců vyžaduje, aby předcházení vzniku odpadů podporovali prostřednictvím řady opatření, jež se vztahují na určitá konkrétní vozidla. Mezi tato opatření patří: omezení

⁸ IDIS | *The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, <https://www.idis2.com/>

používání nebezpečných látek, zohlednění demontáže, opětného použití, využití a recyklace po skončení životnosti při navrhování nových vozidel a zvyšování podílu recyklovaného materiálu používaného při výrobě určitých vozidel.

V Rumunsku se provádějí předběžná posouzení s cílem zajistit, aby vozidla splňovala určité cíle, a výrobci vozidel vyvinuli nový aktivační standard pomocí standardizovaného rozhraní pro palubní diagnostiku.

Podrobné informace o množství recyklovaných materiálů používaných při výrobě vozidel byl schopen poskytnout pouze omezený počet států. Zajímavé je mimo jiné konstatování Polska, že recyklované plasty se používají, nicméně opětné použití plastů při výrobě vozidel vyžaduje zvláštní proces čištění. Rumunsko navíc uvedlo, že nejčastěji používaným recyklovaným plastovým materiálem pro automobilové součásti je propylen a že recyklované plasty představují více než 10 % celkového objemu plastů používaných ve vozidlech vyrobených na jeho území.

Ve většině členských států se zvýšil počet autorizovaných zpracovatelských zařízení působících na jejich území. Ačkoli tři země neposkytly o počtu těchto zařízení údaje za období let 2015–2017 (Belgie, Maďarsko a Lotyšsko), lze za předpokladu, že jejich počet v uvedených zemích zůstal stejný, konstatovat, že celkový počet autorizovaných zpracovatelských zařízení v EU-28 vzrostl z 12 589 v období let 2012–2014 na 14 173 v období let 2015–2017.

Osmnáct členských států uvedlo, že na jejich území existují zpracovatelská zařízení s certifikovaným systémem environmentálního řízení. Podíl zpracovatelských zařízení s certifikovaným systémem environmentálního řízení v EU-28 vzrostl z 1,9 % v období let 2012–2014 na 3,73 % v období let 2015–2017. Příkladem osvědčeného postupu je Belgie, neboť ve Vlámsku a Valonsku je ve všech autorizovaných zařízeních pro odstraňování znečišťujících látek, demontáž a likvidaci vozidel s ukončenou životností zaveden systém péče o životní prostředí. V Belgii totiž právní předpisy stanoví, že tato zařízení musí příslušným orgánům předkládat výroční zprávu, v níž jsou uvedeny výsledky přezkumu činností předmětné společnosti nezávislou kontrolní institucí, přičemž negativní hodnocení může vést k odnětí autorizace.

Pouze deset členských států bylo schopno poskytnout konkrétní informace o počtu vozidel s ukončenou životností předaných do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jež měla nulovou nebo zápornou tržní hodnotu, a pět členských států bylo schopno poskytnout částečnou odpověď. Zpracování vozidel s ukončenou životností, jež mají zápornou hodnotu, je důležité pro omezení množství odstraňovaného odpadu. Třináct členských států ovšem tuto otázku zodpovědět nedokázalo, neboť tyto údaje nejsou zaznamenávány. Z členských států, které poskytly jednoznačné informace, to v sedmi případech (Kypr, Estonsko, Finsko, Irsko, Itálie, Portugalsko a Španělsko) bylo díky skutečnosti, že žádná vozidla s nulovou nebo zápornou tržní hodnotou neměly; jinými slovy, vozidla s ukončenou životností v uvedených zemích měla ve všech případech stále kladnou tržní hodnotu. Řecko zase uvedlo, že veškerá

vozidla s ukončenou životností předaná do autorizovaných zpracovatelských zařízení mají nulovou tržní hodnotu – není však jasné, jakým způsobem se zohledňuje kladná odpadního kovu, přestože tato vozidla jako taková nemají žádnou hodnotu na trhu s ojetými vozidly. Kvantitativní údaje poskytly pouze Litva a Malta.

Údaje o dosažené míře opětného použití / recyklace a opětného použití / využití jsou uvedeny v tabulce 1 a tabulce 2. Údaje shromáždil Eurostat vzhledem k tomu, že členské státy jsou povinny každý rok podávat zprávu o cílech týkajících se vozidel s ukončenou životností v rámci oznamovací povinnosti podle rozhodnutí Komise o podrobnostech týkajících se sledování dodržování směrnice⁹.

V roce 2017 splnilo minimální cílovou hodnotu pro opětné použití a recyklaci ve výši 85 % průměrné hmotnosti na vozidlo za rok dvacet členských států, dva členské státy tyto cíle nesplnily, ale k jejich splnění jim chybělo jen málo, a pro šest členských států nebyly údaje k dispozici. Průměrná míra opětného použití a recyklace pro EU-28 jako celek činila 89 %, což jsou čtyři procentní body nad cílovou hodnotou.

Tabulka 1: Míra opětného použití a recyklace vozidel s ukončenou životností (v %) ¹⁰

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgie	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulharsko	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Česko	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Chorvatsko	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Dánsko	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Německo	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estonsko	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Irsko	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Řecko	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Španělsko	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Francie	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Itálie	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Kypr	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Lotyšsko	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Litva	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Lucembursko	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Maďarsko	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Nizozemsko	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Rakousko	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Polsko	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7

⁹ EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

Portugalsko	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Rumunsko	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovinsko	100	:	85,9	:	:	:
Slovensko	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Finsko	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Švédsko	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Spojené království	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Lichtenštejsko	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norsko	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Tabulka 2: Míra opětného použití a využití vozidel s ukončenou životností v roce 2016 (v %)¹¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgie	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulharsko	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Česko	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Chorvatsko	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Dánsko	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Německo	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estonsko	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Irsko	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Řecko	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Španělsko	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Francie	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Itálie	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Kypr	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Lotyšsko	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Litva	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Lucembursko	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Maďarsko	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Nizozemsko	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Rakousko	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Polsko	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugalsko	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Rumunsko	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovinsko	103	:	91,3	:	:	:
Slovensko	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Finsko	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Švédsko	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Spojené království	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Lichtenštejsko	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Norsko	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

¹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

V roce 2017 splnilo minimální cílovou hodnotu pro opětné použití a využití ve výši 95 % průměrné hmotnosti na vozidlo za rok patnáct členských států, sedm členských států 95% cílovou hodnotu ještě nesplnilo, ale k jejímu splnění jsou velmi blízko, a šest členských států zatím neposkytlo žádné údaje. Průměrná míra opětného použití a využití pro EU-28 jako celek činila 94 %, což je těsně pod cílovou hodnotou.

Zdá se, že značný počet členských států se zavedenou infrastrukturou pro nakládání s vozidly s ukončenou životností svých cílů pro opětné využití nedosahuje. Tato skutečnost by však mohla svědčit o větším zaměření na recyklaci v porovnání s jinými formami využití v souladu s koncepcí oběhového hospodářství (např. Francie, Španělsko, Švédsko a Spojené království plní své cíle v oblasti recyklace, ale nikoli cíle pro opětné využití). Mohla by rovněž svědčit o spolehlivějších, zdokonalených metodách podávání zpráv, což přispívá k lepšímu provádění směrnice. Členské státy, které cíle nesplnily, vysvětlily důvody a uvedly opatření, jež za účelem dosažení cílů zavedly.

Vysoké míry, které uvedlo Řecko, lze přičíst skutečnosti, že zařízení provádějící demontáž se rozhodla některá vozidla s ukončenou životností, z nichž ještě nebyly odstraněny tekutiny, skladovat po delší dobu (nejspíše v důsledku nízkých tržních hodnot kovů), přičemž k rozdrčení vozidel došlo až v následujícím roce po jejich dekontaminaci. Tím lze vysvětlit vysoký počet vozidel s ukončenou životností zpracovaných ve stejném roce.

Mezi nová opatření zavedená na podporu opětného použití a recyklace patří opatření v oblasti opětného využití součástí vozidel s ukončenou životností v Maďarsku, zvyšování informovanosti a podpora komunikačních činností v Portugalsku a finanční pomoc pro nové výzkumné a vývojové projekty ve Španělsku týkající se vozidel s ukončenou životností zaměřené na předcházení vzniku odpadů, recyklaci a opětovné využití součástí těchto vozidel, přičemž přednost mají projekty zaměřené na recyklaci automobilových plastů, čelních skel a pneumatik.

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

Největším nedostatkem při provádění a prosazování směrnice o vozidlech s ukončenou životností je i nadále vysoký počet vozidel s ukončenou životností, u nichž není známo, kde se nacházejí. To bylo zdůrazněno již v předchozí zprávě Komise o provádění směrnice o vozidlech s ukončenou životností za období let 2011 až 2014¹² a v hodnocení *ex post* pěti směrnic o odpadech, jež rovněž provedla Komise¹³. Aby tento problém posoudila, zahájila Komise „Iniciativu na podporu dodržování právních předpisů směrnice 2000/53/ES o

¹² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm

¹³ http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm

vozidlech s ukončenou životností, jejím účelem je posoudit její provádění, s důrazem na vozidla s ukončenou životností, u nichž není známo, kde se nacházejí¹⁴.

Eurostat požádal členské státy, aby poskytly podrobné údaje o počtech vozidel, která byla vyzvednuta a přepravena do autorizovaných zpracovatelských zařízení. Tyto údaje jsou shrnuty v tabulce 1 níže.

Tabulka 1: Celkový počet vozidel s ukončenou životností, která byla vyzvednuta a přepravena do autorizovaných zpracovatelských zařízení v období 2008–2016¹⁵
(počet vozidel)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Evropská unie	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
Belgie	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bulharsko	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Česko	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Dánsko	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Německo	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Estonsko	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Irsko	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Řecko	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Španělsko	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Francie	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083
Chorvatsko	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Itálie	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Kypr	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Lotyšsko	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Litva	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Lucembursko	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Maďarsko	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Malta	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Nizozemsko	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Rakousko	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Polsko	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portugalsko	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Rumunsko	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Slovinsko	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
Slovensko	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Finsko	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Švédsko	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Spojené království	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
Island	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Lichtenštejnsko	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Norsko	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

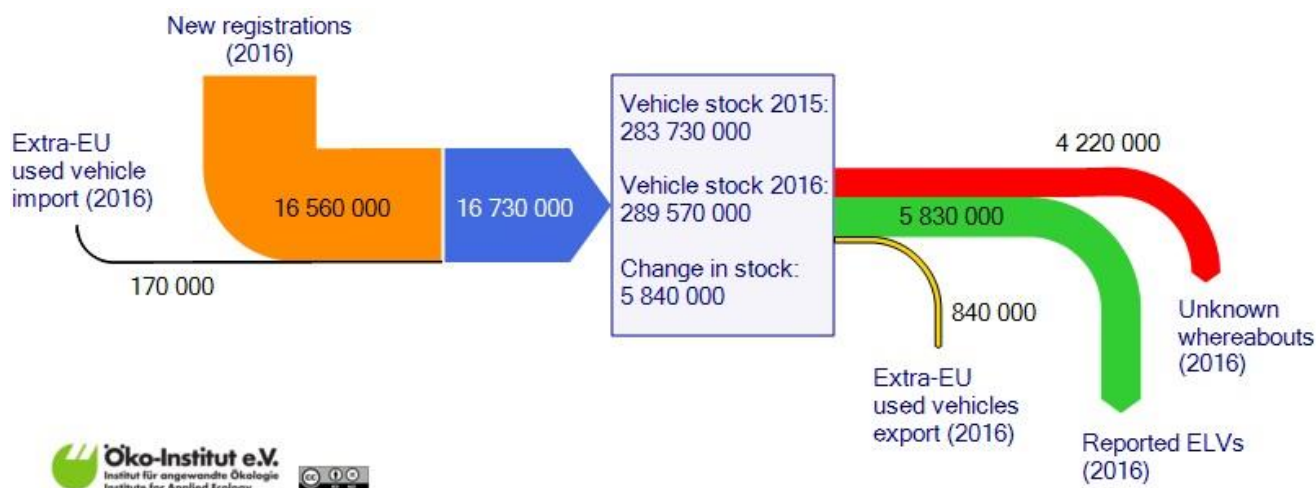
¹⁴ Iniciativa na podporu dodržování právních předpisů, jejímž účelem je posoudit provádění směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností s důrazem na vozidla, u nichž není známo, kde se nacházejí (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)

¹⁵ **Zdroj:** Eurostat (online datový kód: env_waselvt)

Údaje v tabulce se týkají oznámených vozidel s ukončenou životností, pro něž byla udělena osvědčení o likvidaci a jež jsou zpracovávána v autorizovaných zpracovatelských zařízeních. V pokynech určených členským státům Eurostat členské státy rovněž žádá, aby vykazovaly celkový počet vozidel s ukončenou životností na jejich území, a nikoli pouze počet vozidel, pro něž bylo uděleno osvědčení o likvidaci. Tyto údaje však předkládá jen velmi málo členských států, neboť jejich vykazování není podle směrnice o vozidlech s ukončenou životností a rozhodnutí Komise 2005/293/ES o kontrolování cílů opětného použití / využití a opětného použití / recyklace u vozidel s ukončenou životností stanovených ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností povinné. K odhadnutí počtu vozidel s ukončenou životností vyskytujících se na území daného státu proto musely být použity údaje z jiných zdrojů¹⁶. Z porovnání údajů o vozidlech s ukončenou životností, pro něž bylo uděleno osvědčení o likvidaci a jež jsou zpracovávána v autorizovaných zpracovatelských zařízeních, s údaji o počtu vozidel vyskytujících se na území daného státu vyplývají nesrovnalosti. Níže uvedený graf pocházející z nedávné studie provedené Komisí ukazuje počet vozidel s ukončenou životností¹⁷ zákonně nahlášených (tj. vozidel, pro něž bylo uděleno osvědčení o likvidaci a jež byla zpracována v souladu s předpisy) a vysoký počet vozidel s ukončenou životností v EU v roce 2014, u nichž nebylo známo, kde se nacházejí. Níže uvedený graf znázorňuje vstupy vozidel do vnitrostátních systémů registrace a výstupy z vozového parku EU-28. Počet vozidel s ukončenou životností, u nichž není známo, kde se nacházejí, představuje i nadále velký problém.

¹⁶ Eurostat, statistiky zahraničního obchodu; Evropské sdružení výrobců automobilů (ACEA); Eurostat, datový soubor: road_eqs; road_eqr); POLK. Tyto zdroje byly použity v Iniciativě Komise na podporu dodržování právních předpisů, jejímž účelem je posoudit provádění směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností s důrazem na vozidla, u nichž není známo, kde se nacházejí.
(http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)

¹⁷ Do oblasti působnosti směrnice o vozidlech s ukončenou životností spadají vozidla kategorie M1 (pro přepravu cestujících s nejvýše osmi sedadly kromě sedadla řidiče) a kategorie N1 (vozidla pro přepravu zboží s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny).



Finsko jako příklad toho, jak takové nesrovnalosti vznikají, uvedlo, že někteří občané a některé hospodářské subjekty neodevzdávají vozidla s ukončenou životností v rámci oficiálního systému výrobců pro zpětný odběr těchto vozidel, a celkové množství vozidel s ukončenou životností je tudíž výrazně vyšší než počet osvědčení o likvidaci vozidla. Finsko dále poukázalo na to, že ke zlepšení správného nakládání s vozidly s ukončenou životností v roce 2017 mohlo dojít v důsledku nárůstu cen kovů a zdokonalení online systému vyřazování z registru.

Německo oznámilo, že jeho poměrně nízký počet shromážděných a zpracovaných vozidel s ukončenou životností v porovnání s přibližně 2,8 milionu automobilů, jež jsou každoročně trvale vyřazeny z registrace, lze vysvětlit vývozem ojetých vozidel a tím, že se na základě zpráv vypracovaných v roce 2017 snížily „statistické mezery“, pokud jde o vozidla, u nichž není známo, kde se nacházejí^{18,19}. Odstranit tyto nedostatky se podařilo zejména přepočtením skutečného množství motorových vozidel trvale vyřazených z registru a provedením kvalifikovaných odhadů, pokud jde o statistické údaje o vývozu ojetých vozidel (do zemí EU a mimo EU).

Nedávná studie Komise dále ukazuje, že některé důvody existence vysokého počtu vozidel s ukončenou životností, u nichž není známo, kde se nacházejí, svědčí o tom, že systémy vyřazování z registru nedostatků, a o nesprávném zacházení s vozidly s ukončenou životností (to znamená, že do sběrných míst nejsou předána všechna tato vozidla, a z těch, která předána jsou, pouze některá obdrží osvědčení o likvidaci; existují vozidla s ukončenou životností, která jsou demontována v neautorizovaných zařízeních). Navíc existují vozidla s ukončenou životností, která jsou nezákonně vyvážena jako ojetá vozidla.

¹⁸ Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, s.333.

¹⁹ Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10.

Dále existují nesrovnalosti, pokud jde o propojení a návaznost mezi systémy registrace a systémy vyřazení z registrace či opětovné registrace, které by případně mohly poukazovat na to, že osvědčení o likvidaci získává pouze část vozidel s ukončenou životností vyřazených z registru, ačkoli jsou zpracována v souladu s předpisy; případy, kdy v určitém členském státě jsou registrována ojetá vozidla, jež nebyla v členském státě původu nikdy vyřazena z registru; chybí kvalitní údaje, zejména pokud jde o vývoz ojetých vozidel a vozidel s ukončenou životností a únik surovin; je třeba zlepšit způsoby podávání zpráv členskými státy; dochází k nezákonnému sběru a demontáži vozidel s ukončenou životností v neautorizovaných zpracovatelských zařízeních, která nedodržují normy v oblasti životního prostředí; a proto je nutné lepší prosazování směrnice, včetně inspekci sběrných míst a autorizovaných zpracovatelských zařízení.

Existují členské státy, které již přijaly opatření k řešení tohoto problému, například Dánsko, jež zavedlo prémii pro posledního registrovaného vlastníka, který své vozidlo s ukončenou životností předá autorizovanému zpracovatelskému zařízení, nebo Francie a Spojené království, jež vykázaly významný nárůst počtu inspekci v autorizovaných zpracovatelských zařízeních.

5. ZÁVĚRY

Směrnice o vozidlech s ukončenou životností byla provedena do vnitrostátních právních předpisů všech členských států, přičemž výsledek je považován za uspokojujivý.

Celkově lze říci, že provádění směrnice o vozidlech s ukončenou životností je z větší části náležité. V roce 2017 splnilo cílovou hodnotu pro opětné použití a recyklaci, která byla stanovena pro rok 2015, ve výši 85 % průměrné hmotnosti na vozidlo za rok 20 z 28 členských států (5 členských států neposkytlo údaje). Více problémů bylo spojeno s dosažením cíle opětného použití a využití ve výši 95 % průměrné hmotnosti na vozidlo za rok. Přibližně polovině členských států, které cíle nesplnily, ovšem k jejich splnění chybělo pouze několik procentních bodů.

Používání zakázaných nebezpečných látek neustále klesá, a projevují se tak změny přílohy II směrnice o vozidlech s ukončenou životností²⁰ s neustále se snižujícím počtem položek, které umožňují používání těchto látek. Kromě toho se zvýšil počet autorizovaných zpracovatelských zařízení a členské státy začínají oznamovat inovativní opatření, jako je začleňování recyklovaného obsahu, podpora projektů v oblasti předcházení vzniku odpadů a zavádění systémů péče o životní prostředí, z nichž všechna mohou ostatním zemím sloužit jako příklady osvědčených postupů.

Významnou výjimkou z tohoto obecně pozitivního trendu je problematika vozidel s ukončenou životností, u nichž není známo, kde se nacházejí. Problémem i nadále zůstává nezákonný sběr a zpracování součástí vyjmutých z vozidel s ukončenou životností a

²⁰ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm

obchodování s nimi. Kromě ztráty cenných zdrojů (využitelných součástí a materiálů) má tento problém spolu se zpracováváním vozidel s ukončenou životností v neautorizovaných zpracovatelských zařízeních rovněž nepříznivý dopad na zdraví a životní prostředí. To je zohledněno v sedmém bodě odůvodnění směrnice 2018/849/EU,²¹ který uvádí, že by směrnice 2000/53/ES měla být přezkoumána a v případě potřeby pozměněna, přičemž „by se měla věnovat pozornost i problematice vozidel s ukončenou životností, jež nejsou vykazána, a to i přepravě ojetých vozidel, u nichž je podezření, že se jedná o vozidla s ukončenou životností, a uplatňování pokynů kontaktních subjektů č. 9 k přepravě vozidel jakožto odpadu“.

Evropská komise v současné době provádí hodnocení směrnice o vozidlech s ukončenou životností s cílem posoudit, do jaké míry mají právní předpisy EU týkající se vozidel s ukončenou životností přínosy pro životní prostředí, veřejnost i průmysl. Hodnocení bude dokončeno v roce 2020²². Mezi témata, která jsou předmětem zkoumání, patří účinnost provádění směrnice, včetně problému vozidel s ukončenou životností, u nichž není známo, kde se nacházejí, soudržnost s definicemi jiných právních předpisů, relevantnost a proveditelnost stanovení cílů pro konkrétní materiály, metody podávání zpráv a monitorování a význam s ohledem na výzvy spojené s novými technologiemi, včetně elektrických a hybridních vozidel, jakož i změny v materiálovém složení vozidel.

²¹ Úř. věst. L 150, 14.6.2018, s. 93.

²² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm