



Zapuščena in izrabljena vozila

# Pravilno jih razgradijo deset odstotkov

Matjaž Terzić

Čeprav zapuščena vozila še vedno prevečkrat kazijo podobo predvsem večjih urbanih naselij, pri nas še večjo težavo in grožnjo okolju predstavljajo izrabljena vozila, ki končajo na neprimernih in na črno delujočih avtomobilskih odpadkih ali pri drugih zbiralcih avtomobilskih delov. Pravilno se pri nas tako še naprej razgradi skrb zbujujoče majhen delež izrabljenih vozil.

Nobena stvar ni večna. No, morda so večni diamanti, zagotovo pa niso večni avtomobili, vsaj ne v vlogi, kakršni je namenjena večina. Slej ko prej se namreč vsakemu jeklenemu košičku izteče življenjska doba, precej žalostno pa je, da jih v Sloveniji skrb zbujujoče malo ustrezno pospremimo na zadnjo pot. Precej več kot v ustreznih ekološki razgradnji jih namreč izgine neznamo kam ali pa se jih znajde na odpadkih, ki to pravzaprav niso, in delujejo na črno. Ko jih ne potrebujejo več, pa precej vozil lastniki tudi enostavno zapustijo, največkrat v urbanih naseljih in na njihovih obrobjih.

Zapuščeno vozilo je sicer po določbah zakona o pravih cestnega prometa motorno ali prikloпно vozilo, parkirano na javni cesti ali na nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, ali na drugi javni površini, ki ni namenjena prometu vozil. Zapuščeno vozilo je ob tem tisto, ki nima registrskih tablic ali ni registrirano več kot 30 dni ter ni nerabno ali zavrženo motorno vozilo, ki se mu je življenjska doba iztekla zaradi poškodb, starosti ali drugih razlogov in je zaradi tega postalo odpadek po merilih iz predpisa, ki ureja ravnanje z odpadki.

## V ljubljani na leto skoraj 200 zapuščenih

Če kdo opazi vozilo, za katerega domneva, da je zapuščeno, ga lahko prijavi na operativno-komunikacijski center policije na številko 113 oziroma na krajevno pristojno policijsko postajo ter v mestih tudi na mestno redarstvo. Pri tem so seveda zaželeni karseda podrobni podatki (lokacija, barva in tip vozila) ter po možnosti tudi fotografija. »Ko pooblaščen uradna oseba najde zapuščeno vozilo, namesti napisno odredbo, s katero se naloži odstranitev vozila najkasneje v treh dneh od dneva izdaje odredbe. Če zapuščeno vozilo ni odstranjeno v roku treh dni po namestitvi odredbe, s katero se naloži odstranitev vozila, ga odstrani pristojni izvajalec rednega vzdrževanja cest. Po treh mesecih pa se lahko zapuščeno vozilo uniči ali proda,« ob tem pojasnjuje Boštjan Smolej iz sektorja prometne policije in dodaja, da je ugotavljanje lastništva zapuščenih vozil precej težavno, saj so po navadi takšna vozila v zelo slabem stanju in brez registrskih tablic, ki omogočata identifikacijo lastnika vozila. Če je mogoče, pa se zadnje lastništvo motornega vozila lahko preveri prek številke šasije vozila, seveda pod pogojem, da je le ta dostopna in še vidna in berljiva. »Sicer pa se lastnik zapušče-

pred dobrimi tremi desetletji celo prvi legaliziran avtoodpad v celotni Jugoslaviji. »Ideja za tovrstno dejavnost je bila takrat zelo dobra, a smo se tako kot danes težko prebili do ustreznih dovoljenj in razumevanja države, da je ta dejavnost nujna za ohranjanje narave in prispeva k rešitvi okoljske problematike.« Pravi Vrhovec, ki ugotavlja, da vozil na avtoodpad prispe vsak dan manj in ne obrnjeno, kot bi si želeli in bi bilo tudi logično. »Tako pa je zato, ker, prvič, državni organi ne poskrbijo, da bi vsako izrabljeno vozilo končalo tam, kjer bi moralo, in, drugič, kar je največji problem, zaradi avtoodpadov, ki delujejo na črno, brez dovoljenj. Če lahko tako rečem, se namreč praktično vsak, ki ima doma garažo ali kozolec, ukvarja s to dejavnostjo in razdira ter trži vozila in njegove dele,« je oster Vrhovec, medtem ko Lenart opozori, še na eno možno pot starih in izrabljenih ali skoraj izrabljenih vozil – izvoz v države nekdanje Jugoslavije in vzhodne Evrope, kamor naj bi iz Slovenije vsako leto potovalo od 10.000 do 20.000 vozil.

## Ključno je potrdilo o primerem uničenju

Ko seštejemo omenjeno in na drugo stran enačbe dodamo, da naj bi v Sloveniji po nekaterih podatkih vsako leto nastalo med 50.000 in 60.000 izrabljenih vozil, pridemo do številke okoli 6000. »Če smo povsem natančni do 6116 – natančno toliko izrabljenih vozil smo v Sloveniji v lanskem letu skupno zbrali in predelali v vseh obratih, ki imajo za tovrstno de-

**Največji problem so avtoodpadi, ki delujejo na črno, brez dovoljenj. Če lahko tako rečem, se namreč praktično vsak, ki ima doma garažo ali kozolec, ukvarja s to dejavnostjo in razdira ter trži vozila in njihove dele.**

Gregor Vrhovec, podjetje AvtoVrhovec

javnost ustrezno dovoljenje,« razkrije Franci Lenart in razloži, da je od leta 2012 odgovornost za ravnanje z izrabljenimi vozili sicer na ple-

cih uvoznikov in trgovcev, ki dajejo v Sloveniji na trg nova vozila – ti morajo namreč poskrbeti tudi za to, da se z vozili po pretoku življenjske dobe ravna v skladu z evropsko direktivo in s slovensko uredbo o izrabljenih vozilih. »So pa praktično vsi uvozniki in trgovci, za vse blagovne znamke, prenesli svoje obveznosti na družbo Ekomobil, ki v njihovem imenu izvaja zbiranje in predelavo izrabljenih vozil v Sloveniji. V tej družbi delujejo trije obrati za obdelavo, ki imajo okoljevarstveno dovoljenje – v Lenartu, Velenju in Grosuplju, obtem pa je v Sloveniji vzpostavljena mreža zbiralnih mest, trenutno jih je 47, kamor lahko zadnji imetniki brezplačno predajo svoje izrabljeno vozilo in prejmejo potrdilo o uničenju,« pravi Lenart.

Pravilno ravnanje z izrabljenim vozilom, ki je bilo

upoštevata le malokdo, je torej takšno, da lastnik, ki se želi vozila znebiti, tega odda na enega od teh zbiralnih mest, dobi potrdilo o uničenju, edino ta dokument pa je tisti, s katerim lahko vozilo nato odjavi iz prometa na prijavno-odjavnem mestu oziroma na upravni enoti. Ta storitev je za zadnjega imetnika brezplačna – vozilo dostavi, izkaže svojo identiteto in lastništvo vozila, od tam naprej pa se odgovornost za razgradnjo prenese na družbo Ekomobil. Sicer pri nas obstajajo tudi izjeme: obrati, ki imajo okoljevarstveno dovoljenje, vendar nimajo pogodbe z zavezanci. Takšnih obratov je 13, lastnik vozil pa torej lahko predajo avto v predelavo tudi v katerega od njih, pri čemer je ključno potrdilo o pravih uničenju. Tako je na primer tudi omenjeno podjetje AvtoVrhovec.

Pravilna razgradnja je seveda v prvi vrsti pomembna iz okoljevarstvenega vidika. Franci Lenart tako razloži, da morajo za prav vsak razgrajen avto voditi natančno bilanco, kako so ga razgradili, katere frakcije so iz tega nastale in kam so vse skupaj dali v nadaljnje ravnanje, se pravi, kaj so dali v ponovno uporabo in kaj v reciklažo, kaj v termično predelavo in tako dalje. »Ko vse skupaj seštejemo, moramo zagotavljati, da je 85 odstotkov razgrajenega vozila v ponovni uporabi ali reciklaži. To so zahteve Evropske unije, po letu 2015 pa bo ta odstotek dvignjen celo na 95 odstotkov. V Sloveniji je torej problem, da to lahko dokazujemo samo za omenjenih 6000 vozil, kaj se dogaja s 30.000 vozili, kje so materiali, ki niso šli v reciklažo, pa se ne ve,« še pravi Lenart in ponuja dve rešitvi: mehko različico v obliki osveščanja na vse možne načine in trdo v obliki učinkovitejšega inspekcijskega nadzora. Pri čemer spet trčimo ob standardne težave majhnega števila inšpektorjev in njihovih prioritet, ki so pač drugače. A to je že druga zgodba... \*

## Zapuščena vozila na območju MOL

Podatki: javno podjetje ljubljanska parkirišča in tržnice

