KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 20.11.2009
KOM(2009) 635 wersja ostateczna

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA RADY, PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW

DOTYCZĄCE WDRAŻANIA DYREKTYWY 2000/53/WE W SPRAWIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

W LATACH 2005-2008

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA RADY, PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW

DOTYCZĄCE WDRAŻANIA DYREKTYWY 2000/53/WE W SPRAWIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

W LATACH 2005-2008

1. WPROWADZENIE

Główne cele dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (dyrektywa ELV)[1] to zapobieganie powstawaniu odpadów z pojazdów oraz ponowne użycie, recykling i inne formy odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji i ich części, tak aby ograniczyć ostateczne unieszkodliwianie odpadów. Ponadto środki ustanowione w dyrektywie podniosą efektywność środowiskową podmiotów gospodarczych uczestniczących w cyklu życia pojazdu, a szczególnie podmiotów bezpośrednio zaangażowanych w przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Artykuł 9 dyrektywy 2000/53/WE zobowiązuje państwa członkowskie do przesyłania Komisji co trzy lata sprawozdań z wykonania tej dyrektywy na podstawie kwestionariusza określonego w decyzji Komisji 2001/753/WE[2], zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 6 dyrektywy 91/692/EWG[3]. Kwestionariusz składa się z dwóch części: pierwsza część dotyczy szczegółów włączenia dyrektywy do prawa krajowego, druga część dotyczy informacji na temat rzeczywistego wdrażania dyrektywy.

Pierwsze sprawozdanie dotyczące wdrażania (COM/2007/618 wersja ostateczna) obejmowało okres od dnia 21 kwietnia 2002 r. do dnia 21 kwietnia 2005 r. (lub od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 21 kwietnia 2005 r. w przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Wspólnoty Europejskiej w dniu 1 maja 2004 r.). Niniejsze sprawozdanie obejmuje okres od dnia 21 kwietnia 2005 r. do dnia 21 kwietnia 2008 r. (a w przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Wspólnoty Europejskiej w dniu 1 stycznia 2007 r., od tego dnia do dnia 21 kwietnia 2008 r.).

Dyscyplina w wypełnianiu obowiązku sprawozdawczego nie była w pełni zadowalająca. Pięć państw członkowskich[4] nie dostarczyło Komisji informacji na temat włączenia tej dyrektywy do prawa krajowego. Wielu odpowiedzi brakowało albo były niepełne lub niejasne. Dane za 2006 r. dotyczące osiągania celów dotyczących ponownego użycia/recyklingu oraz ponownego użycia/odzysku miały być obowiązkowo przekazane w 2008 r. zgodnie z decyzją Komisji 2005/293/WE[5]. Terminowość sprawozdań była mierna, a jakość metodologii sprawozdawczych poddawała niejednokrotnie w wątpliwość uzyskane dane liczbowe.

---

1 Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34.
2 Dz.U. L 282 z 26.10.2001, s. 77.
3 Dz.U. L 377 z 31.12.1991, s. 48.
4 Wszczęto postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko państwom członkowskim, które nie dopełniły obowiązku sprawozdawczego.
5 Dz.U. L 94 z 13.4.2005, s. 30.

Komisja podjęła kroki, aby wspomóc państwa członkowskie w podnoszeniu jakości i porównywalności danych poprzez ustanowienie zespołu ekspertów zajmujących się tą kwestią[6].

Przeprowadzone przez Komisję badania zgodności krajowych przepisów wykonawczych z przepisami dyrektywy wykazały, że dyrektywa została ogólnie dobrze przetransponowana, chociaż zdarzają się przypadki niezgodności, które są obecnie lub mogą być w przyszłości przedmiotem postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

W odniesieniu do rzeczywistego wdrażania i egzekwowania przepisów prawnych, państwa członkowskie były w stanie przedstawić więcej informacji niż za poprzedni okres sprawozdawczy, na podstawie otrzymanych odpowiedzi nie można jednak dokonać pełnej oceny sytuacji ogólnej.

2. DYREKTYWA 2000/53/WE W SPRAWIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Dwadzieścia dwa państwa członkowskie dostarczyły Komisji za pośrednictwem tego sprawozdania dane dotyczące krajowych przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, które wdrażają dyrektywę 2000/53/WE do prawa krajowego.

Niektóre przepisy dyrektywy (dotyczące na przykład zapobiegania, zbierania, ponownego użycia i odzysku) mogą być transponowane w drodze porozumienia, lecz tylko pięć państw członkowskich skorzystało z tej możliwości.

Tylko dwa państwa członkowskie (Litwa i Zjednoczone Królestwo) zwolniły pojazdy produkowane w małych seriach oraz ich producentów z wymogów dotyczących ponownego użycia, recyklingu i odzysku, z obowiązku stosowania norm znakowania i dostarczania informacji dotyczących demontażu oraz z obowiązków w zakresie sprawozdawczości.

Wszyscy respondenci poinformowali, że przyjęli środki zachęcające producentów pojazdów, w porozumieniu z producentami materiałów i wyposażenia, do ograniczenia stosowania substancji niebezpiecznych w pojazdach, do ułatwiania demontażu, ponownego użycia i odzysku oraz do stosowania w pojazdach większej ilości materiałów pochodzących z recyklingu. Dwadzieścia dwa państwa członkowskie wskazały, że ich prawodawstwo krajowe ogranicza stosowanie ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w materiałach i częściach składowych pojazdów wprowadzanych na rynek po 1 lipca 2003 r., poza wyjątkami ujętymi w załączniku II do omawianej dyrektywy.

Wszyscy respondenci podjęli należyte środki w celu dopilnowania, aby podmioty gospodarcze – w większości producenci lub importerzy pojazdów – stworzyły systemy zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i (tam gdzie to technicznie możliwe) zużytych części usuniętych podczas naprawy samochodów osobowych. Wszyscy respondenci podjęli także środki, by zapewnić wystarczającą dostępność punktów zbierania na swoim terytorium. Liczba uprawnionych zakładów przetwarzania waha się od 2 na Cyprze do ponad 1600 w Zjednoczonym Królestwie. We wszystkich krajach podjęto środki dla zagwarantowania, by

[6] Powołano zespół ekspertów do zajęcia się tą kwestią, obejmujący przedstawicieli państw członkowskich, branży motoryzacyjnej i dyrekcji generalnych Komisji – ds. Środowiska i Statystyki. Pierwsze spotkanie zespołu planowane jest na jesień 2009 r.

wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji były przekazywane do uprawnionych zakładów przetwarzania.

Wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Belgii zgłosiły ustanowienie systemu, w którym warunkiem wyrejestrowania pojazdu jest przedstawienie świadectwa złomowania. Komisja bada sprawę Belgii. Dziewięć państw członkowskich skorzystało z możliwości polegającej na zezwoleniu producentom, sprzedawcom oraz punktom zbierania na wydawanie świadectw złomowania w imieniu uprawnionego zakładu przetwarzania pod warunkiem że zagwarantują, by pojazdy wycofane z eksploatacji były przekazywane do uprawnionego zakładu przetwarzania.

Wszyscy respondenci twierdzili, że przyjęli środki, które mają zapewnić dostarczenie pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania bez obciążania jakimikolwiek kosztami ostatniego posiadacza lub właściciela. W większości państw członkowskich dostarczenie pojazdu wycofanego z eksploatacji nie jest wolne od opłat, jeżeli nie zawiera on istotnych części lub zawiera dodane do niego odpady – jest to opcja zgodna z dyrektywą.

Wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Belgii, przeciwko której Komisja wszczęła postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, dopilnowały, aby świadectwa złomowania wystawione w innych państwach członkowskich były wzajemnie uznawane i akceptowane przez właściwe organy. Odpowiedź Bułgarii jest niejasna i wymaga dalszego zbadania.

We wszystkich państwach członkowskich, które udzieliły odpowiedzi, zakłady i przedsiębiorstwa przetwarzania muszą posiadać zezwolenie od właściwych organów lub też być przez nie zarejestrowane. Jedynie Włochy i Zjednoczone Królestwo skorzystały z możliwości odstępstwa od wymagań dotyczących zezwolenia, o których mowa w dyrektywie.

Dziewiętnastu respondentów zgłosiło zastosowanie środków mających zachęcać zakłady i przedsiębiorstwa przetwarzania do wprowadzania certyfikowanych systemów zarządzania ochroną środowiska. Wsparcie udzielane jest na przykład poprzez dokumenty z wytycznymi, broszury informujące o korzyściach wynikających z wprowadzenia certyfikowanych systemów zarządzania ochroną środowiska, poprzez szkolenia lub finansowanie. Trzech respondentów odpowiedziało, że wprowadzanie certyfikowanych systemów zarządzania ochroną środowiska ma charakter dobrowolny i nie zgłosiło żadnych dodatkowych środków na rzecz ich propagowania.

Wszystkie udzielające odpowiedzi państwa członkowskie wskazały, że podjęły środki zgodne z hierarchią postępowania z odpadami, aby promować ponowne użycie nadających się do tego części oraz odzyskiwanie tych, które nie mogą być ponownie użyte, z przyznaniem preferencji recyklingowi.

Wszyscy respondenci wprowadzili środki zapewniające realizację przez podmioty gospodarcze ustanowionych w dyrektywie celów dotyczących ponownego użycia/odzysku i ponownego użycia/recyklingu. Większość państw członkowskich dokonała dosłownej transpozycji celów wyznaczonych w dyrektywie. Niderlandy przesunęły swój pierwotnie bardzo ambitny termin osiągnięcia docelowego poziomu ponownego użycia/odzysku wynoszącego 95% i poziomu ponownego użycia/recyklingu wynoszącego 85% z 2007 r. z powrotem na wymagany przez dyrektywę 2015 r. W Bułgarii docelowy poziom 87% w odniesieniu do odzysku i 81% w odniesieniu do recyklingu zostanie osiągnięty do dnia 31

grudnia 2008 r.; ustalono też stopniowe podnoszenie do 2015 r. poziomu odzysku do 95%, a poziomu recyklingu do 85%. Republika Czeska, Grecja, Węgry, Włochy, Łotwa, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowacja i Zjednoczone Królestwo skorzystały z możliwości ustalenia niższych docelowych poziomów dla pojazdów wyprodukowanych przed dniem 1 stycznia 1980 r.

Dane dotyczące poziomów ponownego użycia/recyklingu i ponownego użycia/odzysku w 2006 r. podały wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Irlandii i Malty. W 2006 r. dziewiętnaście państw członkowskich[7] osiągnęło docelowy poziom ponownego użycia/ recyklingu wynoszący 80% (Republika Czeska i Francja były bliskie zrealizowania tego celu). Docelowy poziom ponownego użycia/odzysku wynoszący 85% osiągnęło 13 państw członkowskich[8] (Hiszpania była bliska zrealizowania tego celu). Więcej danych można znaleźć w sprawozdaniach Komisji dostępnych na stronie internetowej http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm lub na stronie Europejskiego Urzędu Statystycznego: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Wszystkie państwa członkowskie, które udzieliły odpowiedzi, poinformowały, że podjęły środki na rzecz dopilnowania, aby producenci, w porozumieniu z producentami materiałów i wyposażenia, stosowali normy znakowania części i materiałów, oraz, że zobowiązały producentów części do udostępniania uprawnionym zakładom przetwarzania informacji dotyczących demontażu, magazynowania oraz testowania części. We wszystkich państwach członkowskich producenci muszą dostarczać informacje dotyczące demontażu każdego nowego typu pojazdu wprowadzanego do obrotu. Większość państw członkowskich wskazała, że stosuje system IDIS (Międzynarodowy System Informacji o Demontażu), który jest regularnie aktualizowany.

Dziewiętnaście państw członkowskich zgłosiło, że nałożyły na podmioty gospodarcze (głównie producentów) obowiązek opublikowania informacji na temat konstrukcji pojazdu, przetwarzania pojazdów zgodnie z wymogami ochrony środowiska, zapobiegania powstawaniu odpadów oraz postępów w podnoszeniu poziomu recyklingu i odzysku. W trzech państwach członkowskich obowiązek ten dotyczy producentów pojazdów jako odpowiednich podmiotów gospodarczych, a nie producentów części składowych pojazdów. Szwecja i Estonia pracują nad zmianą swojego prawodawstwa.

Państwa członkowskie zapytano, czy podjęły jakiekolwiek nowe środki zapobiegania powstawaniu odpadów. Dziesięciu respondentów wskazało takie środki, ale nie we wszystkich przypadkach było jasne, czy były to rozwiązania nowe w porównaniu z ostatnim okresem sprawozdawczym. Niemcy zgłosiły, że przemysł motoryzacyjny opracował wykaz dotyczący podawania określonych informacji dotyczących substancji istotnych dla części i materiałów dostarczanych producentom samochodów. Poinformowały ponadto o projekcie SEES[9], który ma na celu między innymi rozwój zrównoważonych procesów demontażu i

---

7 Belgia, Bułgaria, Dania, Niemcy, Estonia, Grecja, Cypr, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Węgry, Niderlandy, Austria, Polska, Portugalia, Słowacja, Finlandia, Szwecja i Zjednoczone Królestwo.

8 Belgia, Bułgaria, Republika Czeska, Niemcy, Cypr, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Niderlandy, Austria, Polska, Portugalia i Szwecja.

9 Zrównoważone systemy elektryczne i elektroniczne dla branży motoryzacyjnej [*Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector*], projekt finansowany przez Unię Europejską w ramach PRIORYTETU 6.2 SZÓSTEGO PROGRAMU RAMOWEGO (Zaawansowane technologie projektowania i produkcji zrównoważonego transportu lądowego). Konsorcjum projektu skupia producentów i dostawców samochodów, uczelnie wyższe, zakłady recyklingu/demontażu, centra badawcze i doradców. Zob.: http://www.sees-project.net/index.php.

recyklingu w celu zwiększenia poziomów odzysku i ponownego użycia. Niemcy zauważyły również, że cały czas utrzymuje się ogólna tendencja do forsowania rozwoju technologii stosowanych po strzępieniu w kierunku maksymalnego odzyskiwania pozostałości ze strzępiarki.

Francja poinformowała, że jeśli chodzi o rodzaje i ilości materiałów pochodzących z recyklingu oraz sytuację rynkową, to poziom włączania materiałów pochodzących z recyklingu wzrósł, ale zasygnalizowała zależność od wymagań technicznych dotyczących pojazdów, od dostępności na rynku, ceny i jakości materiałów pochodzących z recyklingu. Francja zwróciła też uwagę, że według specjalistów w dziedzinie przemysłu metalurgicznego włączenie więcej niż 40% metali pochodzących z recyklingu do pojazdów jest trudne. Recykling tworzyw sztucznych pozostał na poziomie niższym od recyklingu metali i producenci starali się znaleźć równowagę pomiędzy stosowaniem pochodzących z recyklingu konwencjonalnych tworzyw sztucznych a stosowaniem nowych, innowacyjnych, lekkich tworzyw sztucznych. Niemcy oświadczyły, że zmienny popyt na pochodzący z recyklingu złom powoduje znaczne wahania w handlu tym materiałem. Istnieje również silny popyt na wysokiej jakości tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu.

Tylko pięć państw członkowskich poinformowało, że do uprawnionych zakładów przetwarzania dostarczano wycofane z eksploatacji pojazdy o żadnej lub ujemnej wartości rynkowej. Pozostałe państwa członkowskie wskazywały na brak lub znikomą liczbę takich samochodów dzięki wysokim cenom surowców wtórnych.

Ogólnie rzecz biorąc, respondenci nie zauważyli żadnych zakłóceń konkurencji w państwach członkowskich lub między nimi, chociaż zgłoszono kilka uwag w tym kontekście. Szwecja odniosła się do różnic w interpretacji dyrektywy 2000/53/WE dotyczących oddzielania szkła od pojazdów wycofanych z eksploatacji, w związku z którymi więcej samochodów jest wywożonych do tych państw członkowskich, w których po strzępieniu szkło można legalnie oddzielać. Belgia poinformowała o intensywnej konkurencji pomiędzy zakładami strzępienia oraz pomiędzy zakładami strzępienia a zakładami demontażu. Polska zauważyła, że ciężar przerobu pojazdów wycofanych z eksploatacji często nie spoczywa ostatecznie na tym państwie członkowskim, w którym pojazdy są wprowadzane do obrotu i najdłużej użytkowane, lecz na tych państwach członkowskich, do których są one później wwożone i gdzie kończą swój cykl życia. W tym kontekście Niemcy odnotowały spadek liczby pojazdów wycofanych z eksploatacji, z których odzyskuje się materiały w krajowych zakładach demontażu i recyklingu, z uwagi na fakt, że wielka liczba pojazdów używanych jest wywożona na przykład do Polski, Rumunii, Republiki Czeskiej i na Litwę. Inne państwa członkowskie zgłaszały, że pewna liczba używanych samochodów jest również wywożona do Afryki lub na Bliski Wschód, co ma wpływ na liczbę pojawiających się i przetwarzanych w tych państwach członkowskich pojazdów wycofanych z eksploatacji. Komisja zamierza dokładniej omówić te kwestie z krajowymi rzeczoznawcami w ramach spotkań Komitetu Dostosowania Technicznego.

3. WNIOSKI

Nie stwierdzono żadnych godnych uwagi zmian w zakresie włączania dyrektywy 2000/53/WE do prawodawstwa krajowego państw członkowskich w porównaniu z poprzednim okresem sprawozdawczym. Niektóre przepisy tej dyrektywy nie zostały jeszcze transponowane w pełni, czy też poprawnie, czego dowodzi liczba postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego: w 2009 r. toczyło się dziewięć spraw

dotyczących niezgodności oraz sześć spraw w związku z niedopełnieniem obowiązków sprawozdawczych. W 2006 r. kilka państw członkowskich nie zrealizowało swoich celów dotyczących ponownego użycia/recyklingu/odzysku. Komisja wystosowała do tych państw członkowskich pismo z prośbą o złożenie wyjaśnień w sprawie tego uchybienia i zamierza omówić możliwości poprawy sytuacji w tym zakresie. Ogólnie rzecz biorąc, wdrażanie dyrektywy wymaga dalszej poprawy. Nadal będą organizowane bieżące kontrole zgodności i spotkania z przedstawicielami państw członkowskich w celu wyeliminowania wszelkich niedociągnięć we wdrażaniu prawodawstwa Wspólnoty.