

POLITIKA EU U RUKOVANJU MOTORNIM VOZILIMA NA KRAJU ŽIVOTNOG CIKLUSA

REZIME: Rad je koncipiran kao pregled zahteva EU za harmonizovanjem sistema rukovanja motornim vozila na kraju životnog ciklusa u državama članicama EU, sa brojnim ukazivanjima na detalje tog sistema. Osnovni cilj rada je da posluži kao doprinos razvoju odgovarajućih nacionalnih propisa kojima će *Community acquis* biti transponovan u pravni sistem Republike Srbije.

Rad sadrži detaljan prikaz Direktive 2000/53/EC kojom je u Evropskoj Uniji uređeno rukovanje motornim vozilima na kraju njihovog životnog ciklusa. Kako se problematika uređena tom direktivom oslanja na brojne druge propise EU (direktive, pravila i odluke) kojima je uređeno upravljanje otpadom, opasnim otpadom, kategorizacijom motornih vozila i druga pitanja, autor je nastojao da pojedina pitanja kojima se bavi u ovom radu prikaže u potpunosti, u svetlu svih propisa kojima su uređena.

Zbog izuzetne važnosti pojmovno-terminološke problematike i neophodnosti da se za termine koji se koriste u propisima EU nađu što adekvatniji ekvivalenti u srpskom jeziku, u radu je značajna pažnja posvećena tim pitanjima.

Ključne reči: politika zaštite životne sredine EU; motorna vozila na kraju životnog ciklusa; otpad; opasan otpad; sakupljanje i prerada otpada; reciklaža otpada

UVODNE NAPOMENE

Integracija problematike zaštite životne sredine u druge politike, propise i finansijske instrumente Evropske Unije datira od 1992. godine, od Samita u Rio de Janeiru, kao jedan od prioriteta, bila je jedan od ključnih mehanizama za primenu 5-og akcionog programa o životnoj sredini (*TOWARDS SUSTAINABILITY – KA ODRŽIVOSTI*) u periodu od 1993-2000. godine i jedan je od strateških pristupa 6-og akcionog programa o životnoj sredini (*ENVIRONMENT*

* Redovan profesor na Pravnom fakultetu za privredu i pravosuđe Univerziteta Privredna akademija u Novom Sadu.

2010: *OUR FUTURE, OUR CHOICE* – ŽIVOTNA SREDINE 2010: NAŠA BUDUĆNOST, NAŠ IZBOR). U nizu instrumenata usvojenih tokom 90-godina prošlog veka,¹ Evropska Komisija je gradila proaktivan pristup, koji je podržan od strane Evropskog Saveta u Kardiffu, 1998. godine i Helsinkiju, 1999. godine, što je na kraju dovelo do izrade prvih integrativnih strategija, među kojima je bila i Strategija Saveta o integraciji zaštite životne sredine i održivog razvoja u politiku transporta EU.² Proces razvoja te startegije, kao i u drugim slučajevima, doveo je do donošenja niza propisa EU usmerenih i na uređivanje, u okviru sistema upravljanja otpadom, jedne specifične oblasti zaštite životne sredine – rukovanjem motornim vozilima na kraju njihovog životnog ciklusa.

Ovaj rad sadrži koncizan prikaz bitnih elemenata *Communtiy acquis*-a koji se odnose na tu problematiku. Rad sadrži prikaz propisa EU kojima se uređuje sprečavanje zagađivanja životne sredine, pravila o sakupljanju, tretmanu, korisnoj upotrebi, ponovnoj upotrebi za prvobitne namene i reciklaži komponenti i materijala motornih vozila na kraju životnog ciklusa, o standardima kodiranja komponenti i materijala motornih vozila, o izvršavanju i primeni propisa u praksi i o obezbeđivanju informacija. Pored toga, rad sadrži i pojmovno-terminološka razmatranja i mali glosar u prilogu, što je, po mišljenju autora, neophodno za pravilno razumevanje suštine i detalja ovog segmenta politike zaštite životne sredine EU.

Problematika koja se razmatra u ovom radu ograničena je na određen broj propisa EU, među kojima je centralni, i najznačajnija svakako Direktiva 2000/53/EC. Težnja autora je bila da rešenja koja sadrži ta direktiva prikaže u kontekstu ukupnih propisa EU koji su od specifičnog značaja, tj. da ukaže na složenu mrežu pravnih normi sadržanih u direktivama (*directives*), pravilima (*regulations*) i odlukama (*decisions*) EU, kojima se definiše politika rukovanja motornim vozilima na kraju životnog ciklusa.

Ovakav, na određeno pitanje fokusiran, prikaz propisa EU može poslužiti kao oslonac (podloga) u transponovanju propisa EU u pravni sistem Republike Srbije i razvoju politike zaštite životne sredine u ovoj oblasti usklađene sa politikom EU. Sem toga, ukazivanje na granice politike EU, tj. na obim zahteva EU prema državama članicama, može doprineti jasnom opredeljenju pri definisanju granica te politike u Republici Srbiji. Drugim rečima, obim (i kvalitet/sušтина) primene mera za realizaciju ove politike EU, u državama članicama ne može biti manji od prikazanog u ovom radu. Međutim, države članice mogu usvojiti strožije mere od mera utvrđenih Direktivom 2000/53/EC (koja se u mnogim svojim detaljima oslanja na brojne druge propise EU), jer je ta direktiva doneta na osnovu člana (*Article*) 175(1) Sporazuma o Evropskoj zajednici, kojim je državama članicama dopušteno da svojim propisima uvedu strožije mere.

¹ *Communication C(97) 1844/1 and 2; Partnership for Integration COM(98) 333; Working Paper on mainstreaming of environmental policy (SEC(1999) 777).*

² *Council Strategy on the Environment and Sustainable Development into Transport Policy*

I. Pojmovi i terminologija

Smatra se da motorna vozila na kraju životnog ciklusa³ svake godine u Evropskoj Uniji generišu osam do devet miliona tona otpada, kojim je potrebno upravljati na odogovarajući način (*manage correctly*).⁴ “Odgovarajući način” podrazumeva ovde potrebu da različiti nacionalni pristupi budu usaglašeni tako da se, s jedne strane, minimizira uticaj motornih vozila na kraju životnog ciklusa na životnu sredinu (čime se doprinosi zaštiti, očuvanju i unapređenju kvaliteta životne sredine i čuvanju energije) i da se, s druge strane, obezbedi nesmetano funkcionisanje unutrašnjeg tržišta i izbegnu distorzije u konkurenciji.⁵

Da bi se postigla koherentnost između nacionalnih pristupa rešenju ovog problema, ocenjeno je da je, na nivou EU, potrebno uspostaviti normativni okvir naročito u pogledu zahteva za planiranje reciklaže (*recycling*)⁶ i ponovne

³ Termin „motorna vozila na kraju životnog ciklusa“ u ovom radu se koristi uslovno, jer za sada, za izvorni termin na engleskom jeziku „*end-of life vehicles*“, koji se koristi u propisima i instrumentima politike EU, čini se da u srpskom nije izabran jezički ekvivalent oko kojeg bi u javnosti postojala saglasnost. Ovo je potrebno napomenuti zbog toga što, izgleda, da u stručnoj javnosti nema mnogo dilema oko njegove upotrebe (V., na primer J. Milivojević, S. Arsovski i M. Đorđević: Pristup oceni postojećeg sistema reciklaže motornih vozila na kraju životnog ciklusa). Međutim, praksa nadležnih organa po ovom pitanju različita je i neusaglašena. Primera radi, u Predlogu Zakona o upravljanju otpadom, koristi se termin „otpadna, odnosno neupotrebljiva vozila“ (član 55), što implicira na istovremenu upotrebu dva termina (tj. „otpadna vozila“ i „neupotrebljiva vozila“) koji mogu označavati pojmove sa različitim sadržajem. – http://www.parlament.sr.gov.yu/content/cir/akta/akta_detalji.asp?Id=682&t=P. Web stranica posjećena, 18.01.2009. U Nacrtu Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima govori se o vozilu koje je „uništeno ili otpisano“ (član 274), što bi moglo upućivati na to da je reč o motornim vozilima na kraju životnog ciklusa. – <http://www.mup.sr.gov.yu/domino/mup.nsf/zbs>. Web stranica posjećena, 18.01.2009. Direktivom 2000/53/EC pojam “motornog vozila na kraju životnog ciklusa” određen je unutar pojma otpada, određenog u članu 1(a) Direktive 75/442/EEC, po kojem je otpad „svaka supstanca ili objekt u kategorijama utvrđenim Aneksom I, koji držalac (*holder*) odbacuje, namerava da odbaci ili je na to prisiljen.“—Član 1.1 definicija (a). Kategorije otpada, utvrđene u grupama označenim kao Q1—Q16, obuhvataju, između ostalog sve materijale, supstance ili proizvode čija upotreba je zakonom zabranjena (Q13), proizvode koje njihov držalac više ne koristi (Q14) i sve materijale, supstance i proizvodi koji nisu navedeni u ostalim kategorijama (Q16). Termin „držalac“ označava proizvođača otpada ili pravno ili fizičko lice u čijem je otpad posedu (Član 1.1. definicija (c)). Direktivom 75/442/EEC terminom „proizvođač“ označava se svako čijom se aktivnošću proizvodi otpad („*original producer*”—originalni proizvođač) i/ili onaj koji se bavi pre-procesiranjem, mešanjem ili drugim operacijama koje za rezultat imaju promenu prirode ili sastava tog otpada (član 1.1. definicija (b)). „Sakupljanje“ (*collecting*) je definisano kao sakupljanje, sortiranje i/ili mešanje otpada u cilju transporta (član 1.1. definicija (g)).

⁴ Direktiva 2000/53/EC, Preambula, par. 3.

⁵ *Id.*, Preambula, Par. 1.

⁶ Pod reciklažom se podrazumeva ponovno procesiranje u proizvodnom procesu otpadnih materijala za njihovu prvobitnu namenu ili za druge namene, osim za proizvodnju energije (*energy recovery*). Ovde je reč o proizvodnji energije spaljivanjem otpada (*combustible waste*) kao sredstva za dobijanje energije putem direktnog sagorevanja (*incineration*) bilo sa drugim otpadom ili bez njega, ali uz oslobađanje toplote.— *Id.*, član 2, definicija 7.

upotrebe korisnih komponenti (*recovery*)⁷ motornih vozila na kraju životnog ciklusa i u pogledu zahteva za postrojenja (*facilities*) za njihovo sakupljanje (*collection*) i tretman (*treatment*),⁸ kojima bi se, uz poštovanje principa supsidijarnosti i principa “zagađivač plaća”, postigli ciljevi EU u pogledu ponovne upotrebe komponenti tih vozila za njihovu prvobitnu namenu (*reuse*)⁹ i njihove reciklaže.

Ciljevi koji se žele postići Direktivom 2000/53/EC definisani su kao:

- sprečavanje (*prevention*) nastanka otpada od motornih vozila¹⁰ (prioritetni cilj);
- ponovna upotreba komponenti motornih vozila na kraju životnog ciklusa za njihovu prvobitnu namenu;

⁷ Ponovna upotreba komponenti motornih vozila na kraju životnog ciklusa određena je, na osnovu člana 2. definicija 8. Direktive 2000/53, Aneksom IIB Direktive 75/442/EEC, koja je derogirana Direktivom 2006/12/EC, u kojoj taj Aneks nosi istu oznaku. Aneks IIB Direktive 75/442/EEC sadrži popis operacija koje se mogu pojaviti u praksi, koje su dozvoljene samo pod uslovom da se njihovom primenom komponente motornih vozila na kraju životnog ciklusa upotrebljavaju bez ugrožavanja ljudskog zdravlja i bez nanošenja štete životnoj sredini. Aneks sadrži listu od 13 operacija, označenih kao R1—R13. To su sledeće operacije: R1 - korišćenje uglavnom kao goriva ili na drugi način za proizvodnju energije; R2 – prerada/osveženje (*reclamation/regeneration*) rastvarača; R3 - prerada (*recycling/reclamation*) organskih supstanci koje nisu korišćene kao rastvarači (uključujući kompostiranje i druge biološke procese transformacije); R4 - prerada (*recycling/reclamation*) metala i metalnih jedinjenja; R5 – prerada (*recycling/reclamation*) drugih neorganskih jedinjenja; R6 - prerada (*recycling/reclamation*); R6 - regeneracija kiselina i baza; R7 – ponovna upotreba komponenti za suzbijanje zagađenja; R8 – ponovna upotreba komponenata iz katalizatora; R9 – ponovno rafinisanje ulja ili druge upotrebe ulja za prvobitnu namenu; R10 – tretman zemljišta, koristan za poljoprivredu ili unapređenje životne sredine; R11 – Korišćenje otpada dobijenog u nekoj od operacija navedenih pod R1 – R10; razmena otpada u cilju korišćenja u nekoj od operacija navedenih pod R1 – R11; skladišćenje otpada u cilju korišćenja u nekoj od operacija navedenih pod R1 – R12 (isključujući privremeno skladištenje, u cilju sakupljanja, na lokaciji gde je otpad nastao).

⁸ Pod “tretmanom” se, u smislu Direktive 2000/53 podrazumeva svaka aktivnost koja se preduzima posle predaje motornog vozila na kraju životnog ciklusa objektu za uklanjanje zagađenja, demontažu, sečenje, usitnjavanje, ponovnu upotrebu komponenata ili pripremu za odlaganje usitnjenog otpada, i svaka druga operacija koja se preduzima u cilju upotrebe i/ili odlaganja motornog vozila na kraju životnog ciklusa ili njegovih komponenti. Direktivom 2000/53 data je definicija *shreddera*, kojom je obuhvaćena svaka naprava koja se koristi za sečenje na trake (*tearing into pieces*) ili fragmentaciju motornih vozila na kraju životnog ciklusa, uključujući tu i pribavljanje, za tu svrhu, metalnog otpada (*metal scrap*) koji se može direktno koristiti.

⁹ *Id.*, član 2, definicija 6.

¹⁰ Terminom “sprečavanje” označavaju se sve mere koje za cilj imaju smanjenje količine i štetnosti po životnu sredinu motornih vozila na kraju životnog ciklusa i njihovih materijala i supstanci. Član 2. definicija 4.

- reciklaža i drugi oblici upotrebe motornih vozila na kraju životnog ciklusa i njihovih komponenti, kako bi se smanjila količina otpada za odlaganje (*disposal of waste*)¹¹ i unapredila zaštita životne sredine pri obavljanju delatnosti svih privrednih operatera (*economic operators*)¹² koji učestvuju u životnom ciklusu motornih vozila, a posebno operatera koji direktno učestvuju u tretmanu motornih vozila na kraju životnog ciklusa.¹³

Ovom Direktivom se državama-članicama EU uvodi obaveza preduzimanja mera kojima će se obezbediti da privredni operateri uspostave sistem sakupljanja, tretmana i ponovne upotrebe komponenti motornih vozila na kraju životnog ciklusa.¹⁴ Direktiva se primenjuje na motorna vozila i motorna vozila na kraju životnog ciklusa, uključujući njihove komponente, materijale i rezervne i zamenjive delove, uz poštovanje standarda sigurnosti, emisija u vazduh i kontroli buke.¹⁵ Pojam “motornog vozila” (*vehicle*) koji se koristi u ovoj Direktivi određen je tako da obuhvata:

- motorna vozila kategorija M1 i N1, određena Aneksom II Direktive 70/156/EEC;¹⁶ i
- motorne trotočkaše, određene Direktivom 92/61/EEC,¹⁷ osim motornih tricikla.

¹¹ Terminom „odlaganje otpada“ označavaju se sve operacije čija primena je dozvoljena Aneksom IIA Direktive 75/442/EEC, koja je zamenjena Direktivom 2006/12/EC, pri čemu je Aneks IIA Direktive 75/442/EEC postao Aneks IIA Direktive 2006/12/EC. U skladu sa članom 4. Aneks IIA Direktive 2006/12/EC, države članice EU su obavezne da predeuzmu sve odgovarajuće mere za korisno upotrebljavanje ili odlaganje otpada, tako da se time ne ugrožava ljudsko zdravlje i da se primenjuju metode koje neće nanositi šteta životnoj sredini (tj., posebno bez rizika povode, vazduh ili tlo, ili biljke ili životinje) niti uzrokovati negodnosti (*nuisances*) zbog buke ili neprijatnih mirisa (*odours*). Operacije koje se mogu javiti u praksi razvrstane su u 15 grupa koje nose oznake D1—D15, među kojima je navedeno, primera radi, odlaganje otpada na zemljište ili u zemljište (D1) skladištenje zbog čekanja na bilo koju od Aneksom predviđenih operacija, izuzev privremenog skladištenja zbog čekanja na sakupljanje, na lokaciji na kojoj je otpad nastao.

¹² Terminom „privredni operateri“ obuhvaćeni su proizvođači, distributeri, sakupljači, kompanije koje se bave osiguranjem motornih vozila, operateri koji se bave usitnjavanjem (*shredders*), operateri koji se bave ponovnom upotrebom korisnih komponentata, recikleri i drugi operateri koji se bave tretmanom motornih vozila na kraju životnog ciklusa, uključujući komponente i materijale tih vozila.—*Id.*, član 2. definicije 10. i 12. Pod terminom proizvođač (*producer*) podrazumeva se proizvođač (*manufacturer*) motornog vozila ili profesionalni uvoznik motornog vozila u zemlju članicu EU.—Član 1. 2. definicija 3.

¹³ Član 1.

¹⁴ *Id.* član 2.6.

¹⁵ *Id.* član 2.8.

¹⁶ Direktiva je menjana i dopunjavana 31 put drugim direktivama i pravilima (*regulations*) i pet puta aktima o pristupanju novih država. U ovom radu se citira konsolidovani tekst Direktive (1970L0156-EN-12.07.2007-025.001).

¹⁷ Ova direktiva je derogirana Direktivom 2002/24/EC. Korelacionom tabelom u Aneksu IX Direktive 2002/24/EC, u skladu sa članom 19 te Direktive, utvrđeno je da je sadržaj čl. 1. i 2. istovetan u obe direktive.

Motornim vozilima kategorije M1 smatraju se vozila projektovana i konstruisana za prevoz putnika, koja, pored vozačevog, nemaju više od osam sedišta (*passenger cars* – putnička motorna vozila).¹⁸ Ova vozila se dalje razvrstavaju i kodiraju kao:

- AA – salon (*Saloon*);¹⁹
- AB – salon (*Hatchback*);²⁰
- AC – *Station wagon*;²¹
- AD – kupe (*Coupé*);²²
- AE – *Convertible*.²³

Pored ovih motornih vozila, i motorni karavani (*motor caravans*), koji se smatraju vozilima za specijalne namene kategorije M, konstruisani za smeštaj (i koji imaju sedišta i sto, prostor za spavanje, koji se može presložiti od sedišta, kuhinjsku opremu i prostor za ostavu. Pri tome, oprema mora biti čvrsto fiksirana u prostoru za smeštaj, ali sto može biti tako projektovan da se lako pomera). Ta vozila smatraju se vozilima kategorije M1 i razvrstavaju se u ovu kategoriju.²⁴

U kategoriju N1 spadaju motorna vozila projektovana i konstruisana za prevoz robe, čija maksimalna težina ne prelazi 3,5 tone.²⁵

Motornim dvo- ili trotočkašima, sa udvojenim ili drugačijim točkovima, namenjenim za vožnju po putevima,²⁶ smatraju se:

- mopedi – motorni dvotočkaši, razvrstani u kategoriju L1e ili trotočkaši razvrstani u kategoriju L2e, sa maksimalnom projektovanom brzinom od 45 km/h i drugim propisanim tehničkim karakterisitikama;²⁷
- motocikli – motorni dvotočkaši bez bočne prikolice, razvrstani u kategoriju L3e ili sa bočnim prikolicom, razvrstani u kategoriju L4e, sa propisanim tehničkim karakterisitikama.²⁸

Definicija motornog vozila, relevantna u kontekstu pitanja koja su u fokusu u ovom radu, utvrđena Direktivom 70/156/EEC,²⁹ obuhvata svako motorno vozilo namenjeno za korišćenje na putu, bilo da je ono kompletno ili nekompletno, koje ima najmanje četiri točka i maksimalnu projektovanu brzinu preko

¹⁸ Annex II, Part A, par. 1.

¹⁹ U skladu sa ISO Standardom 3833—1977, term No. 3.1.1.1. Ovde su, dodatno, uključena i vozila koja nemaju više od četiri pokretna prozora.

²⁰ Sa jednim podižućim vratima na zadnjem delu vozila.

²¹ U skladu sa ISO Standardom 3833—1977, term No 3.1.1.4 (*estate car*), vozilo koje ima dugu kabinu, sa vratima na zadnjoj strani i prtljažnim prostorom iza zadnjih sedišta.

²² U skladu sa ISO Standardom 3833 – 1977, term No 3.1.1.5.

²³ U skladu sa ISO Standardom 3833 – 1977, term No 3.1.1.6, vozilo sa pokretnim krovom.

²⁴ EC GUIDANCE DOCUMENT DIRECTIVE 2000/53/EC ON END-OF-LIFE VEHICLES, str. 7.

²⁵ Annex II, Part A, par. 2.

²⁶ U skladu sa Direktivom 2002/24/EC. Ova Direktiva se odnosi i na komponente ili posebne tehničke sklopove tih motornih vozila.

²⁷ Za više detalja v. Direktivu 70/156/EEC, član 1.2 (a)

²⁸ Direktiva 70/156/EEC/EC član 1.2 (b)

²⁹ V. *supra* ref. 16. i 17.

25. km/h i prikolice (*trailers*) takvih vozila, sa izuzetkom motornih vozila koja se voze po šinama i poljoprivrednih i šumskih traktora i mobilnih mašina.³⁰

Državama članicama nije dopušteno uvođenje dodatnih kriterijuma za određivanje da li se neko vozilo smatra motornim vozilom na kraju životnog ciklusa, kojim bi se omogućila blaža primena opisane definicije. Uvođenje takvih kriterijuma ne bi bilo u saglasnosti sa Direktivom.³¹

II. Sprečavanje nastanka otpada

Direktivom 2000/53/EC države članice su obavezane da podržavaju sprečavanje nastanka otpada i da u tom cilju naročito podstiču proizvođače motornih vozila, koji su povezani sa proizvođačima materijala i opreme, da ograniče i smanje u najvećoj mogućoj meri upotrebu opasnih supstanci (*hazardous substances*)³² u motornim vozilima, od samog početka proizvodnje motornih vozila, posebno u cilju sprečavanja njihovog ispuštanja u životnu sredinu, lakše reciklaže i izbegavanja potrebe za odlaganjem opasnog otpada.³³ Pri projektovanju i proizvodnji novih motornih vozila, zahtev je da se u potpunosti uzimaju u obzir i primene uslovi za demontažu, ponovnu upotrebu za prvobitnu namenu i korisnu upotrebu, a posebno za reciklažu, motornih vozila na kraju životnog ciklusa, njihovih komponenata i materijala.³⁴ Države članice EU takođe treba da ohrabruju proizvođače motornih vozila da povećavaju količinu recikliranog materijala ugrađenog u motorna vozila i druge proizvode, kako bi se time doprinelo razvoju tržišta recikliranih materijala.³⁵

Države članice EU bile su u obavezi da obezbede da materijali i komponente motornih vozila stavljeni na tržište posle 1. jula 2003. godine, više ne sadrže olovo, živu, kadmijum ili šestovalentni hrom, izuzev u precizno određenim slučajevima.

³⁰ Član 2. definicija teča konsolidovanog teksta Direktive.

³¹ V. *supra* ref. 24, str. 13.

³² "Opasnim supstancama", za potrebe Direktive 2000/53/EC smatraju se supstance koje se takvima smatraju na osnovu Direktive 67/548/EEC. Direktivom 67/548/EEC, kojom se uređuje klasifikovanje, pakovanje i označavanje opasnih materija koje se stavljaju na tržište država članica (član 1.1), "supstance" (*substances*) se definišu kao "hemijski elementi i njihova jedinjenja, u svom prirodnom obliku ili u obliku u kojem se pojavljuju kao industrijski proizvodi" (član 2.1 (a), dok se izrazom "preparati" označavaju mešavine ili rastvori koje čine dve ili više supstanci. Prema toj direktivi, opasnim se smatraju supstance koje su eksplozivne (*explosive*), oksidirajuće (*oxidising*), lako zapaljive (*easily flammable*), zapaljive (*flamable*), toksične (*toxic*), štetne (*harmful*), korozivne (*corrosive*) i nadražujuće (*irritant*). Aneksom I Direktive utvrđena je lista usaglašene klasifikacije i označavanja (*labelings*) supstanci ili grupa supstanci koje su pripisima zabranjeni u EU. Ova lista se redovno ažurira kroz Postupak prilagođavanja tehničkom napretku (*Adaptations to Technical Progress*), za koji je nadležan DG Environment, uz saglasnost država članica izraženu glasanjem. Za više detalja, v.: <http://www.reach-compliance.eu/english/legislation/docs/launchers/launch-annex-1-67-548-EEC.html>. Web stranica posvećena, 06. 02. 2009.

³³ Direktiva 2000/53/EC, član 4.1 (a).

³⁴ Direktiva 2000/53/EC, član 4.1 (b).

³⁵ Direktiva 2000/53/EC, član 4.1 (c).

vima i pod određenim uslovima.³⁶ Komisija Evropskih zajednica ovlašćena je ovom Direktivom da, po posebnom postupku,³⁷ u skladu sa tehničkim napretkom, dopunjuje i menja Aneks II i po potrebi utvrđuje maksimalne vrednosti koncentracija opasnih materija koje se mogu tolerisati. Isto tako, Komisija je ovlašćena da propiše koji materijali i komponente motornih vozila mogu biti demontirani/izdvojeni (*stripped*) pre daljeg tretmana. Pri tome je utvrđena i obaveza po kojoj oni moraju biti označeni (*labeled*) ili učinjeni prepoznatljivim na drugi način.³⁸

III. Sakupljanje

Direktivom 2000/53/EC državama članicama utvrđena je i obaveza da obezbede da privredni operateri uspostave sistem za sakupljanje motornih vozila na kraju životnog ciklusa, i da u granicama tehničke izvodljivosti, obezbede sakupljanje iskorišćenih rezervnih delova za putnička kola. Pored toga, države članice su obavezane da obezbede i adekvatnu dostupnost postrojenja za sakupljanje na svojoj teritoriji.³⁹

Posebno je utvrđena obaveza država članica da preduzmu potrebne mere u cilju obezbeđenja da motorna vozila na kraju životnog ciklusa budu predata postrojenjima ovlašćenim za njihov tretman.⁴⁰ Pri tome, obaveza je država članica da uspostave sistem po kome će podnošenje sertifikata o uništenju (*certificate of destruction*) motornog vozila na kraju životnog ciklusa biti uslov za odjavu (*deregistration* – deregistraciju) takvog vozila. Taj sertifikat izdaje se držaocu (*holder*) i/ili vlasniku (*owner*) motornog vozila na kraju životnog ciklusa, kad je vozilo predato postrojenju za tretman (*treatment facility*), koje mora biti ovlašćeno za izdavanje sertifikata.⁴¹ Države članice mogu dozvoliti proizvođačima, dilerima i sakupljačima da izdaju sertifikat o uništenju u ime jednog ovlašćenog postrojenja za tretman, pod uslovom da oni garantuju da će motorno vozilo na kraju životnog ciklusa biti predano ovlašćenom postrojenju za tretman i pod uslovom da su za to registrovani kod nadležnih organa javne vlasti. Izdavanje sertifikata o uništenju od strane postrojenja za tretman, ili ovlašćenog dilera ili sakupljača (u ime postrojenja za tretman), ne daje im pravo na bilo kakav povrat troškova, izuzev u slučaju da je to izričito uređeno propisima države članice.⁴²

³⁶ Direktiva 2000/53/EC, član 4.2 (a). Ovi slučajevi i uslovi određeni su Aneksom II te direktive. To su: upotreba olova u leguri aluminijuma u različitim komponentama motornog vozila, u baterijama, kao balansnih tegova i u staklenim i keramičkim komponentama i kadmijuma u baterijama za električna vozila.

³⁷ Pri donošenju ove odluke, u skladu sa članom 11.1. Komisija ima obavezu da obezbedi pomoć komiteta, formiranog u skladu sa Odlukom 1999/468/EEC. Komitet čine predstavnici zainteresovanih država članica i drugih institucija i asocijacija, a predsedava mu predstavnik Komisije, koji nema pravo glasa.

³⁸ Član 4.2 (iv).

³⁹ Član 5.1.

⁴⁰ Član 5.2.

⁴¹ Više o uslovima pod kojima, u skladu sa ovom direktivom, neki operater može pribaviti dozvolu za izdavanje tog sertifikata, v. *infra* naročito ref 50.

⁴² Član 5.3.

Dalje, države članice imaju obavezu da obezbede da isporuka motornog vozila na kraju životnog ciklusa ovlašćenom postrojenju za tretman, u skladu sa ovom Direktivom, bude bez ikakvih troškova za poslednjeg držaoca ili vlasnika, i u slučaju da motorno vozilo nema nikakvu (ili ima negativnu) tržišnu vrednost. Države članice imaju obavezu da svojim merama obezbede da troškovi predaje motornog vozila na kraju životnog ciklusa i/ili njihovog preuzimanja, u celini, ili u najvećem delu, padaju na teret proizvođača. Države članice mogu propisati da predaja motornih vozila na kraju životnog ciklusa nije u potpunosti besplatna, ako to vozilo nema bitne komponente jednog motornog vozila, posebno motor i kabinu ili sadrži otpad koji mu je pridodat. Komisija Evropskih zajednica obavezana je ovom Direktivom da prati njenu primenu i osigura da zbog njene primene ne dolazi do tržišnih distorzija, i da po potrebi, predloži Evropskom parlamentu i Savetu njene izmene i dopune.⁴³

U pogledu uzajamnog priznavanja sertifikata o uništenju motornih vozila na kraju životnog ciklusa, države članice su obavezane da preduzmu mere kojima će obezbediti priznavanje tih sertifikata izdatih u drugoj zemlji članici, u skladu sa ovom direktivom. Komisija Evropskih zajednica imala je obavezu da do 21. oktobra 2001. godine propiše minimum zahteva za sertifikat o uništenju,⁴⁴ što je ona i učinila februara 2002. godine.⁴⁵ Minimum zahteva utvrđen ovom odlukom ima za cilj da osigura izvesnost u pogledu identiteta i detalja postrojenja za tretman, nadležnog organa i držaoca motornog vozila na kraju životnog ciklusa i određene informacije o samom motornom vozilu.⁴⁶ U državama članicama štampaju se informativne brošure u cilju iscrpnog informisanja vlasnika vozila

⁴³ Član 5.4. Izraz „bez ikakvih troškova“ prema tumačenju Komisije, ne obuhvata troškove transporta motornog vozila do lokacije za sakupljanje. Te troškove mora pokriti poslednji držalac ili vlasnik motornog vozila, a da bi se obezbedili uslovi za to, državama članicama je utvrđena obaveza da obezbede dovoljan broj lokacija za sakupljanje. Postoje i slučajevi u kojima poslednji držalac ili vlasnik može biti obavezan da plati i troškove preuzimanja motornog vozila na kraju životnog ciklusa. Takva obaveza postoji ako motorno vozilo nema bitne komponente vozila, naročito ako nema motor i kabinu i ako sadrži otpad koji je dodat motornom vozilu na kraju životnog ciklusa. Međutim, uvođenje drugih kriterijuma za naplatu predaje motornog vozila na kraju životnog ciklusa, smatra se suprotnim Direktivi 2000/53/EC. GUIDANCE DOCUMENT DIRECTIVE 2000/53/EC, str. 24—25.

⁴⁴ Član 5.5.

⁴⁵ Odlukom C(2002) 518).

⁴⁶ Odlukom je utvrđeno osam grupa zahteva, i to: 1. naziv, adresa, potpis i registracija ili identifikacioni broj ustanove ili preduzeća koje izdaje sertifikat; 2. naziv i adresa organa nadležnog za izdavanje dozvole ustanovi ili preduzeću za izdavanje sertifikata o uništenju; 3. naziv, adresa i registracija ili identifikacioni broj ustanove ili preduzeća koje je kao proizvođač, diler ili sakupljač ovlašćen za izdavanje sertifikata o uništenju u ime ovlašćenog postrojenja za tretman; 4. datum izdavanja sertifikata o uništenju; 5. oznaka nacionalnosti i registarski broj vozila (sa priključenim dokumentom o registraciji ili izjavom ustanove ili preduzeća koje je izdalo sertifikat da je registracioni dokument uništen); 6. klasa motornog vozila, marka i model; 7. identifikacioni broj motornog vozila; naziv, adresa, registracija i potpis držaoca ili vlasnika predatog vozila.

na kraju životnog ciklusa o postupku i dokumentima koji se javljaju u postupku uništenja motornog vozila na kraju životnog ciklusa i njegove odjave (*deregistration*—deregistracije).⁴⁷

IV. Tretman

Države članice imaju obavezu po Direktivi 2000/53/EC da preduzmu mere kojima će obezbediti takvo skladištenje (čak i privremeno) motornih vozila na kraju životnog ciklusa, koje neće predstavljati rizik za vode, vazduh ili tlo, ili za biljke i životinje, i koje neće uzrokovati neugodnosti zbog buke ili neprijatnih mirisa, niti će negativno uticati na izgled pejzaža ili mesta od posebnog interesa.⁴⁸ Sem toga, države članice moraju preduzeti mere za obezbeđenje da skladištenje tih motornih vozila u svemu zadovoljava minimum tehničkih zahteva utvrđenih Aneksom I Direktive⁴⁹ i da ustanova ili preduzeće koje se bavi operacijama tretmana motornih vozila na kraju životnog ciklusa pribavi dozvolu

⁴⁷ V. na primer, brošuru DVLA, *CERTIFICATE OF DESTRUCTION—Your Questions Answered*.

⁴⁸ V. Direktivu 2006/12/EC, član 4.1, kojim je zamenjen član 4. Direktive 75/442/EC, na koji se poziva član 6. Direktive 2000/53/EC.

⁴⁹ Minimum tehničkih zahteva za skladištenje (uključujući i privremeno skladištenje) motornih vozila na kraju životnog ciklusa obuhvata zahteve koji se odnose: 1. na lokaciju skladišta vozila pre tretmana (nepropusna površina na odgovarajućem području, sa obezbeđenim kolektorom za sakupljanje tečnosti koje cure, dekanterima i uređajima za čišćenje-odmašćivanje; uređaj za tretman vode, uključujući padavine, u skladu sa zdravstvenim propisima i propisima o zaštiti životne sredine); 2. lokaciju za tretman (nepropusna površina na odgovarajućem području, sa obezbeđenim kolektorom za sakupljanje tečnosti koje cure, dekanterima i uređajima za čišćenje-odmašćivanje, odgovarajuće odlaganje demontiranih rezervnih delova, uključujući nepropustivo skladište za rezervne delove kontaminirane uljima; odgovarajući kontejneri za skladištenje baterija, filteri i PCB/PCT kondenzatori; odgovarajući skladišni tankovi za razdvojeno skladištenje fluida motornog vozila na kraju životnog ciklusa—gorivo, motorno ulje, ulje iz menjača, ulje iz transmisije, hidraulično ulje, tečnosti za hlađenje, antifriz, kočione tečnosti (*brake fluids*) kiselina iz baterija, tečnosti iz klima uređaja i druge tečnosti koje se nalaze u motornom vozilu na kraju životnog ciklusa; uređaj za tretman vode, uključujući padavine, u skladu sa zdravstvenim propisima i propisima o zaštiti životne sredine; odgovarajuće skladište za iskorišćene gume, uključujući protivpožarne mere i preterano nagomilavanje); 3. operacije tretmana u cilju uklanjanja zagađenja iz motornog vozila na kraju životnog ciklusa (uklanjanje baterija i tečnog gasa iz tankova; uklanjanje ili neutralizacija eksplozivnih komponenti vazdušnih jastuka, na primer; uklanjanje i odvojeno sakupljanje i skladištenje goriva, motornog ulja, ulja iz menjača, ulja iz transmisije, hidrauličnog ulja, tečnosti za hlađenje, antifriz, kočione tečnosti (*brake fluids*) kiselina iz baterija, tečnosti iz klima uređaja, i drugih tečnosti koje se nalaze u motornom vozilu na kraju životnog ciklusa) osim ako te tečnosti nisu neophodne za ponovnu upotrebu određenih delova za njihovu prvobitnu namenu; uklanjanje, u granicama mogućnosti, svih komponenti za koje je utvrđeno da sadrže živu; 4. operacije tretmana usmerene na podršku reciklaži (uklanjanje katalizatora; uklanjanje metalnih komponenti koje sadrže bakar, aluminijum i magnezijum, ako se ovi materijali ne razdvajaju u procesu usitnjavanja; uklanjanje guma i velikih plastičnih komponenti, ako se ovi materijali ne izdvajaju u procesu usitnjavanja na takav način da bi mogli biti efikasno reciklirani; uklanjanje stakla); 5. operacije skladištenja moraju se izvoditi na takav način da se izbegnu oštećenja komponenti koje sadrže fluide ili komponenata koje se mogu ponovo koristiti i rezervnih delova.

od nadležnog organa.⁵⁰ Obaveze pri ispunjavanju minimuma tehničkih zahteva utvrđene Aneksom I, moraju najmanje, obuhvatiti sledeće:

- motorna vozila na kraju životnog ciklusa moraju biti rastavljena pre daljeg tretmana ili preduzimanja drugih operacija, u cilju smanjenja bilo kakvog uticaja na životnu sredinu. Označene, ili na drugi način prepoznatljive komponente ili materijali (koji sadrže olovo, živu, kadmijum ili heksavalentni hrom)⁵¹ moraju biti izdvojeni (*stripped*) pre daljeg tretmana;⁵²
- opasni materijali i komponente moraju biti uklonjene i razdvojene, tako da ne kontaminiraju usitnjeni otpad koji će nastati iz motornog vozila na kraju životnog ciklusa;⁵³
- operacija demontaže i skladištenja mora se obavljati na takav način da se omogući upotrebljivost komponenti motornog vozila za njihovu prvobitnu namenu ili za drugu korisnu svrhu, posebno za reciklažu;⁵⁴
- uklanjanje zagađenja iz motornog vozila na kraju životnog ciklusa mora se izvršiti u što kraćem roku.⁵⁵

Dozvola nadležnog organa za obavljanje operacija tretmana vozila na kraju životnog ciklusa mora sadržati ove zahteve i njom se moraju predvideti svi uslovi za ispunjenje tih zahteva.⁵⁶

Ovom direktivom takođe je državama članicama uvedena obaveza da ohrabruju ustanove i preduzeća koja se bave tretmanom vozila na kraju životnog ciklusa da uvedu sertifikovane sisteme upravljanja zaštitom životne sredine.⁵⁷

⁵⁰ Dozvole se, u skladu sa članom 6.2 mogu izdavati na određeno vreme, mogu biti obnovljive, mogu zavisi od ispunjenja uslova i obaveza, i naročito, ukoliko predviđeni metod odlaganja nije prihvatljiv sa aspekta zaštite životne sredine, mogu biti odbijene.— U skladu sa članom 9. Direktive 2006/12/EC, kojom je zamenjen član 9. Direktive 75/442/EEC. Ograničen broj izuzetaka propisan je u članu 11. Direktive 2006/12/EC, kojim je zamenjen član 9. Direktive 75/442/EEC. U državama članicama koje nemaju uređen sistem izdavanja ove dozvole, može se obavljati delatnost u vezi sa korisnom upotrebom komponenti motornih vozila na kraju životnog ciklusa, ali pre registracije ustanove ili preduzeća za odgovarajuće operacije tretmana motornih vozila na kraju životnog ciklusa, mora biti izvršena inspekcija, a inspeksijskim nalazom se moraju verifikovati vrste i količine otpada, tehnički zahtevi koji moraju biti ispunjeni i mere predostrožnosti koje se moraju preduzeti. Inspeksijska kontrola se mora vršiti jednom godišnje, a o nalazima mora biti izveštavna Evropska komisija. Član 6.2.

⁵¹ V. *supra*, ref. 36.

⁵² Član 6.3 (a).

⁵³ Član 6.3 (b).

⁵⁴ Član 6.3 (c).

⁵⁵ *Id.*

⁵⁶ Član 6.4. Ovde treba napomenuti da države članice EU imaju obavezu da obezbede da svako postrojenje koje dobije dozvolu za tretman motornih vozila na kraju životnog ciklusa dobije ima pravo da izdaje i sertifikat o uništenju.— GUIDANCE DOCUMENT DIRECTIVE 2000/53/EC, str. 23.

⁵⁷ Član 6.5.

V. Korisna upotreba i upotreba za prvobitne namene

Države članice imaju obavezu, po Direktivi 2000/53, da preduzimaju neophodne mere kojima će ohrabrivati ponovnu upotrebu komponenti motornih vozila na kraju životnog ciklusa za njihovu prvobitnu namenu i za korisnu upotrebu komponenti tih motornih vozila, ako one ne mogu biti ponovo upotrebljene za prvobitnu namenu. Pri tome, prednost treba da ima reciklaža, ako je sa stano-
višta zaštite životne sredine moguća, ali na takav način da se njome ne dovode u pitanje zahtevi u pogledu bezbednosti vozila, emisija zagađujućih supstanci u vazduh ili zahtevi u pogledu kontrole buke, na primer.⁵⁸

Direktivom su, takođe, utvrđeni ciljevi koje su privredni operateri bili u obavezi da ostvare u određenim rokovima. Za ostvarenje ciljeva, državama članicama je utvrđena obaveza da preduzmu potrebne mere. Reč je o jasnom definisanju politike EU, od koje se očekuje da u zemljama članicama postigne sledeće:⁵⁹

Cilj	Rok
Povećanje upotrebe za prvobitne namene i korisne upotrebe komponenti svih motornih vozila na kraju životnog ciklusa do najmanje 85% prosečne težine po vozilu i godini. Povećanje upotrebe za prvobitne namene i reciklaže komponenti svih motornih vozila na kraju životnog ciklusa do najmanje 80% prosečne težine po vozilu i godini. (Za vozila proizvedena posle 1. Januara 1980. godine, države članice mogle su utvrditi blaže ciljeve, ali ne ispod 75% za korisnu upotrebu i upotrebe za prvobitnu namenu komponenti, i ne ispod 70% za upotrebe za prvobitne namene i reciklažu. O ovom odstupanju od utvrđenog cilja i o razlozima za to odstupanje, države članice su imale obavezu da obaveste Evropsku komisiju i druge države članice.)	Najkasnije do 01. 01. 2006.
Povećanje korisne upotrebe i upotrebe za prvobitne namene komponenti svih motornih vozila na kraju životnog ciklusa do najmanje 95% prosečne težine po vozilu i godini. Povećanje upotrebe za prvobitne namene i reciklaže komponenti svih motornih vozila na kraju životnog ciklusa do najmanje 85% prosečne težine po vozilu i godini.	Najkasnije do 01. 01. 2015.

Analiza izabranih mera i uspešnosti pojedinih država članica EU u ostvarenju ovih ciljeva prevazilazi svrhu ovog rada. Ovde je možda, potrebno samo napomenuti da je Direktivom ostavljen rok Evropskoj komisiji da, po utvrđenom postupku,⁶⁰ najkasnije do 21. oktobra 2002. godine donese detaljna pravila kojima će biti omogućena kontrola poštovanja utvrđenih ciljeva od strane država članica. Pri tome, Komisiji je utvrđena obaveza da uzme u obzir sve

⁵⁸ Član 7.1.

⁵⁹ Član 7.2.

⁶⁰ Uz pomoć komiteta. – V . *supra* ref. 37.

relevantne faktore, a naročito dostupnost podataka i pitanje izvoza i uvoza motornih vozila na kraju životnog ciklusa.⁶¹ Na bazi nalaza (rezultata kontrole), Komisija će predložiti nove ciljeve u pogledu ponovne upotrebe komponenti motornih vozila na kraju životnog ciklusa za njihovu prvobitnu namenu i njihove korisne upotrebe, koje Evropski savet i Parlament imaju obavezu da utvrde za godine posle 2015. godine.⁶²

Komisija je obavezana i na pružanje podrške razvoju Evropskih standarda koji se odnose na demontažu i korisnu upotrebu i upotrebu za prvobitne namene komponenti motornog vozila na kraju životnog ciklusa, a po donošenju tih standarda na podnošenje amandmana na Direktivu 70/156/EEC, kojom bi se, u propisanom roku obezbedilo povećanje korisne upotrebe i upotrebe za prvobitne namene komponenti svih motornih vozila na kraju životnog ciklusa do najmanje 85% prosečne težine po vozilu i godini, odnosno povećanje upotrebe za prvobitne namene i reciklaže komponenti svih motornih vozila na kraju životnog ciklusa do najmanje 95% prosečne težine po vozilu i godini.⁶³ U isto vreme, Komisiji je utvrđena obaveza da obezbedi da ovaj stepen ponovne upotrebe komponenti za prvobitne namene ne ugrožava bezbednost i da ne predstavlja rizik po životnu sredinu.⁶⁴

U izvršenju ove obaveze, 2005. godine doneta je Direktiva⁶⁵ kojom su utvrđeni administrativni i tehnički uslovi za odobravanje tipova motornih vozila kategorija M1 i N1⁶⁶ i novih komponenti, odnosno komponenti tih motornih vozila u ponovnoj upotrebi,⁶⁷ u pogledu obezbeđenja da komponente i materijali tih motornih vozila mogu biti ponovo upotrebljeni, reciklirani i korisno upotrebljeni u minimalnom procentu, utvrđenom Aneksom I te Direktive.⁶⁸ Ta Direktiva sadrži i odredbe kojima se osigurava da ponovna upotreba komponenti motornih vozila za prvobitnu namenu ne dovodi u pitanje bezbednosti niti ugrožava životnu sredinu.⁶⁹

V. Informacije o kodnim/demontažnim standardima

Državama članicama je Direktivom 200/53/EC utvrđena i obaveza da done-su takve mere kojima će se obezbediti da proizvođači (*producers*) motornih vozila, u sporazumu sa proizvođačima (*manufacturers*) materijala i opreme koriste kodne standarde za komponente i materijale, posebno u cilju identifikacije onih komponenti i materijala pogodnih za ponovnu upotrebu, za prvobitne namene i

⁶¹ Član 7.2.

⁶² Član 7.3.

⁶³ Član 7.4.

⁶⁴ Član 7.5.

⁶⁵ Direktiva 2005/64/EC.

⁶⁶ Definisanih Aneksom II Direktive 70/156, odnosno 92/61/EEC. – V. *supra* ref. 16. i 17.

⁶⁷ Član 1, u vezi sa članom 2.1.

⁶⁸ Elementi Aneksa I te Direktive, sadržani su u Aneksu I pod 15. konsolidovanog teksta Direktive 70/156/EC, od 12.07.2007.

⁶⁹ Član 1, u vezi sa članom 2.2.

za korisnu upotrebu.⁷⁰ Evropskoj Komisiji bio je utvrđen rok do 21. oktobra 2001. godine za donošenje ovih standarda,⁷¹ što je Komisija i učinila,⁷² a proizvođačima motornih vozila utvrđena je obaveza da obezbede informacije o demontaži za svaki tip novog vozila stavljenog na tržište. Te informacije moraju sadržati sve elemente potrebne (za postupanje po Direktivi) postrojenju za tretman, kako o komponentama i materijalima, tako i o mestima na kojima se u motornom vozilu nalaze opasne supstance.⁷³

Države članice imaju obavezu da, uz poštovanje komercijalne i poslovne tajne, obavežu proizvođače komponenti koje se koriste u motornim vozilima da ovlašćenim postrojenjima za tretman učine dostupnim informacije koje se tiču demontaže, skladištenja i testiranja komponenata koje se mogu ponovo koristiti za prvobitnu namenu.⁷⁴

VII. Obaveza transpozicije i izveštavanja

Države članice bile su u obavezi da u svoje pravne sisteme transponuju zahteve Direktive 200/53/EC do 21. aprila 2002. godine i da o tome odmah obaveste Evropsku komisiju. Utvrđena je i obaveza država da Komisiji podnose izveštaje o primeni (tj. poštovanju zahteva) ove Direktive u trogodišnjim intervalima. Ovi izveštaji se podnose na obrascu upitnika⁷⁵ i sadrže relevantne informacije o mogućim promenama u strukturi sistema rukovanja motornim vozilima na kraju životnog ciklusa i o industriji koja se bavi njihovim sakupljanjem, demontažom i usitnjavanjem, koje mogu ukazati na distorzije u konkurenciji između država članica. Prvi izveštaj je pokrивao period koji je započeo 21. aprila 2002. godine.⁷⁶

Dodatno, državama članicama EU utvrđena je i obaveza da od privrednih operatera zahtevaju da objave informacije o projektu motornih vozila i njihovih komponenti u pogledu njihove korisne upotrebe i mogućnosti reciklaže i tretmana koji nije štetan po životnu sredinu, a posebno informacije o uklanjanju fluida i o demontaži, zatim informacije o razvoju i optimizaciji puteva za ponovnu upotrebu za prvobitne namene, reciklažu i korisnu upotrebu motornih vozila na kraju životnog ciklusa i njihovih komponenti i o napretku koji se u praksi postiže u vezi s time. Proizvođači imaju obavezu da ove informacije učine dostupne potencijalnim kupcima motornih vozila.⁷⁷

⁷⁰ Član 8.1.

⁷¹ Član 8.2.

⁷² Odluka Komisije C(2003) 620 (2003/138/EC). Tom odlukom propisano je da je označavanje i identifikacija komponenata i materijala motornih vozila na kraju životnog ciklusa obavezno za plastične komponente i materijale koji teže preko 100 grama, a za neke druge komponente i materijale to je propisano ako teže preko 200 grama.

⁷³ Član 8.3.

⁷⁴ Član 8.4.

⁷⁵ Odluka Komisije C(2001) 3096 (2001/753/EC)

⁷⁶ Član 9.1.

⁷⁷ Član 9.2.

VIII. Zaključne napomene

Primenjujući globalna opredeljenja na polju politike zaštite životne sredine formulisane na Svetskoj konfeerenciji o životnoj sredini i razvoju u Rio de Janeiru 1992. godine, organi EU su tokom 90-ih godina prošlog veka preduzeli niz koraka, koji su doveli do usvajanja, među prve tri, i Strategije o integrisanju politike zaštite životne sredine i održivog razvoja u politiku transporta EU. Razvoj ovog segmenta politike zaštite EU omogućio je donošenje Direktive 2000/53/EC o motornim vozilima na kraju životnog ciklusa i drugih propisa, kojima je politika rukovanja motornim vozilima na kraju životnog ciklusa zaokružena.

Sistem rukovanja motornim vozilima na kraju životnog ciklusa sastavni je deo politike upravljanja otpadom i u brojnim svojim aspektima naslanja se na propise o upravljanju otpadom. Države članice EU imaju obavezu, u skladu sa ovim propisima, da u svoje pravne sisteme transponuju sve elemente tog sistema, koji obuhvata mere za sprečavanje zagađivanja zaštite životne sredine, sakupljanje, tretman, korisnu upotrebu, ponovnu upotrebu za prvobitne namene i reciklažu komponenti i materijala motornih vozila na kraju životnog ciklusa, zahteve u pogledu kodiranja komponenti i materijala motornih vozila i zahteve u pogledu primene i izvršavanja propisa kojima su zahtevi EU ugrađeni u nacionalne pravne sisteme i o obezbeđivanju određenih informacija zainteresovanim subjektima.

Zahteve EU koji se odnose na problematiku rukovanja motornim vozilima na kraju životnog ciklusa, kao i ostale delove *Community Acquis*-a zemlje kandidati za članstvo u EU dužne su takođe da transponuju u svoje nacionalne propise, da u trenutku pristupanja u članstvo EU dokažu da ih primenjuju i izvršavaju. Ovaj rad omogućava celovit uvid u materiju uređenu propisima EU i indikaciju o onim delovima *Community Acquis*-a na koje se propisi *sedes materiae* oslanjaju, ali koji nisu mogli biti detaljno prikazani u ovom radu.

Prof. Slavko Bogdanović, Ph.D.

EU policy on end-of-life vehicles management

A b s t r a c t

This paper has been designed as a review of EU requirements for harmonization of national systems of management of end-of-life vehicles of the EU Member States, with numerous indications on details of that system. The paper has been seen as a contribution serving to development of respective national legal instrument transposing *Community acquis* into the legal system of the Republic of Serbia.

The paper contains a detailed review of Directive 2000/53/EC which regulates management of the vehicles on their end-of-life cycle. Whereas the respective issues regulated by that Directive rely on and make use of a number of other legal instruments (directives, regulations, decisions) regulating waste management, hazardous waste, vehicle categorization etc., author's intention was to provide their comprehensive review based on insight into the all legal norms regulating them.

Due to exceptional significance of notion and terminology problemacy and necessity of providing adequate English terms equivalents in Serbian, a due attention has been dedicated to those issues.

Key words: EU Environmental Policy; Vehicles on end-of-life cycle; Waste; Hazardous waste; Waste Collection and Treatment; Recycling

Literatura

1. Council of the EU: Council Conclusions 2nd Review of the Council Strategy on the Integration of Environment and Sustainable Development into Transport Policy(Draft); Brussels, 30. November 2002, 14966/02.
2. Council of the EU: TRANSPORT POLICY–Follow-up to the Cardiff-Helsinki Summit on the integration of environment and sustainable development into the transport policy’’Council resolution; Brussels, 28 March 2001, 7329/01
3. DVLA–Driver and Vehicle Licencing Agency, CERTIFICATE OF DESTRUCTION–Your Questions Answered; UK, 2008.
4. European Commission: GUIDANCE DOCUMENT DIRECTIVE 2000/53/EC ON END-OF-LIFE VEHICLES; Version 1, January 2005.
5. European Commission: End of Life Vehicles; http://ec.europa.eu/environment/waste/elv_index.htm; Web stranica posećena 04. 02. 2009.
6. European Commission: Environmental integration and history; http://ec.europa.eu/environment/integration/integration_history.htm. Web stranica posećena 04. 02. 2009.
7. European Commission: INTEGRATION OF ENVIRONMENT INTO TRANSPORT POLICY–From strategies to good practice, European Communities, 2003.
8. Milivojević, Jovan; Arsovski, Slavko; Đorđević, Milosav: Pristup oceni postojećeg sistema reciklaže motornih vozila na kraju životnog ciklusa u Srbiji; Poslovna politika, http://www.poslovnapolitika.com/index.php?option=com_content&task=view&id=391&Itemid=45, Web stranica posećena 08. 02. 2009.
9. Spangenberg, Joachim H: INTEGRATING ECONOMIC, SOCIAL AND ENVIRONMENTAL POLICIES: WHO CALLS THE TUNE?; SERI–Sustainable Europe Research Institute, 2003.