



Bruselj, 30.1.2020
COM(2020) 33 final

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

O IZVAJANJU DIREKTIVE 2000/53/ES O IZRABLJENIH VOZILIH

ZA OBDOBJE 2014–2017

**POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ
O IZVAJANJU DIREKTIVE 2000/53/ES
O IZRABLJENIH VOZILIH**

ZA OBDOBJE 2014–2017

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/ES.² Vprašalnik je sestavljen iz dveh delov: prvi del se nanaša na podrobnosti o prenosu Direktive v nacionalno zakonodajo, drugi pa vsebuje informacije o dejanskem izvajanju Direktive. Komisija mora na podlagi informacij, ki jih za obdobje poročanja zagotovijo države članice, pripraviti poročilo o izvajanju.

To je četrto poročilo o izvajanju direktive o izrabljenih vozilih, ki zajema obdobje poročanja od 22. aprila 2014 do 21. aprila 2017. Vsa prejšnja poročila so na voljo na spletišču Komisije.³

Odgovore za obdobje poročanja 2014–2017 je predložilo 25 držav članic. Tri države (Latvija, Malta in Madžarska) tega še niso storile. Število držav, ki so poročale, se je torej nekoliko zmanjšalo v primerjavi s prejšnjima obdobjema poročanja: za obdobje 2008–2011 so Komisiji poročila o izvajanju predložile vse države članice, medtem ko poročil za obdobje 2011–2014 nista predložili dve državi članici (Nizozemska in Španija).

Na splošno so bile predložene informacije večinoma popolne in zadovoljive kakovosti. Dopolnjene so bile z dodatnimi viri podatkov, zlasti nacionalno zakonodajo, za katero se je neposredno preverilo, ali je v skladu z direktivo o izrabljenih vozilih, in z informacijami iz drugih poročil Komisije⁴. Poleg tega so se upoštevali tudi podatki o ciljnih Direktive za

¹ UL L 269, 21.10.2000, str. 34.

² UL L 282, 26.10.2001, str. 77.

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

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

ponovno uporabo/recikliranje in za ponovno uporabo/predelavo, ki so bili sporočeni v skladu z Odločbo Komisije 2005/293/ES⁵.

2. INFORMACIJE O PRENOSU DIREKTIVE O IZRABLJENIH VOZILIH

Šteje se, da so vse države članice zadovoljivo prenesle Direktivo in da ni nobenega odprtega postopka za ugotavljanje kršitev.

V skladu z direktivo o izrabljenih vozilih morajo vsi proizvajalci vozil in proizvajalci opreme omejiti uporabo svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v materialu in sestavnih delih za vozila, ki se dajo v promet po 1. juliju 2003, razen pri izjemah iz Priloge II k Direktivi. Uporaba teh nevarnih snovi se je z več spremembami Priloge II močno omejila⁶. Medtem ko je bila omejitev uporabe nevarnih snovi v vozilih običajno prenesena v zakonodajo, povezano z direktivo o izrabljenih vozilih, je bilo načrtovanje vozil, ki lajša ponovno uporabo in predelavo ali vključitev recikliranega materiala v nova vozila, pogosto preneseno v splošnejšo zakonodajo o odpadkih, s splošnimi zahtevami za te določbe na vseh trgih. Avstrija je primer dobre prakse, saj morajo podjetja za zbiranje in predelavo 0,5 % svojega prometa porabiti za projekte preprečevanja nastajanja odpadkov. Poleg tega so v skladu z Direktivo vozila načrtovana za ponovno uporabo in predelavo ter so vanje vključene večje količine recikliranih materialov.

Proizvajalci, uvozniki in razpečevalci morajo zagotoviti sisteme za zbiranje izrabljenih vozil in, kolikor je to tehnično izvedljivo, rabljenih delov iz popravljenih osebnih motornih vozil. Proizvajalci morajo kriti vse stroške ali pomemben del stroškov dostave izrabljenih vozil v obrate za obdelavo odpadkov. Države članice so te zahteve običajno prenesle tako, da so gospodarskim subjektom omogočile fleksibilnost z možnostjo individualnih ali kolektivnih shem. V večini držav članic je v skladu z zahtevami Direktive jemanje nazaj brezplačno, razen v primerih, ko manjkajo bistveni sestavni deli ali če so bili dodani dodatni odpadki. Ker bo vrednost odpadne kovine in/ali drugih sestavnih delov, odstranjenih za recikliranje ali ponovno uporabo, skoraj enaka stroškom zbiranja vozil od končnih lastnikov, izpolnjevanje te obveznosti ne bo poseben izziv.

Lastniki izrabljenih vozil morajo za odjavo vozila prejeti potrdilo o uničenju. Vse države članice so sporočile, da so uvedle nacionalne sisteme za odjavo, v okviru katerih je izdaja potrdila o uničenju pogoj za odjavo. Postopki za odjavo so ključni za zagotovitev, da se izrabljena vozila oddajo v pooblaščen obrate za obdelavo, in za omejitev nezakonitega izvoza izrabljenih vozil. Skoraj polovica držav članic je uporabila določbo, v skladu s katero lahko potrdila o uničenju poleg pooblaščenih obratov za obdelavo izdajajo tudi proizvajalci, trgovci in zbiralci. Čeprav imajo vse države članice vzpostavljene sisteme za odjavo, se je v zadnjih letih povečalo število izrabljenih vozil na neznani lokaciji (tj. vozila, ki so bila objavljena, ni pa jim bilo izdano potrdilo o uničenju ali pa njihovo potrdilo o uničenju

⁵ UL L 94, 13.4.2005, str. 30–33.

⁶ Komisija trenutno pripravlja 9. in 10. spremembo Priloge II.

organom ni na voljo). To kaže, da nacionalni sistemi za odjavo ne delujejo tako učinkovito, kot bi lahko.

Direktiva o izrabljenih vozilih vsebuje določbe za zagotovitev, da so izrabljena vozila pravilno in pravočasno obdelana v obratih za obdelavo, ki so pridobila dovoljenje pristojnih organov. Tudi v teh obratih se izvajajo inšpekcijski pregledi. Ti pogoji so določeni za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje ter spodbujanje ponovne uporabe in recikliranja sestavnih delov vozil. Vse države članice so sporočile, da so v zvezi s tem prenesle ukrepe v skladu z zahtevami Direktive. Romunija in Finska sta bili edini državni članici, ki sta poročali o manjših spremembah zakonodaje od zadnjega obdobja poročanja: Romunija je posodobila dovoljenja, potrebna za ravnanje z izrabljenimi vozili in njihovo razstavljanje, Finska pa je sprejela posebno vladno uredbo za izrabljena vozila (123/2015), s katero so bile posodobljene omejitve uporabe nevarnih snovi v vozilih. Večina držav ne dovoljuje izjem pri zahtevah za dovoljenja za postopke zbiranja 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 pregled⁷, pri čemer le odgovori Danske, Italije, Romunije in Združenega kraljestva kažejo, da dovoljujejo to izjemo (to pomeni tudi, da je Romunija od prejšnjega obdobja poročanja uvedla spremembo).

Države članice morajo spodbujati dejavnosti ponovne uporabe in recikliranja, pri čemer direktiva o izrabljenih vozilih določa cilje za ponovno uporabo, recikliranje in predelavo. Do 1. januarja 2015 so morale države članice doseči naslednja cilja z rokoma do leta 2006 in 2015:

- 95 % za ponovno uporabo in predelavo (povprečne teže na vozilo na leto) ter
- 85 % za ponovno uporabo in recikliranje (povprečne teže na vozilo na leto).

Leta 2017 je 14 držav članic izpolnilo cilja 85 % in 95 % za recikliranje in predelavo. Doseganje ciljev je podrobneje obravnavano v oddelku 3.

Nekaj držav članic je poročalo o inovativnih ukrepih za spodbujanje ponovne uporabe in recikliranja. Italija od regionalnih organov zahteva, da sprejmejo ukrepe, s katerimi se zagotovi, da je vsaj 30 % blaga/proizvodov, ki jih letno potrebujejo javni organi (in družbe, ki so večinoma v javni lasti), iz recikliranih materialov. Poleg tega mora v skladu z italijansko zakonodajo nakup nadomestnih pnevmatik za javne vozne parke zajemati vsaj 20 % obnovljenih pnevmatik. Francija zahteva sledljivost delov razstavljenih vozil za njihovo ponovno uporabo. V Sloveniji morajo upravitelji obratov za razstavljanje pred drobljenjem razstavljenih vozil odstraniti 10 % skupne letne teže sestavnih delov, materiala in tekočin sprejetih izrabljenih vozil ter jih poslati v ponovno uporabo ali recikliranje.

⁷ Izjema pri zahtevah za dovoljenje v skladu s členom 6(2) direktive o izrabljenih vozilih.

V skladu z direktivo o izrabljenih vozilih standardi za kodiranje od proizvajalcev zahtevajo, da označijo (oziroma „kodirajo“) sestavne dele in material, da bi se olajšala identifikacija tistih sestavnih delov in materialov, ki so primerni za ponovno uporabo in predelavo.

Skoraj vse države članice poročajo, da so v celoti prenesle zakonodajo, v skladu s katero morajo proizvajalci uporabljati standarde za kodiranje. Izjemi sta Danska, kjer standardi za kodiranje v zakonodaji niso izrecno navedeni, in Grčija, ki je odgovorila, da nima proizvajalcev vozil. Češka republika je navedla zakonodajo, ki ni bila na voljo, da bi jo Komisija preverila.

Proizvajalci morajo zagotoviti tudi informacije o razstavljanju za vsak tip vozila v šestih mesecih po tem, ko je bil dan na trg, na primer v obliki priročnikov ali podatkovnih zbirk. Proizvajalci so zahtevane informacije o razstavljanju, shranjevanju in testiranju največkrat predložili prek mednarodnega sistema za informacije o razstavljanju (IDIS – the International Dismantling Information System).⁸ O uporabi sistema IDIS je poročalo 20 držav članic, nekatere države članice pa poročajo tudi o uporabi drugih nacionalnih ukrepov.

Vse države članice so prenesle zakonodajo za zagotovitev, da proizvajalci sporočijo informacije o razstavljanju za vsak tip novega vozila na trgu v šestih mesecih od dneva, ko je bilo vozilo dano v promet.

3. INFORMACIJE O IZVAJANJU DIREKTIVE O IZRABLJENIH VOZILIH

Nacionalna poročila o izvajanju vsebujejo tudi informacije o tem, kako države članice izvajajo več določb direktive o izrabljenih vozilih.

Pomemben primer države, ki je uvedla ukrepe za preprečevanje nastajanja odpadkov, je med drugim Irska, ki od proizvajalcev zahteva, da spodbujajo preprečevanje nastajanja odpadkov z vrsto ukrepov, ki se uporabljajo za nekatera določena vozila. Med njimi so: omejevanje uporabe nevarnih snovi ob upoštevanju razstavljanja, ponovne uporabe, predelave in recikliranja izrabljenih vozil pri načrtovanju novih vozil ter povečanje deleža recikliranega materiala, ki se uporablja pri proizvodnji določenih vozil.

V Romuniji se izvajajo predhodne ocene, da se zagotovi, da vozila izpolnjujejo nekatere cilje, proizvajalci vozil pa so razvili nov standard aktiviranja prek vmesnika standardiziranega diagnostičnega sistema v vozilu (OBD).

Število držav članic, ki so lahko zagotovile podrobne informacije o količini recikliranih materialov, uporabljenih pri proizvodnji vozil, je bilo omejeno. Med drugim je zanimiva izjava Poljske, da medtem ko se reciklirana plastika uporablja, je za predelano plastiko potreben poseben postopek čiščenja, preden se lahko uporabi pri proizvodnji vozil. Poleg tega je Romunija pripomnila, da je najpogosteje uporabljen reciklirani plastični material za dele

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

vozil propilen in da reciklirana plastika predstavlja več kot 10 % skupne mase plastike, ki se uporabi v vozilih, proizvedenih na njenem ozemlju.

V večini držav članic se je povečalo število pooblaščenih obratov za obdelavo, ki obratujejo na njihovih ozemljih. Čeprav tri države niso predložile podatkov o številu pooblaščenih obratov za obdelavo za obdobje 2015–2017 (Belgija, Madžarska in Latvija), se je ob predpostavki, da je število v teh državah ostalo enako kot v preteklosti, skupno število pooblaščenih obratov za obdelavo v EU-28 povečalo z 12 589 v obdobju 2012–2014 na 14 173 v obdobju 2015–2017.

Osemnajst držav članic je poročalo, da na njihovih ozemljih delujejo obrati za obdelavo s certificiranim sistemom okoljskega upravljanja. V EU-28 se je delež obratov za obdelavo s certificiranim sistemom okoljskega upravljanja povečal z 1,9 % v obdobju 2012–2014 na 3,73 % v obdobju 2015–2017. Belgija je primer dobre prakse, saj imajo v Flandriji in Valoniji vsi odobreni centri za očiščenje, razstavljanje in uničenje izrabljenih vozil vzpostavljen sistem varstva okolja zaradi zakonodaje, ki določa, da morajo takšni centri organom predložiti letno poročilo, ki vsebuje rezultate pregleda dejavnosti družbe s strani neodvisne inšpekcijske službe, pri čemer je lahko zaradi negativne ocene odobritev umaknjena.

Le 10 držav članic je lahko predložilo specifične informacije o številu izrabljenih vozil z nično ali negativno tržno vrednostjo, dostavljenih pooblaščenim obratom za obdelavo, pet pa jih je lahko dalo delni odgovor. Obdelava izrabljenih vozil z negativno vrednostjo je pomembna za zmanjšanje odstranjevanja odpadkov. Trinajst držav članic na to vprašanje ni moglo odgovoriti, ker se taki podatki ne beležijo. Med državami članicami, ki so predložile jasne informacije, je bilo v sedmih primerih (Ciper, Estonija, Finska, Irska, Italija, Portugalska in Španija) to mogoče, ker vozil z nično ali negativno tržno vrednostjo ni bilo; z drugimi besedami, v vseh primerih v teh državah so imela izrabljena vozila še vedno pozitivno tržno vrednost. Grčija je poročala, da imajo vsa izrabljena vozila, dostavljena pooblaščenim obratom za obdelavo, nično tržno vrednost, vendar ni jasno, kako se upošteva pozitivna vrednost odpadnih kovin, tudi če izrabljena vozila kot taka nimajo vrednosti na trgu rabljenih vozil. Le Litva in Malta sta sporočili kvantitativne podatke.

Podatki o doseženih stopnjah ponovne uporabe/recikliranja in ponovne uporabe/predelave so prikazani na sliki 1 in sliki 2. Podatke je zbral Eurostat na podlagi obveznosti držav članic, da vsako leto poročajo o ciljih glede izrabljenih vozil v okviru zahteve za poročanje v skladu z odločbo Komisije o podrobnostih za spremljanje skladnosti z Direktivo.⁹

Leta 2017 je 20 držav članic doseglo minimalni cilj glede ponovne uporabe in recikliranja, ki je 85 % povprečne teže na vozilo na leto, 2 državi članici cilja nista dosegli, čeprav sta se mu zelo približali, za 6 držav članic pa podatki niso bili na voljo. Povprečna stopnja ponovne

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

uporabe in recikliranja za EU-28 kot celoto je bila 89 %, kar je štiri odstotne točke nad ciljno vrednostjo.

Slika 1: Stopnje ponovne uporabe in recikliranja izrabljenih vozil (v %)¹⁰

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgija	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bolgarija	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
Hrvaška	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Danska	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Nemčija	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
Grčija	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Španija	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Francija	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Italija	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Ciper	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	:
Madžarska	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Nizozemska	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Avstrija	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Poljska	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugalska	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Romunija	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovenija	100	:	85,9	:	:	:
Slovaška	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
Združeno kraljestvo	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Islandija	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: Stopnje ponovne uporabe in predelave izrabljenih vozil za leto 2016 (v %)¹¹

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

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

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

Bolgarija	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Češka	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Hrvaška	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Danska	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Nemčija	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
Grčija	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Španija	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Francija	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Italija	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Ciper	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	:
Madžarska	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Nizozemska	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Avstrija	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Poljska	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugalska	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Romunija	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovenija	103	:	91,3	:	:	:
Slovaška	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
Združeno kraljestvo	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Islandija	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	:

Leta 2017 je 15 držav članic doseglo minimalni cilj 95 % povprečne teže na vozilo na leto za ponovno uporabo in predelavo, 7 držav članic cilja 95 % še ni doseglo, čeprav so se mu zelo približale, 6 držav članic pa še ni sporočilo podatkov. Povprečna stopnja ponovne uporabe in predelave za EU-28 kot celoto je bila 94 %, kar je malo pod ciljno vrednostjo.

Zdi se, da znatno število držav članic, v katerih so bili vzpostavljeni infrastruktura in postopki za upravljanje izrabljenih vozil, ni doseglo svojih ciljev predelave, vendar lahko to pomeni, da so bile bolj osredotočene na recikliranje in ne na druge oblike predelave (npr. Francija, Španija, Švedska in Združeno kraljestvo izpolnjujejo svoje cilje glede recikliranja, ne pa ciljev glede predelave) v skladu s konceptom krožnega gospodarstva. To bi lahko bil tudi pokazatelj trdnejših in izboljšanih metod poročanja, ki prispevajo k boljšemu izvajanju Direktive. Države članice, ki niso dosegle ciljev, so pojasnile razloge in ukrepe, sprejete za doseganje ciljev.

Visoke stopnje, ki jih je sporočila Grčija, je mogoče pripisati dejstvu, da so se obrati za razstavljanje odločili za daljše shranjevanje nekaterih izrabljenih vozil, iz katerih še ni bila odstranjena tekočina, najverjetneje zaradi nizkih tržnih vrednosti kovin, ki so bile nato po letu njihove dekontaminacije zdrobljene. Posledično je bilo v enem letu obdelanih veliko izrabljenih vozil.

Novi ukrepi za spodbujanje ponovne uporabe in recikliranja, ki so bili uvedeni, vključujejo ukrepe v zvezi s ponovno uporabo sestavnih delov izrabljenih vozil na Madžarskem, dejavnosti ozaveščanja in obveščanja na Portugalskem ter finančno pomoč za nove raziskovalne in razvojne projekte v zvezi s preprečevanjem nastajanja odpadkov, recikliranjem in ponovno uporabo sestavnih delov izrabljenih vozil v Španiji, pri čemer imajo prednost projekti, ki se osredotočajo na recikliranje avtomobilske plastike, vetrobranskega stekla in pnevmatik.

4. IZRABLJENA VOZILA NA NEZNANI LOKACIJI IN NJIHOVO NEZAKONITO RAZSTAVLJANJE

Največji izziv pri izvajanju in izvrševanju direktive o izrabljenih vozilih je še vedno veliko število „izrabljenih vozil na neznani lokaciji“. To je bilo poudarjeno že v prejšnjem poročilu Komisije o izvajanju direktive o izrabljenih vozilih za obdobje od leta 2011 do leta 2014¹² in v naknadni oceni petih direktiv o odpadkih, ki jo je izvedla Komisija¹³. Komisija je za oceno težave izvedla pobudo za spodbujanje skladnosti za oceno izvajanja Direktive 2000/53/ES o izrabljenih vozilih s poudarkom na izrabljenih vozilih na neznani lokaciji¹⁴.

Države članice morajo Eurostatu zagotoviti podrobne podatke o številu vozil, ki so bila zbrana in oddana pooblaščenim obratom za obdelavo. Ti podatki so zbrani v preglednici 1.

Preglednica 1: Skupno število izrabljenih vozil, zbranih in oddanih pooblaščenim obratom za obdelavo, 2008–2016¹⁵
(število vozil)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Evropska 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
Bolgarija	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
Nemčija	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
Irski	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Grčija	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Španija	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446

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

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

¹⁴ Pobuda za spodbujanje skladnosti za oceno izvajanja Direktive 2000/53/ES o izrabljenih vozilih s poudarkom na izrabljenih vozilih na neznani lokaciji (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

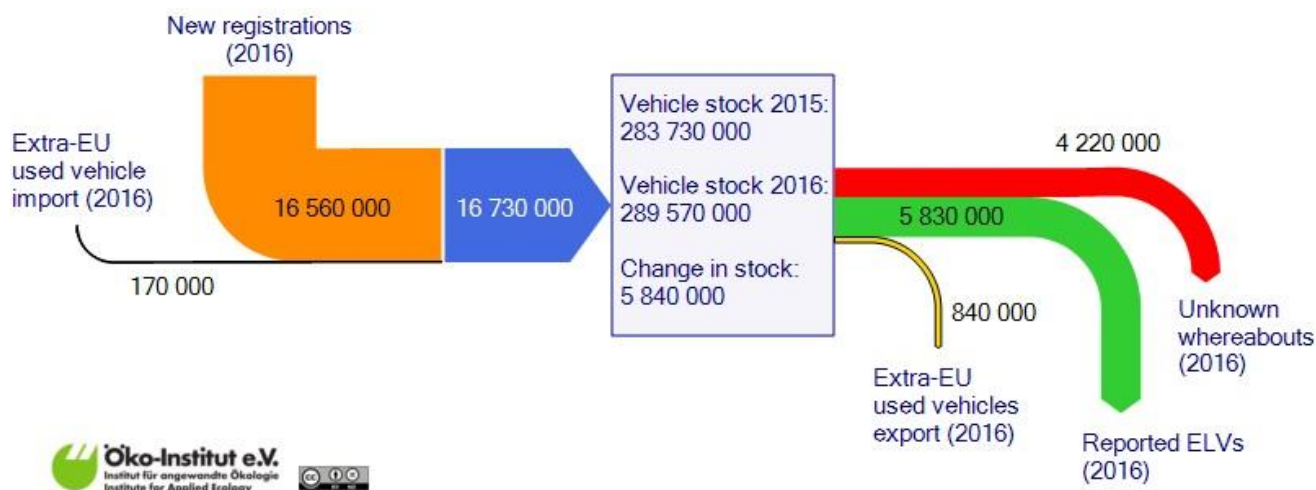
¹⁵ **Vir:** Eurostat (spletna koda podatkov: env_waselvt).

Francija	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
Hrvaška	:	:	:	:	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
Ciper	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
Madžarska	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
Avstrija	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
Portugalska	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Romunija	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	:	:
Slovaška	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
Združeno kraljestvo	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
Islandija	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

Podatki v preglednici se nanašajo na izrabljena vozila, o katerih se je poročalo ter za katera je bilo izdano potrdilo o uničenju in se obdelujejo v pooblaščenih obratih za obdelavo. V smernicah, naslovljenih na države članice, Eurostat slednje tudi poziva, naj poročajo o predvidenem skupnem številu izrabljenih vozil, ne samo o tistih, za katera je bilo izdano potrdilo o uničenju. Vendar zelo malo držav članic predloži te podatke, saj v skladu z direktivo o izrabljenih vozilih ter Odločbo Komisije 2005/293/ES o spremljanju ciljev za ponovno uporabo/predelavo in ponovno uporabo/recikliranje iz direktive poročanje o predvidenem številu izrabljenih vozil ni obvezno. Zato je bilo treba za oceno predvidenih izrabljenih vozil uporabiti podatke iz drugih virov¹⁶. Primerjava podatkov o izrabljenih vozilih, za katera je bilo izdano potrdilo o uničenju in se obdelujejo v pooblaščenih obratih za obdelavo, ter podatkov o predvidenem številu izrabljenih vozil. Na sliki spodaj iz nedavne študije Komisije sta prikazana število zakonito sporočenih izrabljenih vozil¹⁷ (tj. vozil, za katera je bilo izdano potrdilo o uničenju in so bila zakonito obdelana) in veliko število izrabljenih vozil na neznani lokaciji v EU leta 2014. Na sliki se upoštevajo vnosi vozil v nacionalnih sistemih registracije in izstopi iz voznega parka EU-28. Število izrabljenih vozil na neznani lokaciji je še vedno velika težava.

¹⁶ Eurostat, statistika zunanje trgovine; Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov (ACEA) Eurostat, nabor podatkov: road_eqs; road_eqr); POLK. Ti viri so bili uporabljeni v pobudi Komisije za spodbujanje skladnosti za oceno izvajanja Direktive 2000/53/ES o izrabljenih vozilih s poudarkom na izrabljenih vozilih na neznani lokaciji (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

¹⁷ Področje uporabe direktive o izrabljenih vozilih zajema vozila M1 (vozila za prevoz potnikov, ki imajo poleg vozniškega sedeža največ osem sedežev) in N1 (vozila za prevoz blaga, katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone).



Primer tega, kako lahko pride do takih neskladij, je Finska, ki je poročala, da nekateri državljani in gospodarski subjekti izrabljenih vozil ne oddajo uradnemu sistemu proizvajalca za jemanje nazaj, zato je skupno število izrabljenih vozil bistveno večje od dejanskega števila potrdil o uničenju. Poleg tega je Finska poudarila, da je večji obseg pravilne obdelave izrabljenih vozil v letu 2017 morda posledica zvišanja cen kovin in izboljšanja sistema spletne odjave.

Nemčija je poročala, da je sorazmerno majhno število zbranih in obdelanih izrabljenih vozil glede na približno 2,8 milijona avtomobilov, ki so na letni ravni stalno odjavljeni, posledica izvoza rabljenih vozil in da se je s poročili, ki so bila pripravljena leta 2017, zmanjšala „statistična vrzel“ glede vozil na neznani lokaciji.^{18,19} Zmanjšanje te vrzeli je bilo doseženo predvsem s ponovnim izračunom dejanskega števila stalno odjavljenih motornih vozil in z uporabo kvalificiranih ocen glede statističnih podatkov o izvozu rabljenih vozil (v države članice EU in države, ki niso članice EU).

Nedavna študija Komisije je nadalje pokazala, da nekateri razlogi za veliko število izrabljenih vozil na neznani lokaciji izhajajo iz sistemov za odjavo s pomanjkljivostmi in neustreznim ravnanjem z izrabljenimi vozili (tj. vsa izrabljena vozila niso oddana v zbirne centre, med tistimi vozili, ki so oddana, pa za vsa ni izdano potrdilo o uničenju; nekatera izrabljena vozila se razstavljajo v nepooblaščenih obratih). Poleg tega se nekatera izrabljena vozila nezakonito izvozijo kot rabljena vozila.

Prav tako ni vzpostavljen ustrezen sistem povezav in spremljanja med sistemi registracije in odjave ali ponovne registracije, kar morda pomeni, da je le za del odjavljenih izrabljenih vozil izdano potrdilo o uničenju, čeprav so vozila zakonito obdelana; rabljena vozila, registrirana v drugi državi članici, v državi članici izvora niso bila nikoli odjavljena; ni dovolj

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, str. 333.

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

kakovostnih podatkov, zlasti glede izvoza rabljenih vozil in izrabljenih vozil ter uhajanja surovin; je treba izboljšati metode poročanja držav članic; se izrabljena vozila nezakonito zbirajo in razstavljajo v nepooblaščenih obratih za obdelavo brez okoljskih standardov; da je zato potrebno boljše izvrševanje, vključno z inšpekcijskimi pregledi zbirnih mest in pooblaščenih obratov za obdelavo.

Nekatere države članice so že sprejele ukrepe za rešitev problema, na primer Danska, ki je uvedla premijo za zadnjega registriranega lastnika, ki izrabljeno vozilo dostavi pooblaščenemu obratu za obdelavo, ali Francija in Združeno kraljestvo, ki sta sporočila, da sta znatno povečala število inšpekcijskih pregledov v pooblaščenih obratih za obdelavo.

5. SKLEPNE UGOTOVITVE

Direktiva o izrabljenih vozilih je bila prenesena v nacionalno zakonodajo vseh držav članic in se šteje, da je bila prenesena zadovoljivo.

Na splošno se zdi, da je izvajanje direktive o izrabljenih vozilih večinoma ustrezno. Leta 2017 je cilj 85 % povprečne teže na vozilo na leto za ponovno uporabo in recikliranje za leto 2015 doseglo 20 od 28 držav članic (5 držav članic ni poročalo). Več izzivov je predstavljalo doseganje cilja 95 % povprečne teže na vozilo na leto za ponovno uporabo in predelavo. Vendar je približno polovici teh držav članic, ki ciljev niso dosegle, manjkalo le nekaj odstotnih točk.

Uporaba prepovedanih nevarnih snovi se nenehno zmanjšuje, kar kažejo spremembe Priloge II k direktivi o izrabljenih vozilih²⁰, s katerimi se nenehno zmanjšujejo vnosi, ki omogočajo njihovo uporabo. Poleg tega se je povečalo število pooblaščenih obratov za obdelavo, države članice pa začenjajo poročati o inovativnih ukrepih, kot je vključitev recikliranih materialov, podpiranje projektov za preprečevanje nastajanja odpadkov in uvajanje sistemov varstva okolja, ki jih lahko vse druge države obravnavajo kot primere dobre prakse.

Pomembna izjema tega na splošno pozitivnega trenda je vprašanje izrabljenih vozil na neznani lokaciji. Tudi nezakonito zbiranje in obdelava delov, odstranjenih iz izrabljenih vozil, ter trgovanje z njimi ostajajo izziv. Poleg izgube dragocenih virov (sestavnih delov in materialov, ki se lahko predelajo) ta težava in obdelava izrabljenih vozil v nepooblaščenih obratih za obdelavo negativno vplivata tudi na zdravje in okolje. To je izraženo v uvodni izjavi (7) Direktive (EU) 2018/849²¹, v skladu s katero bi bilo treba Direktivo 2000/53/ES pregledati in po potrebi spremeniti, pri tem pa upoštevati „problem[...] izrabljenih vozil, o katerih ni podatkov, vključno s pošiljanjem rabljenih vozil, za katera se sumi, da so izrabljena vozila, pa tudi uporabi Smernic informatorjev št. 9 o pošiljkah odpadnih vozi“.

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

²¹ UL L 150, 14.6.2018, str. 93.

Evropska komisija trenutno izvaja oceno direktive o izrabljenih vozilih, da bi ocenila, v kolikšni meri zakonodaja EU o izrabljenih vozilih koristi okolju, javnosti in industriji. Ocena bo končana leta 2020²². Teme, ki se preučujejo, vključujejo učinkovitost izvajanja Direktive, tudi težavo izrabljenih vozil na neznani lokaciji, skladnost z opredelitvami iz druge zakonodaje, relevantnost in izvedljivost določanja ciljev za posebne materiale, metode poročanja in spremljanja ter ustreznost glede na izzive novih tehnologij, vključno z električnimi in hibridnimi vozili, ter spremembe v sestavi materialov vozil.

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