



Bruxelles, 30.1.2020.
COM(2020) 33 final

**IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU, EUROPSKOM
GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA**

**O PROVEDBI DIREKTIVE 2000/53/EZ
O OTPADNIM VOZILIMA**

ZA RAZDOBLJE 2014.–2017.

**IZVJEŠĆE KOMISIJE VIJEĆU, EUROPSKOM PARLAMENTU, EUROPSKOM
GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA
O PROVEDBI DIREKTIVE 2000/53/EZ
O OTPADNIM VOZILIMA**

ZA RAZDOBLJE 2014.–2017.

1. UVOD

Direktivom 2000/53/EZ o otpadnim vozilima¹ prvenstveno se nastoji spriječiti stvaranje otpada od vozila i njihovih dijelova kako bi se smanjila količina krajnjeg otpada koji je potrebno zbrinuti i njegov ukupni utjecaj na okoliš. Osim toga, mjerama utvrđenima Direktivom nastoji se smanjiti utjecaj na okoliš svih gospodarskih subjekata koji se bave vozilima tijekom njihova životnog vijeka, a posebno subjekata koji su izravno uključeni u obradu otpadnih vozila. Sve u svemu, u Direktivi o otpadnim vozilima slijedi se pristup kruznoga gospodarstva jer se potiče ekološki dizajn, predviđa uklanjanje opasnih tvari iz vozila i uspostavljaju visoki ciljevi za ponovnu uporabu/recikliranje/oporabu, čime se nastoji ponovno upotrijebiti vrijedne materijale iz otpadnih vozila, a dragocjene resurse zadržati u gospodarstvu.

Člankom 9. Direktive o otpadnim vozilima od država članica zahtijeva se da svake tri godine Komisiji dostave izvješće o provedbi Direktive na temelju upitnika utvrđenog Odlukom Komisije 2001/753/EZ². Upitnik se sastoji od dva dijela: prvi se odnosi na pojedinosti o prenošenju Direktive u nacionalno zakonodavstvo, a u drugom se nalaze informacije o stvarnoj provedbi Direktive. Komisija je dužna sastaviti izvješće o provedbi na temelju informacija koje države članice dostave za izvještajno razdoblje.

Ovo je četvrto izvješće o provedbi Direktive o otpadnim vozilima, a obuhvaća izvještajno razdoblje od 22. travnja 2014. do 21. travnja 2017. Sva prethodna izvješća dostupna su na internetskim stranicama Komisije³.

Odgovore za izvještajno razdoblje 2014.–2017. dostavilo je 25 država članica. Tri države (Latvija, Malta i Mađarska) to još nisu učinile. U odnosu na prethodna izvještajna razdoblja, izvješća je dostavilo nešto manje država članica: sve su Komisiji dostavile svoja izvješća o provedbi za razdoblje 2008.–2011., a dvije (Nizozemska i Španjolska) nisu podnijele izvješća za razdoblje 2011.–2014.

Ukupno gledano, dostavljene informacije bile su uglavnom potpune i zadovoljavajuće kvalitete. Komisija je te informacije nadopunila služeći se dodatnim izvorima podataka, posebno nacionalnim zakonodavstvom, čiju je usklađenost s Direktivom o otpadnim vozilima

¹ SL L 269, 21.10.2000., str. 34.

² SL L 282, 26.10.2001., str. 77.

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

izravno provjerila, te informacijama iz drugih izvješća dostavljenih Komisiji⁴. Osim toga, u obzir su uzeti i podaci o ciljevima Direktive koji se odnose na ponovnu uporabu/recikliranje i ponovnu uporabu/oporabu o kojima se izvješćuje u skladu s Odlukom Komisije 2005/293/EZ⁵.

2. INFORMACIJE O PRENOŠENJU DIREKTIVE O OTPADNIM VOZILIMA

Smatra se da je Direktiva na zadovoljavajući način prenesena u svim državama članicama i da nema otvorenih slučajeva povrede.

Na temelju Direktive o otpadnim vozilima proizvođači vozila i opreme obvezni su, u skladu s izuzećima navedenima u Prilogu II. Direktivi, ograničiti uporabu olova, žive, kadmija i heksavalentnog kroma u materijalima i komponentama koji su stavljeni na tržište nakon 1. srpnja 2003. Uporaba tih opasnih tvari znatno je smanjena s pomoću nekoliko izmjena Priloga II.⁶ Iako je ograničenje uporabe opasnih tvari u vozilima obično prenošeno u zakonodavstvo koje je specifično za otpadna vozila, odredbe o konstrukciji vozila usmjerenoj na olakšavanje ponovne uporabe i oporabe ili ugradnje recikliranog materijala u nova vozila često su prenošene u općenitije zakonodavstvo o otpadu, koje sadržava opće zahtjeve u pogledu tih odredbi za sva tržišta. Austrija je primjer dobre prakse jer su društva za sakupljanje i oporabu obvezna upotrebljavati 0,5 % svojeg prometa za projekte za sprečavanje nastanka otpada. Nadalje, Direktivom se propisuje i da se vozila konstruiraju za ponovnu uporabu i oporabu te da se u njih ugrađuju veće količine recikliranih materijala.

Proizvođači, uvoznici i distributeri moraju imati sustave sakupljanja otpadnih vozila te, ako je to tehnički izvedivo, rabljenih dijelova izvađenih tijekom popravka osobnih automobila. Od proizvođača se zahtijeva da snose znatan dio, ako ne i sve troškove povezane s odvoženjem otpadnih vozila u centar za obradu otpada. Države članice te su zahtjeve obično prenijele na način koji gospodarskim subjektima omogućuje fleksibilnost, uz mogućnost pojedinačnih ili zajedničkih programa. U većini država članica povrat je besplatan, osim ako nedostaju ključne komponente ili ako je nadodan dodatni otpad u skladu sa zahtjevima Direktive. Budući da će vrijednost metalnog otpada i/ili drugih komponenata koji se uklanjaju radi recikliranja ili ponovne uporabe gotovo u potpunosti pokriti troškove preuzimanja vozila od krajnjih vlasnika, ispunjavanje te obveze nije znatan problem.

Vlasnici otpadnih vozila moraju dobiti potvrdu o uništenju kako bi odjavili svoje vozilo. Sve su države članice izvijestile da su uspostavile nacionalne sustave za odjavu u okviru kojih je izdavanje potvrde o uništenju uvjet za odjavu vozila. Postupci za odjavu vozila ključni su kako bi se osigurao prijenos otpadnih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu i ograničio nezakoniti izvoz otpadnih vozila. Nešto manje od polovine država članica primjenjivalo je odredbu kojom se, osim ovlaštenim postrojenjima za obradu, i proizvođačima, trgovcima i

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

⁵ SL L 94, 13.4.2005., str. 30.–33.

⁶ Komisija upravo priprema 9. i 10. izmjenu Priloga II.

sakupljačima omogućuje izdavanje potvrda o uništenju. Iako sve države članice imaju uspostavljene sustave za odjavu, posljednjih se godina povećao broj otpadnih vozila čija je lokacija nepoznata (tj. vozila koja su odjavljena, ali za koje nije izdana potvrda o uništenju ili čija potvrda o uništenju nije dostupna nadležnim tijelima). To upućuje na zaključak da nacionalni sustavi za odjavu nisu toliko djelotvorni koliko bi mogli biti.

Direktiva o otpadnim vozilima sadržava odredbe kojima se osigurava pravilna i pravodobna obrada otpadnih vozila u postrojenjima za obradu koja su dobila dozvolu od nadležnih tijela. Ta postrojenja podliježu i inspekcijskom nadzoru. Ti se uvjeti primjenjuju radi smanjenja svih negativnih utjecaja na okoliš te promicanja ponovne uporabe i recikliranja komponenti vozila. Sve države članice izvijestile su da su u tom pogledu prenijele mjere u skladu sa zahtjevima Direktive. Rumunjska i Finska bile su jedine države članice koje su prijavile manje izmjene zakonodavstva od posljednjeg izvještajnog razdoblja: Rumunjska je ažurirala dozvole potrebne za postupanje s otpadnim vozilima i za njihovo rastavljanje, a Finska je donijela posebnu Uredbu vlade za otpadna vozila (123/2015) kojom se ažuriraju ograničenja uporabe opasnih tvari u vozilima. Većina zemalja ne dopušta odstupanja od zahtjeva za dozvolu koji se primjenjuju na operacije uporabe otpada iz otpadnih vozila nakon što su pravilno obrađena u skladu s Direktivom o otpadnim vozilima uz obvezu godišnjeg inspekcijskog nadzora⁷, pri čemu samo odgovori koje su dostavile Danska, Italija, Rumunjska i Ujedinjena Kraljevina ukazuju na to da navedene zemlje to čine (u tom pogledu zabilježena je promjena kod Rumunjske od posljednjeg izvještajnog razdoblja).

Države članice obvezne su poticati aktivnosti ponovne uporabe i recikliranja, a Direktiva o otpadnim vozilima utvrđuje ciljeve za ponovnu uporabu, recikliranje i oporabu. Države članice morale su do 1. siječnja 2015. postići sljedeće ciljeve (rokovi su bili u 2006. i 2015.):

- ponovna uporaba i oporaba od 95 % (prosječne težine po vozilu godišnje), i
- ponovna uporaba i recikliranje od 85 % (prosječne težine po vozilu godišnje).

Četrnaest je država članica 2017. ispunilo oba cilja za recikliranje i oporabu (85 % i 95 %). Postizanje ciljeva detaljnije se razmatra u odjeljku 3.

Nekoliko je država članica izvijestilo o inovativnim mjerama za poticanje ponovne uporabe i recikliranja. Italija od regionalnih tijela zahtijeva da donesu mjere kojima se osigurava da javna tijela (i poduzeća u većinskom javnom vlasništvu) najmanje 30 % robe/proizvoda za godišnje potrebe dobivaju iz recikliranih materijala. U talijanskom zakonodavstvu zahtijeva se i da najmanje 20 % zamjenskih guma kupljenih za vozila iz javnog sektora čine obnovljene gume, dok Francuska zahtijeva sljedivost uklonjenih dijelova za njihovu ponovnu uporabu. Prije rezanja rastavljenih vozila u Sloveniji, upravitelji postrojenja za aktivnosti rezanja moraju ukloniti komponente, materijale i tekućine u udjelu od 10 % ukupne godišnje težine prihvaćenih otpadnih vozila te ih poslati na ponovnu uporabu ili recikliranje.

⁷ Odstupanje od zahtjeva za dozvolu iz članka 6. stavka 2. Direktive o otpadnim vozilima.

U skladu s Direktivom o otpadnim vozilima, standardi označivanja nalažu da proizvođači označe komponente i materijale kako bi se lakše utvrdilo koji su od njih prikladni za ponovnu uporabu i oporabu.

Gotovo su sve države članice izvijestile da su u potpunosti prenijele zakonodavstvo kojim se od proizvođača zahtijeva da upotrebljavaju standarde označivanja. Iznimke su Danska, u čijem se zakonodavstvu ti standardi ne spominju izričito, te Grčka, koja je odgovorila da nema proizvođače vozila; Češka je uputila na zakonodavstvo koje Komisiji nije bilo dostupno za provjeru.

Proizvođači moraju dostaviti i informacije o rastavljanju za svaki tip vozila u roku od šest mjeseci od njegova stavljanja na tržište, na primjer putem priručnika ili baza podataka. Daleko najpopularniji način da proizvođači dostave tražene informacije o rastavljanju, skladištenju i ispitivanju jest s pomoću međunarodnog sustava informacija o rastavljanju (IDIS – *International Dismantling Information System*)⁸. Dvadeset država članica izvijestilo je da se koriste sustavom IDIS, dok su neke izvijestile da primjenjuju i druge nacionalne mjere.

Sve su države članice prenijele zakonodavstvo kojim se osigurava da proizvođači dostave informacije o rastavljanju za svaki tip novog vozila u roku od šest mjeseci nakon što je vozilo stavljeno na tržište.

3. INFORMACIJE O PROVEDBI DIREKTIVE O OTPADNIM VOZILIMA

U nacionalnim izvješćima o provedbi navode se i informacije o načinu na koji su države članice provele niz odredaba Direktive o otpadnim vozilima.

Istaknuti primjeri uvođenja mjera za sprečavanje nastanka otpada uključuju Irsku, gdje se od proizvođača zahtijeva da promiču sprečavanje nastanka otpada putem niza mjera koje se primjenjuju na određena vozila. Te mjere uključuju: ograničavanje uporabe opasnih tvari, uzimanje u obzir rastavljanja, ponovne uporabe, oporabe i recikliranja na kraju životnog ciklusa pri konstrukciji novih vozila te povećanje udjela recikliranog materijala korištenog u proizvodnji određenih vozila.

U Rumunjskoj se provode početne ocjene kako bi se osiguralo da vozila ispunjavaju određene ciljeve, a proizvođači vozila razvili su novi aktivacijski standard s pomoću standardiziranog sučelja sustava ugrađene dijagnostike (OBD).

Broj država članica koje mogu pružiti detaljne informacije o količini recikliranih materijala korištenih u proizvodnji vozila bio je ograničen. Od zanimljivih podataka može se navesti izjava Poljske da, iako se reciklirana plastika upotrebljava, za oporabljenu plastiku potreban je poseban postupak čišćenja prije no što se može upotrebljavati u proizvodnji vozila. Osim

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

toga, Rumunjska je navela da je najčešće korišteni reciklirani plastični materijal za dijelove vozila propilen te da reciklirana plastika čini više od 10 % ukupne mase plastike koja se upotrebljava u vozilima proizvedenima unutar njezinih granica.

Većina država članica zabilježila je povećanje broja ovlaštenih postrojenja za obradu koja posluju unutar njihovih granica. Iako tri zemlje nisu dostavile podatke o broju ovlaštenih postrojenja za obradu za razdoblje 2015.–2017. (Belgija, Mađarska i Latvija), ako pretpostavimo da su brojevi u tim zemljama ostali isti kao i u prijašnjim izvješćima, ukupni broj ovlaštenih postrojenja za obradu u državama EU-28 povećao se s 12 589 u razdoblju 2012.–2014. na 14 173 u razdoblju 2015.–2017.

Osamnaest država članica izvijestilo je da unutar njihovih granica postoje organizacije koje obavljaju operacije obrade s uspostavljenim certificiranim sustavom upravljanja okolišem (EMS). Udio organizacija koje obavljaju operacije obrade s uspostavljenim EMS-om u EU-28 povećao se s 1,9 % u razdoblju 2012.–2014. na 3,73 % u razdoblju 2015.–2017. Belgija je primjer dobre prakse jer u Flandriji i Valoniji svi odobreni centri za sprečavanje onečišćenja, rastavljanje i uništenje otpadnih vozila imaju uspostavljen sustav zaštite okoliša zahvaljujući zakonodavstvu kojim se propisuje da takvi centri moraju podnositi godišnje izvješće nadležnim tijelima u kojima se navode rezultati provjere djelatnosti poduzeća koju provodi neovisna inspeksijska institucija, a negativna ocjena može dovesti do povlačenja odobrenja.

Samo je deset država članica moglo dostaviti posebne informacije o broju otpadnih vozila bez tržišne vrijednosti ili s negativnom tržišnom vrijednosti koja su dostavljena u ovlaštena postrojenja za obradu, a pet ih je moglo dati djelomičan odgovor. Obrada otpadnih vozila s negativnom vrijednošću važna je radi smanjenja količine otpada koji je potrebno zbrinuti. S druge strane, 13 država članica nije moglo odgovoriti na pitanje jer se u njima takvi podaci ne bilježe. Od država članica koje su dale jasne informacije, u sedam slučajeva (Cipar, Estonija, Finska, Irska, Italija, Portugal i Španjolska) razlog je bio taj što nije bilo vozila bez tržišne vrijednosti ili s negativnom tržišnom vrijednosti; drugim riječima, u tim su zemljama u svim slučajevima otpadna vozila još imala pozitivnu tržišnu vrijednost. S druge strane, Grčka je izvijestila da sva otpadna vozila dostavljena u ovlaštena postrojenja za obradu nemaju tržišnu vrijednost. Međutim, nije jasno kako se uračunava pozitivna vrijednost metalnog otpada, čak i ako otpadna vozila kao takva nemaju vrijednost na tržištu rabljenih vozila. Samo su Litva i Malta navele kvantitativne iznose.

Podaci o postignutim stopama ponovne uporabe recikliranja i ponovne uporabe/ uporabe prikazani su na slici Figure 1. i slici 2. Eurostat je prikupio podatke nakon što je za države članice uvedena obveza da svake godine izvješćuju o ciljevima za otpadna vozila u kontekstu zahtjeva za izvješćivanje na temelju Odluke Komisije o pojedinostima za nadzor usklađenosti s Direktivom⁹.

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

Dvadeset je država članica 2017. ispunilo minimalni cilj ponovne uporabe i recikliranja od 85 % prosječne težine po vozilu godišnje, dvije države članice nisu ostvarile ciljeve iako su blizu tome, a za šest država članica podaci nisu bili dostupni. Prosječna stopa ponovne uporabe i recikliranja za države EU-28 kao cjelinu iznosila je 89 %, što je četiri postotna boda iznad cilja.

Slika 1.: Stope ponovne uporabe i recikliranja otpadnih vozila (%)¹⁰

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Belgija	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bugarska	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Češka	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Hrvatska	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Danska	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Njemačka	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estonija	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Irska	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Grčka	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Španjolska	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Francuska	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Italija	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Cipar	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Latvija	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Litva	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luksemburg	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Mađarska	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Nizozemska	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Austrija	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Poljska	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugal	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Rumunjska	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovenija	100	:	85,9	:	:	:
Slovačka	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Finska	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Švedska	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Ujedinjena Kraljevina	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Lihtenštajn	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norveška	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Slika 2.: Stope ponovne uporabe i povrata otpadnih vozila za 2016. (%)¹¹

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

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Belgija	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bugarska	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Češka	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Hrvatska	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Danska	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Njemačka	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estonija	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Irska	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Grčka	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Španjolska	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Francuska	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Italija	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Cipar	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Latvija	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Litva	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luksemburg	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Mađarska	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Nizozemska	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Austrija	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Poljska	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugal	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Rumunjska	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovenija	103	:	91,3	:	:	:
Slovačka	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Finska	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Švedska	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Ujedinjena Kraljevina	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Lihtenštajn	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Norveška	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

Prema stanju iz 2017., 15 država članica ispunilo je minimalni cilj ponovne uporabe i oporabe od 95 % prosječne težine po vozilu godišnje, sedam država članica još nije postiglo cilj od 95 %, ali su vrlo blizu tome, a šest država članica još nije navelo te podatke. Prosječna stopa ponovne uporabe i oporabe za EU-28 kao cjelinu iznosila je 94 %, što je nešto ispod cilja.

Čini se da znatan broj država članica s uspostavljenim infrastrukturnama i postupcima za upravljanje otpadnim vozilima nije uspio ostvariti svoje ciljeve oporabe, ali ta činjenica možda ukazuje na veću usmjerenost na recikliranje, umjesto na druge oblike oporabe (npr. Francuska, Španjolska, Švedska i Ujedinjena Kraljevina ispunjavaju svoje ciljeve u pogledu recikliranja, ali ne i ciljeve oporabe), što je u skladu s konceptom kružnoga gospodarstva. S

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

druge strane, to bi moglo upućivati i na pouzdanije i poboljšane metode izvješćivanja, čime se pridonosi boljoj provedbi Direktive. Države članice koje nisu ostvarile ciljeve navele su razloge za to i mjere koje su uvele za postizanje tih ciljeva.

Visoke stope o kojima je izvijestila Grčka mogu se pripisati činjenici da su postrojenja za rastavljanje odlučila na dulje vrijeme skladištiti pojedina otpadna vozila iz kojih još nisu uklonjene tekućine, najvjerojatnije zbog niskih tržišnih vrijednosti metala koji su zatim izrezani godinu nakon što su bili dekontaminirani. Zbog toga je u samo jednoj godini obrađen velik broj otpadnih vozila.

Nove mjere za poticanje ponovne uporabe i recikliranja koje su uvedene uključuju mjere za ponovnu uporabu komponenata otpadnih vozila u Mađarskoj, aktivnosti informiranja i komuniciranja u Portugalu, te financijsku pomoć za nove projekte istraživanja i razvoja u području sprječavanja nastanka otpada od otpadnih vozila te recikliranja i ponovne uporabe komponenata otpadnih vozila u Španjolskoj, pri čemu se prednost daje projektima usmjerenima na recikliranje automobilske plastike, vjetrobrana i guma.

4. NEPOZNATE LOKACIJE I NEZAKONITO RASTAVLJANJE OTPADNIH VOZILA

Najveći nedostatak u provedbi i primjeni Direktive o otpadnim vozilima i dalje je velik broj „otpadnih vozila s nepoznatom lokacijom”. To je već istaknuto u prethodnom izvješću Komisije o provedbi Direktive o otpadnim vozilima za razdoblje od 2011. do 2014.¹² i Komisijinoj *ex post* evaluaciji pet direktiva o otpadu¹³. Kako bi ocijenila problem, Komisija je provela „Inicijativu za promicanje usklađenosti u svrhu ocjene provedbe Direktive 2000/53/EZ o otpadnim vozilima s naglaskom na otpadnim vozilima s nepoznatom lokacijom”¹⁴.

Eurostat poziva države članice da dostave pojedinosti o broju vozila koja su sakupljena i prevezena u ovlaštena postrojenja za obradu. Ti su iznosi prikazani u tablici 1. u nastavku.

Tablica 1.: Ukupan broj otpadnih vozila, sakupljenih i prevezenih u ovlaštena postrojenja za obradu, 2008.–2016.¹⁵
(broj vozila)

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Europska unija	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
Belgija	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bugarska	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Češka	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Danska	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039

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

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

¹⁴ Inicijativa za promicanje usklađenosti u svrhu ocjene provedbe Direktive 2000/53/EZ o otpadnim vozilima s naglaskom na otpadnim vozilima s nepoznatom lokacijom (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)

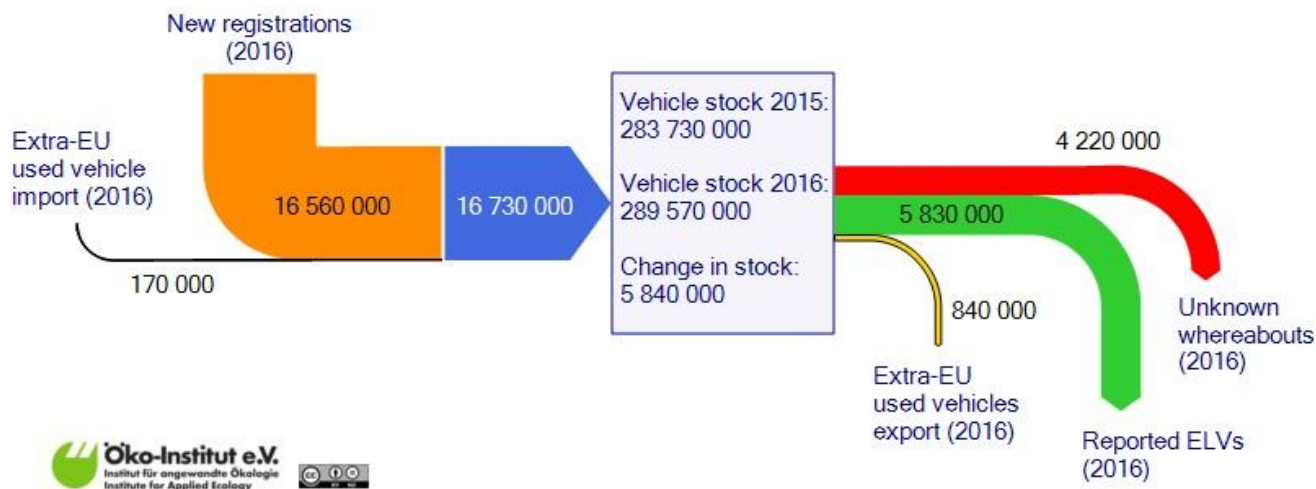
¹⁵ **Izvor:** Eurostat (mrežna oznaka podataka: env_waselvt)

Njemačka	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Estonija	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Irska	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Grčka	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Španjolska	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Francuska	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
Hrvatska	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Italija	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Cipar	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Latvija	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Litva	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Luksemburg	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Mađarska	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Malta	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Nizozemska	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Austrija	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Poljska	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portugal	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Rumunjska	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Slovenija	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
Slovačka	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Finska	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Švedska	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Ujedinjena Kraljevina	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
Island	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Lihtenštajn	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Norveška	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Podaci u tablici odnose se na prijavljena otpadna vozila za koje je dobivena potvrda o uništenju te koja se obrađuju u ovlaštenim postrojenjima za obradu. U smjernicama koje su upućene državama članicama Eurostat od njih traži i da izvijeste o ukupnom broju otpadnih vozila, a ne samo o broju onih za koje je dobivena potvrda o uništenju. Međutim, vrlo mali broj država članica dostavlja tu vrstu podataka s obzirom na to da izvješćivanje o ukupnom broju otpadnih vozila nije obvezno u okviru Direktive o otpadnim vozilima i Odluke Komisije 2005/293/EZ o praćenju ciljeva za ponovnu uporabu/oporabu i ponovnu uporabu/recikliranje iz Direktive o otpadnim vozilima. Stoga su se morali upotrebljavati podaci iz drugih izvora¹⁶ kako bi se procijenio ukupan broj otpadnih vozila. Podaci o otpadnim vozilima za koje je dobivena potvrda o uništenju te koja se obrađuju u ovlaštenim postrojenjima za obradu odstupaju od podataka o ukupnom broju otpadnih vozila. Grafički prikaz u nastavku preuzet iz nedavne studije Komisije pokazuje broj zakonito prijavljenih otpadnih vozila¹⁷ (tj. onih za koje je dobivena potvrda o uništenju i koji su zakonito obrađeni) te velik broj otpadnih vozila s nepoznatom lokacijom u EU-u 2014. U tom se grafičkom prikazu uzimaju u obzir unošenja vozila u nacionalne sustave za registraciju i izlasci iz zaliha vozila u državama EU-28. Broj otpadnih vozila s nepoznatom lokacijom i dalje je velik problem.

¹⁶ Eurostat, statistički podaci o vanjskoj trgovini (FTS); Udruženje europskih proizvođača automobila (ACEA); Eurostat, skup podataka: road_eqs; road_eqr; POLK. Ti su izvori upotrijebljeni u Komisijinoj Inicijativi za promicanje usklađenosti u svrhu ocjene provedbe Direktive 2000/53/EZ o otpadnim vozilima s naglaskom na otpadnim vozilima s nepoznatom lokacijom (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)

¹⁷ Područje primjene Direktive o otpadnim vozilima jesu vozila M1 (za prijevoz putnika s najviše osam sjedala uz sjedalo za vozača) i vozila N1 (vozila za prijevoz robe čija najveća masa nije veća od 3,5 tona)



Kao primjer toga kako se takva odstupanja mogu pojaviti može se navesti Finska koja je izvijestila da neki građani i subjekti ne dostavljaju otpadna vozila u službeni sustav povrata proizvođača te je stoga ukupna količina otpadnih vozila znatno veća od stvarnog broja potvrda o uništenju. Nadalje, Finska je istaknula da je do povećanja odgovarajuće obrade otpadnih vozila 2017. možda došlo zbog porasta cijena metala i poboljšanja internetskog sustava za odjavu.

Njemačka je izvijestila da je zabilježeni relativno mali broj otpadnih vozila koja se sakupljaju i obrađuju u odnosu na oko 2,8 milijuna trajno odjavljenih automobila godišnje posljedica izvoza rabljenih vozila te da se izvješćima koja su provedena 2017. smanjila „statistička praznina” vozila s nepoznatom lokacijom¹⁸.¹⁹ Zatvaranje praznina ponajprije je postignuto ponovnim izračunom stvarnog broja trajno odjavljenih motornih vozila te putem kvalificiranih procjena statističkih podataka o izvozu rabljenih vozila (u države članice i države koje nisu članice EU-a).

Nedavna studija Komisije pokazuje i da neki od razloga za velik broj otpadnih vozila s nepoznatom lokacijom upućuju na nedostatke i neodgovarajuće postupanje s otpadnim vozilima u sustavima odjave (tj. da se na mjesta sakupljanja ne prevoze sva otpadna vozila te da se ne izdaje potvrda o uništenju za sva vozila koja se prevezu; otpadna vozila koje se rastavljaju u neovlaštenim postrojenjima za obradu). Nadalje, neka se otpadna vozila nezakonito izvoze kao rabljena.

¹⁸ Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, p.333

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

Osim toga, neodgovarajuća povezanost i evidencija između sustava za registraciju i odjavu ili ponovnu registraciju možda uzrokuju da samo dio odjavljenih otpadnih vozila dobiva potvrdu o uništenju iako se zakonito obrađuju; rabljena vozila registrirana u drugoj državi članici koja nikad nisu odjavljena iz države članice podrijetla; nedostatak kvalitetnih podataka, posebno o izvozu rabljenih vozila i otpadnih vozila te curenju sirovina; potreba za poboljšanjem metoda izvješćivanja u državama članicama; nezakonito sakupljanje i rastavljanje otpadnih vozila u neovlaštenim postrojenjima za obradu bez primjene normi o okolišu; stoga je potrebna bolja provedba, uključujući inspekcijski nadzor mjesta sakupljanja i ovlaštenih postrojenja za obradu.

Neke su države članice već poduzele mjere za rješavanje problema. Na primjer, Danska je uvela premiju za posljednjeg registriranog vlasnika koji isporuči svoje otpadno vozilo u ovlašteno postrojenje za obradu, dok su Francuska i Ujedinjena Kraljevina prijavile znatan porast broja inspekcijskih pregleda ovlaštenih postrojenja za obradu.

5. ZAKLJUČCI

Direktiva o otpadnim vozilima prenesena je u nacionalno zakonodavstvo svih država članica i smatra se zadovoljavajućom.

Općenito, čini se da je provedba Direktive o otpadnim vozilima uglavnom primjerena. Dvadeset od 28 država članica 2017. ispunilo je cilj ponovne uporabe i recikliranja od 85 % prosječne težine po vozilu godišnje za 2015. (pet država članica nije dostavilo podatke). Poteškoća je bilo više u postizanju cilja ponovne uporabe i oporabe od 95 % prosječne težine po vozilu godišnje. Međutim, oko polovini država članica koje nisu ispunile ciljeve za to je nedostajalo samo nekoliko postotnih bodova.

Zabranjene opasne tvari sve se manje koriste, kao što je vidljivo u izmjenama Priloga II. Direktivi o otpadnim vozilima²⁰: naime, ondje je sve manje unosa koji omogućuju njihovu uporabu. Nadalje, povećao se broj ovlaštenih postrojenja za obradu, a države članice započele su s izvješćivanjem o inovativnim mjerama kao što je upotreba recikliranih materijala, podupiranje projekata za sprečavanje nastanka otpada te uvođenje sustava zaštite okoliša. Sve te mjere mogu poslužiti drugim zemljama kao primjeri najbolje prakse.

Važna iznimka od tog općenito pozitivnog trenda pitanje je otpadnih vozila s nepoznatom lokacijom. Nezakonito sakupljanje, obrada i trgovina dijelovima koji su uklonjeni iz otpadnih vozila i dalje su problem. Osim gubitka vrijednih resursa (komponente i materijali koji se mogu oporabiti), taj problem i obrada otpadnih vozila u neovlaštenim postrojenjima za obradu negativno utječu i na zdravlje i okoliš. To se odražava u uvodnoj izjavi 7. Direktive (EU) 2018/849²¹, u kojoj se navodi da bi Direktivu 2000/53/EZ trebalo preispitati i, prema potrebi, izmijeniti obraćajući pozornost na „problem otpadnih vozila koja nisu uračunana,

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

²¹ SL 150, 14.6.2018., str. 93.

uključujući pošiljke rabljenih vozila za koje se sumnja da su otpadna vozila, te na primjenu smjernica korespondenata br. 9 o pošiljkama otpadnih vozila”.

Europska komisija trenutačno provodi evaluaciju Direktive o otpadnim vozilima kako bi procijenila u kojoj su mjeri pravila zakonodavstva EU-a o otpadnim vozilima korisna za okoliš, javnost i industriju. Evaluacija će biti dovršena 2020.²² Teme koje se obrađuju uključuju učinkovitost provedbe Direktive, uključujući problem otpadnih vozila s nepoznatom lokacijom, usklađenost s definicijama ostalog zakonodavstva, relevantnost i izvedivost postavljanja ciljeva za posebne materijale, metode izvješćivanja i nadzora te relevantnost s obzirom na izazove novih tehnologija, uključujući električna i hibridna vozila, te promjene u sastavu materijala vozila.

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