EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 27.2.2017.
COM(2017) 98 final

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

O PROVEDBI DIREKTIVE 2000/53/EZ O OTPADNIM VOZILIMA ZA RAZDOBLJA 2008. – 2011. I 2011. – 2014.

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

O PROVEDBI DIREKTIVE 2000/53/EZ O OTPADNIM VOZILIMA

ZA RAZDOBLJA 2008. – 2011. I 2011. – 2014.

1. UVOD

Direktivom 2000/53/EZ o otpadnim vozilima[1] prvenstveno se nastoji spriječiti stvaranje otpada od vozila i njihovih dijelova kako bi se smanjilo krajnje odlaganje otpada i njegov ukupni utjecaj na okoliš. Osim toga, mjerama utvrđenima Direktivom nastoji se unaprijediti djelovanje 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 kružnoga 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 izvore 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/EZ[2]. Upitnik se sastoji od dva dijela: prvi dio odnosi se na detalje o prenošenju Direktive u nacionalno zakonodavstvo, dok se u drugom dijelu nalaze informacije o stvarnoj provedbi Direktive. Komisija na temelju podataka koje dostave države članice sastavlja izvješće o provedbi za svako izvještajno razdoblje.

Ovo je treće izvješće o provedbi Direktive o otpadnim vozilima, a obuhvaća dva izvještajna razdoblja: od 21. travnja 2008. do 20. travnja 2011. i od 21. travnja 2011. do 20. travnja 2014. Prvo izvješće o provedbi[3] obuhvaćalo je razdoblje od 21. travnja 2002. do 20. travnja 2005., a objavljeno je 2007.; drugo izvješće o provedbi[4] obuhvaćalo je razdoblje od 21. travnja 2005. do 20. travnja 2008., a objavljeno je 2010.

Preciznost izvješćivanja i kvaliteta ovog trećeg izvješća o provedbi znatno su bolje u odnosu na prethodna izvještajna razdoblja. Sve su države članice dostavile Komisiji svoja izvješća o provedbi za razdoblje 2008. – 2011., a dvije države članice nisu dostavile izvješća za razdoblje 2011. – 2014.[5] Dostavljeni podaci bili su potpuni i, ukupno gledano, zadovoljavajuće kvalitete. Komisija je te podatke nadopunila dodatnim podacima koji su joj bili dostupni, poput provjere podudarnosti nacionalnih mjera za provedbu Direktive o otpadnim vozilima.

---

1 SL L 269, 21.10.2000., str. 34.
2 SL L 282, 26.10.2001., str. 77.
3 COM/2007/0618 final.
4 COM/2009/635 final.
5 Nizozemska i Španjolska.

Osim toga, prema Odluci Komisije 2005/293/EZ[6], podaci o ciljevima Direktive koji se odnose na ponovnu uporabu / recikliranje i ponovnu uporabu / oporabu moraju se objavljivati svake godine, a najkasnije 18 mjeseci od završetka referentne godine. U aktualnom izvješću u obzir se uzimaju i ti podaci.

2. PODACI O PRENOŠENJU DIREKTIVE O OTPADNIM VOZILIMA U NACIONALNO ZAKONODAVSTVO

Direktiva o otpadnim vozilima prenesena je u nacionalno zakonodavstvo svih država članica. Iako se općenito smatra da je Direktiva dobro prenesena, u razdoblju 2008. – 2014. još je uvijek bilo u tijeku 15 postupaka zbog povrede zbog neusklađenosti nacionalnih provedbenih mjera, uključujući postupke iz prethodnog izvještajnog razdoblja koji su tada bili u tijeku. Predmeti protiv pet država članica upućeni su Sudu Europske unije, no svi su ti predmeti završeni. Od listopada 2015. nije pokrenut nijedan postupak zbog povrede koji bi se odnosio na Direktivu o otpadnim vozilima.

Više informacija o prenošenju pojedinačnih odredbi Direktive može se pronaći u nacionalnim izvješćima. Neki od zahtjeva Direktive (na primjer odredbe o sprečavanju, sakupljanju, ponovnoj uporabi i oporabi) mogu se prenijeti sporazumima. Tu su mogućnost upotrijebili Belgija, Italija, Luksemburg, Malta i Mađarska.

Irska i Ujedinjena Kraljevina upotrijebile su mogućnost izuzeća vozila proizvedenih u malim serijama i proizvođača takvih vozila od zahtjeva koji se odnose na prikladnost za ponovnu uporabu, recikliranje i oporabu, norme za označivanje i podatke o rastavljanju te izuzeće od obveze izvješćivanja.

Sve su države članice osim jedne[7] izvijestile da su donijele mjere kojima se proizvođače vozila, zajedno s proizvođačima materijala i opreme, potiče da ograniče uporabu opasnih tvari u vozilima kako bi se olakšalo rastavljanje, ponovna uporaba i oporaba te kako bi se u vozila ugradila veća količina recikliranog materijala. Sve su države članice istaknule da se njihovim nacionalnim zakonima ograničava uporaba olova, žive, kadmija i heksavalentnog kroma u materijalima i komponentama vozila koja su stavljena na tržište nakon 1. srpnja 2003. u skladu s izuzećima navedenima u Prilogu II. Direktivi.

Sve su države članice koje su podnijele izvješće potvrdile da su poduzele potrebne mjere kojima se osigurava da gospodarski subjekti (u većini slučajeva to su proizvođači i/ili uvoznici vozila) uspostave sustave za sakupljanje otpadnih vozila i otpadnih rabljenih dijelova izvađenih tijekom popravka osobnih automobila, ako je to tehnički izvedivo. Potvrdile su i da su poduzele mjere kojima se osigurava odgovarajuća dostupnost objekata za sakupljanje; najmanje je šest država članica[8] odredilo najveću udaljenost između mjesta sakupljanja ili najmanji broj takvih mjesta po gradu/regiji ili po broju stanovnika.

---

[6] SL L 94, 13.4.2005., str. 30.

[7] Grčka je Direktivu o otpadnim vozilima prenijela doslovno, ali navodi da se „u Grčkoj ne odvija proizvodnja automobila i svi se automobili uvoze, stoga nije nužno primijeniti nikakve mjere u skladu s člankom 4. stavkom 1. i člankom 4. stavkom 2.”, što daje naslutiti da nisu donesene nikakve dodatne provedbene mjere.

[8] Belgija, Francuska, Irska, Litva, Rumunjska, Slovenija.

Sve su države članice izvijestile da su uspostavile sustav prema kojemu je predočenje potvrde o uništenju uvjet za odjavu otpadnog vozila. Četrnaest je država članica iskoristilo mogućnost da proizvođačima, trgovcima i sakupljačima dopuste izdavanje potvrda o uništenju u ime ovlaštenog postrojenja za obradu ako oni jamče da je otpadno vozilo dostavljeno u ovlašteno postrojenje za obradu.

Svi su sudionici izvijestili da su donijeli mjere kojima se omogućuje otprema otpadnih vozila u ovlašteno postrojenje za obradu bez ikakvih troškova za posljednjeg posjednika ili vlasnika. Međutim, u većini država članica otprema nije besplatna ako vozilo ne sadržava bitne komponente vozila ili sadržava otpad koji mu je dodan. Ova je mogućnost u skladu s Direktivom.

Sve su države članice potvrdile da zahtijevaju da nadležna tijela priznaju i prihvate potvrde o uništenju koje su izdale druge države članice.

U svim državama članicama organizacije ili poduzetnici koji obavljaju operacije obrade moraju imati dozvolu ili moraju biti registrirani pri nadležnim tijelima. Jedino su Italija i Ujedinjena Kraljevina iskoristile izuzeće od zahtjeva za dozvolu koje se primjenjuje na operacije oporabe otpada iz otpadnih vozila nakon što su pravilno obrađena u skladu s Direktivom o otpadnim vozilima uz obvezu godišnjeg inspekcijskog nadzora[9].

Sve su države članice osim jedne navele metode kojima potiču organizacije ili poduzetnike koji obavljaju operacije obrade da uvedu certificirane sustave upravljanja okolišem[10], poput sustava upravljanja okolišem i neovisnog ocjenjivanja EU-a (EMAS). Države članice provele su niz poticajnih mjera i mjera podrške u tu svrhu. Te mjere uključuju financiranje, smanjenje administrativnih obveza (primjerice smanjena učestalost i opseg nadzora, izuzeća od izrade planova upravljanja otpadom, lakše dobivanje statusa ovlaštenog postrojenja za obradu, smanjenje financijskih jamstava) i podršku u obliku dokumenata sa smjernicama, informacijskih letaka i tečajeva osposobljavanja.

Sve su države članice koje su podnijele izvješće potvrdile da su prihvatile mjere u skladu s hijerarhijom otpada kojima se promiče ponovna uporaba komponenti koje su za to pogodne, oporaba komponenti koje nije moguće ponovno uporabiti i davanje prednosti recikliranju.

Sve su države članice koje su dostavile izvješća uvele mjere kojima se osigurava da gospodarski subjekti postignu ciljeve ponovne uporabe / oporabe i ponovne uporabe / recikliranja koji su utvrđeni Direktivom o otpadnim vozilima. Većina je država članica ciljeve utvrđene Direktivom prenijela doslovno. Datum do kojega treba postići ciljeve ponovne uporabe / oporabe od 95 % i ponovne uporabe / recikliranja od 85 % u Direktivi je postavljen za 2015., no Nizozemska ga je prilagodila te ga je vrlo ambiciozno postavila već za 2007. Ciljeve oporabe od 87 % i recikliranja od 81 % u Bugarskoj trebalo je postići do 31. prosinca 2008.; ti su ciljevi postupno povećani na 95 % za oporabu i 85 % za recikliranje, a trebali su se postići do 2015. Češka, Irska, Grčka, Španjolska, Italija, Latvija, Mađarska,

[9] Izuzeće od zahtjeva za dozvolu iz članka 6. stavka 2. Direktive o otpadnim vozilima.

[10] Prema članku 6. stavku 5. Direktive o otpadnim vozilima države članice moraju poticati organizacije ili poduzetnike koji obavljaju operacije obrade da uvedu certificirane sustave upravljanja okolišem.

Poljska, Portugal, Rumunjska, Slovačka i Ujedinjena Kraljevina iskoristile su mogućnost utvrđivanja nižih ciljeva za vozila proizvedena prije 1. siječnja 1980.

Sve su ispitane države članice osim jedne[11] izvijestile da su poduzele potrebne mjere kojima se osigurava da proizvođači, u dogovoru s proizvođačima materijala i opreme, upotrebljavaju norme za označivanje komponenti i materijala te od proizvođača komponenti zahtijevaju da odgovarajuće informacije o rastavljanju, skladištenju i ispitivanju komponenti stave na raspolaganje ovlaštenim postrojenjima za obradu. U svim državama članicama proizvođači moraju staviti na raspolaganje informacije o rastavljanju za svaki tip novog vozila koji se stavlja na tržište. Većina država članica upućuje na međunarodni sustav informacija o rastavljanju[12] koji su uspostavili proizvođači kako bi operaterima koji se bave operacijama obrade pružili opsežne informacije koje se redovito ažuriraju u cilju promicanja ekološki učinkovite obrade otpadnih vozila.

Sve su države članice osim Švedske izvijestile da su gospodarske subjekte – prvenstveno proizvođače – obvezale da objave informacije o konstrukciji vozila, obradi vozila na način prihvatljiv za okoliš, sprečavanju nastanka otpada i napretku koji je postignut u pogledu oporabe i recikliranja. Švedska je izvijestila da su trenutačni zakoni usmjereni na proizvođače, a ne na gospodarske subjekte, i ta se činjenica uzima u obzir u reviziji zakona koja je u tijeku.

3. PODACI O PROVEDBI DIREKTIVE O OTPADNIM VOZILIMA U PRAKSI

U nacionalnim izvješćima o provedbi Direktive o otpadnim vozilima donose se i podaci o tijeku provedbe i dobrim praksama koje su primjenjivali gospodarski subjekti, a kojima su pozitivno pridonijeli provedbi Direktive o otpadnim vozilima.

Države članice postigle su visoke ciljeve ponovne uporabe / recikliranja / oporabe prvenstveno zahvaljujući razvoju novih tehnologija koje se primjenjuju u fazi nakon rezanja, znatno smanjenje uporabe teških metala u novim automobilima (vidljivo u izmjenama Priloga II. Direktivi o otpadnim vozilima), provedbu normi za označivanje radi lakšeg rastavljanja te bolje uporabe, ponovne uporabe i oporabe komponenti i materijala i veći broj poboljšanih postrojenja za obradu koja su u skladu s normama EU-a o okolišu.

Kada je riječ o sprečavanju nastanka otpada, nekoliko država članica upućuje na aktivnosti automobilskog sektora, poput razvoja globalnog popisa tvari koje podliježu deklariranju u automobilskoj industriji, skupine koja olakšava komunikaciju i razmjene podataka koji se odnose na uporabu određenih tvari u automobilskim proizvodima u cijelom lancu opskrbe[13]. Upućuju i na prilagođenu verziju međunarodnog sustava informacija o rastavljanju kako bi se prikazao sastav materijala u cijelom proizvodnom lancu.

Neke države članice upućuju na dodatne mjere kojima se poboljšava proces obrade i pojednostavnjuju rastavljanje i sprečavanje onečišćenja. Njemačka, na primjer, izvješćuje o poboljšanoj tehnologiji koja se primjenjuje u fazi nakon rezanja i kojom se može izdvojiti

[11] Grčka, pozivajući se na činjenicu da ne postoje lokalni proizvođači vozila.
[12] http://www.idis2.com/.
[13] http://www.gadsl.org/.

više dijelova koji se mogu reciklirati, dok Francuska izvješćuje da neki proizvođači vozila smanjuju raznolikost materijala i strukturu komponenata radi lakše obrade te da su razvili vlastite mreže sakupljanja, povrata i ponovne uporabe dijelova kako bi se spriječilo stvaranje otpada. Ostale mjere za poboljšanje dizajna u pogledu recikliranja uključuju razvoj alata za dijagnostiku na licu mjesta kojima bi se pirotehničke komponente u automobilima jednostavno i sigurno aktivirale.

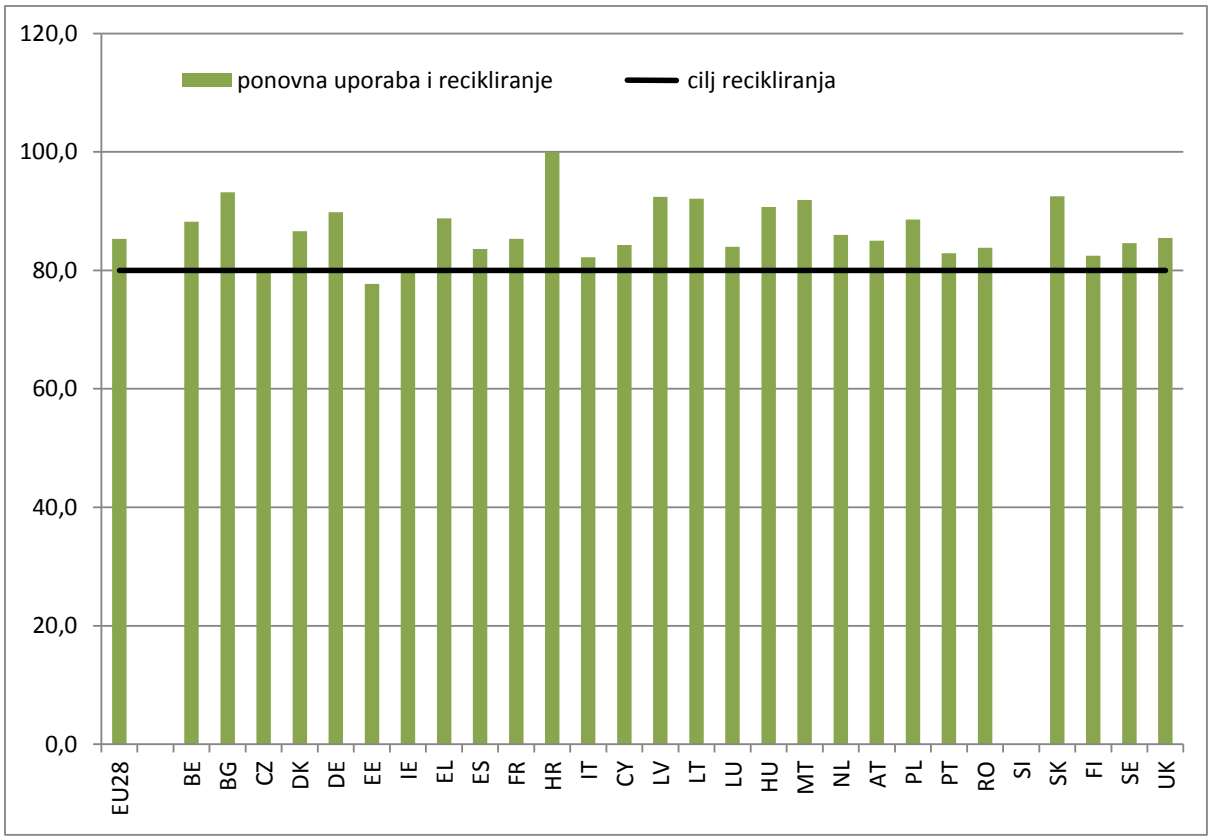
Dostavljeni su ograničeni količinski podaci o vrstama i količinama recikliranih materijala i situaciji na tržištu. Države članice složile su se da tržište razmjene metala funkcionira dobro za obojene i neobojene metale. Time su omogućene visoke stope recikliranja metala. Tržište recikliranja plastike doima se raznolikijim: uporaba recikliranih plastičnih materijala u vozilima još je uvijek na niskim stopama, iako se ta stopa povećava. Udio reciklirane plastike koja se upotrebljava u proizvodnji automobila rijetko iznosi više od nekoliko posto ukupne plastike koja se upotrebljava. Proizvođači automobila obvezali su se da će uporabu reciklirane plastike u vozilima povećati na 20 %. Njemačka navodi da gume koje se ponovno upotrebljavaju i proizvodi od recikliranog materijala (granulati) imaju pozitivnu tržišnu vrijednost, dok slanje guma na obradu i njihovo odlaganje obično uključuju dodatni trošak.

Većina država članica primjećuje da otpadna vozila imaju pozitivnu tržišnu vrijednost ako ih se preda potpune i ako im ne nedostaju bitne komponente. Portugal navodi da je vrijednost materijala koji nastaju rastavljanjem i rezanjem, osobito obojenih i neobojenih metala, ostala na razinama kojima se osigurava održivost lanca prerade. Bez obzira na to osam je država izričito navelo da su se u razdoblju 2008. – 2014. sakupljala i vozila bez tržišne vrijednosti ili s negativnom tržišnom vrijednošću. U Ujedinjenoj Kraljevini nekoliko je vozila s negativnom tržišnom vrijednošću sakupljeno uglavnom u udaljenim ruralnim područjima, poput određenih otočnih zajednica u Škotskoj. Poljska procjenjuje da je broj otpadnih vozila bez tržišne vrijednosti ili s negativnom tržišnom vrijednošću bio jednak broju nepotpunih automobila.

Infrastruktura za obradu otpadnih vozila poboljšala se u razdoblju 2008. – 2014. U većini se država članica povećao broj ovlaštenih postrojenja za obradu, a razlike u gustoći mreža postrojenja za obradu među državama članicama smanjile su se. Broj ovlaštenih postrojenja za obradu kreće se od dva u Luksemburgu do otprilike 1 800 u Ujedinjenoj Kraljevini. Sveukupno u EU-u postoji oko 13 000 postrojenja za obradu, što odgovara otprilike jednom postrojenju za obradu na 40 000 stanovnika.

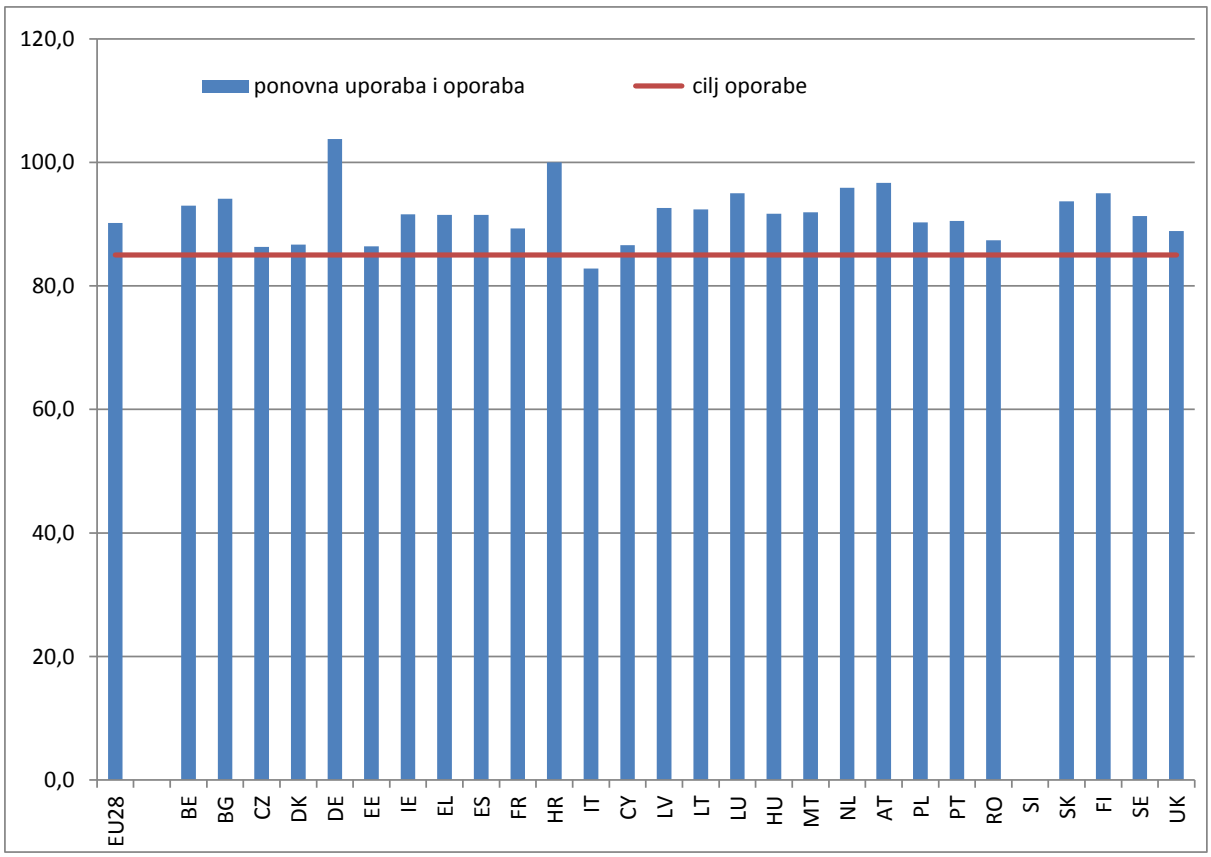
Ukupni broj vozila prevezenih u ovlaštena postrojenja za obradu u EU-u naglo je porastao sa 6,3 milijuna 2008. na 9 milijuna 2009. Taj se porast može pripisati uvođenju programa poticanja sakupljanja otpada u više od deset država članica 2008. i 2009. Znatnom povećanju broja otpadnih vozila najviše su doprinijele Njemačka (porast od 1,4 milijuna vozila), Francuska (porast od 0,46 milijuna vozila), Italija (porast od 0,41 milijuna vozila) i Španjolska (porast od 0,2 milijuna vozila). Nakon 2009. broj otpadnih vozila prevezenih u ovlaštena postrojenja za obradu postupno se smanjivao do 2013., kada je iznosio 6,2 milijuna vozila, što odgovara brojkama iz razdoblja prije 2008. – 2009.

Države članice morale su postići stopu ponovne uporabe i recikliranja od 80 % i stopu ponovne uporabe i oporabe od 85 % najkasnije do 2006., kao što je utvrđeno člankom 7. stavkom 2. Direktive o otpadnim vozilima. Slika 2. prikazuje stope zabilježene u državama članicama 2013.[14] Cilj ponovne uporabe i recikliranja postigle su sve države članice osim Estonije, koja je prijavila stopu ponovne uporabe / recikliranja od 78 %, ali je 2012. ispunila cilj. Cilj ponovne uporabe i oporabe postigle su sve države osim Italije, koja je postigla stopu od 83 %.



Slika 1.: Stope ponovne uporabe i recikliranja za 2013.

[14] Stope za Rumunjsku i Sloveniju odnose se na 2012. jer podaci za 2013. još nisu bili dostupni.



Slika 2.: Stope ponovne uporabe i oporabe za 2013.

U Njemačkoj i Sloveniji zabilježene su stope ponovne uporabe i oporabe više od 100 %. Naizgled nemoguće stope u Njemačkoj uzrokovali su učinci gomilanja zaliha jer se može dogoditi da se otpadna vozila ne obrađuju one godine kada su dostavljena u postrojenje za obradu (primjerice zbog ograničenog kapaciteta). Ta se pojava u Njemačkoj može povezati i s programom poticanja prikupljanja otpada u razdoblju 2008. – 2009. Čini se da je visoka stopa zabilježena u Sloveniji privremena pojava uzrokovana prijelazom sa sustava javne službe na program odgovornosti proizvođača.

Direktivom o otpadnim vozilima ciljevi ponovne uporabe / recikliranja i ponovne uporabe / oporabe povisuju se na 85 % odnosno 95 % od 1. siječnja 2015. Na slici 1. prikazano je da je 17 država ispunilo ciljeve ponovne uporabe i recikliranja već 2013. i da je većina ostalih zemalja blizu ostvarenja tog cilja. Trebat će uložiti više truda kako bi se ispunio cilj ponovne uporabe i oporabe od 95 %. Međutim, sedam je država članica već 2013. postiglo taj cilj[15].

Ispitanici uglavnom nisu primijetili nikakva narušavanja tržišnog natjecanja među državama članicama ili unutar njih. Na tržište vozila u razdoblju između 2008. i 2011. snažno je utjecala financijska kriza te su države članice uvele poticaje za prikupljanje otpada kako bi stabilizirale tržište automobila. Znatan porast otpadnih vozila u Njemačkoj proizišao je iz programa prikupljanja otpada u razdoblju 2008. – 2009. kojim je nastao višak rezervnih dijelova na tržištu te je tržišna vrijednost automobila iz kojih su uklonjeni dijelovi pala na 10 – 20 EUR/tona. Broj nastalih otpadnih vozila i njihova tržišna cijena u razdoblju od 2010.

[15] Podaci dostupni na: http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

do 2012. vratili su se na vrijednosti prije 2009. te se smanjilo privremeno skladištenje otpadnih vozila. U drugim zemljama, poput Estonije, zabilježen je drastičan pad prodaje novih automobila i manji broj otpadnih vozila. Mađarska navodi da je prosječna starost vozila na tržištu narasla sa 10 godina 2006. na 13 godina 2013.

4. NEPOZNATE LOKACIJE I NEZAKONITO RASTAVLJANJE OTPADNIH VOZILA

Iako su zakonske odredbe Direktive u potpunosti prenesene u nacionalna zakonodavstva, postoje dokazi o nedostacima u provedbi i primjeni u cijelom EU-u. Prema procjenama Komisije moguće je da postoji od 3,5 do 4,5 milijuna vozila kojima je „nepoznata lokacija”.[16] Ti „nestali automobili” odjavljeni su u državama članicama, ali nisu prijavljeni Komisiji kao zakonito obrađena otpadna vozila, stoga ih se ne može pronaći među podacima o zakonitom izvozu rabljenih vozila u statističkim podacima o vanjskoj trgovini. Mogući razlozi neodgovarajuće evidencije mogu biti neodgovarajuća evidencija odjavljenih automobila u državama članicama ili, u slučaju trgovine unutar EU-a, rastavljanje otpadnih vozila u neovlaštenim postrojenjima za obradu u EU-u ili neregistrirani izvoz rabljenih automobila ili otpadnih vozila. Provodi se studija i s njom povezano savjetovanje s dionicima radi pružanja pomoći Komisiji pri istraživanju uzroka postojanja nepoznatih lokacija i određivanju dodatnih učinkovitih mjera za popravljanje situacije. Te su aktivnosti dio inicijative Komisije da ocijeni provedbu Direktive o otpadnim vozilima i promiče sukladnost.

Iz izvješća o provedbi država članica i dodatnih dostavljenih podataka vidljivo je da su neke zemlje (poput Irske, Francuske, Portugala, Švedske i Ujedinjene Kraljevine) poduzele represivne mjere protiv nezakonite obrade i/ili pojačale nadzor nad postrojenjima za rastavljanje/obradu otpadnih vozila. Portugal je uspješno smanjio nezakonitu obradu otpadnih vozila paketom mjera, koje su uključivale godišnji porez na ceste, program za poticanje odlaganja otpadnih vozila, povećanje poreza i nacionalni plan iskorjenjivanja ilegalnog odlaganja otpada. Znatno se povećao i broj ovlaštenih postrojenja za obradu u Portugalu. Agencija za okoliš u Ujedinjenoj Kraljevini pokrenula je koordiniranu nacionalnu kampanju borbe protiv nezakonitih odlagališta otpadnih vozila i metalnog otpada. Uvela je stroge kazne, nakon čega je otprilike polovina nezakonitih postrojenja zatvorena ili je postala zakonita u roku od 12 mjeseci[17]. Irska je povećala broj ovlaštenih postrojenja za obradu sa 53 (2003.) na 173 (2013.).

U nekim državama članicama, poput Ujedinjene Kraljevine, vlasnik automobila odgovoran je za vozilo i mora plaćati poreze dok ne predoči potvrdu o uništenju vozila. Portugal je uveo središnji računalni sustav izdavanja potvrda o uništenju otpadnih vozila kojim se nacionalnom tijelu za otpad omogućuje bolja kontrola nad ukupnim brojem potvrda o uništenju i pojedinim tijelima koja ih izdaju te brži izračun statističkih podataka o upravljanju otpadnim vozilima.

---

16 Za referentne godine 2012. i 2013. Prvi rezultati ocjenjivanja koje se trenutačno provodi u ime Komisije.

17 Vidjeti i *End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach* (studija za Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane Europskog parlamenta, 2010.) na poveznici: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf.

Španjolska je izvijestila da je u razdoblju 2008. – 2011. većina neovlaštenih postrojenja za obradu zatvorena jer nisu mogla izdavati potvrde o uništenju. Danska rješava problem trgovine i nezakonite obrade otpadnih vozila plaćanjem premije koju može dobiti samo posljednji registrirani vlasnik. S druge strane, Mađarska navodi da se broj ovlaštenih postrojenja za obradu smanjio i da je nezakonito rastavljanje u porastu. Iako nekoliko država, uključujući Belgiju, Njemačku i Nizozemsku, navodi da je izvoz vozila iz tih zemalja u zemlje istočne Europe, Afrike i Bliskog istoka još uvijek velik, Poljska ističe svoju konkretnu situaciju u kojoj je broj uvezenih rabljenih automobila dvostruko veći od broja novih automobila prodanih u Poljskoj.

Neke su države članice provele studije kako bi procijenile razmjere problema u svojim državama i pronašle načine za njegovo rješavanje. Njemačka je 2016. provela studiju u cilju analize razloga postojanja velikog broja „nestalih" vozila, utvrđivanja lokacija tih vozila te razvoja mjera i instrumenata za učinkovito poboljšanje praćenja statističkih podataka o otpadnim vozilima.

Do danas su na razini EU-a poduzeti različiti koraci kojima se pokušao riješiti problem nestalih vozila. Smjernice za vozila iz otpada[18] donesene su 2011. U tim smjernicama predstavljeno je zajedničko stajalište država članica o tome na koji se način treba protumačiti Uredba (EZ) br. 1013/2006 o pošiljkama otpada kada je riječ o donošenju kriterija za razlikovanje otpadnih vozila i rabljenih vozila. Dvije su države članice[19] smjernice korespondenata o otpadnim vozilima uključile u inspekcijske dokumente.

Osim toga, Komisija (Eurostat) je revidirala smjernice za godišnja izvješća[20] o ciljevima za otpadna vozila kako bi se poboljšali podaci koji se upotrebljavaju za procjenu situacije. Izmijenjenim se smjernicama od država članica sada zahtijeva da svake godine dostave i broj registriranih i odjavljenih vozila na nacionalnom tržištu te broj potrebnih potvrda o uništenju.

5. ZAKLJUČCI

Zaključak procjene je da su države članice u potpunosti prenijele Direktivu o otpadnim vozilima. Neki slučajevi neusklađenosti bili su predmet postupaka zbog povrede i riješeni su time da su države članice svoje zakone o otpadnim vozilima uskladile s Direktivom.

Provedba Direktive o otpadnim vozilima uglavnom je pozitivna uz važnu iznimku – problem otpadnih vozila s nepoznatom lokacijom. Države članice izvješćuju o dobrim praksama suradnje s proizvođačima pri oblikovanju materijala i ponovnoj uporabi materijala i komponenti, ekološki dizajn neprestano se poboljšava, opasne tvari koje se upotrebljavaju u automobilima uglavnom su uklonjene, a ciljne stope ponovne uporabe / recikliranja / oporabe uglavnom se postižu. Većina država članica prepoznaje pozitivnu vrijednost otpadnih vozila kad ih se neoštećene doveze u ovlaštena postrojenja za obradu.

---

18 *Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste* (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm).

19 Austrija i belgijska regija Valonija.

20 Dokument sa smjernicama *How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC* (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015).

Države članice izvješćuju i o kvalitativnim poboljšanjima. Infrastruktura za obradu otpadnih vozila poboljšala se, u više država članica postoje postrojenja za aktivnosti nakon rezanja, a ukupni broj ovlaštenih postrojenja za obradu povećao se.

Statistički podaci o ciljevima za otpadna vozila pokazuju na koji se način s vremenom poboljšala provedba Direktive. Do 2013. skoro su sve države članice postigle ciljeve za otpadna vozila postavljene 2006.: stopu ponovne uporabe / recikliranja od 80 % i stopu ponovne uporabe / oporabe od 85 %. Devet je država članica već postiglo ciljeve za 2015. od 95 % ponovne uporabe / oporabe, a 17 država članica postiglo je ciljeve od 85 % ponovne uporabe / recikliranja po vozilu[21]. Stope ostalih država članica blizu su ciljevima koji se primjenjuju od siječnja 2015., no postizanje cilja ponovne uporabe i oporabe od 95 % zahtjevno je za nekoliko država članica.

Nezakonito skupljanje otpadnih vozila i trgovanje njima ostaju izazov djelotvornosti Direktive. Nestandardna obrada otpadnih vozila negativno utječe na zdravlje i okoliš te dovodi do gubitka dragocjenih izvora. Komisija će u suradnji s državama članicama nastojati utvrditi uzroke nezakonitog skupljanja otpadnih vozila i trgovanja njima i mjere koje treba poduzeti kako bi se taj problem riješio na različitim razinama. Na razini EU-a, smjernice korespondenata za pošiljke otpada o otpadnim vozilima koje su donesene 8. srpnja 2011. koristan su alat za nacionalna tijela. Međutim, moguće je da će trebati uvesti dodatne mjere, poput izmjene Odluke Komisije 2005/293/EZ radi jačeg nadzora nacionalnog tržišta vozila.[22].

Direktiva o otpadnim vozilima dokazani je primjer kružnoga gospodarstva: sustav proširene odgovornosti proizvođača primjenjuje se od koncipiranja vozila do obrade na kraju životnog ciklusa, ekološki dizajn neprestano se poboljšava, a opasne tvari koje se upotrebljavaju u automobilima gotovo su uklonjene u skladu s tehničkim i znanstvenim napretkom, kako nalaže Direktiva. Direktivom o otpadnim vozilima potiču se i inovativna istraživanja o zamjenjivanju opasnih tvari i najboljem načinu obrade otpadnih vozila kako bi pozitivne vrijednosti takvog toka otpada dobile na značaju.

Ipak, kvaliteta podataka o praćenju za ciljeve utvrđene u Direktivi trajan je izazov. O pitanjima koja se odnose na kvalitetu podataka i usporedivost izvješća već se raspravljalo, no potrebno im je posvetiti dodatnu pozornost. O obvezama izvješćivanja bilo je riječi u nedavnoj ocjeni zakonodavstva EU-a o otpadu u kojoj je Komisija predložila da se ukinu odredbe kojima se od država članica zahtijeva da dostavljaju trogodišnja izvješća o provedbi. Ta se izvješća nisu pokazala učinkovitima za provjeru usklađenosti s Direktivom, njezine provedbe i njezinih učinaka, a usto zahtijevaju mnogo sredstava i truda. Umjesto toga Komisija predlaže da se nadzor usklađenosti temelji isključivo na statističkim podacima koje države članice moraju dostavljati Komisiji svake godine.

Konačno, nadzoru provedbe Direktive o otpadnim vozilima pomoći će poboljšana godišnja izvješća o ciljevima za otpadna vozila kojima će biti priložene nacionalne metodologije izvješćivanja.

---

[21] Prema članku 3. Odluke Komisije 2005/293/EZ države članice moraju dostaviti podatke u roku od 18 mjeseci od kraja referentne godine.

[22] Članak 1. stavak 3. točka (a) Odluke Komisije 2005/293/EZ.