



Брюксел, 30.1.2020 г.  
COM(2020) 33 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,  
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА  
НА РЕГИОНИТЕ**

**ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕО  
ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

**ЗА ПЕРИОДА 2014—2017 г.**

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,  
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА  
НА РЕГИОНИТЕ  
ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВА 2000/53/ЕО  
ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

**ЗА ПЕРИОДА 2014—2017 г.**

**1. ВЪВЕДЕНИЕ**

Основната цел на Директива 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства<sup>1</sup> е да се предотврати генерирането на отпадъци от превозни средства и техните компоненти, така че да бъде намалено окончателното депониране на отпадъци и цялостното им въздействие върху околната среда. Наред с това мерките, заложи в директивата, са насочени към подобряване на екологичните характеристики на всички икономически оператори, участващи в жизнения цикъл на превозните средства, и по-специално на операторите, които са непосредствено ангажирани с третирането на излезлите от употреба автомобили. Като цяло Директивата относно излезлите от употреба превозни средства следва подход на кръгова икономика чрез насърчаване на екопроектирането, въвеждане на разпоредби за премахване на опасните вещества в превозните средства и определяне на високи цели за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване, с което се цели повторно използване на ценните материали от излезлите от употреба автомобили и запазване на ценните ресурси в икономиката.

Съгласно член 9 от Директивата относно излезлите от употреба превозни средства държавите членки се задължават да изпращат на всеки три години доклади до Комисията относно прилагането на директивата въз основа на въпросник, установен с Решение 2001/753/ЕО на Комисията<sup>2</sup>. Въпросникът се състои от две части: първата част се отнася до подробностите относно транспонирането на директивата в националното законодателство, а във втората част се съдържа информация относно действителното прилагане на директивата. Въз основа на информацията, предоставена от държавите членки за периода на докладване, Комисията трябва да изготви доклад относно прилагането.

Настоящият четвърти доклад относно прилагането на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства обхваща периода от 22 април 2014 г. до 21 април 2017 г. Всички предишни доклади са публикувани на уебсайта на Комисията<sup>3</sup>.

Данни относно периода на докладване 2014—2017 г. представиха 25 държави членки. Три държави (Латвия, Малта и Унгария) все още не са представили информация. Тези показатели показват известно намаление в броя на докладващите държави в сравнение с по-ранните периоди: за 2008—2011 г. Комисията получи доклади относно прилагането от всички държави членки, като за 2011—2014 г. доклади не представиха две държави (Нидерландия и Испания).

---

<sup>1</sup> ОВ L 269, 21.10.2000 г., стр. 34.

<sup>2</sup> ОВ L 282, 26.10.2001 г., стр. 77.

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

Представената информация беше като цяло изчерпателна и със задоволително качество. Към нея бяха добавени данни от допълнителни източници — по-специално националното законодателство, което беше подложено на пряка проверка за съответствие с Директивата относно излезлите от употреба превозни средства, както и информация от други доклади на Комисията<sup>4</sup>. Бяха взети под внимание и данните относно целите на директивата по отношение на повторната употреба и рециклирането, както и по отношение на повторната употреба и оползотворяването, докладвани съгласно Решение 2005/293/ЕО на Комисията<sup>5</sup>.

## **2. ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ТРАНСПОНИРАНЕТО НА ДИРЕКТИВАТА ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

Счита се, че директивата е транспонирана по задоволителен начин във всички държави членки, като няма открити производства за установяване на нарушение.

Съгласно Директивата относно излезлите от употреба превозни средства производителите на автомобили и оборудване трябва да ограничат употребата на олово, живак, кадмий и шествалентен хром в материали и компоненти, пуснати на пазара след 1 юли 2003 г., като се вземат предвид изключенията, изброени в приложение II. Тези опасни вещества бяха драстично намалени чрез няколко изменения на посоченото приложение<sup>6</sup>. Докато ограничението за използването на опасни вещества в превозните средства обикновено се транспонираше в законодателството, отнасящо се конкретно до излезлите от употреба превозни средства, разпоредбите за проектирането на автомобили с цел улесняване на повторната употреба и оползотворяването или интегрирането на рециклирани материали в нови превозни средства често се транспонираха в по-общо законодателство за отпадъците, включващо общи изисквания относно тези разпоредби за всички пазари. Добра практика в това отношение се прилага например в Австрия, където дружествата за събиране и оползотворяване на отпадъци са длъжни да влягат 0,5 % от оборота си в проекти за предотвратяване на отпадъци. В директивата също така се предвижда проектиране на превозните средства по начин, позволяващ тяхната повторна употреба и оползотворяване, както и поощряване на включването на по-големи количества рециклирани материали в превозните средства.

Производителите, вносителите и дистрибуторите трябва да осигурят системи за събиране на излезлите от употреба превозни средства и, когато това е технически осъществимо, за събиране и на използваните части от ремонтирани леки автомобили. От производителите се изисква да покрият значителна част от разходите — а в определени случаи и всички разходи — по доставката на излезли от употреба превозни средства до централите за третиране на отпадъци. Държавите членки обикновено транспонират тези изисквания по начин, който осигурява гъвкавост за икономическите оператори и възможност за прилагането на индивидуални или колективни схеми. В повечето държави членки обратното приемане е безплатно в съответствие с изискванията на директивата, с изключение на случаите, когато липсват основни компоненти или ако са добавени допълнителни отпадъци. Тъй като стойността на металния скрап и/или на другите компоненти, отстранени за рециклиране или повторна употреба, покрива почти изцяло разходите за събиране на превозните средства от

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)

<sup>5</sup> ОВ L 94, 13.4.2005 г., стр. 30—33.

<sup>6</sup> Понастоящем Комисията подготвя деветото и десетото изменение на приложение II.

крайните собственици, не се срещат съществени затруднения при изпълнението на това задължение.

Собствениците на излезли от употреба автомобили трябва да получат сертификат за унищожаване, за да прекратят регистрацията на своето превозно средство. Всички държави членки докладваха, че са въвели национални системи за прекратяване на регистрацията, при които издаването на посочения сертификат е условие за прекратяване на регистрацията. Процедурите за прекратяване на регистрацията са от ключово значение, за да се гарантира, че излезлите от употреба превозни средства се прехвърлят в разрешени съоръжения за третиране и се ограничават техният незаконен износ като отпадъци. Малко под половината от държавите членки са въвели разпоредба, която позволява издаването на сертификати за унищожаване не само от разрешените съоръжения за третиране, но и от производителите, търговците или дружествата, събиращи отпадъци. Въпреки че се приема, че всички държави членки разполагат със системи за прекратяване на регистрацията, през последните години е нараснал броят на излезлите от употреба превозни средства с неизвестно местонахождение (т.е. автомобили, които са с прекратена регистрация, но за които не е бил издаден сертификат за унищожаване, или по отношение на които органите не разполагат с такъв сертификат). Това показва недостатъчна ефективност при функционирането на националните системи за прекратяване на регистрацията.

В Директивата относно излезлите от употреба превозни средства се съдържат разпоредби за гарантиране на правилното и своевременно третиране на излезлите от употреба превозни средства в съоръжения за третиране, които са получили разрешение от компетентните органи и които подлежат на проверки. Тези условия са въведени с цел намаляване на отрицателното въздействие върху околната среда и насърчаване на повторната употреба и рециклирането на компонентите на превозните средства. Всички държави членки докладваха, че са транспонирали мерки в съответствие с изискванията на директивата в това отношение. Румъния и Финландия бяха единствените държави членки, които докладваха за въвеждането на несъществени промени в законодателството след последния период на докладване: в Румъния са били актуализирани разрешителните, необходими за обработване и разкомплектоване на излезлите от употреба автомобили, а във Финландия е бил приет държавен указ за излезлите от употреба автомобили (123/2015), с който се актуализират ограниченията на употребата на опасни вещества в превозните средства. По-голямата част от държавите не допускат дерогации от изискванията за разрешително за операции за оползотворяване на отпадъци от излезлите от употреба превозни средства, след като те са били третирани по подходящ начин в съответствие с директивата и подложени на годишна инспекция<sup>7</sup>, като само в отговорите на Дания, Италия, Румъния и Обединеното кралство се посочва възможност за такива дерогации (това представлява промяна и по отношение на Румъния спрямо предишния период на докладване).

От държавите членки се изисква да насърчават дейностите за повторна употреба и рециклиране, като в Директивата относно излезлите от употреба превозни средства се определят цели за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване. До 1 януари 2015 г. държавите членки трябваше да постигнат следните цели (с крайни срокове съответно 2006 г. и 2015 г.):

---

<sup>7</sup> Дерогация от изискванията за разрешително съгласно член 6, параграф 2 от Директивата относно излезлите от употреба превозни средства.

- 95 % повторна употреба и оползотворяване (средно на превозно средство за година според теглото) и
- 85 % повторна употреба и рециклиране (средно на превозно средство за година според теглото).

През 2017 г. двете цели от 85 % и 95 % за рециклиране и оползотворяване бяха изпълнени от 14 държави членки. Постигането на целите е разгледано по-подробно в раздел 3.

Няколко държави членки съобщиха за иновативни мерки за насърчаване на повторната употреба и рециклирането. Така например регионалните органи в Италия са длъжни да приемат мерки, гарантиращи че поне 30 % от стоките и продуктите, които публичните органи (и дружествата, които са предимно публична собственост) потребяват всяка година, са произведени от рециклирани материали. Италианското законодателство изисква също така 20 % от резервните гуми, набавяни за автопарка на обществения транспорт, да бъдат от рециклирани материали. Във Франция са въведени изисквания за проследимост на разкомплектованите части за целите на повторната им употреба. Управителите на съоръжения за разкомплектоване в Словения са длъжни преди раздробяването на разглобените превозни средства да отделят 10 % от общото тегло на годишно приетите излезли от употреба автомобили под формата на техни компоненти, материали и течности и да ги предоставят за повторна употреба или рециклиране.

Съгласно Директивата относно излезлите от употреба превозни средства производителите трябва да маркират (или кодират) компонентите и материалите в съответствие с определени стандарти, за да се улесни идентифицирането на компонентите и материалите, които са подходящи за повторна употреба и оползотворяване.

Почти всички държави членки докладват, че са транспонирали изцяло законодателството, в което се изисква производителите да използват стандарти за кодиране. Изключения са Дания, в чието законодателство не се посочват изрично стандарти за кодиране, и Гърция, в чийто доклад се посочва, че в страната няма автомобилнопроизводство; в доклада на Чешката република беше посочено законодателство, което не беше достъпно за проверка от Комисията.

Производителите трябва също така да предоставят информация за разкомплектоването за всеки тип превозно средство в рамките на шест месеца от пускането му на пазара — например чрез наръчници или бази данни. Най-широкоразпространеният начин, по който производителите могат да бъдат задължени да предоставят необходимата информация относно разкомплектоването, съхранението и изпитването, е чрез Международната информационна система за демонтаж (IDIS)<sup>8</sup>. За използването на тази система докладваха 20 държави членки, като няколко държави посочиха, че използват и други национални мерки.

Всички държави членки са транспонирали законодателството, гарантиращо, че производителите предоставят информация за разкомплектоването за всеки тип ново превозно средство в рамките на шест месеца след пускането му на пазара.

---

<sup>8</sup> IDIS — Международна информационна система за демонтаж; данни към 19 март 2019 г., <https://www.idis2.com/>

### **3. ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВАТА ОТНОСНО ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

В националните доклади се представя информация и за начина на прилагане на редица разпоредби на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства.

Сред значимите примери за въвеждането на мерки за предотвратяване на отпадъците е Ирландия — производителите в тази държава са длъжни да насърчават предотвратяването на отпадъци чрез набор от мерки, приложими към определени превозни средства. Тези мерки включват: ограничаване на използването на опасни вещества, като при проектирането на нови превозни средства се вземат предвид разкомплектоването, повторната употреба, оползотворяването и рециклирането в края на жизнения им цикъл, както и увеличаване на дела на рециклираните материали, използвани при производството на определени превозни средства.

В Румъния се извършват предварителни оценки, за да се гарантира, че превозните средства отговарят на определени цели, а производителите на превозни средства са разработили нов стандарт за активиране посредством стандартизиран интерфейс за бордова диагностика.

Броят на държавите членки, които могат да представят подробни данни за количеството рециклирани материали, използвани при производството на превозни средства, е ограничен. Интерес представлява информацията, изпратена от полските компетентни органи, според която въпреки използването на рециклирани пластмаси оползотворените пластмаси трябва да бъдат подлагани на специфичен процес на почистване, преди да могат да бъдат използвани в производството на превозни средства. В допълнение към това в доклада на Румъния се отбелязва, че най-често използваният рециклиран пластмасов материал за части на превозни средства е пропиленът и че рециклираната пластмаса представлява над 10 % от общата маса на пластмасата, използвана в превозните средства, произведени на територията на страната.

При повечето държави членки се наблюдава увеличение на броя на разрешените съоръжения за третиране, функциониращи на техните територии. Въпреки че три държави (Белгия, Унгария и Латвия) не предоставиха данни за броя на разрешените съоръжения за третиране за периода 2015—2017 г., ако се приеме, че броят в тези държави е останал същият като докладвания за предишния период, тогава общият брой на тези съоръжения в ЕС-28 се е увеличил от 12 589 през периода 2012—2014 г. до 14 173 през периода 2015—2017 г.

Осемнадесет държави членки съобщиха, че на тяхна територия има съоръжения за третиране със сертифицирана система за управление по околна среда. В рамките на ЕС-28 делът на съоръженията за третиране с такава система се е увеличил от 1,9 % през периода 2012—2014 г. до 3,73 % през периода 2015—2017 г. Белгия е пример за добра практика, тъй като всички разположени във Фландрия и Валония центрове за премахване на замърсяването, разкомплектоване и унищожаване на излезли от употреба превозни средства разполагат със система за грижа за околната среда в съответствие със законодателство, в което се предвижда, че тези центрове трябва да представят годишен доклад на компетентните органи, съдържащ резултатите от прегледа на дейността на дружеството от независима институция за проверка, като евентуална отрицателна оценка може да доведе до оттегляне на одобрението.

Само 10 държави членки успяха да предоставят конкретна информация за броя на излезлите от употреба превозни средства с нулева или с отрицателна пазарна стойност, предадени в разрешени съоръжения за третиране, като отговорите на пет държави са частични. Третирането на излезлите от употреба превозни средства с отрицателна стойност е важно за намаляване на депонирането на отпадъци. Тринадесет държави членки обаче не бяха в състояние да представят отговор поради липса на регистрирани данни във връзка с този въпрос. Сред държавите членки, които изпратиха окончателна информация, в седем случая (Естония, Ирландия, Испания, Италия, Кипър, Португалия и Финландия) това се дължи на факта, че не е имало превозни средства с нулева или с отрицателна пазарна стойност; с други думи, във всички случаи в тези държави излезлите от употреба превозни средства все още са имали положителна пазарна стойност. В доклада на Гърция се посочва, че всички излезли от употреба превозни средства, доставени на разрешени съоръжения за третиране, са с нулева пазарна стойност. Не е ясно обаче как се отчита положителната стойност на металния скрап дори ако излезлите от употреба превозни средства нямат стойност на пазара на автомобили втора употреба. Количествени стойности бяха докладвани единствено от Литва и Малта.

Данните за постигнатата степен на повторна употреба и рециклиране и на повторна употреба и оползотворяване са показани на фигура 1 и фигура 2. Те са събрани от Евростат въз основа на годишните доклади, които държавите членки са длъжни да представят във връзка с целите, свързани с излезлите от употреба превозни средства, в контекста на изискването за докладване съгласно решението на Комисията относно подробните правила за мониторинг на спазването на директивата<sup>9</sup>.

Към 2017 г. 20 държави членки бяха изпълнили целта за минимална повторна употреба и рециклиране на 85 % от средното тегло на превозно средство и за година, две държави членки не бяха постигнали целите, въпреки че са близо до постигането им, а за шест държави членки не бяха налични данни. Средната степен на повторна употреба и рециклиране за ЕС-28 като цяло беше 89 % или четири процентни пункта над целта.

Фигура 1: Степен на повторна употреба и рециклиране на излезли от употреба превозни средства (в %)<sup>10</sup>

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Белгия	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
България	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Чехия	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Хърватия	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Дания	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Германия	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Естония	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Ирландия	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Гърция	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9

<sup>9</sup> ЕВРОСТАТ (2019 г.) *Eurostat — Data Explorer*, данни към 25 март 2019 г., [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env\\_waselvt&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en)

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

Испания	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Франция	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Италия	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Кипър	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Латвия	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Литва	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Люксембург	85	84	87	87	86	94,3
Малта	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Унгария	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Нидерландия	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Австрия	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Полша	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Португалия	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Румъния	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Словения	100	:	85,9	:	:	:
Словакия	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Финландия	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Швеция	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Обединено кралство	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Исландия	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Лихтенщайн	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Норвегия	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Фигура 2: Степен на повторна употреба и оползотворяване на излезли от употреба превозни средства за 2016 г. (в %) <sup>11</sup>

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Белгия	93	93	94,2	96,7	96,4	97
България	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Чехия	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Хърватия	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Дания	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Германия	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Естония	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Ирландия	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Гърция	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Испания	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Франция	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Италия	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Кипър	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Латвия	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Литва	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Люксембург	95	95	95	97	96	96,2
Малта	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Унгария	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9

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



Нидерландия	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Австрия	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Полша	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Португалия	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Румъния	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Словения	103	:	91,3	:	:	:
Словакия	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Финландия	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Швеция	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Обединено кралство	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Исландия	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Лихтенщайн	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Норвегия	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

Към 2017 г. 15 държави членки бяха изпълнили целта за минимална повторна употреба и оползотворяване на 95 % от средното тегло на превозно средство и за година, седем държави членки все още не бяха постигнали целта от 95 %, но са били много близо до нея, а шест държави все още не бяха представили доклади. Средната степен на повторна употреба и оползотворяване за ЕС-28 като цяло беше 94 %, т.е. малко под целта.

Макар данните да сочат, че значителен брой държави членки с изградена инфраструктура за управление на излезли от употреба превозни средства не постигат целите си за оползотворяване, този факт може по-скоро да показва наличието на по-активни усилия, насочени към рециклирането, отколкото към други форми на оползотворяване (например Франция, Испания, Швеция и Обединеното кралство изпълняват своите цели за рециклиране, но не и целите за оползотворяване) в съответствие с концепцията за кръговата икономика. Това обстоятелство може да бъде също така показателно за наличието на по-стабилни и подобрени методи на докладване, което допринася за по-ефективното прилагане на директивата. Държавите членки, които не са постигнали целите, разясниха причините за това и посочиха съответните мерки, които са предприели.

Високите показатели, докладвани от Гърция, могат да се обяснят с факта, че съоръженията за разкомплектоване са избрали да съхраняват за дълго време някои излезли от употреба превозни средства, чиито течности все още не са били отстранени — най-вероятно поради ниската пазарна стойност на металите, които впоследствие са били раздробени след годината, в която е отстранено замърсяването им. Това е довело до третиране през дадена година на голям брой излезли от употреба превозни средства.

Въведените нови мерки за насърчаване на повторната употреба и рециклирането включват мерки за повторно използване на компоненти на излезли от употреба превозни средства в Унгария, дейности за повишаване на осведомеността и комуникационни дейности в Португалия, както и финансова помощ за нови научноизследователски и развойни проекти в Испания, насочени към предотвратяването, рециклирането и повторното използване на компоненти на излезли от употреба превозни средства, като с приоритет се ползват проекти за рециклиране на автомобилни пластмаси, предни стъкла и гуми.

#### 4. НЕИЗВЕСТНО МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ И НЕЗАКОННО РАЗКОМПЛЕКТОВАНИЕ НА ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Най-значимото предизвикателство, свързано с недостатъците при изпълнението и прилагането на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства, продължава да бъде големият брой излезли от употреба автомобили с неизвестно местонахождение. Този проблем беше посочен още в предишния доклад на Комисията относно прилагането на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства за периода 2011—2014 г.<sup>12</sup> и в последващата оценка на Комисията на пет директиви относно отпадъците<sup>13</sup>. За да извърши оценка на проблема Комисията лансира Инициатива за насърчаване на спазването с цел оценка на прилагането на Директива 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства с акцент върху излезлите от употреба превозни средства с неизвестно местонахождение<sup>14</sup>.

Евростат поиска от държавите членки да предоставят информация за броя на превозните средства, които са събрани и прехвърлени в разрешени съоръжения за третиране. Данните са представени в таблица 1 по-долу.

Таблица 1: Общ брой на излезлите от употреба превозни средства, събрани и прехвърлени в разрешени съоръжения за третиране, 2008—2016 г.<sup>15</sup>

(брой превозни средства)

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
<b>Европейски съюз</b>	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
Белгия	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
България	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Чехия	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Дания	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Германия	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Естония	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Ирландия	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Гърция	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Испания	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Франция	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
Хърватия	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Италия	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Кипър	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8293	5 151
Латвия	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Литва	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Люксембург	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Унгария	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Малта	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Нидерландия	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Австрия	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Полша	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm)

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/target\\_review.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm)

<sup>14</sup> Инициатива за насърчаване на спазването с цел оценка на прилагането на Директива 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства с акцент върху излезлите от употреба превозни средства с неизвестно местонахождение ([http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)).

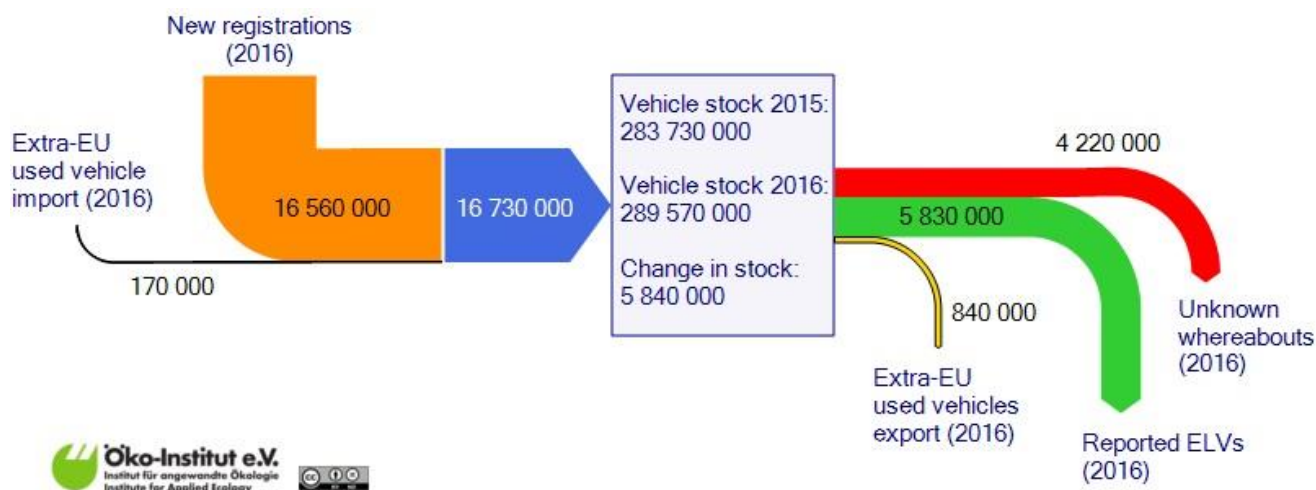
<sup>15</sup> **Източник:** Евростат (код за онлайн данни: env\_waselvt).

<b>Португалия</b>	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
<b>Румъния</b>	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
<b>Словения</b>	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
<b>Словакия</b>	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
<b>Финландия</b>	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
<b>Швеция</b>	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
<b>Обединено кралство</b>	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
<b>Исландия</b>	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
<b>Лихтенщайн</b>	91	72	107	94	114	326	188	230	260
<b>Норвегия</b>	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Данните в таблицата се отнасят за докладваните излезли от употреба превозни средства, за които е издаден сертификат за унищожаване и които са третирани в разрешени съоръжения. В насоките, адресирани до държавите членки, Евростат отправя призив за докладване и на общия брой отчетени излезли от употреба превозни средства, а не само на тези, за които е издаден сертификат за унищожаване. Въпреки това много малко държави членки предоставят такива данни, тъй като докладването на отчетените излезли от употреба превозни средства не е задължително съгласно Директивата относно излезлите от употреба превозни средства и Решение 2005/293/ЕО на Комисията. Следователно за извършването на оценка на отчетените излезли от употреба превозни средства трябваше да бъдат използвани данни от други източници<sup>16</sup>. При сравнението на данните за излезлите от употреба превозни средства, за които е издаден сертификат за унищожаване и които се третират от разрешени съоръжения, с данните за отчетените излезли от употреба превозни средства бяха констатирани някои несъответствия. Графиката по-долу, съдържаща се в неотдавнашното проучване на Комисията, показва броя на законно докладваните излезли от употреба превозни средства<sup>17</sup> (т.е. онези, за които е издаден сертификат за унищожаване и са законно третирани) и големия брой на излезлите от употреба автомобили с неизвестно местонахождение в ЕС през 2014 г. На графиката са изобразени вписванията на превозните средства в националните системи за регистрация и отписването им от автопарка на ЕС-28. Броят на излезлите от употреба превозни средства с неизвестно местонахождение продължава да поражда сериозна загриженост.

<sup>16</sup> Евростат, външноотърговската статистика (ВТС); Асоциация на европейските автомобилни производители (АСЕА); Евростат, набор от данни: goad\_eqs; goad\_eqr); POLK. Тези източници бяха използвани в лансираната от Комисията инициатива за насърчаване на спазването с цел оценка на прилагането на Директива 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства с акцент върху излезлите от употреба превозни средства с неизвестно местонахождение ([http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)).

<sup>17</sup> Директивата относно излезлите от употреба превозни средства обхваща превозните средства от категория М1 (за превоз на пътници с не повече от осем места в допълнение към мястото на водача) и категория N1 (превозни средства за превоз на товари с максимална маса, ненадхвърляща 3,5 тона).



Една от вероятните причини за възникването на посочените несъответствия е описана в доклада на Финландия — в него се посочва, че някои граждани и оператори не предават излезлите от употреба превозни средства на официалната система на производителите за обратно приемане, в резултат на което общият брой на тези превозни средства надхвърля значително действителния брой на сертификатите за унищожаване. В доклада на Финландия също така се изтъква, че нарастването на броя на излезлите от употреба превозни средства, които са били подложени на подходящо третиране през 2017 г., може да се дължи на повишаването на цените на металите и подобренията в онлайн системата за прекратяване на регистрацията.

Германия докладва, че сравнително niskият брой на събраните и третирани излезли от употреба превозни средства в сравнение с приблизително 2,8 милиона автомобили, чиято регистрация се прекратява окончателно всяка година, се дължи на износа на употребявани автомобили, както и че с докладите, изготвени през 2017 г., се намаляват пропуските в статистиката по отношение на превозните средства с неизвестно местонахождение<sup>18,19</sup>. Отстраняването на тези пропуски е постигнато предимно чрез преизчисляване на действителния брой на моторните превозни средства с окончателно прекратена регистрация, както и чрез квалифицирани оценки на статистическите данни за износа на употребявани автомобили (за държави от ЕС и трети държави).

Неотдавнашно проучване на Комисията показва, че някои от причините за големия брой излезли от употреба превозни средства с неизвестно местонахождение се дължат на недостатъци на системите за прекратяване на регистрацията и неправилното обработване на излезлите от употреба превозни средства (не всички излезли от употреба превозни средства са прехвърлени в пунктове за събиране и за не всички от прехвърлените автомобили са издадени сертификати за унищожаване; има също така данни за излезли от употреба превозни средства, които се разкомплектоват в неразрешени съоръжения). Наред с това има случаи, при които излезли от употреба превозни средства се изнасят незаконно като автомобили втора употреба.

<sup>18</sup> 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.

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

Някои от проблемите включват: неефективни връзки и механизми за проследяване между системите за регистрация, за прекратяване на регистрацията и за пререгистрация, от което може да се заключи, че сертификати за унищожаване се издават само за част от излезлите от употреба превозни средства с прекратена регистрация, въпреки че са законно третирани; случаи на регистрирани в друга държава членка автомобили втора употреба, чиято регистрация никога не е била прекратена в държавата членка по произход; липса на качествени данни, по-специално по отношение на износа на автомобили втора употреба и излезли от употреба превозни средства, както и изтичане на суровини; необходимост от подобряване на методите за докладване от държавите членки; незаконно събиране и разкомплектоване на излезли от употреба превозни средства в неразрешени съоръжения за третиране без екологични стандарти; необходимост от по-добро правоприлагане, включително проверки на пунктовете за събиране и разрешените съоръжения за третиране.

Мерки за справяне с тези проблеми вече са предприети в няколко държави членки — например Дания, където е въведена премия за последния регистриран собственик, който предава своето излязло от употреба превозно средство на разрешено съоръжение за третиране, или Франция и Обединеното кралство, които докладват за значително увеличение на броя на проверките в такива съоръжения.

## 5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Директивата относно излезлите от употреба превозни средства е транспонирана по задоволителен начин в националното законодателство на всички държави членки.

Прилагането на директивата е като цяло ефективно. През 2017 г. 20 от общо 28-те държави членки бяха изпълнили целта, според която до 2015 г. делът на повторна употреба и рециклиране трябваше да достигне 85 % от средното тегло на превозно средство и за година (пет държави членки не са докладвали). Повече предизвикателства възникнаха по отношение на постигането на целта за повторна употреба и оползотворяване на 95 % от средното тегло на превозно средство и за година. Изоставането при близо половината държави членки, които не успяха да постигнат целите, се равнява само на няколко процентни пункта.

Употребата на забранени опасни вещества непрекъснато намалява в съответствие с измененията на приложение II към Директивата относно излезлите от употреба превозни средства<sup>20</sup>, в което се предвиждат все по-малко изключения, позволяващи използването на такива опасни вещества. Същевременно броят на разрешените съоръжения за третиране се увеличава и някои държави членки започват да докладват за прилагането на иновативни мерки — например влагане на рециклирани материали, подпомагане на проекти за предотвратяване на отпадъци и въвеждане на системи за грижа за околната среда, като останалите държави членки могат да използват тези мерки като примери за най-добри практики.

Важно изключение от посочената положителна тенденция е проблемът с излезлите от употреба превозни средства с неизвестно местонахождение. Незаконното събиране, третиране и търговия с части, свалени от такива превозни средства, продължават да бъдат сериозно предизвикателство. Освен загубата на ценни ресурси (възстановими компоненти и материали)

---

<sup>20</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm)

този проблем, както и третирането на излезли от употреба превозни средства в неразрешени съоръжения, оказват отрицателно въздействие върху здравето и околната среда. Това е отразено в съображение 7 от Директива 2018/849/ЕС<sup>21</sup>, в което се посочва, че Директива 2000/53/ЕС следва да бъде преразгледана и, ако е необходимо, изменена, като се отдели внимание на „проблема с излезлите от употреба превозни средства, които не се отчитат, включително превоза на употребявани превозни средства, за които има съмнения, че са излезли от употреба превозни средства, и на прилагането на Насоки № 9 на кореспондентите относно превоза на отпадъци от превозни средства“.

Понастоящем Европейската комисия извършва оценка на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства, с която ще се определи до каква степен законодателните норми на ЕС за излезлите от употреба превозни средства осигуряват ползи за околната среда, обществеността и промишлеността. Оценката ще бъде приключена през 2020 г.<sup>22</sup>. Въпросите, разглеждани в рамките на тази оценка, се отнасят до ефективността на прилагането на директивата (включително проблема с излезлите от употреба превозни средства с неизвестно местонахождение), съгласуваността с определенията на друго приложимо законодателство и изпълнимостта на поставените цели за конкретни материали, методите на докладване и мониторинг и целесъобразността във връзка с предизвикателствата на новите технологии (включително електрическите и хибридните автомобили), както и промените в материалите, използвани за производството на превозни средства.

---

<sup>21</sup> OB L 150, 14.6.2018 г., стр. 93.

<sup>22</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm)