

Bruselj, 27.2.2017
COM(2017) 98 final

**POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**O IZVAJANJU DIREKTIVE 2000/53/ES
O IZRABLJENIH VOZILIH**

ZA OBDOBJI 2008–2011 IN 2011–2014

POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

O IZVAJANJU DIREKTIVE 2000/53/ES O IZRABLJENIH VOZILIH

ZA OBDOBJI 2008–2011 IN 2011–2014

1. UVOD

Glavni namen Direktive 2000/53/ES o izrabljenih vozilih¹ je preprečiti nastajanje odpadkov iz vozil in njihovih sestavnih delov ter s tem zmanjšati količino odpadkov za dokončno odstranitev in njihov skupni vpliv na okolje. Poleg tega naj bi se z ukrepi iz Direktive izboljšala okoljevarstvena učinkovitost vseh gospodarskih subjektov, vključenih v življenjski krog vozil, zlasti subjektov, ki so neposredno vključeni v obdelavo izrabljenih vozil. Na splošno direktiva o izrabljenih vozilih sledi pristopu krožnega gospodarstva, saj spodbuja okoljsko primerno zasnovo, določa odpravo nevarnih snovi v vozilih in postavlja visoke cilje za ponovno uporabo/recikliranje/predelavo ter si s tem prizadeva za ponovno uporabo koristnih surovin iz izrabljenih vozil in ohranjanje dragocenih virov v gospodarstvu.

V skladu s členom 9 direktive o izrabljenih vozilih morajo države članice Komisiji vsaka tri leta poročati o izvajanju Direktive na podlagi vprašalnika iz Odločbe Komisije 2001/753/ES². Vprašalnik je sestavljen iz dveh delov, in sicer se prvi del nanaša na podrobnosti o prenosu Direktive v nacionalno zakonodajo, drugi pa vsebuje informacije o dejanskem izvajanju Direktive. Komisija na podlagi informacij, ki jih za vsako poročevalno obdobje zagotovijo države članice, sestavi poročilo o izvajanju.

To je tretje poročilo o izvajanju direktive o izrabljenih vozilih in zajema dve poročevalni obdobji, in sicer od 21. aprila 2008 do 20. aprila 2011 in od 21. aprila 2011 do 20. aprila 2014. Prvo poročilo o izvajanju³, ki je zajemalo obdobje od 21. aprila 2002 do 20. aprila 2005, je bilo objavljeno leta 2007, drugo poročilo o izvajanju⁴, ki je zajemalo obdobje od 21. aprila 2005 do 20. aprila 2008, pa leta 2010.

Tretje poročilo o izvajanju je v primerjavi s poročiloma za prejšnji poročevalni obdobji natančnejše in bolj kakovostno. Komisiji so poročila o izvajanju za obdobje 2008–2011 predložile vse države članice, za obdobje 2011–2014 pa ga nista poslali dve državi članici⁵. Predložene informacije so bile popolne in na splošno zadovoljive kakovosti. Dopolnjene so bile z dodatnimi informacijami, ki so bile na voljo Komisiji, na primer iz preverjanja skladnosti nacionalnih ukrepov za izvajanje direktive o izrabljenih vozilih.

¹ UL L 269, 21.10.2000, str. 34.

² UL L 282, 26.10.2001, str. 77.

³ COM/2007/0618 final.

⁴ COM/2009/635 final.

⁵ Nizozemska in Španija.

Poleg tega morajo države članice v skladu z Odločbo Komisije 2005/293/ES⁶ podatke o ciljih iz Direktive za ponovno uporabo/recikliranje in ponovno uporabo/predelavo letno sporočiti v 18 mesecih po zaključku referenčnega leta. Tudi te informacije so bile upoštevane v tem poročilu.

2. INFORMACIJE O PRENOSU DIREKTIVE O IZRABLJENIH VOZILIH

Direktiva o izrabljenih vozilih je bila prenesena v nacionalno zakonodajo vseh držav članic. Čeprav je bilo ugotovljeno, da je bila na splošno dobro prenesena, je v obdobju 2008–2014 še vedno potekalo 15 postopkov za ugotavljanje kršitev zaradi neskladnosti nacionalnih izvedbenih ukrepov, vključno s primeri, odprtimi še iz prejšnjega poročevalnega obdobja. Postopki zoper pet držav članic so bili predloženi Evropskemu sodišču in so že vsi končani. Od oktobra 2015 ni nobenega odprtega postopka za ugotavljanje kršitev v zvezi z direktivo o izrabljenih vozilih.

Več informacij o prenosu posameznih določb Direktive je na voljo v nacionalnih poročilih. Nekatere zahteve iz Direktive (npr. določbe o preprečevanju, zbiranju, ponovni uporabi in predelavi) je mogoče prenesti s sporazumom. To možnost so izkoristili Belgija, Italija, Luksemburg, Malta in Madžarska.

Irska in Združeno kraljestvo sta vozila, izdelana v majhnih serijah, in njihove proizvajalce oprostila zahtev za ponovno uporabo, recikliranje in predelavo, upoštevanja standardov za kodiranje in informacij o razstavljanju ter zahtev za poročanje.

Vse države razen ene⁷ so sporočile, da so sprejele ukrepe za spodbujanje proizvajalcev vozil, skupaj s proizvajalci surovin in opreme, naj omejijo uporabo nevarnih snovi v vozilih ter tako olajšajo njihovo razstavljanje, ponovno uporabo in predelavo ter povečajo količino recikliranih surovin, vgrajenih v vozila. Vse države članice so navedle, da njihova nacionalna zakonodaja omejuje uporabo svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v surovinah in sestavnih delih za vozila, ki se dajo v promet po 1. juliju 2003, razen pri izjemah iz Priloge II k Direktivi.

Vse države članice, ki so predložile poročilo, so potrdile, da so sprejele potrebne ukrepe za zagotovitev, da gospodarski subjekti – večinoma proizvajalci in/ali uvozniki vozil – uvedejo sisteme za zbiranje vseh izrabljenih vozil in (kolikor je to tehnično izvedljivo) odpadnih rabljenih delov, ki se odstranijo pri popravilu osebnih avtomobilov. Potrdile so tudi, da so sprejele ukrepe za zagotovitev zadostnega števila obratov za zbiranje; vsaj šest držav članic⁸ je določilo bodisi največjo razdaljo do naslednjega obrata za zbiranje bodisi najmanjše število zbiralnih mest na mesto/regijo ali število prebivalcev.

Vse države članice so sporočile, da so vzpostavile sistem, pri katerem je treba za odjavo vozila predložiti potrdilo o uničenju. Štirinajst držav članic se je odločilo za možnost, da

⁶ UL L 94, 13.4.2005, str. 30.

⁷ Grčija je direktivo o izrabljenih vozilih prenesla dobesedno, vendar je poročala, da „se v Grčiji avtomobili ne proizvajajo, ampak se vsi uvozijo, zato ni treba sprejeti ukrepov v skladu s členom 4(1) in (2),“ kar pomeni, da nadaljnjih izvedbenih ukrepov ni sprejela.

⁸ Belgija, Francija, Irska, Litva, Romunija in Slovenija.

dovolijo proizvajalcem, trgovcem ali zbiralcem, da izdajajo potrdila o uničenju v imenu pooblaščenega obrata za obdelavo, če zagotovijo, da se izrabljeno vozilo odda v pooblaščen obrat za obdelavo.

Vse države, ki so poslale odgovor, so sporočile, da so sprejele ukrepe za zagotovitev, da se lahko vsa izrabljena vozila oddajo v pooblaščen obrat za obdelavo brez stroškov za zadnjega imetnika ali lastnika. Vendar v večini držav članic oddaja izrabljenih vozil ni brezplačna, če vozilo ne vsebuje bistvenih sestavnih delov ali če vsebuje odpadke, ki niso sestavni deli ali materiali vozila. Ta možnost je v skladu z Direktivo.

Vse države članice so sporočile, da od pristojnih organov zahtevajo, da priznajo in sprejmejo potrdila o uničenju, izdana v drugih državah članicah.

V vseh državah članicah morajo obrati ali podjetja za obdelavo imeti dovoljenje pristojnega nacionalnega organa ali biti registrirani pri njem. Samo Italija in Združeno kraljestvo sta izkoristila izjemo pri zahtevah za dovoljenje, ki se lahko uporablja za postopke za predelavo odpadkov iz izrabljenih vozil, ki so bila ustrezno obdelana v skladu z direktivo o izrabljenih vozilih in v zvezi s katerimi je bil opravljen letni inšpekcijski pregled⁹.

Vse države članice razen ene so poročale o spodbujanju obratov ali podjetij k vpeljavi certificiranih sistemov okoljskega upravljanja¹⁰, kot je sistem Skupnosti za okoljsko ravnanje in presojo. Države članice so v ta namen izvajale različne spodbude in podporne ukrepe. Med njimi so financiranje; lajšanje upravnega bremena (na primer zmanjšana pogostost in obseg spremljanja, izjema od obveznosti izdelave načrtov ravnanja z odpadki, poenostavljena odobritev pooblaščenega obrata za obdelavo, zmanjšana finančna poročstva) in podpora, zagotovljena s smernicami, informacijskimi brošurami in tečaji usposabljanja.

Vse države članice, ki so predložile poročilo, so potrdile, da so sprejele ukrepe, ki upoštevajo hierarhijo ravnanja z odpadki, da bi spodbudile ponovno uporabo sestavnih delov, primernih za ponovno uporabo, in predelavo – predvsem recikliranje – sestavnih delov, ki jih ni mogoče ponovno uporabiti.

Vse države članice, ki so poročale, so uvedle ukrepe, s katerimi naj bi zagotovile, da bodo gospodarski subjekti dosegli cilje glede ponovne uporabe/predelave in ponovne uporabe/recikliranja, določene v direktivi o izrabljenih vozilih. Večina držav članic je cilje iz Direktive prenesla dobesedno. Nizozemska je svoj prvotno zelo ambiciozni cilj, da bi že v letu 2007 dosegla 95-odstotni delež ponovne uporabe/predelave in 85-odstotni delež ponovne uporabe/recikliranja, pomaknila na leto 2015, ki ga določa Direktiva. V Bolgariji naj bi bil cilj 87-odstotnega deleža predelave in 81-odstotnega deleža recikliranja dosežen do 31. decembra 2008; cilja sta bila postopno povečana na 95-odstotni delež predelave in 85-odstotni delež recikliranja do leta 2015. Češka, Irska, Grčija, Španija, Italija, Latvija, Madžarska, Poljska, Portugalska, Romunija, Slovaška in Združeno kraljestvo so izkoristili možnost določitve nižjih ciljev za vozila, proizvedena pred 1. januarjem 1980.

⁹ Izjema pri zahtevah za dovoljenje v skladu s členom 6(2) direktive o izrabljenih vozilih.

¹⁰ V skladu s členom 6(5) direktive o izrabljenih vozilih morajo države članice spodbujati postopke obdelave, naj vpeljejo certificirane sisteme okoljskega upravljanja.

Vse države članice, ki so poslale odgovore, razen ene¹¹ so sporočile, da so sprejele ukrepe za zagotovitev, da proizvajalci skupaj s proizvajalci surovin in opreme uporabljajo standarde za kodiranje sestavnih delov in surovin, od proizvajalcev sestavnih delov pa zahtevajo, naj pooblaščenim obratom za obdelavo dajo na voljo informacije o razstavljanju, skladiščenju in testiranju sestavnih delov. V vseh državah članicah morajo proizvajalci sporočiti informacije o razstavljanju za vsak tip novega vozila na trgu. Večina držav članic je navedla uporabo mednarodnega sistema za informacije o razstavljanju¹², ki so ga proizvajalci vzpostavili za zagotavljanje celovitih in redno posodobljenih informacij obdelovalcem za spodbujanje okolju prijaznega ravnanja z izrabljenimi vozili.

Vse države članice razen Švedske so sporočile, da so gospodarske subjekte – večinoma proizvajalce – obvezale k objavljanju informacij o načrtovanju vozil, okolju neškodljivem ravnanju z njimi, preprečevanju nastajanja odpadkov ter doseženem napredku glede predelave in recikliranja. Švedska je sporočila, da je veljavna zakonodaja usmerjena k proizvajalcu in ne h gospodarskim subjektom, kar je vključeno v tekoči pregled zakonodaje.

3. INFORMACIJE O PRAKSI PRI IZVAJANJU DIREKTIVE O IZRABLJENIH VOZILIH

Nacionalna poročila o izvajanju direktive o izrabljenih vozilih so zagotovila tudi informacije o napredku in dobrih praksah gospodarskih subjektov, ki so pozitivno prispevali k izvajanju direktive o izrabljenih vozilih.

Države članice so dosegle visoke cilje glede ponovne uporabe/recikliranja/predelave zlasti zaradi razvoja novih tehnologij obdelave ostankov iz drobilnikov, bistvenega zmanjšanja uporabe težkih kovin v novih avtomobilih (kot je prikazano s spremembami Priloge II k direktivi o izrabljenih vozilih), izvajanja standardov za kodiranje za lažje razstavljanje in boljšo uporabo ter ponovno uporabo in predelavo sestavnih delov in surovin ter večjega števila obratov za obdelavo, ki sledijo okoljskim standardom EU, in izboljšanja teh obratov.

V zvezi s preprečevanjem nastajanja odpadkov je več držav članic navedlo dejavnosti avtomobilske industrije, kot je razvoj globalnega seznama snovi v avtomobilskih delih, ki jih je treba prijaviti (*Global automotive declarable substance list*), tj. seznama skupine, ki lajša komunikacijo in izmenjavo informacij v zvezi z uporabo nekaterih snovi v avtomobilskih izdelkih v dobavni verigi¹³. Navedle so tudi prilagoditev mednarodnega sistema za informacije o razstavljanju za prikaz surovinske sestave vzdolž proizvodne verige.

Nekatere države članice so navedle nadaljnje ukrepe za izboljšanje procesa obdelave ter poenostavitev razstavljanja in odstranitve onesnaževal iz vozila. Tako je Nemčija poročala o izboljšani tehnologiji obdelave ostankov iz drobilnikov za pridobivanje večjega deleža snovi, ki se lahko reciklira, Francija pa je navedla, da so nekateri proizvajalci vozil zaradi lažje obdelave zmanjšali raznolikost surovin in zgradbo sestavnih delov ter razvili svojo mrežo za zbiranje, predelavo in ponovno uporabo delov, da bi preprečili nastajanje odpadkov. Drugi

¹¹ Grčija se je sklicevala na dejstvo, da v državi ni lokalnih proizvajalcev vozil.

¹² <http://www.idis2.com/>.

¹³ <http://www.gadsl.org/>.

ukrepi za izboljšanje načrtovanja za recikliranje vključujejo razvoj orodja za diagnostiko na vozilu za preprost in varen sprožilni mehanizem pirotehničnih sestavnih delov v avtomobilih.

O vrstah in količinah recikliranih surovin ter stanju na trgu so bile predložene le omejene količinske informacije. Države članice so se strinjale, da prodajni trg železnih in neželeznih kovin dobro deluje. To zagotavlja visoke stopnje recikliranja kovin. Trg recikliranja plastike se zdi bolj heterogen, saj je uporaba recikliranih plastičnih materialov v vozilih še vedno razmeroma majhna, čeprav se povečuje. Trenutno delež reciklirane plastike, ki se uporablja pri proizvodnji vozil, redko preseže nekaj odstotkov celotne plastike. Proizvajalci avtomobilov so se obvezali, da bodo uporabo reciklirane plastike v vozilih povečali na 20 %. Nemčija je navedla, da imajo ponovno uporabljene pnevmatike in izdelki iz recikliranih materialov (granulati) pozitivno tržno vrednost, medtem ko je treba pošiljanje pnevmatik v predelavo in odstranjevanje običajno dodatno plačati.

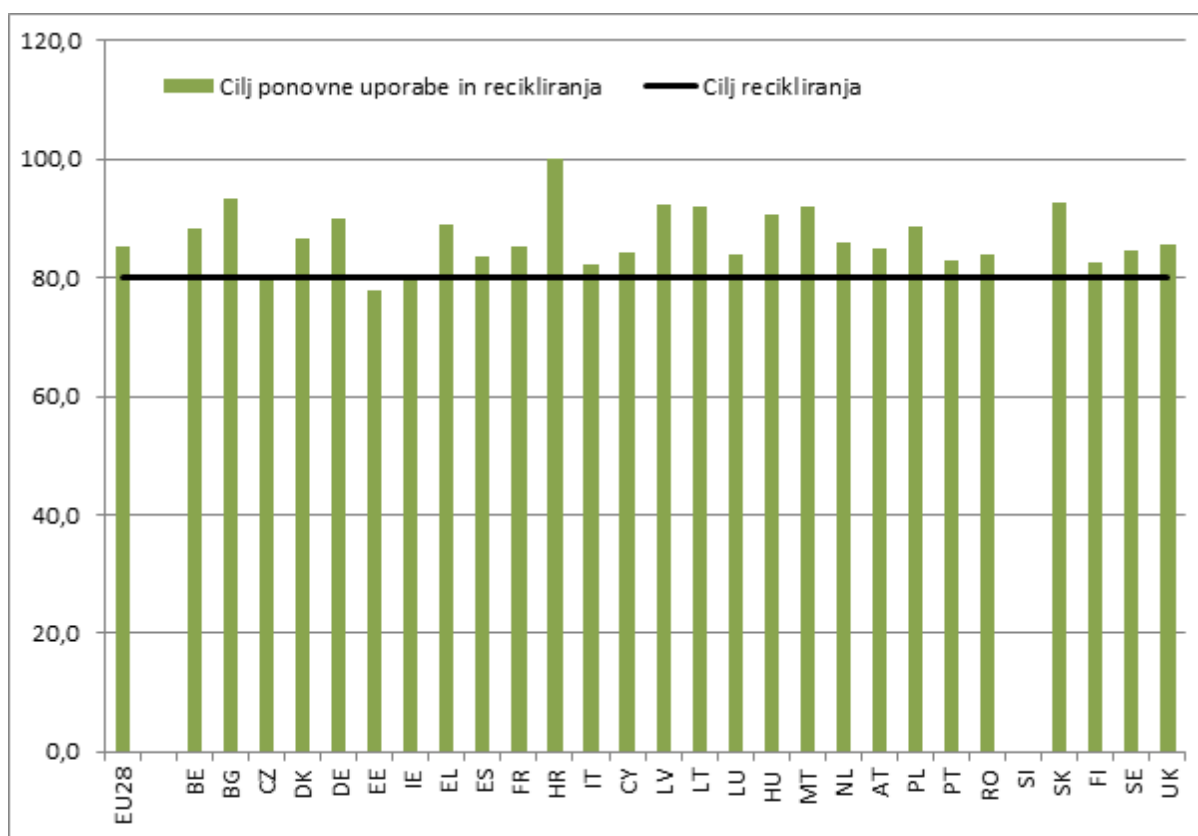
Večina držav članic je ugotovila, da imajo izrabljena vozila pozitivno tržno vrednost, če so dostavljena v celoti z vsemi bistvenimi sestavnimi deli. Portugalska je navedla, da je zlasti pri železnih in neželeznih kovinah vrednost surovin, ki nastanejo pri razstavljanju in drobljenju, ostala na ravni, ki zagotavlja vzdržnost predelovalne verige. Vseeno je osem držav izrecno poročalo, da so v obdobju 2008–2014 zbirale tudi vozila, ki niso imela nobene tržne vrednosti ali pa je bila ta negativna. V Združenem kraljestvu je bilo nekaj vozil z negativno tržno vrednostjo večinoma zbranih v oddaljenih podeželskih krajih, kot so nekatere otoške skupnosti na Škotskem. Poljska ocenjuje, da je izrabljenih vozil brez tržne vrednosti ali z negativno tržno vrednostjo toliko kot avtomobilov, ki niso dostavljeni z vsemi deli.

Infrastruktura obdelave izrabljenih vozil se je v obdobju 2008–2014 izboljšala. V večini držav članic se je število pooblaščenih obratov za obdelavo povečalo, razlike med državami članicami glede gostote mreže obratov za obdelavo pa so se zmanjšale. Število pooblaščenih obratov za obdelavo znaša od dveh v Luksemburgu do približno 1 800 v Združenem kraljestvu. Skupno je v EU skoraj 13 000 obratov za obdelavo, kar pomeni približno en obrat za obdelavo na 40 000 prebivalcev.

Skupno število vozil, oddanih pooblaščenim obratom za obdelavo v EU, se je močno povečalo, in sicer s 6,3 milijona leta 2008 na 9 milijonov leta 2009. To povečanje je treba pripisati uvedbi sistema spodbud za razrez v več kot desetih državah članicah v letih 2008 in 2009. K velikemu povečanju števila oddanih izrabljenih vozil so največ prispevale Nemčija (povečanje za 1,4 milijona vozil), Francija (povečanje za 0,46 milijona vozil), Italija (povečanje za 0,41 milijona vozil) in Španija (povečanje za 0,2 milijona vozil). Po letu 2009 se je število izrabljenih vozil, oddanih pooblaščenim obratom za obdelavo, postopno zmanjševalo in leta 2013 doseglo 6,2 milijona vozil, kar ustreza ravni pred obdobjem 2008–2009.

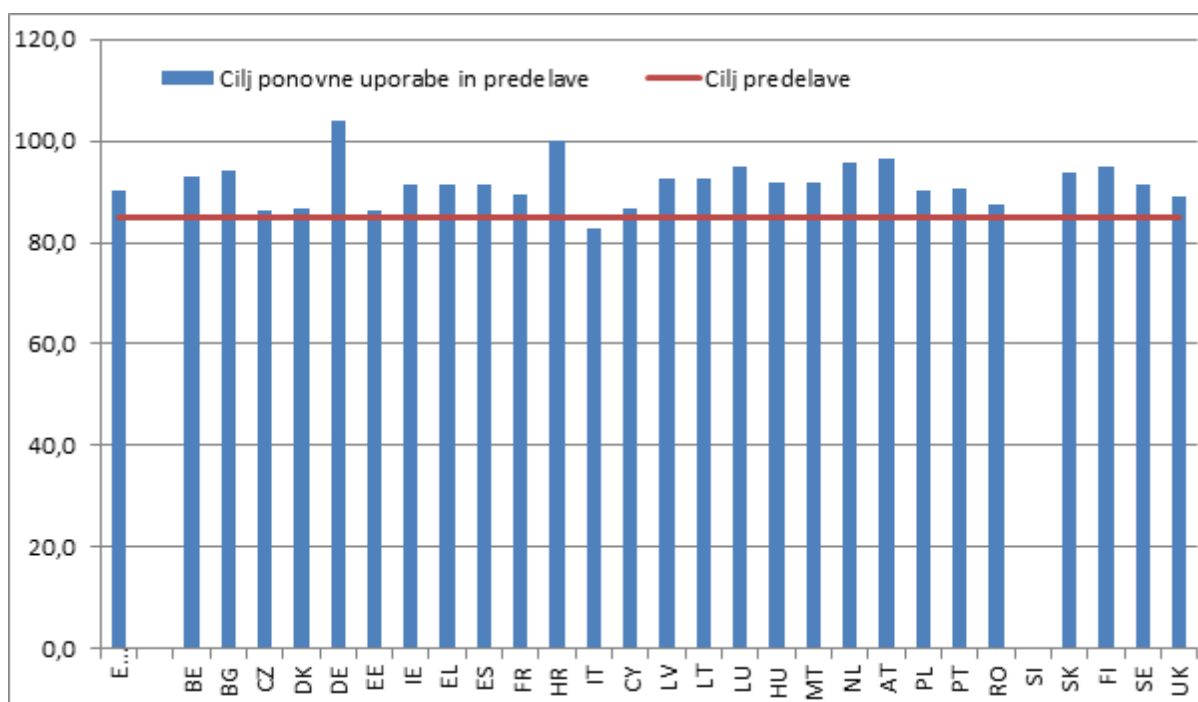
Države članice so morale najpozneje do leta 2006 izpolniti cilja glede 80-odstotnega deleža ponovne uporabe in recikliranja ter 85-odstotnega deleža ponovne uporabe in predelave iz člena 7(2) direktive o izrabljenih vozilih. Stopnje iz leta 2013, ki so jih sporočile države

članice, so prikazane na sliki 1¹⁴. Cilj glede ponovne uporabe in recikliranja so dosegle vse države članice razen Estonije, ki je poročala o 78-odstotnem deležu ponovne uporabe/recikliranja, vendar je cilj dosegla leta 2012. Tudi cilj glede ponovne uporabe in predelave so dosegle vse države razen Italije, ki je dosegla 83-odstotni delež.



Slika1: Stopnje ponovne uporabe/recikliranja, sporočene za leto 2013

¹⁴ Pri Romuniji in Sloveniji se stopnje nanašajo na leto 2012, ker podatki za leto 2013 še niso bili na voljo.



Slika 2: Stopnje ponovne uporabe/predelave, sporočene za leto 2013

Nemčija in Slovenija sta sporočili, da so njune stopnje ponovne uporabe/predelave presegle 100 %. V Nemčiji so bile zaradi učinkov skladiščenja zalog stopnje navidežno neverjetne, saj izrabljena vozila niso nujno obdelana v letu, ko so bila oddana v obrat za obdelavo (na primer zaradi omejitev zmogljivosti). Poleg tega je mogoče pri Nemčiji ta pojav pripisati tudi sistemu spodbud za razrez za obdobje 2008–2009. V Sloveniji je sporočena visoka stopnja očitno začasni pojav zaradi prehoda s sistema javnih storitev na shemo odgovornosti proizvajalca.

S 1. januarjem 2015 se je z direktivo za izrabljena vozila cilj glede ponovne uporabe/recikliranja zvišal na 85 %, cilj glede ponovne uporabe/predelave pa na 95 %. Slika 1 kaže, da je leta 2013 17 držav že doseglo to stopnjo ponovne uporabe/recikliranja, večina preostalih držav pa je blizu cilja. Predvideva se, da bodo potrebna dodatna prizadevanja za izpolnitev cilja 95-odstotnega deleža za ponovno uporabo/predelavo. Vendar pa je leta 2013 ta cilj že doseglo sedem držav članic¹⁵.

Države, ki so poslale odgovore, na splošno niso poročale o primerih izkrivljanja konkurence med državami članicami ali v njih. Med letoma 2008 in 2011 so na trg vozil močno vplivale finančna kriza in spodbude za razrez, ki so jih države članice uvedle za stabilizacijo avtomobilskega trga. V Nemčiji je pomembno povečanje števila izrabljenih vozil zaradi sistema spodbud za razrez za obdobje 2008–2009 povzročilo presežek rezervnih delov na trgu, tržna cena vozil brez vseh bistvenih sestavnih delov pa je padla na 10–20 EUR/tono. V obdobju 2010–2012 so se število nastalih izrabljenih vozil in tržne cene vrnili na ravni pred letom 2009, začasno skladiščenje izrabljenih vozil pa se je zmanjšalo. Druge države, na primer Estonija, so poročale o velikem zmanjšanju prodaje novih avtomobilov in manjšem

¹⁵ Podatki so na voljo na spletnem naslovu: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs>.

številu izrabljenih vozil. Madžarska je sporočila, da se je povprečna starost vozil na trgu z desetih let leta 2006 povečala na trinajst leta 2013.

4 IZRABLJENA VOZILA NA NEZNANI LOKACIJI IN NJIHOVO NEZAKONITO RAZSTAVLJANJE

Čeprav so bile pravne določbe Direktive v celoti prenesene v nacionalno zakonodajo, obstajajo dokazi, da je njihovo izvajanje in izvrševanje po EU pomanjkljivo. Ocene v imenu Komisije kažejo, da bi lahko bilo vsako leto „na neznani lokaciji“ odloženih od 3,5 do 4,5 milijona vozil¹⁶. Ti „pogrešani avtomobili“ so bili v državah članicah objavljeni, vendar pa Komisiji niso bili sporočeni kot zakonito obdelana izrabljena vozila niti jih ni med podatki o zakonitem izvozu rabljenih vozil v zunanjetrgovinski statistiki. Možni razlogi za pomanjkljivo spremljanje so lahko pomanjkljivo spremljanje objavljenih avtomobilov v državah članicah ali v primeru trgovine znotraj EU izrabljena vozila, razstavljena v EU v nepooblaščenih obratih za obdelavo, ali neregistriran izvoz rabljenih avtomobilov ali izrabljenih vozil. Da bi Komisiji pomagali pri preučitvi vzrokov za neznane lokacije in opredelitvi dodatnih učinkovitih ukrepov za izboljšanje stanja, se izvajajo študija in posvetovanja s povezanimi deležniki. To je del pobude Komisije za oceno izvajanja direktive o izrabljenih vozilih in spodbujanje skladnosti.

Poročila držav članic o izvajanju in dodatne predložene informacije kažejo, da so nekatere države (kot so Irska, Francija, Portugalska, Švedska in Združeno kraljestvo) sprejele represivne ukrepe zoper nezakonito obdelavo in/ali poostrele nadzor nad obrati za razstavljanje/obdelavo. Portugalska je uspešno zmanjšala nezakonito obdelavo izrabljenih vozil s svežnjem ukrepov, vključno z letno cestno takso, programom za spodbujanjem razreza, višjo obdavčitvijo in nacionalnim načrtom za izkoreninjenje nezakonitega razreza. Poleg tega je zelo povečala število pooblaščenih obratov za obdelavo. V Združenem kraljestvu je agencija za okolje začela usklajeno nacionalno kampanjo za boj proti nezakonitim prostorom za izrabljena vozila in odpadne kovine. Uvedla je stroge kazni, zaradi katerih se je približno polovica nezakonitih prostorov zaprla ali pa so v 12 mesecih uredili svoje poslovanje¹⁷. Irska je povečala število pooblaščenih obratov za obdelavo s 53 leta 2003 na 173 leta 2013.

V nekaterih državah članicah, kot je Združeno kraljestvo, je lastnik avtomobila odgovoren za vozilo in zavezan plačilu davka, dokler ni izdano potrdilo o uničenju. Portugalska je uvedla centraliziran informacijski sistem za izdajo potrdil o uničenju za izrabljena vozila, ki nacionalnemu organu za ravnanje z odpadki omogoča boljši nadzor nad celotnim številom potrdil o uničenju in ustreznimi organi za njihovo izdajanje ter hitrejšo pripravo statističnih podatkov v zvezi z upravljanjem izrabljenih vozil.

¹⁶ Za referenčni leti 2012 in 2013: predhodni rezultati ocene, ki se trenutno izvaja v imenu Komisije.

¹⁷ Glej tudi *Izrabljena vozila: Pravni vidiki, nacionalne prakse in priporočila za uspešen pristop v prihodnosti (End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach)* (študija za odbor Evropskega parlamenta za okolje, javno zdravje in varnost hrane, 2010) na voljo na spletnem naslovu: <http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf>.

Španija je sporočila, da se je v obdobju 2008–2011 večina nepooblaščenih obratov za obdelavo zaprla, ker niso mogli izdajati potrdil o uničenju. Danska se je trgovine z izrabljenimi vozili in njihove nezakonite obdelave lotila s plačilom nagrade, ki jo lahko prejme le zadnji registrirani voznik. Nasprotno pa Madžarska poroča, da se je število njenih pooblaščenih obratov za obdelavo zmanjšalo, nezakonitega razstavljanja pa je vedno več. Medtem ko je več držav, vključno z Belgijo, Nemčijo in Nizozemsko, poudarilo, da se iz njih še vedno veliko vozil izvozi v države vzhodne Evrope, Afriko in na Bližnji vzhod, pa je Poljska opozorila na svoj poseben položaj, ko je uvoženih avtomobilov dvakrat toliko kot novih avtomobilov, prodanih na Poljskem.

Nekatere države članice so izvedle študije, da bi ocenile težavo v svojih državah in poiskale rešitve za njeno odpravo. Nemčija je leta 2016 opravila tudi študijo, da bi analizirala razloge za veliko število „pogrešanih“ vozil, opredelila lokacije teh vozil ter razvila ukrepe in instrumente za učinkovito izboljšanje pokritosti statistike izrabljenih vozil.

Do danes so bili na ravni EU sprejeti različni ukrepi za reševanje težave pogrešanih vozil. Leta 2011 so bile pripravljene smernice za odpadna vozila¹⁸. Te smernice so odraz skupnega dogovora držav članic glede tega, kako bi bilo treba razlagati Uredbo (ES) št. 1013/2006 o pošiljkah odpadkov pri oblikovanju meril za razlikovanje med odpadnimi in rabljenimi vozili. Dve državi članici¹⁹ sta smernice informatorjev za odpadna vozila vključili v dokumente za inšpekcijske preglede.

Poleg tega je Komisija (Eurostat) revidirala smernice o letnem poročanju²⁰ o ciljih v zvezi z izrabljenimi vozili, da bi izboljšala podatke, ki jih uporablja za oceno stanja. V revidiranih smernicah se od držav članic zdaj zahteva tudi, naj poleg zahtevanega poročanja o številu potrdil o uničenju letno poročajo o vozilih, ki so bila registrirana na nacionalnem trgu ali objavljena iz registra vozil.

5. SKLEPNE UGOTOVITVE

Na podlagi ocene je bilo ugotovljeno, da so države članice v celoti prenesle direktivo o izrabljenih vozilih. V nekaterih primerih neskladnosti so bili sproženi postopki za ugotavljanje kršitev, pri čemer so bili primeri rešeni, ko so države članice svojo zakonodajo o izrabljenih vozilih uskladile z Direktivo.

Izvajanje direktive o izrabljenih vozilih je pretežno pozitivno, večja izjema je le vprašanje izrabljenih vozil na neznanih lokacijah. Države članice so poročale o dobrih praksah sodelovanja s proizvajalci pri surovinski sestavi in ponovni uporabi surovin in sestavnih delov, okoljsko primerna zasnova se nenehno izboljšuje, nevarne snovi, uporabljene v avtomobilih, so skoraj odpravljene, cilji glede ponovne uporabe/recikliranja/predelave pa so

¹⁸ *Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste (Smernice informatorjev o pošiljkah odpadkov št. 9 o pošiljkah odpadkov)* (<http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm>).

¹⁹ Avstrija in belgijska regija Valonija.

²⁰ Smernice *How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC (Kako poročati o izrabljenih vozilih v skladu z Odločbo Komisije 2005/293/ES)* (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015>).

večinoma izpolnjeni. Poleg tega večina držav članic priznava pozitivno vrednost izrabljenih vozil, če so pooblaščenim obratom za obdelavo dostavljena brez manjkajočih delov.

Države članice so poročale tudi o kakovostnih izboljšavah. Izboljšala se je infrastruktura za obdelavo izrabljenih vozil, več držav članic ima obrate za obdelavo ostankov po drobljenju, povečalo pa se je tudi skupno število pooblaščenih obratov za obdelavo.

Statistični podatki o ciljih v zvezi z izrabljenimi vozili kažejo, da se je izvajanje Direktive skozi čas izboljševalo. Skoraj vse države članice so cilja za leto 2006 glede 80-odstotnega deleža ponovne uporabe/recikliranja in 85-odstotnega deleža ponovne uporabe/predelave dosegle do leta 2013. Devet držav članic je že doseglo cilj za leto 2015 glede 95-odstotnega deleža ponovne uporabe/predelave, 17 držav članic pa cilj za leto 2015 glede 85-odstotnega deleža ponovne uporabe/recikliranja na vozilo²¹. Preostale države članice so blizu doseganja ciljev, ki veljajo od januarja 2015, čeprav je doseganje 95-odstotnega deleža ponovne uporabe in predelave za številne države članice izziv.

Nezakonito zbiranje in preprodajanje izrabljenih vozil ostaja izziv za učinkovitost Direktive. Nestandardna obdelava izrabljenih vozil negativno vpliva na zdravje in okolje ter pomeni izgubo dragocenih virov za EU. Komisija bo sodelovala z državami članicami pri opredelitvi vzrokov za nezakonito zbiranje in preprodajanje izrabljenih vozil ter ukrepov, ki bi jih bilo treba sprejeti za reševanje te težave na različnih ravneh. Na ravni EU so smernice informatorjev o pošiljkah odpadkov, ki so jih 8. julija 2011 sprejeli v zvezi z odpadnimi vozili, koristno orodje za nacionalne organe. Vendar pa bodo morda potrebni dodatni ukrepi, kot je pregled Odločbe Komisije 2005/293/ES za okrepitev spremljanja nacionalnega trga vozil²².

Direktiva o izrabljenih vozilih je preizkušen primer krožnega gospodarstva, saj se sistem razširjene odgovornosti proizvajalca uporablja od zasnove vozila do obdelave izrabljenega vozila, okoljsko primerna zasnova se nenehno izboljšuje, nevarne snovi, uporabljene v avtomobilu, pa so v skladu z zahtevami iz Direktive v skladu s tehničnim in znanstvenim napredkom skoraj v celoti odpravljene. Direktiva o izrabljenih vozilih spodbuja tudi inovativne raziskave za nadomestitev nevarnih snovi in najboljšo obdelavo izrabljenih vozil, da bi se ovrednotila pozitivna vrednost tega toka odpadkov.

Vendar pa je kakovost spremljanja podatkov zaradi ciljev, zastavljenih v Direktivi, stalen izziv. Vprašanja, povezana s kakovostjo podatkov in primerljivostjo poročanja, so že bila obravnavana, vendar jim bo treba nameniti dodatno pozornost. Obveznosti poročanja so bile obravnavane v nedavnem pregledu zakonodaje EU o ravnanju z odpadki, v katerem je Komisija predlagala razveljavitev določb, ki države članice zavezujejo k pripravi triletnih poročil o izvajanju. Ta poročila se niso izkazala kot učinkovita za preverjanje skladnosti z Direktivo, poleg tega je njihova priprava zahtevala veliko virov in bila obremenjujoča. Komisija je namesto tega predlagala, naj spremljanje skladnosti temelji izključno na statističnih podatkih, ki jih morajo države članice letno predložiti Komisiji.

²¹ V skladu s členom 3 Odločbe Komisije 2005/293/ES morajo države članice Komisiji poročati v 18 mesecih po zaključku zadevnega leta.

²² Člen 1(3)(a) Odločbe Komisije 2005/293/ES.

Izboljšano letno poročanje o ciljih glede izrabljenih vozil bo skupaj z nacionalnimi metodologijami poročanja pripomoglo k učinkovitejšemu spremljanju izvajanja direktive o izrabljenih vozilih.