

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 30. října 2001

o systému odstraňování odpadu z autovraků v Nizozemsku

(oznámeno pod číslem C(2001) 3064)

(Pouze nizozemské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2002/204/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec uvedené smlouvy,

s ohledem na Smlouvu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) uvedené smlouvy,

po vyzvání zainteresovaných stran k předložení připomínek podle těchto ustanovení¹ a s ohledem na jejich připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) dopisem ze dne 19. září 2000 (zaregistrovaným dne 25. září 2000 pod značkou A/37820), oznámily nizozemské orgány Komisi, že mají v úmyslu rozšířit systém odstraňování odpadu z autovraků. Původní systém byl schválen v roce 1995 a jeho první rozšíření v roce 1998, když Komise usoudila, že toto opatření nepředstavuje podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy²;

¹ Úř. věst. č. C 111, 12. 4. 2001, s. 2.

² Dopis D/17343 ze dne 28. prosince 1995 ohledně státní podpory NN 93/95 a dopis D/7090 ze dne 17. srpna 1998 ohledně státní podpory N 656/97. V odstavci 15 svého návodu k postupům v případech státní podpory Komise napsala, že je nutné oznámení, kdykoli existuje dostatečná pravděpodobnost ve světle precedenčního práva Soudního dvora a obvyklého postupu Komise, že opatření znamená státní podporu (Zákon o hospodářské soutěži v Evropských společenstvích, svazek IIA, pravidla použitelná pro státní podporu, Evropská komise 1998). Poznámka pod čarou 8 k tomuto odstavci dodává, že Komise je ochotna poskytnout neformální radu ohledně nutnosti oznámení.

- (2) dopisem ze dne 9. října 2000 (D/55102) požádala Komise o další informace. Dopisem ze dne 7. prosince 2000 (D/56086) Komise tuto žádost nizozemským orgánům připomněla. Nizozemské orgány odpověděly dopisem ze dne 8. prosince 2000 (zaregistrovaným dne 11. prosince 2000 pod značkou A/40432). Dopisem ze dne 10. ledna 2001 (D/50042) byla zaslána další žádost o informace. Nizozemské orgány odpověděly dopisem ze dne 19. ledna 2001 (zaregistrovaným dne 24. ledna 2001 pod značkou A/30634);
- (3) svým rozhodnutím ze dne 28. února 2001 zahájila Komise postup podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy ohledně systému odstraňování odpadu. Komise o tomto rozhodnutí informovala Nizozemsko dopisem ze dne 2. března 2001 (D/286578). Poté, co si vyžádalo více času (dopis ze dne 29. března 2001, zaregistrovaný jako A/32658 dne 29. března 2001), který byl poskytnut dopisem ze dne 5. dubna 2001 (D/51465), reagovalo Nizozemsko na rozhodnutí dopisem ze dne 5. června 2001 (zaregistrovaným dne 13. června 2001 jako A/34642);
- (4) rozhodnutí bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropských společenství*³ a zainteresované třetí strany byly vyzvány, aby podaly připomínky k podpoře. Komise obdržela deset připomínek, ačkoli dvě z nich byly přijaty až po vypršení jednoměsíční lhůty ode dne zveřejnění. Nizozemsko bylo dopisy ze dne 21. května 2001 (D/52087) a ze dne 16. června 2001 (D/52884) požádáno, aby se k těmto připomínkám vyjádřilo. Nizozemsko se k připomínkám zainteresovaných stran vyjádřilo dopisem ze dne 20. června 2001 (zaregistrovaným dne 22. června 2001 jako A/34929) a dopisem ze dne 3. srpna 2001 (zaregistrovaným dne 7. srpna 2001 jako A/36368). Ve dnech 21. dubna 2001 a 4. května 2001 se uskutečnily dvě schůzky Komise s nizozemskými orgány a ARN, ústřední organizací v systému nakládání s odpady;
- (5) nizozemské orgány vyslovily názor, že prodloužení systému nemůže čekat na konečné rozhodnutí Komise a prohlásily nový systém za všeobecně závazný vzhledem k vypršení předchozího období;

2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

- (6) cílem systému odstraňování odpadu je zajistit, aby společnosti, které vyrábějí a prodávají automobily, rovněž převzaly odpovědnost za vysoký stupeň recyklace a opětovného použití autovraků. Vzhledem k závažným ekologickým důsledkům s tím spojeným Evropský parlament a Rada přijaly směrnici o vozidlech s ukončenou životností (dále jen „směrnice o autovracích“)⁴. Tato směrnice stanoví pro rok 2006 cíl 85% opětovného použití a využití a 80% opětovného použití a recyklace pro všechna vozidla s ukončenou životností⁵. Odpovídající čísla pro rok 2015 jsou 95 % a 85 %. Vzhledem k tomu, že již prvního cíle dosáhli, účastníci nizozemského systému chtějí posledně

³ Viz poznámka pod čarou 1.

⁴ Směrnice 2000/53/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností, Úř. věst. č. L 269, 21. 10. 2000, s. 34.

⁵ Pro vozidla vyrobená před 1. lednem 1980 mohou být stanoveny nižší cíle.

jmenovaného cíle dosáhnout mnohem dříve než v roce 2015. V souladu se zásadou odpovědnosti výrobce a zásadou „znečišťovatel platí“, spočívá významná odpovědnost za dosažení těchto cílů na výrobcích a dovozcích automobilů;

- (7) na počátku devadesátých let dvacátého století se několik odvětvových organizací⁶ spojilo do neziskového fondu „Automobil a recyklace“ (Stichting Auto & Recycling, dále jen „SAR“) a vyvinulo celostátní systém sběru a recyklace autovraků⁷. Za účelem provádění a správy recyklačního systému SAR vytvořil soukromou společnost s ručením omezeným, Auto Recycling Nederland BV (dále jen „ARN“), která je 100% vlastněna SAR. ARN je odpovědná za organizaci a logistickou správu recyklace autovraků. Tento systém se stal provozuschopným dne 1. ledna 1995;
- (8) základem systému je dobrovolná dohoda mezi všemi výrobci a profesionálními dovozci automobilů v Nizozemsku (jejímž účastníkem je i RAI). Dohodli se na placení poplatku za každý automobil, který je poprvé zaregistrován v Nizozemsku. Tento poplatek vybírá společnost ARN, která získané prostředky využívá na krytí nákladů na demontáž autovraků a recyklaci materiálů získaných sběrem, včetně dopravy. Dohoda se pokaždé uzavírá na období tří let. Oznámená dohoda z 19. července 2000 stanoví, že výrobci a dovozci automobilů platí 45 EUR (99,17 NLG) za vozidlo registrované v Nizozemsku, bez ohledu na značku a typ⁸. Pro první dvě období poplatků činil 113 EUR (250 NLG), respektive 68 EUR (150 NLG) na automobil;
- (9) poplatek ve výši 45 EUR (99,17 NLG) na automobil vychází ze složitého výpočtu. Nejdůležitější proměnné v tomto výpočtu jsou tyto: složení autovraku, průměrné náklady na demontáž a recyklaci autovraku, očekávaný počet autovraků a očekávaný počet nových automobilů registrovaných v Nizozemsku. Další důležitou proměnnou je rozsah, v jakém jsou pro současné příplatky za demontáž používány existující rezervní fondy. Poplatek je paušální a vztahuje se na jakoukoli značku nebo typ automobilu, protože, podle ARN, náklady na demontáž a recyklaci jsou u každého autovraku přibližně stejné a rozlišování by ve skutečnosti nebylo možné;
- (10) aby bylo zajištěno placení tohoto poplatku všemi výrobci a dovozci automobilů, vláda Nizozemska prohlásila, že dohoda je obecně závazná pro všechny výrobce a dovozce na trhu v období od 1. ledna 2001 do 1. ledna 2004⁹. Ministr bydlení, plánování a životního prostředí může přiznat osvobození, pokud žádající strana zajišťuje odstraňování autovraků způsobem

⁶ RAI jménem výrobců a dovozců automobilů, BOVAG jménem servisů, FOCWA za výrobce automobilů, STIBA za odvětví demontáže automobilů a SVN (nyní MRF) za obchod s kovovým šrotem.

⁷ SAR je řízen čtyřmi řediteli. Každá z odvětvových organizací BOVAG, FOCWA, RAI a STIBA má právo jmenovat jednoho ředitele. Fondu SAR radí poradní výbor, jehož členové jsou zástupci zainteresovaných vládních subjektů, ekologických a/nebo spotřebitelských organizací. Jsou jmenováni správní radou SAR.

⁸ V 7 % případů tento poplatek platí soukromá osoba.

⁹ Čl. 15 odst. 36 Zákona o správě životního prostředí dává ministru bydlení, plánování a životního prostředí právo prohlásit dohodu za obecně závaznou.

přínejmenším rovnocenným způsobu odstraňování podle systému, který byl prohlášen za obecně závazný¹⁰;

- (11) příplatky se platí jen za ty části a součásti autovraků, které podle orgánů Nizozemska není možné vymontovávat, sbírat a recyklovat ekonomicky schůdným způsobem. ARN v současné době přiznává příplatky za odstraňování odpadu za vymontování 18 druhů materiálu.

Druh materiálu ARN	Norma 2001
Baterie	13,6 kg
Olej	4,9 l
Chladicí kapalina	3,6 l
Brzdová kapalina	0,3 kg
Pneumatiky	27,3 kg
Duše	0,2 kg
Polyurethanová pěna	6,5 kg
Sklo	25,4 kg
Přezbové lišty	7,7 kg
Bezpečnostní pásy	0,4 kg
Kokosové vlákno	0,9 kg
Kapalina do ostřikovače	0,9 kg
Nárazníky	5,2 kg
Poklice kol	0,7 kg
Zadní svítlny a směrová světla	1,4 kg
Mřížky chladiče	0,8 kg
Paliva	5,0 kg
Nádrže na LPG (počet na jeden vrak)	0,06

Počínaje rokem 2003 se plánuje do seznamu doplnit airbagy, upínače bezpečnostních pásů, klimatizační systémy a plastové palivové nádrže.

¹⁰ Čl. 15 odst. 38 Zákona o správě životního prostředí.

- (12) v teoretické situaci charakterizované vymontováním všech druhů materiálu podle normy 2000 činí celkové náklady 87,55 EUR (192,93 NLG) na vrak, z nichž 71,05 EUR (156,58 NLG) připadá na náklady na demontáž, 13,39 EUR (29,50 NLG) na náklady na balení a sběr a 3,11 EUR (6,85 NLG) na náklady na recyklaci. Vzhledem k inflaci, vyššímu procentu recyklace (včetně nových druhů materiálu, které budou recyklovány) a technologickému vývoji v automobilovém průmyslu se očekává, že tyto náklady během času porostou. Proto se pro rok 2003 očekává celková výše nákladů 107,50 EUR (236,89 NLG). U některých druhů materiálu je příplatek za recyklaci ve skutečnosti záporný, což znamená, že demontážní společnost přijímá od recyklační společnosti platby za materiál podléhající recyklaci, které se odečítají od příplatku přijímaného od ARN;
- (13) v současné době je k ARN přidruženo asi 267 společností, které demontují automobily. Demontují kolem 90 % všech autovraků v Nizozemsku (286 595 v roce 2000). ARN platí příspěvky na demontáž jen za množství suroviny, která byla skutečně demontována. Ta představuje v průměru 88,5 % normovaných množství, která v roce 2000 odpovídají 62,9 EUR (138,57 NLG);
- (14) ARN odhaduje, že počet autovraků se bude v roce 2001 pohybovat mezi 344 000 a 372 000. Podíl ARN na trhu je 90 %. Celková částka uhrazená v roce 2000 činí kolem 23,9 miliónu EUR (52,7 miliónu NLG);
- (15) správní náklady systému plánované v rozpočtu na rok 2000 činí 3,8 miliónu EUR (8,4 miliónu NLG) a očekává se, že v pozdějších letech vzrostou na 4,5 miliónu EUR (10 miliónů NLG);
- (16) jakákoli demontážní společnost se může stát držitelem osvědčení ARN a získat tak nárok na příplatky, pokud splňuje určitá objektivní kritéria, tj. jestliže vlastní určitá ekologická povolení, je zaregistrována v on-line registračním systému pro demontáž automobilů (ORAD), má pracovní zařízení o výměře alespoň 72 m² a určité stroje a nástroje a používá software, který je v souladu s normami ARN. Schvalování provádí nezávislý subjekt udělující osvědčení, Société Générale de Surveillance. Kromě toho ARN požaduje, aby demontážní společnosti byly uznány nizozemským orgánem pro registraci vozidel (RDW). Je stanoveno zákonem, že takové uznání mohou získat pouze společnosti se zákonnou provozovnou v Nizozemsku, takže příplatky za odstraňování odpadu mohou ve skutečnosti získat pouze takové společnosti;
- (17) zakázky na sběr a dopravu vymontovaných materiálů do recyklačních společností se přidělují prostřednictvím veřejného nabídkového řízení. Zainteresované strany jsou vyzvány k tomu, aby prokázaly, že splňují určité minimální technické a finanční normy, například že mají povolení pro ekologickou dopravu, vhodné vybavení a zkušenosti. Je vybrána jedna společnost z každé provincie, přičemž se bere v úvahu zejména cena nákladů na sběr, technická kvalita a organizační způsobilost. Sběr použitého oleje podléhá systému regulovanému zákonem;
- (18) prostřednictvím veřejného nabídkového řízení se též přidělují zakázky na recyklaci materiálu. Zainteresované společnosti musí splnit řadu minimálních

technických a finančních požadavků, zejména pokud jde o ekologické povolení, vhodné vybavení, minulost bez úpadku a čistý trestní rejstřík. ARN vybírá nejzajímavější nabídky pro dotyčné materiály, přičemž bere v úvahu zejména cenu nákladů na recyklaci, pracovní metody, technickou kvalitu a organizační způsobilost;

- (19) výrobci a dovozci automobilů mohou poplatek svobodně přenést na kupující nebo od tohoto přenesení upustit, pokud si to přejí;
- (20) část výnosů z poplatku se používá pro projekty profesionalizace a pilotní projekty. Roční rozpočet na profesionalizaci pro období 2001-2005 činí 0,5 miliónu EUR, zatímco od roku 2006 bude činit 0,2 miliónu EUR. Roční rozpočet na pilotní projekty související s recyklací pro období 2001-2003 činí 3,4 miliónu EUR a 2,2 miliónu EUR pro další roky. K výzkumným tématům patří metody analýzy demontáže, vývoj vhodných nástrojů, vybavení a strojního zařízení, vývoj systémů operativního řízení jakosti, výzkum nových separačních technologií, optimalizace logistických systémů, výzkum nových výrobků, studie trhu a vývoj IT systémů;

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ POSTUPU PODLE ČL. 88 ODS. 2 SMLOUVY

- (21) Komise zahájila postup podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy, protože měla pochybnosti o několika aspektech systému. Zprv se zdálo, že příspěvky na demontáž pravděpodobně představují příliš vysoké vyrovnání pro demontážní společnosti, s potenciálním vedlejším dopadem na trh náhradních dílů. Zadruhé, byla nejasná povaha profesionalizačních a pilotních projektů financovaných pomocí poplatku;
- (22) kromě toho Komise vyjádřila pochybnosti ohledně možného porušení článku 29 Smlouvy (omezení vývozu), protože ARN dovoluje demontážním společnostem podílet se na systému pouze tehdy, jsou-li uznány nizozemským orgánem pro registraci vozidel (RDW). Protože ze zákona mohou takové uznání získat pouze společnosti s provozovnou v Nizozemsku, příplatky mohou ve skutečnosti obdržet pouze takové společnosti;
- (23) Komise nevyjádřila konkrétní pochybnosti ohledně možné podpory pro výrobce a dovozce vozidel nebo pro společnosti zabývající se balením, sběrem a recyklací. Zainteresovaným stranám však byla poskytnuta příležitost podat připomínky;

4. PŘIPOMÍNKY ZAINTERESOVANÝCH STRAN

- (24) po zveřejnění oznámení o zahájení postupu¹¹ Komise obdržela devět připomínek třetích stran. Tři z nich pocházejí od výrobců automobilů, tři od

¹¹ Viz poznámka pod čarou 1.

sdužení společností aktivních na trhu s (odpadní) polyurethanovou pěnou, jedna od konzultanta pracujícího pro skupinu nizozemských společností, které se zabývají odstraňováním odpadu, jedna od orgánů Spojeného království a jedna od ústřední organizace systému, ARN. Čtvrté sdužení společností aktivních v oblasti polyurethanové pěny následně reagovalo na ostatní tři reakce. Avšak tato poslední jmenovaná připomínka a rovněž jedna z připomínek výrobců automobilů nebyly zaslány do jednoho měsíce po zveřejnění oznámení v *Úředním věstníku*;

4.1 Přípomínky výrobců automobilů

- (25) tři připomínky výrobců automobilů se zaměřují na zcela rozdílné aspekty systému ARN. První výrobce, Renault, vítá systém, protože odpovědnost za výrobek v poslední fázi jeho životnosti přenáší na spotřebitele. Rovněž se domnívá, že požadavek, aby demontážní společnosti měly provozovnu v Nizozemsku, je malým ústupkem členskému státu, který na sebe bere odpovědnost za své toky odpadu¹². Avšak Renault zpochybňuje skutečnost, že se poplatek platí bez ohledu na fázi životnosti vozidla a bez ohledu na jeho zbytkovou ekonomickou hodnotu. Výrobci automobilů usilují o „návrh automobilů, který počítá s recyklací,“ a uvítali by návratnost těchto investic prostřednictvím rozlišení nákladů na své výrobky, namísto toho, aby museli platit za průměrné vozidlo;
- (26) druhý výrobce automobilů, Peugeot, tvrdí, že systém ARN je založen na neúplném a dokonce pochybném přístupu, který vede k nadhodnocení nákladů na zpracování autovraků. Kromě toho ARN nepřihlédla k rozdílům ve výkonnosti, které jsou zjevné z určitého vývoje v Evropě. Omezení společností, které demontují automobily, na společnosti s provozovnou v Nizozemsku, proto nebylo opodstatněné a bylo v rozporu s evropskou legislativou. Nakonec Peugeot vyslovuje lítost nad naprostou absencí transparentnosti, neboť ARN odmítla sdělit výsledky svého průzkumu. Protože tyto výsledky byly v Evropě ojedinělé, měly by být sdíleny, aby byla umožněna další analýza;
- (27) třetí výrobce automobilů, General Motors Europe (dále jen „GME“), pokládá za nepřijatelné, že ARN použila průměrnou cenu, což ve skutečnosti znamená, že výrobci automobilů nedobrovolně subvencují nevýkonné účastníky trhu. GME trvá na tom, že průměrná cena vychází z nejhorší nákladové struktury a prohlašuje, že nizozemské demontážní společnosti používají přebytkové finanční prostředky získávané prostřednictvím systému ARN na nákup autovraků v Německu. Toto by představovalo nekalou hospodářskou soutěž. Kdyby byli do tohoto procesu zahrnuti výrobci automobilů, což by se mohlo zdát normální, neboť jsou účastníky trhu, měli by k dispozici reálný systém konkurzních nabídek, který by zajistil, že automobily půjdou do nejvýkonnějších demontážních společností. To by donutilo všechny demontážní společnosti provést nutná zlepšení produktivity. GME se domnívá, že existuje velký

¹² Obě tyto poznámky popírají princip znečišťovatel platí, který tvoří základ systému ARN.

prostor pro zlepšení produktivity. Kromě toho má GME za to, že systém upřednostňuje téměř výhradně demontáž, přičemž žádné finanční prostředky nejsou investovány do energetického využití, což by bylo dobrou možností, jak splnit recyklační kvóty. Podobně jako Peugeot GME tvrdí, že ARN není dostatečně transparentní, protože neumožňuje přístup k výsledkům technických studií. Také není jasné, jakým způsobem byly splněny recyklační kvóty a jak se používá recyklovaný materiál, například bezpečnostní pásy. Nakonec se GME domnívá, že omezení systému ARN na společnosti s provoznou v Nizozemsku, je dosti složitým problémem. GME se domnívá, že provozovatelé musí být schopni komunikovat v domácím jazyce každé země, má-li existovat náležitý dohled;

4.2 Přípomínky sdružení společností aktivních na trhu s (odpadní) polyurethanovou pěnou

- (28) tři soubory připomínek od European Plastic Converters (Evropští konvertori plastů), European Isocyanate Producers Association (Sdružení evropských výrobců izokyanatu) a European Association of Manufacturers of Moulded Polyurethane Parts for the Automotive Industry (Evropské sdružení výrobců tvarovaných polyurethanových součástí pro automobilový průmysl) (podporované též ze strany European Association of Flexible Polyurethane Foam Blocks Manufacturers (Evropské sdružení výrobců pružných bloků z pěnového polyurethanu)) obracejí též pozornost k údajným účinkům systému ARN na trh s odpadní polyurethanovou pěnou. Tato tři sdružení trvají na tom, že nizozemský průmysl mnoho let recykloval průmyslový odpad z polyurethanové pěny dobrovolně, bez jakýchkoli subvencí a ziskově. Avšak subvence ARN za asi 6,5 kg polyurethanu na vozidlo mají škodlivý vliv na cenovou úroveň recyklovaného polyurethanu. Konečný výsledek je takový, že nesubvencované recyklační aktivity v oblasti polyurethanové pěny jsou vytlačovány z trhu. Jedno ze sdružení upozorňuje na možnosti uvedené ve směrnici o vracích automobilů: prevence, opětovné použití, recyklace a ostatní formy využití vozidel s ukončenou životností a jejich součástí. Další dodává, že systém diskriminuje ostatní plnicí materiály používané v sedadlech automobilů nebo jiných částech a součástech automobilu, protože pro ně žádné podobné povinnosti neexistují. Nakonec tvrdí, že samostatná recyklace polyurethanové pěny možná není tím nejehospodárnějším řešením, protože energetická hodnota automobilové drti je mnohem vyšší, jsou-li v ní ponechány všechny druhy plastů, včetně polyurethanové pěny;
- (29) poslední připomínka Sdružení výrobců plastů v Evropě však podpořila názor, že má-li se recyklace plastů vyvíjet způsobem předepsaným legislativou, je třeba, aby byla zdrojem financování. Systém ARN by měl představovat jeden typ rámce pro poskytování podpory takové recyklaci plastů;

4.3 Přípomínky podané jménem společností, které se zabývají odstraňováním odpadu

- (30) konzultant, který vypracoval tento soubor připomínek, předložil nizozemskému orgánu pro hospodářskou soutěž (NMa) kopii protestu podaného několika společnostmi, které se zabývají odstraňováním odpadu. Tento protest se kromě jiného zabývá narušením hospodářské soutěže mezi zúčastněnými a nezúčastněnými společnostmi, které demontují automobily, pokud jde o to, do jaké míry jsou části a součásti obsažené ve vracích automobilů komerčně ziskové. Dalším významným problémem je obava z narušení hospodářské soutěže vyplývajícího z dominantního postavení ARN na trzích s vymontovanými materiály. Zejména je zpochybňována skutečnost, že ARN uzavřela smlouvu s pouze jednou společností zabývající se sběrem odpadního oleje pro celou zemi. Z dokumentů vyplývá, že sběr a zpracování nebezpečného odpadu, k němuž patří odpadní olej, olejové filtry a baterie, jsou ziskovými činnostmi;

4.4 Přípomínky orgánů Spojeného království

- (31) orgány Spojeného království zdůrazňují, že při přebírání směrnice o vracích automobilů bude nutné, aby každý členský stát bral v úvahu různé systémy a průmyslové struktury, které v daném státě existují. Ziskově orientovaným provozovatelům by nemělo být bráněno vstupovat do komerčních jednání o smlouvách, buď na základě variabilních, nebo pevných plateb, a tito provozovatelé by měli být schopni se dohodnout na smlouvách s pevně stanovenou cenou, pokud si to přejí. Bylo by zbytečně složité nutit provozovatele vstupovat do variabilních smluv;

4.5 Přípomínky ARN

- (32) ARN předložila rozsáhlé informace o systému, novou studii o ceně nákladů na demontáž automobilu a zprávu o struktuře trhu v odvětví demontáže automobilů. Nizozemské orgány plně podporují připomínky ARN a tyto připomínky se do značné míry překrývají s reakcí Nizozemska. S těmito dvěma sadami připomínek se proto bude v dalších oddílech pracovat společně;

5. PŘIPOMÍNKY NIZOZEMSKA A ARN

5.1 Obecné problémy

- (33) nizozemské orgány a ARN zpočátku připomínají Komisi její dvě dřívější rozhodnutí o systému, v nichž Komise došla k závěru, že se nejedná o státní podporu. Principy systému se mezitím nezměnily. ARN pochybuje o tom, zda

by Komise mohla přijmout rozhodnutí, které by odporovalo jejím dvěma dřívějším rozhodnutím, a trvá na tom, že by Komise měla v každém případě dodržovat procedurální pravidla platná pro existující podporu, spíše než pravidla platná pro novou podporu;

- (34) připomínka ARN rovněž obsahuje popis systému. Kromě jiného ARN zdůrazňuje, že systém vychází z dohody mezi soukromými stranami a že je nutné uzavřít smlouvu s co nejvíce demontážními společnostmi, aby bylo dosaženo cílů;

5.2 Definice státní pomoci a státních prostředků

- (35) s odvoláním na několik případů Soudního dvora, zejména na případ Preussen-Elektra a názor generálního obhájce, pana Jacobse, v tomto případě¹³, ARN a Nizozemsko tvrdí, že systém neznamena státní podporu, protože vybírané poplatky nepředstavují státní prostředky. Státními prostředky by byly finanční prostředky, které má stát tak či onak pod kontrolou. Na rozdíl od daní se platby v tomto případě uskutečňují na základě dobrovolně přijaté dohody. Ministr takovou dohodu prohlašuje za obecně závaznou pouze tehdy, pokrývali taková dohoda trh přinejmenším ze 75 %. V případě ARN dohodu dobrovolně přijala asi 93 % trhu. Zbýlých 7 % tvoří převážně neprofesionální dovozci. Soukromé strany nejsou povinny předložit žádost o prohlášení dohody za obecně závaznou;
- (36) kromě toho jsou finanční prostředky placeny soukromými podniky soukromé právnické osobě, SAR, založené soukromými stranami. Finanční prostředky získané prostřednictvím poplatku se nikdy nestávají majetkem státu. Navíc stát v žádném okamžiku nevykonává žádnou formu kontroly nad tím, jak jsou tyto finanční prostředky používány. ARN není ani veřejným subjektem, ani organizací ustanovenou nebo zřízenou státem. Při zkoumání žádosti o nařízení prohlašující dohodu za obecně závaznou ministr ve skutečnosti provádí jen omezený přezkum dohody a systému odstraňování odpadu financovaného pomocí dohodnutého poplatku. Ministr posuzuje, zda je organizace pověřená úkolem provozovat systém dostatečně nezávislá, zda je možné dosáhnout cílů recyklace stanovených nařízeními vlády a zda bylo uděláno vše pro to, aby se zapojilo co nejvíce stran. To znamená, že stát nemá žádný vliv na skutečné zavedení nebo provoz systému;
- (37) konečně, za výběr poplatků odpovídají soukromé strany. Jestliže jedna ze stran odmítne plnit své povinnosti podle systému, jakákoli jiná zainteresovaná strana se musí obrátit s žádostí na soudy podle občanského práva. Celý systém se řídí občanským právem;
- (38) nizozemské orgány a ARN rovněž trvají na tom, že příspěvky neovlivňují obchod mezi členskými státy. Na trhu demontážních služeb neexistuje žádná

¹³ Případ C-379/98, PreussenElektra AG versus Schleswag AG, rozsudek Soudního dvora ze dne 13. března 2001 a názor generálního obhájce, pana Jacobse, doručený dne 26. října 2001 [2001] ECR I-2099.

hospodářská soutěž mezi Nizozemskem a zahraničními demontážními společnostmi, hlavně proto, že evropská legislativa činí vývoz nezpracovaných autovraků téměř nemožným a v každém případě nezajímavým. Též z tohoto důvodu nejde o žádnou podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy;

5.3 Příliš vysoké vyrovnání pro společnosti, které demontují autovraky

- (39) nizozemské orgány a ARN zastávají názor, že příspěvky společnostem, které demontují automobily, představují přiměřenou platbu za materiály, které jsou skutečně vymontovány, na základě realisticky odhadnutých nákladů na demontáž. Činnosti, za něž tyto společnosti přijímají odměnu, by bez takové odměny nebyly prováděny, protože nejsou ekonomicky ziskové. Společnosti, které demontují automobily, se mohou k systému svobodně připojit nebo zůstat mimo něj. Systém nic nemění na postavení těchto společností v hospodářské soutěži. Trh zůstává otevřený a konkurenční i ve vztahu k nezúčastněným společnostem;
- (40) příspěvky společnostem, které demontují automobily, vycházejí z nezávislého průzkumu trhu a výrobní ceny. Výrobci a dovozci automobilů reprezentovaní SAR, který určuje příspěvky, mají zájem udržet příspěvky co nejnižší. ARN podle možnosti příspěvky sníží a jakmile se činnosti ARN stanou komerčně proveditelnými, příspěvek za tyto činnosti bude zrušen. Současně je důležité nastavit příspěvky na takovou úroveň, aby demontážní společnosti byly připraveny a schopny tuto práci dělat;

5.3.1 Skutečné platby

- (41) příspěvky se platí jen za materiály, které jsou skutečně vymontovány. Celkový příspěvek za demontáž, v případě vymontování všech materiálů a částí a součástí vozidel podle normovaných množství, by měl teoreticky činit 71,05 EUR. Průměrný příspěvek na automobil ve skutečnosti činí 88,5 % této částky, protože společnosti vždy nejsou schopny vymontovat všechny materiály podle norem stanovených ARN. Příčinou může být vymontování komerčně ziskových částí a součástí nebo skutečnost, že autovrak není „úplný“;
- (42) skutečně placené částky jsou jen malé. Téměř polovina zúčastněných společností, které demontují automobily, přijala během tříletého období příspěvky nižší než 100 000 EUR, viz níže uvedená tabulka. U 122 společností zůstaly platby za období 1998-2000 pod úrovní 100 000 EUR. U 260 společností zůstaly pod úrovní 500 000 EUR. Vyššího čísla bylo dosaženo jen v 17 případech, přičemž maximum bylo nižší než 1 400 000 EUR. Dokonce i v případě těch společností, které přijaly více než 100 000 EUR, je rozdíl mezi příspěvky a vlastními náklady příliš malý na to, aby vedl k podpoře přesahující tuto prahovou hodnotu;

Příspěvky přijaté během období 1998-2000 (EUR)	Počet společností, které demontují automobily
---	--

Příspěvky přijaté během období 1998-2000 (EUR)	Počet společností, které demontují automobily
0–100 000	122
100 000–200 000	80
200 000–300 000	42
300 000–400 000	17
400 000–500 000	9
500 000–600 000	5
600 000–700 000	4
700 000–800 000	2
800 000–900 000	5
900 000–1 400 000	1
Celkem	287

5.3.2 Výrobní ceny společností, které demontují automobily

- (43) Komise zdůvodnila své rozhodnutí zahájit postup podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy šetřením provedeným nezávislým odborníkem, které se uskutečnilo v období od dubna do listopadu 1998 a bylo dokončeno v květnu 1999. ARN upozorňuje na to, že tato zpráva byla koncipována s úmyslem určit nejnížší možný příspěvek, spíše než posoudit jakékoli příliš vysoké vyrovnání. V této zprávě se vyskytuje pouze jediná společnost s nákladovým údajem 29 EUR, a tento údaj je v tomto případě zvláště nejistý, zatímco existuje velká skupina menších společností s náklady vyššími než 71 EUR (nejvýše 136 EUR). Tato zpráva by proto neměla být vykládána tak, že podle ní by nejlevnější demontážní společnost mohla vymontovat druhy materiálu ARN za cenu 29 EUR. Ve skutečnosti toho není žádná společnost schopna: 1. již samotná zpráva uvádí, že je neúplná a nespolehlivá, protože například vychází pouze z jednoho roku, z neúplných administrativních informací, často získaných z velmi malých společností s omezenými zkušenostmi ve věcech účetnictví a z odhadů provedených těmito společnostmi samotnými; 2. do seznamu druhů materiálu ARN jsou doplněny nové druhy materiálu a vymontování ostatních druhů materiálu se stalo složitějším; 3. je nutné brát v úvahu všeobecnou nákladovou inflaci a zejména nedostatek kvalifikované práce; 4. zpráva úmyslně nebere v úvahu určité náklady a nákladové složky (například náklady na vybavení, rozdělení obecných nákladů, náklady na dopravu autovraků do demontážních společností a náklady na údržbu). Zejména větší a výkonnější společnosti oznámily, že ve skutečnosti mají vyšší náklady než jaké vyčíslila zpráva;

- (44) z těchto důvodů ARN předložila aktualizaci zprávy koncipovanou stejným konzultantem. Nová zpráva se zaměřuje na společnosti, které demontují více než 1 000 vraků ročně. Tyto společnosti se podílely 71,7 % na všech autovracích demontovaných v roce 2000. V průměru tyto společnosti demontovaly 2 000 autovraků ročně. Zaměření na větší společnosti je opodstatněno skutečností, že u menších společností se očekává, že mají vyšší výrobní cenu, protože na ně více dopadají fixní náklady;
- (45) pro průměrnou společnost, která v roce 1999 demontovala 2 000 vraků, je vypočtena referenční výrobní cena 151 NLG (68,5 EUR) na autovrak (kromě nákladů na dopravu¹⁴). Toto číslo je o dost vyšší než průměrně vyplácený příplatek¹⁵;
- (46) zpráva vypočítává výrobní cenu roku 1999 na základě všech příslušných nákladových položek šesti společností, které již byly analyzovány v dřívější zprávě. Získané výrobní ceny (včetně nákladů na dopravu) se pohybují mezi 144 NLG (65 EUR) a 196 NLG (89 EUR). Tato čísla jsou mnohem vyšší než čísla uvedená ve zprávě za rok 1997 a odchylky jsou jen omezené. Pro tři z těchto společností zpráva vypočítává výrobní cenu nižší, než je referenční výrobní cena (pouze u dvou, jsou-li zahrnuty náklady na dopravu). Pouze v jednom případě zpráva vypočítává výrobní cenu (včetně nákladů na dopravu), která je nižší než průměrný příplatek placený příslušné společnosti. Rozdíl činí 5 NLG (2,27 EUR), což znamená, že ziskové rozpětí této společnosti bylo nižší než 5 %;
- (47) protože jsou náklady vyšší, nedochází k žádnému vedlejšímu dopadu na trh s komerčními náhradními díly. Kromě toho jsou na tomto trhu aktivní zejména menší společnosti. Pro tyto společnosti jsou příspěvky ARN relativně nízké ve srovnání s jejich náklady. Tyto příspěvky by neměly mít významný vliv na obchod mezi členskými státy nebo hospodářskou soutěž;

5.3.3 Ekonomické zhodnocení odvětví a použití veřejných nabídkových řízení

- (48) ARN předložila ještě jednu studii od dalšího konzultanta o ekonomickém zhodnocení odvětví demontáže automobilů a analýze výsledků, kterých by bylo dosaženo, kdyby ARN použila veřejná nabídková řízení. Hlavním argumentem je, že za současného systému ARN uzavírá smlouvy s demontážními společnostmi podle tržních podmínek a proto tyto společnosti nedostávají příliš vysoké vyrovnání. Není žádný důvod očekávat, že výběr demontážních společností pomocí veřejných nabídkových řízení by vedl k lepším výsledkům, zejména kdyby se přihlédlo k důsledkům použití takové

¹⁴ ARN tyto náklady nebere v úvahu pro stanovení příplatků. Kdyby však bylo použit postup veřejného nabídkového řízení, tyto společnosti by tyto náklady určité braly v úvahu, protože jsou nezbytné pro zajištění konstantního toku autovraků, což těmto společnostem umožňuje zabránit nevyužití kapacity. U těchto šesti společností se tyto náklady pohybují mezi 12 NLG (5,4 EUR) a 29 NLG (13,2 EUR).

¹⁵ Tato referenční nákupní cena vychází z předpokladu optimální správy a nebere v úvahu náročnost práce a vzrůstající složitost demontáže modernějších autovraků. Vychází rovněž z předpokladu, že velká část nákladů je vyvolána jinými činnostmi. Toto se však stalo obtížnějším, protože ceny kovového šrotu se po roce 1998 podstatně snížily.

metody pro schopnost ARN dosahovat svých vlastních cílů i cílů Společenství v oblasti recyklace. Platby demontážním společnostem by naopak byly pravděpodobně vyšší, kdyby byla použita veřejná nabídková řízení. Studie upozorňuje na to, že i na normálních trzích mohou výkonnější společnosti dosáhnout vyšších zisků;

- (49) nizozemské orgány rovněž zastávají názor, že použití veřejného nabídkového řízení pro výběr demontážních společností by neumožnilo dosáhnout cílů Nizozemska a Evropy v oblasti autovraků. Žádoucí je velký počet zúčastněných demontážních společností. Použití veřejného nabídkového řízení by podle definice vedlo k omezenému počtu vybraných společností. ARN by rovněž nikdy nebyla majitelem autovraků a tudíž by nebyla schopna určovat, která demontážní společnost obdrží autovraky. Mimoto by použití veřejného nabídkového řízení nevedlo k nižším nákladům na demontáž. Kdyby některé společnosti nabízely demontážní služby za nižší cenu, tyto společnosti by neměly dostatečnou kapacitu na demontáž všech vraků. Bylo by rovněž pravděpodobné, že by se tyto společnosti soustředily hlavně na relativně nové vraky (po haváriích), které jsou komerčně zajímavé kvůli náhradním dílům. Pravděpodobně by odmítaly rozebírat starší, ekonomicky nezajímavé autovraky;
- (50) nizozemské orgány nevědí, jaká konkrétní kritéria v postupech veřejného nabídkového řízení (například minimální počet demontážních společností na region) by tyto problémy účinně vyřešila. Takový přístup by vedl k výběru velkého počtu velmi odlišných společností, které demontují automobily, s velmi odlišnými náklady. To by bylo v rozporu s cílem nízkých nákladů, který byl hlavním důvodem, proč Komise upřednostnila použití veřejných nabídkových řízení. Kromě toho by ARN hrála na trhu větší vedoucí roli, než je tomu nyní;
- (51) cesta výběru a uzavírání smluv s demontážními společnostmi má ve skutečnosti stejné účinky, jaké by mělo použití veřejného nabídkového řízení. Kdyby byla ke získání tržních cen použita skutečná veřejná nabídková řízení, je nepravděpodobné, že by tyto ceny byly nižší než současné příspěvky. Kdyby byly nižší, demontovat autovraky za tuto nižší částku by chtělo jen několik společností;
- (52) na základě výše uvedeného docházejí nizozemské orgány a ARN k závěru, že společnosti, které demontují automobily, nedostávají příliš vysoké vyrovnání;

5.4 Výzkumné a vývojové aktivity ARN

- (53) rozpočet ARN na výzkum a vývoj pokrývá: 1. vnitřní náklady ARN, 2. studie proveditelnosti vypracované univerzitami nebo výzkumnými ústavy, které se zabývají recyklací nových materiálů nebo novými metodami recyklace, 3. výzkumné studie, které se zabývají účinností systému ARN, 4. pilotní projekty realizované společnostmi, které recyklují nebo zpracovávají vymontované materiály. ARN poskytla podrobný rozpis těchto výdajů za období 1998-2001 (první čtvrtletí);

- (54) žádná z těchto aktivit neznamena státní podporu. Všechny jsou vykonávány ve prospěch společností, které platí poplatky za odstraňování odpadu. Přenesení těchto aktivit na třetí společnosti vždy závisí na tržních podmínkách. Ve většině případů jsou platby tak nízké, že jakákoli podpora by byla v každém případě nižší než *de minimis* prahová hodnota;
- (55) poslední skupina, pilotní projekty, se týká „recyklovatelnosti“ materiálů. Tyto prostředky nejsou použity na vývoj nové technologie, nýbrž na zkoumání existujících separačních technologií, např. z báňského průmyslu nebo používaných pro recyklaci jiných materiálů, s cílem jejich možného použití na materiály, které se vyskytují v automobilech. Použití těchto technologií je nezbytné pro dosažení cílů stanovených ve směrnici o autovracích. ARN vždy sama nenese celé náklady těchto projektů;
- (56) výsledky jsou obvykle veřejně dostupné. ARN tyto informace nezveřejní jedině tehdy, obsahují-li podrobnosti, které mohou poškodit zájmy ARN nebo jiných společností;

5.5 Povinnosti vyplývající ze směrnice o autovracích

- (57) nizozemské orgány trvají na tom, že dokud neprovedou směrnici o autovracích, výrobci nebo dovozci automobilů nemají zákonnou povinnost přebírat (finanční) odpovědnost za sběr a zpracování autovraků. Prostřednictvím své dohody o poplatku za odstranění odpadu přebírají dodatečnou finanční odpovědnost. Po provedení směrnice je možné trvat na tom, že sběr a zpracování autovraků představuje náklad, který je normálně zahrnut v rozpočtu těchto společností. Dohoda však nevede k osvobození od toho nákladu, ale představuje rozpracování základního principu;

5.6 Účast zahraničních demontážních společností

- (58) nizozemské orgány a ARN si nejsou vědomy žádného porušení článku 29 Smlouvy. Zaprvé, článek 29 se nezabývá opatřeními přijatými soukromými stranami. Požadavek uznání ze strany ORAD (které poskytuje RDW) není důsledkem žádného vládního opatření. Ukládá jej ARN, která není veřejným subjektem. Zadruhé, všechny společnosti, které demontují automobily, mohou zřídit provozovnu v Nizozemsku, aby získaly uznání ORAD. Zatřetí, opatření, která nerozlišují na základě státní příslušnosti, nepatří do oblasti působnosti článku 29. Požadavek uznání ze strany ORAD je použitelný bez rozlišení společností podle domácího nebo zahraničního původu a bez ohledu na místo výroby automobilů. Začtvrté, vývoz autovraků do zahraničních demontážních společností není nemožný a není omezen systémem uznávání ze strany ORAD. Zapáté, volný pohyb zboží, pokud jde o dovozy a vývozy autovraků, byl harmonizován nařízením Rady (EHS) č. 259/93 ze dne 1. února 1993

o dohledu nad zásilkami odpadu uvnitř Evropského společenství, do něj a z něj a o jejich kontrole¹⁶;

- (59) jinak nizozemské orgány zastávají názor, že je objektivně ospravedlnitelné, aby ARN vyžadovala uznání ze strany ORAD. Vazba na registrační systém je jediným způsobem, jak zajistit, aby příspěvky byly placeny jen za vozidla vyrobená v Nizozemsku nebo dovezená do Nizozemska;
- (60) nizozemské orgány rozlišují mezi situací před a po provedení směrnice o auto-vracích. Pokud jde o situaci před provedením směrnice o autovracích: RDW neposkytuje uznání ze strany ORAD společností bez provozovny, protože pak na tyto společnosti nemůže dohlížet nebo je kontrolovat. Stejným způsobem se postupuje v souvislosti s ročními technickými kontrolami automobilů (dále jen „APK“). Nizozemské orgány neznají žádný důvod, proč by nebylo možné použít rozsudek ve věci Van Schaik¹⁷. Kdyby RDW poskytla uznání ze strany ORAD společností v zahraničí, ARN by těmto společnostem teoreticky dovolila zapojit se do systému;
- (61) pokud jde o situaci po provedení směrnice o autovracích: na základě čl. 5 odst. 5 musí členské státy vzájemně uznat a přijmout osvědčení o likvidaci vydaná příslušnými orgány v jiných členských státech. Jakmile je toho dosaženo, taková osvědčení přijme RDW a dotýčný autovrak vyřadí z registrace. Tento přístup se liší od udělení zahraničním společností práva rušit samy registrace automobilů on-line. Kromě toho pátá věta čl. 5 odst. 3 stanoví, že vydání osvědčení o likvidaci neopravňuje společnost nárokovat jakékoli finanční náhrady;
- (62) demontáž automobilů je v zásadě místně prováděnou činností. Z několika důvodů, které nesouvisejí s ARN, je vývoz autovraků omezen a nizozemské orgány nemají žádný důvod se domnívat, že tomu v budoucnu bude jinak. Zaprvé, autovraky obsahující kapaliny mohou být vyvezeny pouze v souladu s postupem uvedeným na červeném seznamu nařízení (EHS) č. 259/93. Součástí tohoto postupu je žádost o povolení jak vyvážející, tak i dovážející země, platba zálohy a umožnění třetím stranám podat námitky proti zamýšlenému vývozu. Kvůli tomu se takový vývoz stává časově náročnou, nákladnou a riskantní činností. Zadruhé, vraky bez kapalin mohou být vyvezeny v souladu s postupem uvedeným na zeleném seznamu nařízení (EHS) č. 259/93. Odstranění kapalin před vývozem však činí vývoz nizozemských autovraků do společností v zahraničí, které demontují automobily, finančně i organizačně nezajímavým;
- (63) kdyby se do systému ARN zapojil určitý počet demontážních společností v zahraničí, mohlo by se stát nezbytným zavést samostatná opatření pro sběr a recyklaci materiálů vymontovaných těmito společnostmi. To by mohlo znovu vést k problémům v souvislosti s nařízením (EHS) č. 259/93. Mnoho z druhů materiálů ARN na zeleném seznamu chybí. Proto by účast zahraničních společností, které demontují automobily, mohla systém prodražit.

¹⁶ Úř. věst. č. L 30, 6. 2. 1993, s. 1.

¹⁷ Příklad C-55/93 Van Schaik [1994] ECR I-4837.

5.7 Možná podpora společností, které se zabývají balením, sběrem a recyklací

- (64) nizozemské orgány a ARN považují smlouvy mezi ARN a společnostmi, které se zabývají balením, sběrem a recyklací, za normální smlouvy a nemají žádný důvod pochybovat o tom, že jsou transparentní a nemají diskriminační charakter. Záruky minimálních dodávek materiálů recyklačním společnostem nikdy nepředstavují peněžní převod a jsou vždy poskytovány podle obvyklých tržních podmínek;

5.8 Připomínky k připomínkám třetích stran

- (65) nizozemské orgány upozorňují na to, že třetí strany, kromě ARN, stěží předložily jakýkoli důkaz pro podporu různých poznámek. Upozorňují rovněž na to, že různé připomínky systém podporují a že v různých bodech si strany navzájem odporují;
- (66) nizozemské orgány zdůrazňují, že žádné prostředky nejdou na recyklaci polyurethanové pěny a že se příspěvek týká jen vymontování pěny z autovraků. Tento příspěvek bere v úvahu výnosy, které demontážní společnosti získávají z materiálu. Kromě toho je narušení hospodářské soutěže nepravděpodobné. Systém ARN vede k vymontování asi 1 700 tun polyurethanové pěny ročně. Tento údaj je nutné porovnat s celkovou roční výrobou 2 milionů tun nové polyurethanové pěny. Množství výrobního odpadu se pohybuje kolem 120 000 tun, z čehož 70 000 tun je vyváženo, hlavně do Spojených států. Kvalita pěny z autovraků je mnohem nižší než kvalita pěny z výrobního odpadu a je nutná rozsáhlá zpráva o kvalitě. Nizozemské orgány se domnívají, že nižší výnosy z polyurethanové pěny, jiné než pocházející z autovraků, jsou pravděpodobně způsobeny jinými faktory, zejména špatnou situací na trhu Spojených států, kde roste nabídka odpadní pěny z výroby a klesá poptávka související s jejím hlavním použitím (podklad koberců). Již v období od roku 1993 do roku 1995, předtím, než ARN začala recyklovat polyurethanovou pěnu, klesla cena odpadní pěny z výroby vyvezené do Spojených států z 1,6 na 0,8 DM na kilogram. Nakonec nizozemské orgány upozorňují na to, že jinými možnostmi použití odpadní polyurethanové pěny mohou být cementářské pece nebo plynofikační instalace a že polyurethanovou pěnu je možné získat z rozdrčeného odpadu. Avšak směrnice o autovracích dává výslovně přednost opětovnému použití materiálu před jeho např. energetickým využitím;
- (67) pokud jde o připomínky výrobců automobilů, nizozemské orgány jsou v zásadě pro rozlišené příplatky. ARN tento problém zkoumala, ale došla k závěru, že to není možné. Pokud jde o úroveň nákladů, je nejisté, zda výrobci automobilů berou v úvahu náročné cíle a požadavky na vysokou kvalitu, když prohlašují, že ARN vypočítala příliš vysoké náklady na recyklaci a demontáž. Zdá se být velmi nepravděpodobné, že by „nadměrné částky“ umožnily společnostem, které demontují automobily, nakupovat autovraky v Německu. Ale v každém případě nejsou placeny žádné příspěvky za demontáž nenizozemských automobilů;

- (68) pokud jde o připomínky předložené jménem společností, které se zabývají odstraňováním odpadu, nizozemské orgány zastávají názor, že tyto připomínky by neměly být přijaty, protože konzultant neprokázal, že má na tomto případu zájem. Připomínky se rovněž zmiňují o tom, že nizozemský orgán pro hospodářskou soutěž (NMa) nepřehodnotil své kladné rozhodnutí po přijetí předložených dokumentů. Podle nizozemských orgánů musí být důvodem pro tyto připomínky skutečnost, že od roku 1999 byly v odvětví sběru oleje zavedeny nové předpisy pro hospodářskou soutěž, což umožnilo ARN uzavřít smlouvu se společnostmi za podstatně výhodnějších podmínek než dříve;

6. POSOUZENÍ

6.1 Státní prostředky a důsledky pro obchod

- (69) v případě PreussenElektra¹⁸ Soudní dvůr rozhodl, že povinnost uložená soukromým podnikům, které dodávají elektřinu, nakupovat elektřinu vyrobenou z obnovitelných elektrických zdrojů za pevné minimální ceny, s sebou nepřináší žádný přímý nebo nepřímý převod státních prostředků na podniky, které vyrábějí tento druh elektřiny. Avšak systém ARN se od takového systému liší. Existuje zprostředkovatelská organizace odpovědná za správu prostředků a fond, do něhož jsou placeny poplatky. Výnosy z poplatku mají být použity pouze na sběr a recyklaci materiálů; rozdělování zisků mezi zúčastněné společnosti je zakázáno. Kvůli těmto charakteristikám je poplatek porovnatelný se správním poplatkem. Při různých příležitostech Soudní dvůr rozhodl, že použití správních poplatků ve prospěch určitých podniků představovalo státní podporu¹⁹;
- (70) v tomto případě však mohou výrobci a dovozci získat osvobození, pokud zajistí odstraňování autovraků způsobem přinejmenším rovnocenným způsobu odstraňování podle systému, který je financován z výnosů poplatku (viz bod odůvodnění 10). Výrobci a dovozci mohou svobodně zpracovávat autovraky pomocí svých vlastních prostředků, vytvořit své vlastní systémy nebo se připojit k jiným systémům. Tyto možnosti jsou reálné, rozhodně pro výrobce automobilů a velké dovozce. Rozhodnutí nizozemských orgánů prohlásit poplatek za obecně závazný proto Komise považuje za uložení povinnosti

¹⁸ Viz poznámka pod čarou 13, odstavce 59 až 61 rozsudku.

¹⁹ Například v případě 78/76 Steinike & Weinlig versus Německo [1977] ECR 595. V tomto rozsudku Soudní dvůr vyslovil názor:

"(21) Zákaz obsažený v čl. 92 odst. 1 se týká všech podpor přiznaných členským státem nebo prostřednictvím státních prostředků, aniž by bylo nutné rozlišovat, zda je podpora přiznána přímo státem nebo veřejnými či soukromými subjekty jím zřízenými nebo ustanovenými ke správě podpory. Při použití článku 92 musí být brán ohled především na účinky podpory na podporované podniky nebo výrobce a ne na postavení institucí pověřených rozdělováním a správou podpory.

(22) Opatření přijaté veřejným orgánem a podporující určité podniky nebo výrobky neztrácí charakter nezasloužené výhody na základě skutečnosti, že je zcela nebo částečně financováno pomocí příspěvků uložených veřejným orgánem a odváděných dotyčnými podniky."

dosahovat výsledky, spíše než za povinnost přispívat do systému ARN. Komise se domnívá, že poplatek je dobrovolný nebo přinejmenším nepovinný co do charakteru, a výnosy z tohoto poplatku proto nepředstavují státní prostředky;

- (71) absence státních prostředků znamená, že neexistuje žádná státní podpora ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy. Avšak v dalších odstavcích je objasněno, že i kdyby výnosy z poplatku představovaly státní prostředky, došla by Komise k závěru, že systém neznamena státní podporu, protože neupřednostňuje určité podniky nebo výrobu určitého zboží;
- (72) pokud jde o dopad na obchod mezi členskými státy, Komise nemůže přijmout argumenty nizozemských orgánů a ARN. Obchod s autovraky může být omezen, ale existuje. Kromě toho značný počet společností, které se podílejí na systému, je rovněž aktivních na trhu s náhradními díly. S náhradními díly se mezinárodně obchoduje a jistě se stoupající měrou. Proto je nutné očekávat, že jakákoli podpora demontážních aktivit ovlivní obchod mezi členskými státy. Kromě toho existence systému možná působí na obchod s automobily;

6.2 Výrobci a dovozci automobilů

- (73) čl. 5 odst. 4 směrnice o autovracích stanoví, že členské státy přijmou nezbytná opatření, která zajistí, aby výrobci a profesionální dovozci uhradili všechny náklady na provedení tohoto opatření [...] ²⁰ nebo jejich významnou část. To je v souladu se zásadou odpovědnosti výrobce a zásadou „znečišťovatel platí“. Nizozemský systém z těchto zásad prakticky vychází. Avšak v nizozemském systému jsou náklady na demontáž a recyklaci financovány z výnosů poplatku, který je vládou prohlášen za obecně závazný. Posuzováno odděleně to upřednostňuje výrobce a dovozce automobilů. Nicméně Komise může brát ohled na příspěvkové mechanismy, podle nichž jsou to samotní výrobci a dovozci automobilů, kteří financují recyklační systém. Nejsou tedy osvobozeni od obvyklých podnikových nákladů. V oblasti recyklace má poplatek velmi specifický a jedinečný účel, neboť zde existuje přímá a donucující vazba mezi poplatkem a platbou, dvěma protipóly, které se týkají přesně stejného zboží v různých okamžicích jeho ekonomické životnosti. Za těchto okolností účinek mechanismů pouze nutí podniky, které prodávají automobily, vzít na sebe všechny skutečné ekologické náklady spojené s jejich činnostmi, aniž by byl nutný jakýkoli další finanční zásah členského státu;
- (74) jeden výrobce se vyjádřil, že by uvítal určitou návratnost svých investic do „návrhu, který počítá s recyklací,“ ve formě rozlišování zpracovacích nákladů svých výrobků. Z toho však není možné vyvodit, že systém obsahuje prvek

²⁰ "Toto opatření" se odvolává na čl. 5 odst. 4 první pododstavec o dodání automobilu do autorizovaného zpracovatelského zařízení bez jakýchkoli nákladů pro posledního držitele a/nebo vlastníka, v důsledku toho, že vozidlo má nulovou nebo zápornou tržní hodnotu. Z toho vyplývá, že jakýkoli obchodní schodek vyvolaný demontáží nebo recyklací nemůže být přenesen na posledního vlastníka nebo držitele automobilu. Čl. 5 odst. 4 druhý pododstavec se týká nákladů reprezentovaných těmito obchodními schodky.

podpory pro ty výrobce, kteří podobné částky do „návrhu, který počítá s recyklací,“ neinvestují. ARN vysvětlila, že se nerozhodla pro určení různých odvodů pro různé typy automobilů, protože výpočty by byly složité a vycházely by z nedostatečných informací. Kromě toho by důsledky „návrhu, který počítá s recyklací,“ ovlivnily systém recyklace autovraků až po několika letech;

- (75) Komise proto očekává, že prostřednictvím systému každý výrobce nebo dovozce zaplatí alespoň významnou část nákladů uvedených v čl. 5 odst. 4 směrnice o autovracích, a dochází k závěru, že by nešlo o žádnou státní podporu pro výrobce a dovozce, i kdyby se jednalo o státní prostředky;

6.3 Podniky, které se zabývají balením, sběrem a recyklací

- (76) po zahájení postupu podle čl. 88 odst. 2 nebyly přijaty žádné připomínky ohledně otevřenosti postupů veřejného nabídkové řízení použitých ARN. Komise proto předpokládá, že tyto postupy zajišťují snížení odměny na nezbytné minimum. Nizozemské orgány žádným způsobem nezasahují za účelem zvyšování plateb nebo poskytování příliš vysokého vyrovnání dotyčným podnikům. Podmínky veřejného nabídkové řízení se zdají být transparentními a nediskriminačními, uložené podmínky se zdají být objektivně ospravedlnitelnými a nezdá se, že by vedly k jakékoli skutečné diskriminaci;
- (77) i kdyby byla veřejná nabídková řízení dostatečně transparentní a nediskriminační, sama o sobě by nepostačovala k tomu, aby bylo možné dojít k závěru, že nejde o státní podporu, protože příplatky ve skutečnosti zmenšují rozdíl mezi náklady na demontáž a cenou získanou za recyklované materiály na trhu. Je však povinností výrobců a dovozců automobilů, v souladu ze zásadou „znečišťovatel platí“, na níž se dohodli a která byla potvrzena nařízením prohlašujícím dohodu za obecně závaznou a směrnici o autovracích, zajistit, aby byly vykonávány činnosti, za něž je placena odměna. Proto je účinek těchto mechanismů takový, že podniky, které se zabývají balením, sběrem a recyklací, ve skutečnosti poskytují službu především výrobcům a dovozcům automobilů a nikoli členským státům nebo spotřebitelům. Komise proto dochází k závěru, že by nešlo o státní podporu těmto podnikům, i kdyby byly výnosy z poplatku považovány za státní prostředky;(78) připomínky tří sdružení, která působí v oblasti recyklace polyurethanové pěny, upozorňují na důsledky příspěvku pro demontáž polyurethanové pěny (2,68 EUR na kilogram). Fakta předložená nizozemskými orgány však ukazují, že účinek relativně malé dodatečné nabídky nekvalitní odpadní polyurethanové pěny musí být omezený. Kromě toho jakýkoli takový obecný dopad na systém je vždy typickým důsledkem předpisů, které vyžadují, aby veškeré ekologické náklady spojené s prodejem automobilů vzal na sebe jako celek automobilový průmysl;

6.4 Demontážní společnosti

- (79) Komise posoudila novou zprávu předloženou ARN, která uvádí nové výpočty nákladů společností které demontují automobily a souhlasí s celkovou situací. Ukazuje se zejména, že: 1. skutečné ceny nákladů na demontáž autovraků jsou podstatně vyšší než bylo uvedeno ve zprávě z roku 1999; 2. „referenční cena nákladů“ na demontáž průměrného autovraku je o dost vyšší než průměrný vyplacený příspěvek; 3. rozdíly nákladů jsou mnohem menší, než k jakým došla zpráva z roku 1999. Pouze v jednom případě je cena nákladů nižší než průměrný příspěvek vyplacený příslušné společnosti, ale rozdíl je velmi malý. Kromě toho Komise bere ohled na potřebu existence dostatečného počtu zúčastněných demontážních společností. Nakonec ARN a nizozemské orgány dokázaly, že rozdíly mezi autovraky a mezi demontážními společnostmi znamenají problémy pro postupy veřejného nabídkového řízení. Komise nevylučuje, že je stále možné takové postupy použít, ale souhlasí s tím, že je nepravděpodobné, aby vedly k nižším příspěvkům nademontáž, dokonce i v případě výkonnějších demontážních společností. Za těchto okolností může Komise předpokládat, že příspěvky na demontáž odrážejí tržní ceny služeb společností, které demontují automobily. V důsledku toho tyto společnosti nedostávají příliš vysoké vyrovnání;
- (80) odděleně posuzovaná neexistence příliš vysokého vyrovnání nepostačuje, aby mohl být vyvozen závěr, že se nejedná o žádnou státní podporu, protože příplatky ve skutečnosti zmenšují rozdíl mezi náklady na demontáž a cenou získanou za recyklované materiály na trhu. Jak je popsáno v bodu odůvodnění 77, je však povinností výrobců a dovozců automobilů, v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“, na niž se dohodli a která byla potvrzena nařízením prohlašujícím dohodu za obecně závaznou, a směrnici o autovracích, zajistit, aby byly vykonávány činnosti, za něž je placena odměna. Proto je účinek těchto mechanismů takový, že podniky, které se zabývají balením, sběrem a recyklací, ve skutečnosti poskytují službu především výrobcům a dovozcům automobilů a nikoli členským státům nebo spotřebitelům. Komise proto dochází k závěru, že by nešlo o státní podporu těmto podnikům, i kdyby byly výnosy z poplatku považovány za státní prostředky;
- (81) jakýkoli systém odstraňování odpadu z autovraků nezbytně zahrnuje volbu jedné nebo druhé technologie za účelem opětovného použití, využití nebo recyklace určitého materiálu. Cíle ARN a nizozemských orgánů, které dávají přednost selektivní demontáži před technologiemi, které kombinují drcení a separaci, mohou vyžadovat relativně velké pracovní zatížení demontážních společností. Tato skutečnost však nemění povahu příspěvků, které jsou tržní odměnou za poskytnuté služby a které, z výše uvedených důvodů, nepředstavují státní podporu;

6.5 Výdaje na profesionalizaci a pilotní projekty související s recyklací

- (82) výzkumné studie, které se zabývají účinností systému ARN a účinností demontáže, jsou důležité především pro ARN a fungování systému.

Nepřinášejí přímý prospěch demontážním nebo recyklačním společností nebo výrobcům automobilů. Proto Komise souhlasí s nizozemskými orgány, že i kdyby byly rozpočtové prostředky považovány za státní podporu, tyto studie nepřipouštějí státní podporu, protože neupřednostňují určité společnosti nebo určité činnosti ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy. Stejný závěr též platí pro vnitřní náklady ARN podle tohoto rozpočtového modelu, pokud souvisí s činnostmi, které jsou rovněž spojeny s účinností systému;

- (83) jejich popis vyjasňuje, že studie proveditelnosti a pilotní projekty demontáže a recyklace nových druhů materiálu a/nebo částí a součástí automobilů rovněž slouží především zájmu systému a nepřinášejí zvláštní výhody účastníkům systému nebo společnostem, které provádějí výzkum. Nejsou testovány žádné nové technologie, práce se týká výhradně zkoumání možného použití existujících technologií pro určité druhy materiálu a/nebo částí a součástí automobilů. Šíření výsledků je zakázáno jedině tehdy, vyžadují-li to zájmy ARN nebo třetích stran, které se podílejí na výzkumu. ARN přiděluje výzkumné smlouvy firmám podle tržních podmínek, s vyloučením zvláštních výhod pro zúčastněné strany. Proto tyto výdaje nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy, i kdyby byly rozpočtové prostředky považovány za státní prostředky;

6.6 Porušení jiných ustanovení Smlouvy

- (84) protože Komise zastává názor, že systém nemá za následek státní podporu, není oprávněna rozhodnout, podle postupu uvedeného v čl. 88 odst. 2, zda jsou porušena jiná ustanovení právního řádu Společenství.

7. ZÁVĚRY

- (85) Komise dochází k závěru, že systém odstraňování odpadu z autovraků neznamena státní podporu. Nejde v něm o žádné státní prostředky, protože povinnost uložená Zákonem o správě životního prostředí a prohlášení o obecné závaznosti systému musí být považovány za povinnost dosahovat výsledky. Rozhodnutí platit poplatků je dobrovolné nebo přinejmenším nepovinné. Kromě toho by toto opatření nepředstavovalo státní podporu, i kdyby byly výnosy z poplatku považovány za státní prostředky, protože neupřednostňuje určité společnosti. Přinejmenším významnou část nákladů na systém ve skutečnosti platí výrobci automobilů, zatímco příspěvky pro společnosti, které demontují automobily, musí být považovány za tržní odměnu za služby, které poskytují, navzdory pozorované rozdílnosti výrobních cen. Neexistuje žádný důkaz o tom, že správa systému vykonávaná ARN poskytla zvláštní výhody jiným účastníkům systému. Nakonec Komise shledala, že rozpočet na profesionalizaci a pilotní projekty byl použit zcela v zájmu systému, bez poskytnutí zvláštních výhod společnostem zapojeným do výzkumu. Protože Komise dochází k závěru, že systém neznamena státní podporu, není oprávněna, v rámci postupu podle čl. 88 odst. 2, rozhodnout o možných porušeních jiných ustanovení Smlouvy,

ROZHODLA TAKTO:

Článek 1

Systém odstraňování odpadu z autovraků prohlášený nizozemskými orgány za obecně závazný, jak bylo oznámeno Komisi, nepředstavuje podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Nizozemskému království.

V Bruselu dne 30. října 2001.

Za Komisi
MARIO MONTI
člen Komise