EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 30.1.2020.
COM(2020) 33 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

DIREKTĪVAS 2000/53/EK PAR NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM ĪSTENOŠANA NO 2014. LĪDZ 2017. GADAM

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI DIREKTĪVAS 2000/53/EK PAR NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM ĪSTENOŠANA NO 2014. LĪDZ 2017. GADAM

1. IEVADS

Direktīvas 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem[1] ("NT direktīva") galvenais mērķis ir novērst atkritumu rašanos no transportlīdzekļiem un to detaļām, lai samazinātu apglabājamo atkritumu galīgo daudzumu un to kopējo ietekmi uz vidi. Direktīvā izklāstīto pasākumu mērķis ir arī uzlabot visu to ekonomikas procesu dalībnieku ekoloģiskos raksturlielumus, kuri iesaistīti transportlīdzekļa aprites ciklā, jo īpaši to dalībnieku ekoloģiskos raksturlielumus, kuri ir tieši iesaistīti nolietotu transportlīdzekļu (NT) apstrādē. Kopumā NT direktīvā ir izmantota aprites ekonomikas pieeja, proti, veicināts ekodizains, paredzēts izbeigt bīstamu vielu lietošanu transportlīdzekļos un noteikti augsti otrreizējas izmantošanas/ pārstrādes/ reģenerācijas mērķi, lai panāktu no NT iegūtu vērtīgu materiālu otrreizēju izmantošanu un saglabātu vērtīgus resursus ekonomikā.

NT direktīvas 9. pantā dalībvalstīm ir noteikts pienākums reizi trijos gados Komisijai ziņot par minētās direktīvas īstenošanu, pamatojoties uz anketu, ko Komisija sagatavojusi saskaņā ar Lēmumu 2001/753/EK.[2] Anketai ir divas daļas — pirmā daļa attiecas uz informāciju par direktīvas transponēšanu valstu tiesību aktos, un otrā daļa satur informāciju par direktīvas faktisko īstenošanu. Pamatojoties uz dalībvalstu sniegto informāciju par katru ziņošanas periodu, Komisijai ir jāsagatavo īstenošanas ziņojums.

Šis ir ceturtais ziņojums par NT direktīvas īstenošanu, un tas attiecas uz ziņošanas periodu no 2014. gada 22. aprīļa līdz 2017. gada 21. aprīlim. Visi iepriekšējie ziņojumi ir pieejami Komisijas tīmekļa vietnē.[3]

Atbildes par 2014.–2017. gada ziņošanas periodu iesniedza 25 dalībvalstis. Trīs valstis (Latvija, Malta un Ungārija) to vēl nav izdarījušas. Tādējādi salīdzinājumā ar iepriekšējiem ziņošanas periodiem nedaudz ir samazinājies ziņojumus iesniegušo valstu skaits, jo visas dalībvalstis iesniedza Komisijai īstenošanas ziņojumus par laikposmu no 2008. līdz 2011. gadam, savukārt divas valstis (Nīderlande un Spānija) neiesniedza ziņojumus par 2011.–2014. gadu.

Kopumā sniegtā informācija lielākoties bija izsmeļoša un tās kvalitāte — apmierinoša. Tā ir papildināta ar papildu datu avotiem — jo īpaši valstu tiesību aktiem, kuru atbilstība NT direktīvai ir pārbaudīta tieši —, kā arī ar citos Komisijas ziņojumos ietvertu informāciju[4]. Turklāt ir ņemti vērā arī tie dati par minētās direktīvas mērķiem attiecībā uz otrreizēju

[1] OV L 269, 21.10.2000., 34. lpp.
[2] OV L 282, 26.10.2001., 77. lpp.
[3] http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm
[4] http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm.

izmantošanu/ pārstrādi un otrreizēju izmantošanu/ reģenerāciju, kuri sniegti atbilstīgi Komisijas Lēmumam 2005/293/EK[5].

2. INFORMĀCIJA PAR NT DIREKTĪVAS TRANSPONĒŠANU

Tiek uzskatīts, ka direktīva ir apmierinoši transponēta visās dalībvalstīs un nav nevienas atklātas pārkāpuma procedūras.

Atbilstīgi NT direktīvai transportlīdzekļu un aprīkojuma ražotājiem ir jāierobežo svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošana materiālos un detaļās, kuras laiž tirgū pēc 2003. gada 1. jūlija, izņemot gadījumus, kas minēti direktīvas II pielikumā. Šīs bīstamās vielas ir būtiski samazinātas, veicot vairākus grozījumus II pielikumā[6]. Lai gan ierobežojums par bīstamo vielu izmantošanu transportlīdzekļos parasti tika transponēts konkrēti NT jomai piemērojamos tiesību aktos, transportlīdzekļa projektēšana, kas sekmētu otrreizēju izmantošanu un reģenerāciju, vai pārstrādes materiālu izmantošana jaunos transportlīdzekļos bieži tika transponēta vispārīgākos tiesību aktos atkritumu jomā ar vispārīgām prasībām attiecībā uz šiem noteikumiem visos tirgos. Austrija ir labas prakses piemērs, jo savākšanas un reģenerācijas uzņēmumiem 0,5 % no to apgrozījuma ir jāizmanto projektiem par atkritumu rašanās novēršanu. Turklāt direktīvā ir arī noteikts, ka transportlīdzekļus projektē otrreizējai izmantošanai un reģenerācijai un ka transportlīdzekļos izmanto lielāku daudzumu pārstrādes materiālu.

Ražotājiem, importētājiem un izplatītājiem ir jānodrošina sistēmas nolietotu transportlīdzekļu (NT) un, ja tas tehniski iespējams, vieglo automobiļu remonta laikā noņemtu lietotu detaļu savākšanai. Ražotājiem ir jāsedz būtiska to izmaksu daļa (ja ne visas izmaksas), kas saistītas ar NT nogādāšanu atkritumu apstrādes centros. Dalībvalstis šīs prasības parasti transponēja tā, lai piešķirtu elastību ekonomikas procesu dalībniekiem, paredzot iespēju veidot individuālas vai kolektīvas shēmas. Vairumā dalībvalstu atpakaļnodošana ir bezmaksas, izņemot gadījumus, kad trūkst būtisku detaļu, vai ja ir pievienoti papildu atkritumi, kā to nosaka direktīvas prasības. Tā kā metāllūžņu un/vai citu pārstrādes vai otrreizējas izmantošanas nolūkā demontētu detaļu vērtība gandrīz pilnībā segs izmaksas, ko veido transportlīdzekļa savākšana no pēdējiem īpašniekiem, šā pienākuma izpildē nav būtisku problēmu.

NT īpašniekiem ir jāsaņem likvidācijas sertifikāts (LS), lai atceltu sava transportlīdzekļa reģistrāciju. Visas dalībvalstis ziņoja, ka ir izveidojušas valstu reģistrācijas atcelšanas sistēmas, saskaņā ar kurām LS izdošana ir reģistrācijas atcelšanas nosacījums. Reģistrācijas atcelšanas procesi ir izšķirīgs faktors, lai nodrošinātu NT nodošanu licencētiem apstrādes punktiem (LAP) un ierobežotu nolietotu transportlīdzekļu nelikumīgu eksportu. Gandrīz puse dalībvalstu ir izmantojušas noteikumu, kas paredz, ka likvidācijas sertifikātus (LS) var izdot ne vien licencēti apstrādes punkti (LAP), bet arī ražotāji, izplatītāji un savācēji. Lai gan visās

[5] OV L 94, 13.4.2005., 30.–33. lpp.
[6] Komisija patlaban izstrādā II pielikuma 9. un 10. grozījumu.

dalībvalstīs var būt iesviestas reģistrācijas atcelšanas sistēmas, pēdējos gados ir palielinājies to NT skaits, kuru atrašanās vieta nav zināma (t. i., transportlīdzekļi, kuriem reģistrācija ir atcelta, bet nav izdots LS vai kuru LS nav pieejams attiecīgajām iestādēm). Tas norāda, ka valstu reģistrācijas atcelšanas sistēmas nedarbojas tik efektīvi, cik būtu iespējams.

NT direktīvā ir noteikumi, kuru mērķis ir nodrošināt, lai NT tiek pienācīgi un savlaicīgi apstrādāti kompetento iestāžu atļauju saņēmušos apstrādes punktos. Šiem punktiem arī veic inspekcijas. Šie nosacījumi tiek ieviesti, lai samazinātu jebkādu negatīvu ietekmi uz vidi un veicinātu transportlīdzekļu detaļu otrreizēju izmantošanu un pārstrādi. Visas dalībvalstis ziņoja, ka ir transponējušas pasākumus saskaņā ar attiecīgajām direktīvā noteiktajām prasībām. Rumānija un Somija bija vienīgās dalībvalstis, kuras kopš pēdējā ziņošanas perioda ziņojušas par nelieliem tiesību aktu grozījumiem — Rumānija ir atjauninājusi atļaujas, kas vajadzīgas, lai rīkotos ar NT un tos izjauktu, savukārt Somija ir pieņēmusi īpašu valdības dekrētu par NT (123/2015), ar ko atjaunina ierobežojumus attiecībā uz bīstamu vielu izmantošanu transportlīdzekļos. Lielākā daļa valstu neparedz atkāpes no prasībām par atļaujām attiecībā uz darbībām, kurās reģenerē NT atkritumus pēc tam, kad NT tikuši pienācīgi apstrādāti atbilstīgi NT direktīvai, un kurām ik gadu veic inspekciju[7], un tikai Dānijas, Itālijas, Rumānijas un Apvienotās Karalistes atbildes liecina, ka tās paredz atkāpes (kopš iepriekšējā ziņošanas perioda izmaiņas ir veikusi arī Rumānija).

Dalībvalstīm ir jāveicina otrreizējas izmantošanas un pārstrādes pasākumi, un NT direktīvā ir noteikti otrreizējas izmantošanas, pārstrādes un reģenerācijas mērķi. Līdz 2015. gada 1. janvārim dalībvalstīm bija jāsasniedz šādi mērķi: ar termiņiem 2006. un 2015. gadā —

- 95 % apmērā otrreizēja izmantošana un reģenerācija (vidēji no transportlīdzekļa masas gadā); un
- 85 % apmērā otrreizēja izmantošana un pārstrāde (vidēji no transportlīdzekļa masas gadā).

2017. gadā 14 dalībvalstis sasniedza abus mērķus — 85 % un 95 % attiecībā uz pārstrādi un reģenerāciju. Mērķu sasniegšana ir sīkāk izskatīta 3. iedaļā.

Dažas dalībvalstis ziņoja par otrreizējas izmantošanas un pārstrādes veicināšanai paredzētiem inovatīviem pasākumiem. Itālija pieprasa reģionālajām iestādēm pieņemt pasākumus, kas nodrošina, ka vismaz 30 % no precēm/izstrādājumiem, kas gada laikā ir vajadzīgi publiskajām struktūrām (un uzņēmumi, kuri galvenokārt pieder valstij), būtu izgatavoti no pārstrādātiem materiāliem. Itālijas tiesību aktos ir arī noteikta prasība, ka publiskajiem autoparkiem paredzētos nomaiņas riepu iepirkumos jābūt vismaz 20 % atjaunotu riepu. Francija tajā pašā laikā ir noteikusi prasību par izjauktu detaļu izsekojamību to otrreizējas izmantošanas nolūkā. Slovēnijā pirms izjauktu transportlīdzekļu sasmalcināšanas izjaukšanas uzņēmumu vadītājiem 10 % apmērā no pieņemto NT gada kopējās masas ir jānodala NT detaļas, materiāli un šķidrumi un tie jānosūta otrreizējai izmantošanai vai pārstrādei.

[7] Atkāpe no prasībām attiecībā uz atļaujām saskaņā ar NT direktīvas 6. panta 2. punktu.

Atbilstīgi NT direktīvai kodēšanas standarti paredz, ka ražotājiem ir jāmarķē (jeb "jākodē") detaļa un materiāli, lai atvieglotu otrreizējai izmantošanai un reģenerācijai derīgu detaļu un materiālu identifikāciju.

Gandrīz visas dalībvalstis ziņo, ka ir pilnībā transponējušas tiesību aktus, kuros ražotājiem ir noteikta prasība izmantot kodēšanas standartus. Izņēmumi ir Dānija, kuras tiesību aktos kodēšanas standarti nav konkrēti minēti, un Grieķija, kura atbildēja, ka viņiem nav neviena transportlīdzekļu ražotāja; Čehija norādīja atsauci uz tiesību aktiem, kuri Komisijas pārbaudei nebija pieejami.

Ražotājiem ir arī jāsniedz informācija par izjaukšanu attiecībā uz katru transportlīdzekļu veidu sešu mēnešu laikā pēc to laišanas tirgū, piemēram, izmantojot rokasgrāmatas vai datubāzes. Vajadzīgo informāciju par izjaukšanu, glabāšanu un testēšanu ražotāji neapstrīdami visbiežāk ir snieguši, izmantojot Starptautisko demontāžas informācijas sistēmu (SDIS — Starptautiskā demontāžas informācijas sistēma).[8] 20 dalībvalstis ziņoja, ka ir izmantojušas SDIS, un dažas dalībvalstis ziņo, ka tās izmanto arī citus valsts pasākumus.

Visas dalībvalstis ir transponējušas tiesību aktus, ar kuriem nodrošina, ka ražotāji sniedz informāciju par izjaukšanu attiecībā uz katru jaunu tirgū laistu transportlīdzekļu veidu sešu mēnešu laikā pēc to laišanas tirgū.

3. INFORMĀCIJA PAR NT DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANU

Valstu īstenošanas ziņojumos arī ir sniegta informācija par to, kā dalībvalstis ir īstenojušas vairākus NT direktīvas noteikumus.

Vērā ņemams to valstu piemērs, kurās tikuši ieviesti atkritumu rašanās novēršanas pasākumi, cita starpā ir Īrija, kurā ražotājiem ir noteikta prasība veicināt atkritumu rašanās novēršanu, izmantojot noteiktiem transportlīdzekļiem piemērojamu pasākumu klāstu. Tie ietver šādas darbības: ierobežot bīstamo vielu izmantošanu; projektējot jaunus transportlīdzekļus, ņemt vērā izjaukšanu, otrreizēju izmantošanu, reģenerāciju un pārstrādi to aprites cikla beigās; un palielināt noteiktu transportlīdzekļu ražošanā izmantoto pārstrādes materiālu īpatsvaru.

Rumānijā tiek veikti iepriekšēji novērtējumi, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi atbilst izvirzītajiem mērķiem, un transportlīdzekļu ražotāji ar standartizētas iebūvētās diagnostikas (*OBD*) saskarnes palīdzību ir izveidojuši jaunu aktivēšanas standartu.

To dalībvalstu skaits, kuras varēja sniegt sīku informāciju par transportlīdzekļu ražošanā izmantoto pārstrādes materiālu daudzumu, bija ierobežots. Interesējošos jautājumos ietilpst Polijas paziņojums, ka, lai gan pārstrādāta plastmasa tiek izmantota, reģenerētai plastmasai, lai to varētu izmantot transportlīdzekļu ražošanā, vispirms ir vajadzīgs īpašs attīrīšanas process. Turklāt Rumānija norādīja, ka transportlīdzekļu detaļām visbiežāk izmantotais

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

pārstrādātas plastmasas materiāls ir propilēns un ka pārstrādāta plastmasa veido vairāk nekā 10 % no tās teritorijā ražotajos transportlīdzekļos izmantotās plastmasas kopējās masas.

Lielākajā daļā dalībvalstu ir palielinājies to licencēto apstrādes punktu (LAP) skaits, kuri darbojas attiecīgo dalībvalstu teritorijā. Lai gan trīs valstis nesniedza datus par LAP skaitu attiecībā uz laikposmu no 2015. līdz 2017. gadam (Beļģija, Ungārija un Latvija), ja pieņem, ka LAP skaits šajās valstīs ir saglabājies tāds pats kā iepriekšējos ziņojumos, tad kopējais LAP skaits ES-28 ir palielinājies no 12 589 2012.–2014. gadā līdz 14 173 2015.–2017. gadā.

18 dalībvalstis ziņoja, ka to teritorijā ir apstrādes iestādes, kurās ieviesta licencēta vides vadības sistēma (VVS). Visā ES-28 to apstrādes iestāžu īpatsvars, kurās ir ieviesta VVS, ir palielinājies no 1,9 % 2012.–2014. gadā līdz 3,73 % 2015.–2017. gadā. Beļģija ir labas prakses piemērs, tā kā Flandrijā un Valonijā visiem apstiprinātajiem NT sanācijas, izjaukšanas un likvidācijas centriem ir vides aizsardzības sistēma, jo pastāv tiesību akti, kuros noteikts, ka šādiem centriem ir jāiesniedz attiecīgajām iestādēm gada ziņojums, kurā jānorāda neatkarīgas inspekcijas iestādes veiktas uzņēmuma darbību pārbaudes rezultāti, un negatīva novērtējuma gadījumā apstiprinājumu var anulēt.

Tikai desmit dalībvalstis varēja sniegt konkrētu informāciju par to NT skaitu, kuriem nav nekādas tirgus vērtības vai tā ir negatīva un kuri ir nogādāti LAP, savukārt piecas dalībvalstis varēja sniegt daļēju atbildi. To NT apstrāde, kuriem ir negatīva tirgus vērtība, ir svarīga, lai samazinātu apglabājamo atkritumu daudzumu. Tajā pašā laikā 13 dalībvalstis nevarēja atbildēt uz šo jautājumu, jo šādi dati netiek reģistrēti. Attiecībā uz konkrētu informāciju sniegušajām dalībvalstīm septiņos gadījumos (Igaunija, Itālija, Īrija, Kipra, Portugāle, Somija un Spānija) minētā informācija tika sniegta tāpēc, ka nebija šādu transportlīdzekļu bez jebkādas tirgus vērtības vai ar negatīvu tirgus vērtību; citiem vārdiem sakot, visos gadījumos šajās valstīs NT joprojām bija pozitīva tirgus vērtība. Tajā pašā laikā Grieķija ziņoja, ka visiem licencētos apstrādes punktos nogādātajiem NT nav nekādas tirgus vērtības, tomēr nav skaidrs, kā tiek uzskaitīta metāllūžņu pozitīvā vērtība, pat ja NT kā tādiem nav nekādas vērtības lietotu transportlīdzekļu tirgū. Vienīgi Lietuva un Malta iesniedza kvantitatīvus aprēķinus.

Dati par panāktajiem otrreizējas izmantošanas/ pārstrādes un otrreizējas izmantošanas/ reģenerācijas rādītājiem ir sniegti 1. un 2. attēlā. Datus ir apkopojis *Eurostat,* ievērojot dalībvalstu pienākumu katru gadu ziņot par NT mērķiem saistībā ar ziņošanas prasību, kas paredzēta saskaņā ar Komisijas lēmumu par sīki izstrādātu informāciju nolūkā uzraudzīt atbilstību direktīvai.[9]

2017. gadā 20 dalībvalstis bija sasniegušas minimālo otrreizējas izmantošanas un pārstrādes mērķi — 85 % no transportlīdzekļa vidējās masas gadā, divas dalībvalstis nebija sasniegušas mērķus, lai gan tās ir tuvu tam, un dati par sešām dalībvalstīm nebija pieejami. Otrreizējas

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

izmantošanas un pārstrādes vidējais rādītājs attiecībā uz ES-28 kopumā bija 89 %, par četriem procentpunktiem pārsniedzot izvirzīto mērķi.

1. attēls. Nolietotu transportlīdzekļu (NT) otrreizējas izmantošanas un pārstrādes rādītāji (%)[10]

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Beļģija	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgārija	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Čehija	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Horvātija	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Dānija	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Vācija	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Igaunija	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Īrija	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Grieķija	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Spānija	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Francija	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Itālija	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Kipra	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
Luksemburga	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Ungārija	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Nīderlande	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Austrija	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Polija	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugāle	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Rumānija	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovēnija	100	:	85,9	:	:	:
Slovākija	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Somija	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Zviedrija	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Apvienotā Karaliste	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Islande	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Lihtenšteina	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norvēģija	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

2. attēls. 2016. gada NT otrreizējas izmantošanas un reģenerācijas rādītāji (%)[11]

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Beļģija	93	93	94,2	96,7	96,4	97

[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database
[11] https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database

Bulgārija	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Čehija	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Horvātija	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Dānija	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Vācija	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Igaunija	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Īrija	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Grieķija	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Spānija	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Francija	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Itālija	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Kipra	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
Luksemburga	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Ungārija	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Nīderlande	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Austrija	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Polija	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugāle	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Rumānija	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovēnija	103	:	91,3	:	:	:
Slovākija	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Somija	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Zviedrija	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Apvienotā Karaliste	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Islande	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Lihtenšteina	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Norvēģija	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

2017. gadā piecpadsmit dalībvalstis bija sasniegušas minimālo otrreizējas izmantošanas un reģenerācijas mērķi — 95 % no transportlīdzekļa vidējās masas gadā, septiņas dalībvalstis vēl nav sasniegušas 95 % mērķi, bet tās ir ļoti tuvu tam, un sešas dalībvalstis vēl nav ziņojušas. Otrreizējas izmantošanas un reģenerācijas vidējais rādītājs attiecībā uz ES-28 kopumā bija 94 %, proti, tas ir tikai nedaudz mazāks par izvirzīto mērķi.

Ievērojams skaits dalībvalstu, kurām ir izveidota NT pārvaldības infrastruktūra un procesi, šķiet, nav sasniegušas savus reģenerācijas mērķus, bet šis fakts varētu liecināt par to, ka lielāka uzmanība tiek pievērsta pārstrādei, nevis citiem reģenerācijas veidiem (piemēram, Francija, Spānija, Zviedrija un Apvienotā Karaliste ir sasniegusi savus pārstrādes mērķus, bet ne reģenerācijas mērķus), kuri atbilst aprites ekonomikas koncepcijai. Tas varētu liecināt arī par stingrākām, uzlabotām ziņošanas metodēm, kuras sekmē direktīvas īstenošanas uzlabošanu. Mērķus nesasniegušās dalībvalstis ir izskaidrojušas iemeslus, kā arī šo mērķu sasniegšanas nolūkā ieviestos pasākumus.

Grieķijas paziņotie augstie rādītāji var būt saistīti ar faktu, ka izjaukšanas uzņēmumi izvēlējās ilgāku laiku uzglabāt noteiktu skaitu NT, kuros vēl bija palikuši šķidrumi, visticamāk, metālu zemās tirgus vērtības dēļ un kurus sasmalcināja nākamajā gadā pēc to attīrīšanas. Tas izraisīja gadā apstrādāto NT lielo skaitu.

Jauni otrreizējas izmantošanas un pārstrādes veicināšanas pasākumi, kas tikuši ieviesti, ietver pasākumus saistībā ar NT detaļu otrreizēju izmantošanu Ungārijā, informētības vairošanas un komunikācijas pasākumus Portugālē un finansiālu palīdzību jauniem pētniecības un attīstības projektiem saistībā ar NT atkritumu rašanās novēršanu, pārstrādi un detaļu otrreizēju izmantošanu Spānijā, piešķirot prioritāti projektiem, kuros uzmanība ir pievērsta automobiļu plastmasas, vējstiklu un riepu pārstrādei.

4. NEZINĀMA NT ATRAŠANĀS VIETA UN NELIKUMĪGA NT IZJAUKŠANA

Attiecībā uz NT direktīvas īstenošanu un izpildi vislielākā problēmas izraisošā nepilnība joprojām ir to NT lielais skaits, kuru atrašanās vieta nav zināma. Tas jau ir norādīts iepriekšējā Komisijas ziņojumā par NT direktīvas īstenošanu no 2011. līdz 2014. gadam[12] un Komisijas *ex post* novērtējumā attiecībā uz piecām direktīvām par atkritumiem[13]. Nolūkā izvērtēt šo problēmu Komisija īstenoja **"**Atbilstības veicināšanas iniciatīvu, lai izvērtētu Direktīvas 2000/53/EK par nolietotu transportlīdzekļu (NT direktīvas) īstenošanu, īpaši uzsverot nolietotus transportlīdzekļus, kuru atrašanās vieta nav zināma"[14].

Eurostat ir aicinājis dalībvalstis sniegt informāciju par to transportlīdzekļu skaitu, kuri ir savākti un nodoti LAP. Šie skaitļi ir apkopoti 1. tabulā.

1. tabula. Savāktu un licencētos apstrādes punktos nogādātu nolietoto transportlīdzekļu kopējais skaits, 2008.–2016. gads[15]
(transportlīdzekļu skaits)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Eiropas Savienība	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
Beļģija	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bulgārija	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Čehija	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Dānija	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Vācija	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Igaunija	13 843	7528	7268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Īrija	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Grieķija	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Spānija	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Francija	1 109 876	1 570593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083

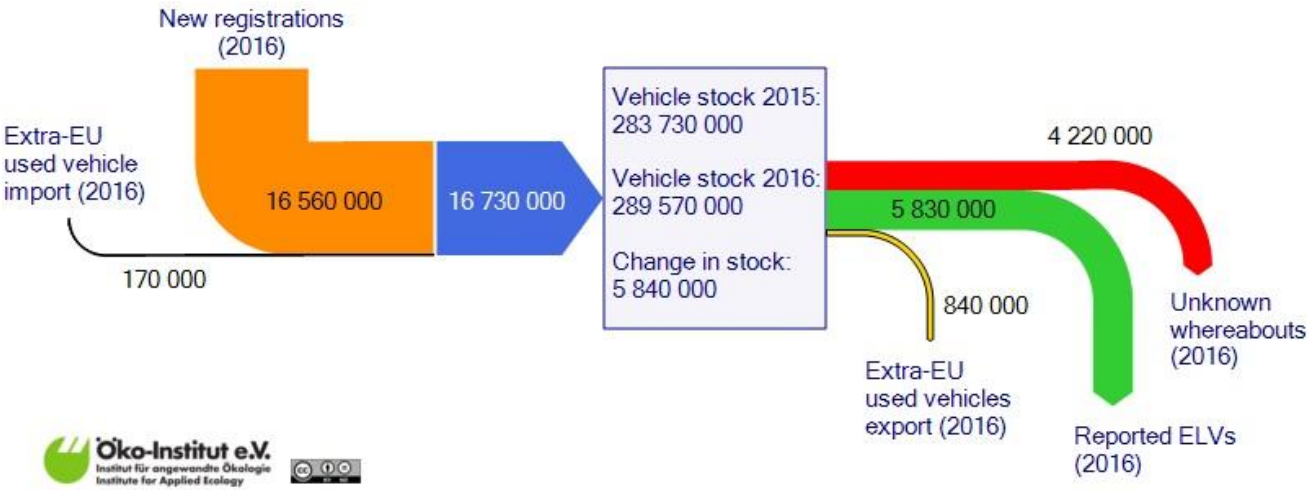
[12] http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm.
[13] http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm.
[14] Atbilstības veicināšanas iniciatīva, lai izvērtētu Direktīvas 2000/53/EK par nolietotu transportlīdzekļu (NT direktīvas) īstenošanu, īpaši uzsverot nolietotus transportlīdzekļus, kuru atrašanās vieta nav zināma (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).
[15] ***Avots***: *Eurostat* (tiešsaistes datu kods: env_waselvt).

Horvātija	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Itālija	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Kipra	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8293	5151
Latvija	10 968	10 590	10 640	9387	10 228	9003	9268	8924	8049
Lietuva	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Luksemburga	2865	6908	6303	2341	2834	2290	2225	1617	1854
Ungārija	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Malta	:	:	330	2526	2530	1198	2646	4509	:
Nīderlande	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
Polija	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portugāle	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Rumānija	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Slovēnija	6780	7043	6807	6598	5447	:	6260	:	:
Slovākija	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Somija	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Zviedrija	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Apvienotā Karaliste	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
Islande	9386	5109	4195	4075	5824	4463	5245	6063	6527
Lihtenšteina	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Norvēģija	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Tabulā sniegtie dati attiecas uz paziņotiem NT, par kuriem ir saņemts LS un kuri tiek apstrādāti LAP. Dalībvalstīm paredzētās pamatnostādnēs *Eurostat* arī aicina dalībvalstis paziņot arī kopējo NT skaita pieaugumu, nevis tikai to NT skaitu, par kuriem ir izdots LS. Tomēr šādus datus iesniedz tikai dažas dalībvalstis, jo par NT skaita pieaugumu nav obligāti jāziņo saskaņā ar NT direktīvu un Komisijas Lēmumu 2005/293/EK par NT direktīvā noteikto otrreizējas izmantošanas/ reģenerācijas un otrreizējas izmantošanas/ pārstrādes mērķu uzraudzību. Tāpēc, lai aplēstu NT skaita pieaugumu, bija jāizmanto dati no citiem avotiem[16]. Salīdzinot datus par NT, kuri ir saņēmuši LS un tiek apstrādāti LAP, ar datiem par NT skaita pieaugumu, ir konstatētas neatbilstības. Turpmāk sniegtajā grafiskajā attēlā, kas iegūts no Komisijas nesen veiktā pētījuma, ir parādīts Eiropas Savienībā 2014. gadā likumīgi paziņoto NT[17] skaits (t. i., to NT skaits, kuri saņēma LS un ir likumīgi apstrādāti) un to NT lielais skaits, kuru atrašanās vieta nav zināma. Attēlā ir ņemta vērā transportlīdzekļu iekļaušana valstu reģistrācijas sistēmās un ES-28 reģistrēto transportlīdzekļu reģistrācijas atcelšana. To NT skaits, kuru atrašanās vieta nav zināma, joprojām ir liela problēma.

[16] *Eurostat*, ārējās tirdzniecības statistika (ĀTS); Eiropas Autoražotāju asociācija (*ACEA*); *Eurostat*, datu kopa: road_eqs; road_eqr); *POLK*. Šie avoti tika izmantoti Komisijas Atbilstības veicināšanas iniciatīvā, lai izvērtētu Direktīvas 2000/53/EK par nolietotu transportlīdzekļu (NT direktīvas) īstenošanu, īpaši uzsverot nolietotus transportlīdzekļus, kuru atrašanās vieta nav zināma (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

[17] NT direktīvas darbības jomā ietilpst M1 kategorijas transportlīdzekļi (paredzēti pasažieru pārvadāšanai, un tajos papildus vadītāja sēdeklim ir ne vairāk kā astoņi sēdekļi), kā arī N1 kategorijas transportlīdzekļi (transportlīdzekļi, kuri paredzēti kravu pārvadāšanai un kuru maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas).



Kā piemēru tam, kā var rasties šādas neatbilstības, Somija ziņoja, ka daži iedzīvotāji un operatori nolietotus transportlīdzekļus nenodod ražotāju oficiālajā atpakaļnodošanas sistēmā, un tādējādi kopējais NT skaits ir ievērojami lielāks nekā faktiskais LS skaits. Turklāt Somija uzsvēra, ka to NT skaita palielinājumu, kas apstrādāti atbilstoši, 2017. gadā varēja izraisīt metālu cenu pieaugums, kā arī uzlabojumi tiešsaistes reģistrācijas atcelšanas sistēmā.

Vācija ziņoja, ka tās savākto un apstrādāto NT salīdzinoši mazais skaits — salīdzinājumā ar tās aptuveni 2,8 miljoniem automašīnu, kurām katru gadu tiek neatgriezeniski atcelta reģistrācija, — ir skaidrojams ar lietotu transportlīdzekļu eksportu un ka 2017. gadā izstrādātie ziņojumi samazināja "statistisko atšķirību" attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru atrašanās vieta nav zināma.[18,19] Šo atšķirību novēršana galvenokārt tika panākta, pārrēķinot to mehānisko transportlīdzekļu faktisko skaitu, kuru reģistrācija ir neatgriezeniski atcelta, kā arī izmantojot piemērotas aplēses attiecībā uz statistikas datiem par lietotu transportlīdzekļu eksportu (uz ES valstīm un trešām valstīm).

Nesenais Komisijas pētījums arī liecina, ka daži cēloņi lielajam to NT skaitam, kuru atrašanās vieta nav zināma, norāda uz reģistrācijas atcelšanas sistēmās esošām nepilnībām, kā arī uz nepiemērotām darbībām ar NT (t. i., ne visi NT tiek nogādāti savākšanas punktos, un no tiem, kas tiek nogādāti, ne visi saņem LS; NT, kas tiek izjaukti nelicencētos uzņēmumos). Turklāt pastāv NT, kas tiek nelikumīgi eksportēti kā lietoti transportlīdzekļi.

Papildus tam starp reģistrācijas un reģistrācijas atcelšanas vai pārreģistrācijas sistēmām nav atbilstošas saiknes un turpmākas rīcības, kas, iespējams, var nozīmēt, ka tikai daļa no tiem NT, kuriem ir atcelta reģistrācija, saņem likvidācijas sertifikātu (LS), lai gan tiek likumīgi apstrādāti; citā dalībvalstī reģistrēti lietoti transportlīdzekļi, kuru reģistrācija nekad nav tikusi atcelta reģistrācijas izcelsmes dalībvalstī; kvalitatīvas informācijas trūkums, jo īpaši attiecībā

[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

uz datiem par lietotu transportlīdzekļu un NT eksportu, kā arī izejvielu noplūdēm; vajadzība uzlabot dalībvalstu ziņošanas metodes; NT nelikumīga savākšana un izjaukšana nelicencētos apstrādes punktos, neievērojot vides standartus; un tāpēc — vajadzība uzlabot izpildi, tostarp savākšanas punktu un LAP inspekcijas.

Dažas dalībvalstis jau veikušas pasākumus problēmas novēršanai, piemēram, Dānija, kas ir ieviesusi piemaksu pēdējam reģistrētajam īpašniekam, kurš savu NT nogādā licencētā apstrādes punktā (LAP), vai Francija un Apvienotā Karaliste, kuras ir ziņojušas par LAP inspekciju skaita ievērojamu pieaugumu.

5. SECINĀJUMI

NT direktīva ir transponēta visu dalībvalstu valsts tiesību aktos un tiek uzskatīta par apmierinošu.

Kopumā NT direktīvas īstenošana, šķiet, ir galvenokārt atbilstoša. Otrreizējas izmantošanas un pārstrādes 2015. gada mērķi — 85 % no transportlīdzekļa vidējās masas gadā — 2017. gadā bija sasniegušas 20 no 28 dalībvalstīm (piecas dalībvalstis nebija ziņojušas). Vairāk problēmu bija sasniegt otrreizējas izmantošanas un reģenerācijas mērķi — 95 % no transportlīdzekļa vidējās masas gadā. Tomēr aptuveni pusei no mērķus nesasniegušajām dalībvalstīm pietrūka tikai dažu procentpunktu, lai tos sasniegtu.

Aizliegto bīstamo vielu izmantošana pastāvīgi samazinās, par ko liecina NT direktīvas[20] II pielikuma grozījumi, pastāvīgi samazinoties to ierakstu skaitam, ar kuriem atļauj to izmantošanu. Turklāt ir palielinājies licencēto apstrādes punktu skaits, un dalībvalstis sāk ziņot par inovatīviem pasākumiem, piemēram, par pārstrādāto materiālu iekļaušanu, atkritumu rašanās novēršanas projektu atbalstīšanu un vides aizsardzības sistēmu ieviešanu, un citas valstis visus šos pasākumus var uzskatīt par paraugprakses piemēriem.

Viens ievērojams izņēmums attiecībā uz šo kopumā pozitīvo tendenci ir problēmjautājums par NT, kuru atrašanās vieta nav zināma. No NT demontētu detaļu nelikumīga savākšana, apstrāde un tirdzniecība joprojām ir problēma. Papildus vērtīgu resursu (reģenerējamu detaļu un materiālu) zudumiem šī problēma un NT apstrāde nelicencētos apstrādes punktos arī negatīvi ietekmē veselību un vidi. Tas ir atspoguļots Direktīvas 2018/849/ES preambulas 7. apsvērumā,[21] kurā norādīts, ka būtu jāpārskata Direktīva 2000/53/EK un vajadzības gadījumā jāgroza, ņemot vērā "nolietotu un neuzskaitītu transportlīdzekļu problēmu, tostarp tādu lietotu transportlīdzekļu sūtījumus, par kuriem ir aizdomas, ka tie ir NT, un to, kā tiem piemērotas Korespondentu pamatnostādnes Nr. 9 par nolietotu transportlīdzekļu sūtījumiem".

Eiropas Komisija patlaban veic NT direktīvas novērtējumu ar mērķi izvērtēt, cik lielā mērā ES tiesību aktu noteikumi par NT dod ieguvumus videi, sabiedrībai un rūpniecībai.

[20] http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm.
[21] OV 150, 14.6.2018., 93. lpp.

Novērtējumu pabeigs 2020. gadā[22]. Apspriežamajos tematos ietilpst direktīvas īstenošanas efektivitāte, tostarp problēma attiecībā uz NT, kuru atrašanās vieta nav zināma, saskaņotība ar citu tiesību aktu definīcijām, ar konkrētiem materiāliem saistītu mērķu noteikšanas atbilstība un īstenojamība, ziņošanas un monitoringa metodes un atbilstība attiecībā uz jauno tehnoloģiju izaicinājumiem, tostarp elektromobiļiem un hibrīdtransportlīdzekļiem, kā arī transportlīdzekļu materiālu sastāva izmaiņas.

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