



33 let SLOVENSKEGA EKOLOŠKEGA GIBANJA

ZVEZA EKOLOŠKIH GIBANJ SLOVENIJE - ZEG

Cesta krških žrtev 53, 8270 Krško

GSM : 064 253 580

E-pošta: zogslo20@gmail.com

Spletna stran: <https://bistra.si/gospodarno> in odgovorno

www.zeg.si

Matična številka: 1679139

Številka : 161/ 24

Datum : 7.10.2024

KJE SO IZRABLJENA VOZILA

V Sloveniji neznano kam izgine 80 odstotkov izrabljenih vozil

18. 05. 2023

Avtor: Mira Črešnar

V Sloveniji neznano kam izgine okrog 40 tisoč izrabljenih vozil, kar povzroča veliko škodo za okolje in zdravje ljudi. Problem bi morali zato reševati medresorsko in prednostno. To so ključne ugotovitve okrogle mize z naslovom "Komu koristi, da sistem izrabljenih vozil ne deluje?«, ki jo je 18. maja v okviru sejma Avto in vzdrževanje organizirala Sekcija avtoserviserjev pri OZS.

»Po podatkih sekcije avtoserviserjev pri OZS v Sloveniji 40 tisoč vozil izgine neznano kam. To pa predstavlja kar 900 ton nevarnih odpadkov. Žalostna sem, da to področje ni prioriteta inšpekcij. Ne govorimo samo o okoljski inšpekciji. Tukaj bi morali problem reševati različne inšpekcije. Zame ni opravičilo, da se ne da. Mora biti volja, da se to področje uredi,« je dejala **Nataša Mikulin, predsednica Odbora za izrabljena vozila pri OZS**. Izpostavila je tudi problem odpadnih surovin

izrabljenih vozil. »Ne vemo, kam gre odpadno olje, hladilne tekočine, odpadki. 80 odstotkov surovin iz izrabljenih vozil gre na azijske trge. Razgrajevalci izrabljenih vozil, ki to počnemo skladno s predpisi, se sprašujemo, kakšna bo prihodnost. Mimo nas razgrajujejo vozila na črno. Moramo se pogovarjati o prihodnosti, o razvoju, ne pa o tem, kam izginjajo izrabljena vozila,« je še poudarila.

V letu 2022 je bilo zgolj 8228 vozil legalno razgrajenih po podatkih MOP. Novih vozil je bilo registriranih 46.339. Slovenija je leta 2018 v želji po zmanjšanju onesnaževanja okolja uvedla dajatev na odjavljena vozila. Ukrep pa žal ni pokazal zelenih rezultatov, število izdanih dajatev narašča, število zbranih izrabljenih vozil pa strmo upada.

»Smo tisti, ki moramo kot nadzorni organ skrbeti za okolje. Vedno se odločamo med tem, kaj bo povzročilo večjo škodo. Žal je tudi pri nas premalo resursov. Če bi imeli več resursov, bi obravnavali več primerov. Žal ne moremo pokriti vseh odlagališč. Kam gredo ta vozila, to ni v naši domeni. Dejstvo pa je, da se s temi vozili nekaj dogaja, saj ne ostanejo na odlagališču. To bo treba nasloviti. En del so surovine, drugi del, ki nas bolj zanima, pa je okolje kot tako. Na dnevni ravni na naše ceste postavimo toliko novih vozil, da bo treba ustrezno poskrbeti tudi za stara,« je dejala **Mirana Omerzu z Inšpektorata za okolje in energijo**.

Na vprašanje, zakaj inšpekcije na naredijo svojega dela, pa je **okoljski inšpektor Dejan Mandič** dejal: »Imamo 3500 neobdelanih prijav. Mi sledimo tistim zadevam, ki povzročajo največja tveganja za okolje. Kar se tiče izrabljena vozila, je usmeritev, da če je več kot pet izrabljenih vozil, je to druga prioriteta. Naše delo je takšno, da se moramo prednostno

ukvarjati z večjimi problemi. Mi si želimo imeti več inšpektorjev, da bi lahko rešili več problemov.«

Peter Tomše iz sektorja za ravnanje z odpadki z okoljskega ministrstva je poudaril, da se z vprašanjem, kam vozila izginejo, ukvarja tudi Evropska komisija in to vprašanje naslavlja že 10 let. Direktiva o izrabljenih vozilih je že zelo stara, je priznal Tomše, zato pripravljajo nadgradnjo direktive »Sistem ravnanja z izrabljenimi vozili mora biti tak, da preprečuje zlorabe. Inšpektor bi moral biti zadnja inštanca,« je dejal Tomše in predstavil statistiko na ravni EU: »V EU ponikne neznano kam 4 mio vozil na leto.ocene so bile, da se razgradi 6 mio vozil. Ključni razlog je nepovezanost in pomanjkljivost na področju registracije vozil, zakonodaji in evidencah. Povprečna starost izrabljenih vozil v EU je 15 do 20 let, pri nas 15,6 let. Med ključnimi ukrepi za preprečevanje tega je registracija s celoživljenjskim obdobjem. Nekaterе države pa so uvedle spodbude za tiste, ki oddajo vozilo v razgradnjo.« Tomše med drugim meni, da bi morale po vzoru Francije imeti bolj proaktivno vlogo tudi zavarovalnice.

Podobne ukrepe je sekcija avtoserviserjev pri OZS sicer predlagala odločevalcem že pred 10 leti.

Govorci so se dotaknili tudi problema ponarejanja listin o uničenju vozil. »Kadar registracijska organizacija ni prepričana o avtentičnosti potrdila, pošljejo to v presojo ministrstvu za okolje, podnebje in energijo. Od upravnih enot še nisem dobil vzorca potrdila iz tretjih držav, od drugih organov pa jih tedensko dobimo v presojo,« je pojasnil Tomše.

Borut Mišica z GZS je menil, da je problem večplasten. »Strinjam se, da dajo nekateri vozilo v razgradnjo šušmarjem, a menim, da je treba narediti obširnejšo analizo stanja.« **Iztok Horvat z ministrstva za javno upravo** pa je dodal, da so upravne enote le eden izmed registrskih organov. »Vedno so možna ponarejanja potrdil o uničenju vozil. Seznam pooblaščenih organizacij za razgradnjo obstaja. Ali je potrdilo avtentično, pa je zelo težko ugotoviti.«

S strani publike je bilo slišati, da je ta posel dobičkonosen, saj, ob upoštevanju, da gre za 40 tisoč vozil, to pomeni 12 milijonov evrov »težak« posel. Publika je pozvala tudi k kaznovanju tistih, ki se nelegalno ukvarjajo z razgradnjo vozil. Ob robu okrogle mize so se predstavniki stroke in ministrstva strinjali, da bo treba začeti aktivneje reševati tudi ta problem. Stroka je predlagala ustanovitev delovne skupine, ki se bo ukvarjala s tem problemom. Podporo pri reševanju problematike pa je na okrogli mizi izrazil tudi predsednik OZS Blaž Cvar.