



Briuselis, 2020 01 30
COM(2020) 33 final

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

**DĖL DIREKTYVOS 2000/53/EB DĖL EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ
TRANSPORTO PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMO**

2014–2017 M.

**KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI
DĖL DIREKTYVOS 2000/53/EB DĖL EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ
TRANSPORTO PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMO**

2014–2017 M.

1. ĮŽANGA

Svarbiausias Direktyvos 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių¹ (toliau – ENTP direktyva) tikslas – transporto priemonių ir jų dalių atliekų susidarymo prevencija siekiant mažinti galutinai šalinamų atliekų kiekį ir bendrą jų poveikį aplinkai. Be to, direktyvoje įtvirtintomis priemonėmis siekiama pagerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, dalyvaujančių transporto priemonės gyvavimo cikle, ypač tų, kurie tiesiogiai apdoroja eksploatuoti netinkamas transporto priemones (ENTP), aplinkosauginį veiksmingumą. Apskritai ENTP direktyvoje laikomasi žiedinės ekonomikos požiūrio: skatinamas ekologinis projektavimas, numatoma atsisakyti pavojingųjų medžiagų transporto priemonėse ir nustatomi dideli pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir naudojimo tikslai, taip siekiant pakartotinai naudoti vertingas ENTP medžiagas ir išlaikyti brangius išteklius ekonomikoje.

ENTP direktyvos 9 straipsnyje valstybėms narėms nustatytas įpareigojimas kas trejus metus teikti Komisijai direktyvos įgyvendinimo ataskaitą remiantis Komisijos sprendime 2001/753/EB² nustatyto klausimynu. Klausimyną sudaro dvi dalys: pirmoji dalis susijusi su informacija apie direktyvos perkėlimą į nacionalinę teisę, o antrojoje dalyje pateikiama informacija apie faktinį direktyvos įgyvendinimą. Remdamasi valstybių narių teikiama ataskaitinio laikotarpio informacija Komisija turi parengti įgyvendinimo ataskaitą.

Tai ketvirtoji ENTP direktyvos įgyvendinimo ataskaita, apimanti laikotarpį nuo 2014 m. balandžio 22 d. iki 2017 m. balandžio 21 d. Visos ankstesnės ataskaitos yra paskelbtos Komisijos interneto svetainėje³.

Atsakymus dėl 2014–2017 m. ataskaitinio laikotarpio pateikė 25 valstybės narės. Trys šalys (Latvija, Malta ir Vengrija) to dar nepadarė. Duomenis pateikusių šalių skaičius, palyginti su ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais, šiek tiek sumažėjo: 2008–2011 m. įgyvendinimo ataskaitas Komisijai pateikė visos valstybės narės, o 2011–2014 m. ataskaitų nepateikė dvi šalys (Nyderlandai ir Ispanija).

Apskritai pateikta informacija beveik visais atvejais buvo išsami ir patenkinamos kokybės. Ji buvo papildyta remiantis papildomais duomenų šaltiniais, visų pirma, nacionalinės teisės

¹ OL L 269, 2000 10 21, p. 34.

² OL L 282, 2001 10 26, p. 77.

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

aktais, dėl kurių buvo atliktas tiesioginis atitikties ENTP direktyvai patikrinimas, ir kitų Komisijos ataskaitų informacija⁴. Be to, atsižvelgta ir į duomenis dėl direktyvoje nustatytų pakartotinio naudojimo ir perdirbimo bei pakartotinio naudojimo ir naudojimo tikslų, pateiktus pagal Komisijos sprendimą 2005/293/EB⁵.

2. INFORMACIJA APIE ENTP DIREKTYVOS PERKĖLIMĄ Į NACIONALINĘ TEISĘ

Direktyva laikoma tinkamai perkelta į visų valstybių narių nacionalinę teisę; pradėtų tyrimų dėl pažeidimo nėra.

Pagal ENTP direktyvą transporto priemonių ir įrangos gamintojai turi riboti švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimą nuo 2003 m. liepos 1 d. rinkai pateikiamų transporto priemonių medžiagose ir dalyse, išskyrus direktyvos II priede išvardytas išimtis. Šių pavojingųjų medžiagų labai sumažinta patvirtinus kelis II priedo pakeitimus⁶. Pavojingųjų medžiagų naudojimo transporto priemonėse apribojimas daugeliu atvejų į nacionalinę teisę perkeltas konkrečiai su ENTP susijusiais teisės aktais, o transporto priemonių projektavimas siekiant palengvinti perdirbtų medžiagų pakartotinį naudojimą ir naudojimą arba integravimą į naujas transporto priemones į nacionalinę teisę neretai perkeliama bendresnio pobūdžio atliekų teisės aktais bendrus tų nuostatų reikalavimus taikant visose rinkose. Gerosios patirties pavyzdį rodo Austrija: surinkimo ir naudojimo įmonės turi skirti 0,5 proc. savo apyvartos atliekų prevencijos projektams. Be to, direktyvoje taip pat numatyta, kad transporto priemonės turi būti projektuojamos taip, kad jas būtų galima pakartotinai naudoti ir naudoti ir kad į transporto priemones būtų integruojama daugiau perdirbtų medžiagų.

Gamintojai, importuotojai ir platintojai privalo sukurti ENTP ir, jei techniškai įmanoma, taisyčių lengvųjų automobilių naudotų dalių surinkimo sistemas. Gamintojai turi padengti didelę dalį su ENTP pristatymu į atliekų tvarkymo centrus susijusių sąnaudų (ar net jas visas). Daugeliu atvejų valstybės narės tuos reikalavimus į nacionalinę teisę perkėlė taip, kad ekonominės veiklos vykdytojai turėtų galimybę taikyti individualią arba kolektyvinę schemą. Daugumoje valstybių narių grąžinimas yra nemokamas, išskyrus atvejus, kai trūksta pagrindinių dalių arba kai pridėta papildomų atliekų, kaip reikalaujama pagal direktyvą. Kadangi metalo laužo ir (arba) kitų dalių, išimčių perdirbti arba pakartotinai naudoti, vertė beveik padengs transporto priemonės paėmimo iš paskutinių savininkų sąnaudas, įvykdyti šį įpareigojimą nėra sunku.

ENTP savininkai turi gauti sunaikinimo pažymėjimą, kad galėtų išregistruoti transporto priemonę. Visos valstybės narės pranešė apie tai, kad sukūrė nacionalines išregistravimo sistemas, kuriose sunaikinimo pažymėjimo išdavimas yra išregistravimo sąlyga. Išregistravimo procedūros yra itin svarbios siekiant užtikrinti, kad ENTP būtų perduodamos

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

⁵ OL L 94, 2005 4 13, p. 30–33.

⁶ Šiuo metu Komisija rengia 9-ąją ir 10-ąją II priedo pakeitimus.

patvirtintoms apdorojimo įmonėms ir kad būtų ribojamas neteisėtas transporto priemonių atliekų eksportas. Beveik pusė valstybių narių pasinaudojo nuostata, pagal kurią sunaikinimo pažymėjimą gali išduoti ne tik patvirtintos apdorojimo įmonės, bet ir gamintojai, prekybos agentai ir surinkėjai. Nors visose valstybėse narėse yra įdiegtos išregistravimo sistemos, ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma (t. y. transporto priemonių, kurios yra išregistruotos, bet dėl kurių nebuvo išduotas sunaikinimo pažymėjimas arba kurių sunaikinimo pažymėjimo valdžios institucijos neturi), pastaraisiais metais padaugėjo. Vadinasi, nacionalinės išregistravimo sistemos neveikia taip veiksmingai, kaip galėtų.

ENTP direktyvoje yra nuostatos, kuriomis siekiama užtikrinti, kad ENTP būtų tinkamai ir laiku apdorojamos apdorojimo įmonėse, gavusiose kompetentingų institucijų išduotą leidimą. Tokiose įmonėse taip pat atliekami patikrinimai. Šios sąlygos yra nustatytos siekiant sumažinti neigiamą poveikį aplinkai ir skatinti transporto priemonių dalių pakartotinį naudojimą ir perdirbimą. Visos valstybės narės pranešė, kad perkėlė į nacionalinę teisę su šiuo aspektu susijusias priemones pagal direktyvos reikalavimus. Rumunija ir Suomija – vienintelės valstybės narės, kurios pranešė apie nedidelius teisės aktų pakeitimus, padarytus po paskutinio ataskaitinio laikotarpio. Rumunija atnaujino leidimus tvarkyti ir išmontuoti ENTP, o Suomijoje buvo pasirašytas konkretus vyriausybės nutarimas dėl ENTP (Nr. 123/2015), kuriuo buvo atnaujinti pavojingųjų medžiagų naudojimo transporto priemonėse apribojimai. Daugumoje šalių neleidžiama nukrypti nuo reikalavimų turėti leidimą naudoti ENTP atliekas tas transporto priemones tinkamai apdorojus pagal ENTP direktyvą ir atlikus metinį patikrinimą⁷ ir tik iš Danijos, Italijos, Jungtinės Karalystės ir Rumunijos atsakymų galima daryti prielaidą, kad tai leidžiama (toks pakeitimas padarytas ir Rumunijoje po paskutinio ataskaitinio laikotarpio).

Valstybės narės turi skatinti pakartotinį naudojimą ir perdirbimą, o ENTP direktyvoje nustatyti pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir naudojimo tikslai. Valstybės narės iki 2015 m. sausio 1 d. turėjo pasiekti šiuos tikslus, kurių terminai 2006 ir 2015 m.:

- 95 proc. pakartotinai panaudojama ir naudojama (pagal vidutinį transporto priemonės svorį per metus) ir
- 85 proc. pakartotinai panaudojama ir perdirbama (pagal vidutinį transporto priemonės svorį per metus).

2017 m. 14 valstybių narių pasiekė abu 85 proc. ir 95 proc. perdirbimo ir naudojimo tikslus. Tikslų pasiekimas išsamiai nagrinėjamas 3 skirsnyje.

Kelios valstybės narės pranešė apie novatoriškas pakartotinio naudojimo ir perdirbimo skatinimo priemones. Italijoje regioninės valdžios institucijos turi priimti priemones, kuriomis būtų užtikrinama, kad bent 30 proc. valdžios institucijose (ir įmonėse, didele dalimi priklausančiose valstybei) kasmet įsigyjamų prekių ir (arba) produktų būtų pagaminti iš perdirbtų medžiagų. Pagal Italijos teisės aktus taip pat reikalaujama, kad bent 20 proc.

⁷ Galimybė netaikyti reikalavimo gauti leidimą pagal ENTP direktyvos 6 straipsnio 2 dalį.

viešiesiems transporto priemonių parkams perkamų atsarginių padangų būtų restauruotos padangos. Prancūzijoje reikalaujama, kad pakartotinio naudojimo tikslais išmontuotas dalis būtų galima atsekti. Slovėnijoje iš transporto priemonių išmontavimo įmonių vadovų reikalaujama, kad prieš sunaikinant priimtas ENTP, iš jų būtų išimama 10 proc. (pagal svorį) dalių, medžiagų ir skysčių per metus ir siunčiama juos pakartotinai naudoti arba perdirbti.

Pagal ENTP direktyvą remdamiesi kodavimo standartais gamintojai turi žymėti (kodu) dalis ir medžiagas, kad būtų lengviau nustatyti medžiagas, tinkamas pakartotinai naudoti ir naudoti.

Beveik visos valstybės narės pranešė, kad visiškai perkėlė į nacionalinę teisę nuostatas, pagal kurias gamintojai privalo taikyti kodavimo standartus. Išimtys yra Danija, kurios teisės aktuose kodavimo standartai nėra konkrečiai minimi, ir Graikija, pranešusi, kad šalyje nėra transporto priemonių gamintojų, o Čekija pateikė nuorodą į teisės aktą, su kuriuo Komisijai nepavyko susipažinti ir kurio ji negalėjo patikrinti.

Gamintojai taip pat privalo teikti informaciją apie kiekvieno tipo transporto priemonių išmontavimą per šešis mėnesius jas pateikus rinkai, pavyzdžiui, parengdami vadovus arba įkeldami informaciją į duomenų bazines. Populiariausias būdas, kuriuo gamintojai teikia reikiamą informaciją apie išmontavimą, saugojimą ir bandymus, – Tarptautinė informacijos apie išmontavimą sistema (IDIS, angl. *International Dismantling Information System*)⁸. 20 valstybių narių pranešė, kad naudojami IDIS, o kai kurios valstybės narės informavo, kad naudoja ir kitas nacionalines priemones.

Visos valstybės narės perkėlė į nacionalinę teisę nuostatas, kuriomis užtikrinama, kad gamintojai per šešis mėnesius nuo naujo tipo transporto priemonės pateikimo rinkai pateiktų informaciją apie to tipo transporto priemonių išmontavimą.

3. INFORMACIJA APIE ENTP DIREKTYVOS ĮGYVENDINIMĄ

Nacionalinėse įgyvendinimo ataskaitose pateikiama ir informacija apie tai, kaip valstybėse narėse įgyvendinamos tam tikros ENTP direktyvos nuostatos.

Vienas iš paminėtinų atliekų prevencijos priemonių įgyvendinimo pavyzdžių yra Airija – joje gamintojai įpareigojami skatinti atliekų prevenciją įvairiomis tam tikroms konkrečioms transporto priemonėms taikomomis priemonėmis. Tos priemonės apima: pavojingųjų medžiagų naudojimo ribojimą, naujų transporto priemonių projektavimą atsižvelgiant į eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išmontavimą, pakartotinį naudojimą, naudojimą ir perdirbimą ir didesnės perdirbtų medžiagų dalies naudojimą gaminant tam tikras transporto priemones.

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

Rumunijoje atliekamas preliminarus vertinimas siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės atitiktų tam tikras siektinas reikšmes, o transporto priemonių gamintojai yra parengę naują aktyvinimo standartą naudodami standartizuotą vidinės diagnostikos sistemos sąsają.

Valstybių narių, galėjusių pateikti išsamią informaciją apie tai, kiek perdirbtų medžiagų naudojama gaminant transporto priemones, buvo nedaug. Paminėtinas Lenkijos pareiškimas, kad, nors naudojamas perdirbtas plastikas, naudojamą plastiką reikia apdoroti taikant specialią valymo procedūrą, kad ji būtų galima panaudoti gaminant transporto priemones. Be to, Rumunija pateikė pastabą, kad gaminant transporto priemonių dalis dažniausiai naudojama perdirbta plastikinė medžiaga yra propilenas ir kad perdirbtas plastikas sudaro daugiau nei 10 proc. bendros jos teritorijoje gaminamose transporto priemonėse naudojamo plastiko masės.

Daugumoje valstybių narių jų teritorijoje veiklą vykdančių patvirtintų apdorojimo įmonių skaičius padidėjo. Trys šalys nepateikė duomenų apie patvirtintų apdorojimo įmonių skaičių 2015–2017 m. (Belgija, Latvija ir Vengrija), tad darytina prielaida, kad tose šalyse tokių įmonių skaičius išliko toks pat, kaip per ankstesnį laikotarpį; taigi bendras patvirtintų apdorojimo įmonių skaičius 28 ES valstybėse narėse padidėjo nuo 12 589 2012–2014 m. iki 14 173 2015–2017 m.

18 valstybių narių pranešė, kad jų teritorijoje yra apdorojimo įmonių, kuriose įdiegta sertifikuota aplinkosaugos vadybos sistema (AVS). Visose 28 ES valstybėse narėse AVS turinčių apdorojimo įmonių dalis padidėjo nuo 1,9 proc. 2012–2014 m. iki 3,73 proc. 2015–2017 m. Gerosios patirties pavyzdys yra Belgija – Flandrijoje ir Valonijoje visuose patvirtintuose ENTP teršalų šalinimo, išmontavimo ir sunaikinimo centruose yra įdiegta aplinkos apsaugos sistema, nes galioja teisės aktas, pagal kurį tokie centrai privalo teikti valdžios institucijoms metinę ataskaitą, kurioje išdėstomi nepriklausomos patikrinimo įstaigos atlikto įmonės veiklos patikrinimo rezultatai, ir dėl neigiamo įvertinimo patvirtinimas gali būti atšauktas.

Tik 10 valstybių narių sugebėjo pateikti konkrečią informaciją apie į patvirtintas apdorojimo įmones pristatytų ENTP, kurių rinkos vertė yra nulinė arba neigiama, skaičių, o penkios atsakė iš dalies. Neigiamą vertę turinčių ENTP apdorojimas yra svarbus siekiant mažinti atliekų šalinimą. Kita vertus, 13 valstybių narių atsakyti į klausimą negalėjo, nes tokie duomenys neregistruojami. Kalbant apie valstybes nares, kurios pateikė galutinę informaciją, septynių valstybių narių (Airijos, Estijos, Ispanijos, Italijos, Kipro, Portugalijos ir Suomijos) atveju tokių nulinę arba neigiamą rinkos vertę turinčių transporto priemonių nebuvo; kitaip tariant, visais atvejais tose šalyse ENTP vis dar turėjo teigiamą rinkos vertę. Kita vertus, Graikija pranešė, kad visų į patvirtintas apdorojimo įmones pristatomų ENTP rinkos vertė yra nulinė; tačiau nėra aišku, kaip apskaičiuojama teigiama metalo laužo rinkos vertė, nors pačios ENTP neturi vertės naudotų transporto priemonių rinkoje. Kiekybinius duomenis pateikė tik Lietuva ir Malta.

Pasiektų pakartotinio naudojimo ir perdirbimo bei pakartotinio naudojimo ir naudojimo lygių duomenys pateikti Figure 1 ir 2 pav. Eurostatas renka duomenis, susijusius su valstybių narių prievole kasmet teikti informaciją apie ENTP tikslus vykdant Komisijos sprendime įtvirtintą reikalavimą teikti duomenis apie direktyvos stebėsenos reikalavimų įgyvendinimą⁹.

2017 m. 20 valstybių narių pasiekė mažiausią 85 proc. vidutinio transporto priemonių svorio per metus pakartotinio naudojimo ir perdirbimo tikslą; 2 valstybės narės tikslų nepasiekė, bet netrukus turėtų pasiekti, o 6 valstybės narės duomenų nepateikė. Apskritai 28 ES valstybių narių vidutinis pakartotinio naudojimo ir perdirbimo lygis buvo 89 proc., t. y. keturiais procentiniais punktais viršijo tikslą.

1 pav. ENTP pakartotinio naudojimo ir perdirbimo lygiai (%)¹⁰

	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Belgija	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgarija	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Čekija	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Kroatija	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Danija	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Vokietija	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estija	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Airija	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Graikija	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Ispanija	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Prancūzija	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Italija	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Kipras	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Latvija	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Lietuva	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Liuksemburgas	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Vengrija	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Nyderlandai	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Austrija	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Lenkija	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugalija	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Rumunija	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovėnija	100	:	85,9	:	:	:
Slovakija	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Suomija	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Švedija	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2

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>.

Jungtinė Karalystė	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Islandija	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Lichtenšteinas	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norvegija	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

2 pav. 2016 m. ENTP pakartotinio naudojimo ir naudojimo lygiai (%)¹¹

	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Belgija	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulgarija	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Čekija	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Kroatija	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Danija	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Vokietija	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estija	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Airija	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Graikija	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Ispanija	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Prancūzija	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Italija	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Kipras	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Latvija	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Lietuva	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Liuksemburgas	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Vengrija	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Nyderlandai	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Austrija	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Lenkija	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugalija	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Rumunija	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovėnija	103	:	91,3	:	:	:
Slovakija	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Suomija	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Švedija	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Jungtinė Karalystė	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Islandija	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Lichtenšteinas	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Norvegija	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

2017 m. 15 valstybių narių pasiekė mažiausią 95 proc. vidutinio transporto priemonių svorio per metus pakartotinio naudojimo ir naudojimo tikslą; 7 valstybės narės 95 proc. tikslo dar nepasiekė, bet netrukus turėtų pasiekti, o 6 valstybės narės duomenų dar nepateikė. Apskritai

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

28 ES valstybių narių vidutinis pakartotinio naudojimo ir naudojimo lygis buvo 94 proc., t. y. šiek tiek nesiekė tikslo.

Daugelyje valstybių narių, turinčių ENTP tvarkymo infrastruktūrą ir procesus, atrodo, nėra nustatyto naudojimo tikslo, bet tai galbūt rodo, kad atsižvelgiant į žiedinės ekonomikos koncepciją daugiau dėmesio skiriama perdirbimui nei kitiems naudojimo būdams (pvz., Ispanija, Jungtinė Karalystė, Prancūzija ir Švedija pasiekė perdirbimo tikslus, bet nepasiekė naudojimo tikslų). Tai taip pat gali būti apie patikimesnius ir geresnius duomenų teikimo būdus, kuriuos taikant pavyksta geriau įgyvendinti direktyvą. Tikslų nepasiekusios valstybės narės paaiškino priežastis ir pateikė informaciją apie taikomas tikslų įgyvendinimo priemones.

Didelius lygius, apie kuriuos pranešė Graikija, gali lemti tai, kad išmontavimo įmonės nusprendė ilgą laiką saugoti kai kurias ENTP, iš kurių skysčiai dar nepašalinti (tikriausiai dėl mažos metalų rinkos vertės) ir kurios vėliau buvo susmulkintos kitais metais po to, kai iš jų pašalinti teršalai. Dėl to per metus susikaupė didelis apdorotų ENTP skaičius.

Priimtos naujos priemonės, kuriomis siekiama skatinti pakartotinį naudojimą ir perdirbimą, pavyzdžiui, Vengrijos taikomos su ENTP dalių pakartotiniu naudojimu susijusios priemonės, informuotumo didinimo ir komunikacijos veikla Portugalijoje bei finansinė pagalba naujiems mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros projektams, susijusiems su ENTP atliekų prevencija, perdirbimu ir pakartotiniu dalių naudojimu Ispanijoje, pirmenybę teikiant projektams, susijusiems su automobiliuose naudojamu plastiku, priekinių stiklų ir padangų perdirbimu.

4. NEŽINOMA ENTP BUVIMO VIETA IR NETEISĖTAS JŲ IŠMONTAVIMAS

Daugiausia ENTP direktyvos įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo sunkumų vis dar kyla dėl didelio „nežinomos ENTP buvimo vietos“ atvejų skaičiaus. Tai jau buvo pažymėta ankstesnėje Komisijos ataskaitoje dėl ENTP direktyvos įgyvendinimo 2011–2014 m.¹² ir Komisijos atliktame penkių atliekų direktyvų *ex post* vertinime¹³. Norėdama įvertinti problemą Komisija ėmėsi reikalavimų laikymosi skatinimo iniciatyvos, kuria siekiama įvertinti Direktyvos 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (ENTP direktyvos) nuostatų, susijusių su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis, kurių buvimo vieta nežinoma, įgyvendinimą¹⁴.

Eurostatas prašo valstybių narių pateikti išsamią informaciją apie surinktą ir patvirtintoms apdorojimo įmonėms perduotą transporto priemonių skaičių. Šie skaičiai pateikti 1 lentelėje.

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

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

¹⁴ Reikalavimų laikymosi skatinimo iniciatyva, kuria siekiama įvertinti Direktyvos 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (ENTP direktyvos) nuostatų, susijusių su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis, kurių buvimo vieta nežinoma, įgyvendinimą (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

1 lentelė. Bendras eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, surinktų ir perduotų patvirtintoms apdorojimo įmonėms, skaičius 2008–2016 m.¹⁵
(transporto priemonių skaičius)

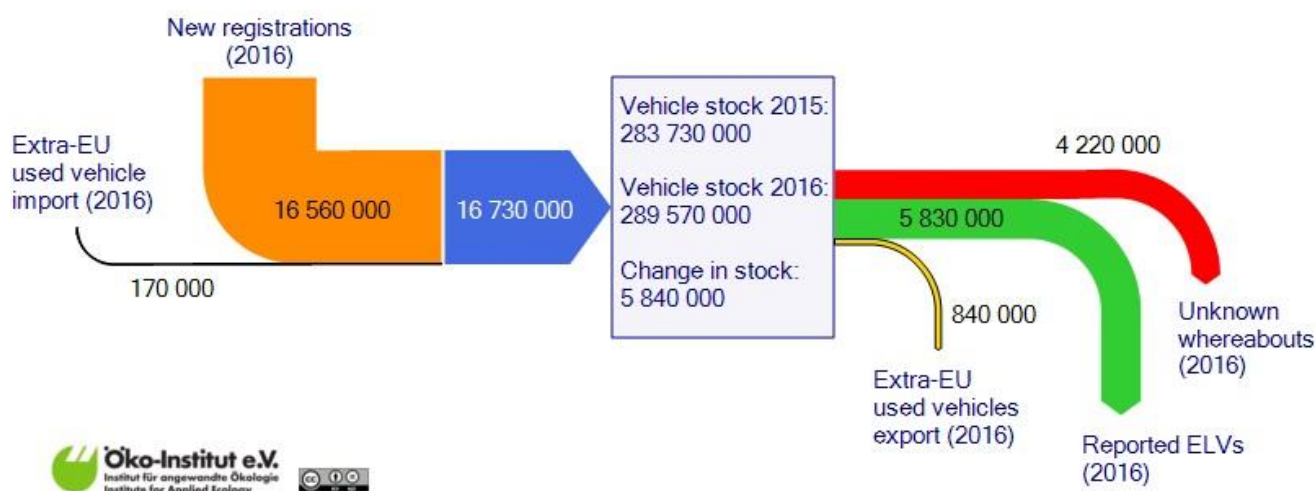
	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.
Europos Sąjunga	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
Belgija	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bulgarija	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Čekija	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Danija	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Vokietija	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Estija	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Airija	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Graikija	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Ispanija	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Prancūzija	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
Kroatija	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Italija	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Kipras	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Latvija	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Lietuva	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Liuksemburgas	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Vengrija	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	:
Nyderlandai	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Austrija	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Lenkija	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portugalija	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Rumunija	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Slovėnija	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
Slovakija	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Suomija	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Švedija	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Jungtinė Karalystė	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
Islandija	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Lichtenšteinas	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Norvegija	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Lentelėje pateikti duomenys susiję su ENTP, apie kurias pranešta, dėl kurių buvo išduotas sunaikinimo pažymėjimas ir kurios yra tvarkomos patvirtintose apdorojimo įmonėse. Valstybėms narėms skirtose gairėse Eurostatas taip pat prašo valstybių narių pateikti duomenis apie bendrą atsirandančių ENTP skaičių, o ne tik apie tas transporto priemones, dėl kurių išduotas sunaikinimo pažymėjimas. Tačiau tokius duomenis pateikia vos kelios valstybės narės, nes duomenys apie atsirandančias ENTP nėra privalomi pagal ENTP direktyvą ir Komisijos sprendimą 2005/293/EB dėl ENTP direktyvoje nustatytų pakartotinio naudojimo / utilizavimo stebėsenos ir pakartotinio naudojimo / perdirbimo tikslų. Taigi norint įvertinti atsirandančių ENTP skaičių teko naudoti duomenis iš kitų šaltinių¹⁶. Palyginus

¹⁵ Šaltinis: Eurostatas (duomenų internete kodas: env_waselvt).

¹⁶ Eurostatas, išorės prekybos statistiniai duomenys; Europos automobilių gamintojų asociacija (ACEA); Eurostatas, duomenų rinkinys: road_eqs; road_eqr; POLK. Šie šaltiniai buvo panaudoti Komisijos reikalavimų

duomenis apie ENTP, dėl kurių buvo išduotas sunaikinimo pažymėjimas ir kurios yra tvarkomos patvirtintose apdorojimo įmonėse, su atsirandančių ENTP duomenimis matyti neatitikimai. Neseniai atlikto Komisijos tyrimo diagramoje toliau parodytas ENTP, apie kurias pranešama pagal teisės aktus (t. y. dėl kurių išduotas sunaikinimo pažymėjimas ir kurios yra apdorojamos teisėtai), skaičius¹⁷ ir didelis ENTP, kurių buvimo vieta nėra žinoma, skaičius 2014 m. ES. Diagramoje taip pat atsižvelgiama į transporto priemonių įrašus nacionalinėse registracijos sistemose ir į 28 ES valstybėse narėse išregistruotas transporto priemones. ENTP, kurių buvimo vieta nėra žinoma, skaičius vis dar kelia didelį susirūpinimą.



Pavyzdžiui, kaip gali atsirasti tokių neatitikimų: Suomija pranešė, kad kai kurie piliečiai ir veiklos vykdytojai neperduoda ENTP oficialiai gamintojų grąžinimo sistemai, tad bendras ENTP skaičius yra gerokai didesnis nei faktinis sunaikinimo pažymėjimų skaičius. Suomija taip pat pabrėžė, kad tinkamo ENTP apdorojimo atvejų skaičiaus padidėjimą 2017 m. galėjo lemti padidėjusios metalo kainos ir patobulinta išregistravimo internetu sistema.

Vokietija pranešė, kad santykinai nedidelis surinktų ir apdorotų ENTP skaičius, palyginti su maždaug 2,8 mln. automobilių, kurie kasmet galutinai išregistruojami, sietinas su naudotų transporto priemonių eksportu ir kad 2017 m. ataskaitose transporto priemonių, kurių buvimo

laikymosi skatinimo iniciatyvoje, kuria siekiama įvertinti Direktyvos 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (ENTP direktyvos) nuostatų, susijusių su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis, kurių buvimo vieta nežinoma, įgyvendinimą (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

¹⁷ Į ENTP direktyvos taikymo sritį patenka M1 transporto priemonės (ne daugiau nei aštuonių sėdimų vietų (be vairuotojo vietos) transporto priemonės, skirtos keleiviams vežti) ir N1 transporto priemonės (prekėms vežti skirtos transporto priemonės, kurių didžiausia masė neviršija 3,5 tonos).

vieta nežinoma, statistinių duomenų spragos sumažėjo^{18, 19}. Tokias spragas pavyko panaikinti pirmiausia perskaičiavus faktinį galutinai išregistruotų motorinių transporto priemonių skaičių ir pagrįstai įvertinus statistinius duomenis, susijusius su naudotų transporto priemonių eksportu (į ES ir į ES nepriklausančias šalis).

Iš neseniai atlikto Komisijos tyrimo matyti, kad kai kurios didelės ENTP, kurių buvimo vieta nėra žinoma, skaičių lemiančios priežastys byloja apie ydingas išregistravimo sistemas ir netinkamą ENTP apdorojimą (t. y. ne visos ENTP pristatomos į surinkimo vietas ir ne visoms ten pristatytoms ENTP išduodamas sunaikinimo pažymėjimas; nepatvirtintose įmonėse išmontuojamos ENTP). Be to, yra ENTP, kurios yra neteisėtai eksportuojamos kaip naudotos transporto priemonės.

Taip pat esama netinkamų registravimo, išregistravimo ar perregistravimo sistemų sąsajų ir su jomis susijusių papildomų priemonių, kurios gali reikšti, jog sunaikinimo pažymėjimas išduodamas ne visoms išregistruotoms ENTP, nors jos yra apdorojamos teisėtai; naudotos transporto priemonės registruojamos kitoje valstybėje, nors kilmės valstybėje narėje jos nebuvo išregistruotos; trūksta kokybiškų duomenų, visų pirma, duomenų apie naudotų transporto priemonių ir ENTP eksportą ir žaliavų nuotėkį; reikia tobulinti valstybėse narėse taikomus duomenų teikimo metodus; ENTP neteisėtai surenkamos ir išmontuojamos nepatvirtintose apdorojimo įmonėse nesilaikant aplinkos standartų; taigi reikia geriau užtikrinti teisės aktų vykdymą, be kita ko, atliekant surinkimo vietų ir patvirtintų apdorojimo įmonių patikrinimus.

Kai kuriose valstybėse narėse jau imamasi priemonių siekiant spręsti šią problemą. Pavyzdžiui, Danijoje numatyta išmoka paskutiniam užregistruotam savininkui, kuris pristato ENTP į patvirtintą apdorojimo įmonę, o Prancūzija ir Jungtinė Karalystė pranešė, kad gerokai padidėjo patvirtintų apdorojimo įmonių patikrinimų skaičius.

5. IŠVADOS

ENTP direktyva patenkinamai perkelta į visų valstybių narių nacionalinę teisę.

Apskritai, atrodo, ENTP direktyva įgyvendinama tinkamai. 2017 m. 85 proc. vidutinio transporto priemonių svorio per metus pakartotinio naudojimo ir perdirbimo tikslą, kurį reikėjo pasiekti iki 2015 m., pasiekė 20 iš 28 valstybių narių (5 valstybės narės duomenų nepateikė). Daugiau sunkumų kyla norint pasiekti 95 proc. vidutinio transporto priemonių svorio per metus pakartotinio naudojimo ir naudojimo tikslą. Tačiau maždaug pusė valstybių narių, kurioms nepavyksta pasiekti tikslų, jų nepasiekė vos keliais procentiniais punktais.

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, p.333

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

Uždraustų pavojingųjų medžiagų naudojimas nuolat mažėja, nes pagal ENTP direktyvos II priedo pakeitimus²⁰ nuolat mažėja įrašų, leidžiančių jas naudoti. Be to, padaugėjo patvirtintų apdorojimo įmonių ir valstybės narės pradeda teikti informaciją apie novatoriškas priemones, kaip antai perdirbtų medžiagų panaudojimą, paramą atliekų prevencijos projektams ir aplinkos apsaugos sistemų įdiegimą; kitos šalys gali atkreipti dėmesį į visas tokias priemones, kaip į geriausios patirties pavyzdžius.

Viena svarbi šios iš esmės teigiamos tendencijos išimtis yra ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, problema. Sunkumų vis dar kelia neteisėtas iš ENTP išimtų dalių surinkimas, apdorojimas ir pardavimas. Ši problema ir ENTP apdorojimas nepatvirtintose apdorojimo įmonėse ne tik lemia vertingų išteklių (naudotinių dalių ir medžiagų) praradimą, bet taip pat daro neigiamą poveikį sveikatai ir aplinkai. Tai paaiškinta Direktyvos 2018/849/ES²¹ 7 konstatuojamojoje dalyje – joje nurodyta, kad Direktyvą 2000/53/EB reikėtų peržiūrėti ir prireikus iš dalies pakeisti, atsižvelgiant į „problema, susijusią su tuo, kad eksploatuoti nebetinkamos transporto priemonės, įskaitant vežamas naudotas transporto priemones, kurios, kaip įtariama, gali būti nebetinkamos eksploatuoti, neskaičiuojamos, ir į Korespondentų gairių Nr. 9 dėl atliekų gabenančių transporto priemonių vežimo taikymą“.

Šiuo metu Europos Komisija vertina ENTP direktyvą siekdama įvertinti ES teisės aktuose įtvirtintų su ENTP susijusių taisyklių naudą aplinkai, visuomenei ir pramonei. Vertinimas bus užbaigtas 2020 m.²² Nagrinėjamos, be kita ko, šios temos: direktyvos įgyvendinimo veiksmingumas, įskaitant ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, problemą, apibrėžčių suderinamumą su kitais teisės aktais, konkrečių medžiagų tikslų nustatymo svarbą ir galimybę, duomenų teikimo ir stebėsenos metodus ir svarbą, atsižvelgiant į naujų technologijų, įskaitant elektrines ir hibridines transporto priemones, keliamus uždavinius ir transporto priemonių medžiagų sudėties pasikeitimus.

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

²¹ OL 150, 2018 6 14, p. 93.

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