KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 17.10.2007
KOM(2007)618 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 ODNIESIENIU DO LAT 2002-2005

[SEC(2007)1348]

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 ODNIESIENIU DO LAT 2002-2005

1. WPROWADZENIE

Celem niniejszego sprawozdania jest przekazanie innym instytucjom Wspólnoty, państwom członkowskim oraz ogółowi społeczeństwa informacji dotyczących wdrażania dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji[1] w odniesieniu do okresu 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.).

Sprawozdanie zostało sporządzone na podstawie kwestionariusza dotyczącego wdrażania dyrektywy ustanowionego decyzją Komisji 2001/753/WE[2] zgodnie z procedurą określoną w art. 6 dyrektywy 91/692/EWG[3]. Powstało ono w oparciu o informacje przekazane przez państwa członkowskie, a towarzyszy mu dokument roboczy służb Komisji przedstawiający bardziej szczegółowe informacje i dane, które otrzymano od państw członkowskich.

Wszystkie państwa członkowskie dostarczyły Komisji dane dotyczące wdrażania dyrektywy na poziomie krajowym w zakresie włączania dyrektywy do prawa krajowego. Wydaje się, że włączanie dyrektywy do prawodawstwa krajowego jest właściwe; jednak w przypadku dziesięciu nowych państw członkowskich, które przystąpiły do Wspólnoty w dniu 1 maja 2004 r., wciąż przeprowadzana jest kontrola zgodność krajowych przepisów wykonawczych z przepisami dyrektywy, w wyniku czego mogą pojawić się nowe przypadki braku zgodności.

W odniesieniu do rzeczywistego wdrażania i egzekwowania przepisów prawnych, ponieważ tylko kilka państw członkowskich przedstawiło informacje przewidziane w części 2 kwestionariusza (informacje, które należy dostarczyć w miarę ich dostępności, uwzględniając konieczność zachowania tajemnicy handlowej i przemysłowej), na podstawie sprawozdań krajowych trudno jest uzyskać kompletny przegląd stanu funkcjonowania dyrektywy w poszczególnych państwach członkowskich. Ponadto pełen obraz bieżącej sytuacji w zakresie recyklingu i odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji będzie dostępny wyłącznie po przedstawieniu przez państwa członkowskie informacji na temat osiągania przez nie docelowych poziomów ponownego użycia/odzysku oraz ponownego użycia/recyklingu. Sprawozdania te, obowiązkowe w odniesieniu do danych za 2006 r., należy sporządzić zgodnie ze szczegółowymi zasadami określonymi w decyzji Komisji 2005/293/WE[4] i

---

1 Dz.U. L 269 z 21.10.2000, str. 34.
2 Dz.U. L 282 z 26.10.2001, str. 77.
3 Dz.U. L 377 z 23.12.1991, str. 48.
4 Dz.U. L 94 z 12.4.2005, str. 30.

przesłać Komisji w terminie 18 miesięcy po zakończeniu odnośnego roku, tj. do dnia 30 czerwca 2008 r.

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

Dyrektywa 2000/53/WE określa szczegółowe wymogi dotyczące zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Jej głównym celem jest zapobieganie powstawaniu odpadów z pojazdów, a ponadto ponowne użycie, recykling i inne formy odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji i ich części składowych, tak by zmniejszyć ilość odpadów. Dyrektywa ma również na celu polepszenie wyników działań związanych z ochroną środowiska, podejmowanych przez wszystkie przedsiębiorstwa zaangażowane w pełny cykl życia pojazdu, a szczególnie bezpośrednio zaangażowane w przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Wszystkie państwa członkowskie przekazały Komisji szczegółowe dane dotyczące ich **przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych** przyjętych w celu zapewnienia zgodności z dyrektywą. Obecnie prowadzone są **postępowania w sprawie naruszenia przepisów** przeciwko pięciu państwom członkowskim (Belgii, Francji, Włochom, Portugalii i Zjednoczonemu Królestwu).

Znaczna większość państw członkowskich nie **zwolniła pojazdów produkowanych w małych ilościach** z wymogów dotyczących łatwego demontażu, odzysku i recyklingu, z obowiązku stosowania norm znakowania i dostarczania informacji o demontażu oraz z wymogów w zakresie sprawozdawczości i informacji. Jedynie Irlandia, Litwa i Zjednoczone Królestwo przewidziały takie zwolnienie.

Większość państw członkowskich przyjęła szereg **środków zapobiegawczych** mających na celu ograniczenie stosowania substancji niebezpiecznych w pojazdach oraz przeciwdziałanie ich emisji do środowiska, jak również ukierunkowanych na ułatwianie demontażu, ponownego użycia, odzysku i recyklingu pojazdów oraz na stosowanie materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach lub w innych produktach. W niektórych państwach członkowskich posiadających krajowe przedsiębiorstwa samochodowe (Francja, Niemcy), poprzez zobowiązania prawne oraz nakładanie na producentów wymogów w zakresie informacji, zachęca się do wprowadzania zmian do konstrukcji pojazdów. Inne kraje koncentrują swoje działania na konstrukcji części zamiennych lub ograniczeniach dotyczących stosowania substancji. Belgia, Niemcy, Hiszpania, Malta i Portugalia przyjęły nowe środki mające na celu zachęcenie do ponownego użycia, recyklingu i odzysku części składowych pojazdów, obejmujące kampanie promocyjne, przewodniki techniczne, wsparcie finansowe na rzecz badań i rozwoju oraz innowacji, a także procedury wydawania zezwoleń.

Wszystkie państwa członkowskie przyjęły przepisy **ograniczające stosowanie ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu** w pojazdach i częściach składowych pojazdów, jak również szczegółowe wykazy wyjątków od tego zakazu stosowania metali ciężkich, stanowiące w większości wypadków dokładną transpozycję załącznika II do dyrektywy 2000/53/WE.

Większość państw członkowskich poinformowała o podjęciu środków w celu zapewnienia, by przedsiębiorstwa stworzyły **systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji** oraz, w stopniu technicznie możliwym, zużytych części zamiennych usuniętych w trakcie naprawy samochodów osobowych, a także środków mających na celu zapewnienie,

by punkty zbierania były w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium. Liczba uprawnionych zakładów przetwarzania wynosi od 0 na Malcie do ponad 1500 we Włoszech, co świadczy o znacznych różnicach w zakresie zdolności przetwarzania w poszczególnych państwach członkowskich.

W odniesieniu do **odpowiedzialności organizacyjnej za stworzenie sieci punktów zbierania** niektóre państwa członkowskie nałożyły odpowiedzialność organizacyjną na wszystkie przedsiębiorstwa (Cypr), natomiast inne objęły nią producentów i importerów pojazdów (Austria, Hiszpania, Finlandia, Węgry, Irlandia, Włochy, Litwa i Niderlandy). Większość państw członkowskich określiła obszar geograficzny, którego obsługę muszą zapewnić przedsiębiorstwa, a którego zasięg jest uzależniony od gęstości zaludnienia (Irlandia) lub odległości (np. obszar w promieniu 50 km na Węgrzech, na Litwie i w Słowenii). Łotwa i Portugalia przewidziały możliwość przyłączenia się do sieci zarządzanej przez niezależny podmiot, pod warunkiem jednak że wszyscy producenci lub importerzy pojazdów przedstawią dowód stowarzyszenia się z taką siecią. Słowenia zobowiązała punkty zbierania do zapewnienia wystarczającego zasięgu. W niektórych państwach członkowskich funkcjonują jednocześnie dwa systemy: system punktów posiadających umowy z producentami oraz system niezależnych punków (Irlandia, Zjednoczone Królestwo).

Wszystkie państwa członkowskie wprowadziły do swojego prawodawstwa przepisy w celu zagwarantowania, że **wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji będą przekazywane uprawnionym zakładom przetwarzania**. W większości przypadków przepisy te nakładają na punkty zbierania i zakłady przetwarzania obowiązek posiadania zezwoleń oraz zobowiązują ostatnich właścicieli pojazdu do dostarczania wycofywanych z eksploatacji pojazdów wyłącznie do uprawnionych punktów zbierania. Większość państw członkowskich zezwala na dostarczenie pojazdów do sprzedawców lub producentów, od których są one następnie przekazywane do uprawnionych zakładów przetwarzania. W większości państw członkowskich przestępstwem jest porzucenie pojazdu zamiast dostarczenia go do uprawnionych zakładów przetwarzania lub zbieranie i przetwarzanie pojazdów bez posiadania koniecznego uprawnienia.

Wszystkie państwa członkowskie zgłosiły, że stworzyły **system wyrejestrowywania pojazdów**, który wiąże wyrejestrowanie z wydaniem świadectwa złomowania przez uprawniony zakład przetwarzania. Mniejsza część państw członkowskich przewidziała możliwość wydawania świadectw złomowania przez producentów, sprzedawców i punkty zbierania w imieniu uprawnionego zakładu przetwarzania. We wszystkich państwach członkowskich podjęto środki zapewniające przekazywanie pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania.

Wszystkie państwa członkowskie poinformowały o wdrożeniu przepisów dotyczących **bezpłatnego odbioru**, zgodnie z którymi odbiór pojazdu wycofanego z eksploatacji musi być co najmniej bezpłatny dla ostatniego właściciela pojazdu, zgodnie z zasadą **odpowiedzialności producenta**. W większości przypadków pojazdy są przyjmowane, chyba że pozbawione są istotnych części składowych wymienionych w odpowiednich przepisach lub zawierają dodatkowe odpady. Pojazd ma ujemną wartość rynkową, jeżeli koszty jego przetworzenia przekraczają przychód uzyskany z odzyskanego materiału. W większości przypadków od tego momentu mamy do czynienia z odpowiedzialnością producenta; jednakże stwierdzono, że przyjęcie pojazdu o ujemnej wartości jest rzadkie, biorąc pod uwagę obecne ceny materiałów.

Większość państw członkowskich przewiduje **wzajemne uznawanie świadectw złomowania** wydanych w innym państwie członkowskim.

We wszystkich państwach członkowskich zakłady, które planują przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji, muszą otrzymać **zezwolenie** lub zostać zarejestrowane przez właściwe władze krajowe. W większości przypadków władze regionalne są odpowiedzialne za egzekwowanie określonych w prawodawstwie krajowym obowiązków wynikających z posiadania zezwolenia: wydają zezwolenia oraz kontrolują zakłady przetwarzania w poszczególnych okręgach administracyjnych. Oczyszczenie z substancji szkodliwych musi być przeprowadzone w terminie wynoszącym od 24 godzin (Słowenia) do 3 miesięcy (Litwa).

Większość państw członkowskich poinformowała o zachęcaniu do **wprowadzenia systemów EMAS lub ISO**. Państwa członkowskie oferują szereg zachęt dla przedsiębiorstw stosujących te, zazwyczaj dobrowolne, systemy. W wielu państwach członkowskich coraz bardziej powszechne jest stosowanie certyfikowanych systemów zarządzania ochroną środowiska.

Wszystkie państwa członkowskie zgłosiły, że przyjęły środki zgodne z ustanowioną w dyrektywie **hierarchią odpadów**, która promuje ponowne użycie, recykling i odzysk części składowych pojazdu, a unieszkodliwianie jako ostateczny środek. Ponowne użycie, recykling i odzysk zapewnione są przede wszystkim poprzez środki mające na celu zagwarantowanie odpowiedniego demontażu, składowania i przetwarzania części i materiałów nadających się do ponownego użycia, recyklingu lub odzysku. Istotnym elementem każdego systemu jest **oczyszczenie z substancji szkodliwych** pojazdów wycofanych z eksploatacji. Inne środki obejmują kroki podejmowane w kierunku stworzenia **rynków materiałów pochodzących z recyklingu**, w tym ustalanie ich docelowych ilości w nowych produktach. W wielu państwach członkowskich dostępne są również **programy finansowania** mające na celu promowanie korzystnych dla środowiska rodzajów przetwarzania.

Wszystkie państwa członkowskie potwierdziły, że ustanowiły w swoim prawodawstwie **cele** dotyczące ponownego użycia/odzysku oraz ponownego użycia/recyklingu. W większości przypadków krajowe cele stanowią dokładną transpozycję celów dyrektywy z wyjątkiem Niderlandów, gdzie docelowy poziom ponownego użycia/odzysku wynoszący 95 % oraz poziom ponownego użycia/recyklingu wynoszący 85 % miał zostać osiągnięty do 2007 r. (termin ten jest obecnie zmieniany). Do stron odpowiedzialnych za realizację celów należą producenci we współpracy z innymi przedsiębiorstwami (Finlandia, Węgry), przedsiębiorstwa (Cypr, Włochy, Malta), producenci i importerzy (Litwa i Niderlandy), dostawcy usług publicznych (Słowenia) oraz upoważnione zakłady przetwarzania (Irlandia) Republika Czeska, Hiszpania, Grecja, Węgry, Irlandia, Włochy, Łotwa, Malta, Polska, Portugalia, Słowacja i Zjednoczone Królestwo ustanowiły niższe poziomy w przypadku ponownego użycia, recyklingu i odzysku dla samochodów wyprodukowanych przed dniem 1 stycznia 1980 r., w każdym z tych państw na poziomie 75 % w przypadku ponownego użycia/odzysku i 70 % w przypadku ponownego użycia/recyklingu. Republika Czeska, Węgry, Włochy, Łotwa, Polska, Portugalia i Zjednoczone Królestwo poinformowały, że o środkach wprowadzających te niższe poziomy docelowe powiadomiły Komisję, a w niektórych przypadkach nawet inne pastwa członkowskie. Hiszpania, Grecja i Malta jeszcze nie przesłały oficjalnego powiadomienia.

Ponieważ obowiązek podawania docelowych poziomów wchodzi w życie w połowie 2008 r. w odniesieniu do danych z roku 2006 r., dostępna jest jedynie nieznaczna ilość informacji dotyczących celów osiągniętych przed 2006 r. Wśród krajów, które przedstawiły sprawozdanie, w 2004 r. cztery państwa członkowskie osiągnęły docelowy poziom w

odniesieniu do recyklingu wynoszący 80 % (Belgia, Dania, Niderlandy, Szwecja), a trzy zrealizowały wynoszący 85 % cel dotyczący odzysku (Dania, Niderlandy, Szwecja). Austria, Niemcy i Zjednoczone Królestwo w 2004 r. niemal osiągnęły docelowy poziom wynoszący 85 %.

Wszystkie państwa członkowskie przyjęły przepisy dotyczące stosowania **norm znakowania części składowych i materiałów,** odpowiadające przepisom dyrektywy 2003/138/WE[5] i zobowiązały producentów pojazdów do dostarczania **informacji o demontażu** dla każdego nowego typu pojazdu wprowadzanego do obrotu. Belgia, Cypr, Niemcy, Dania, Hiszpania, Finlandia, Francja, Węgry, Luksemburg, Niderlandy, Polska, Portugalia, Słowenia i Szwecja wskazały, że stosują **system IDIS** (Międzynarodowy System Informacji o Demontażu), w celu ułatwienia demontażu i ponownego użycia części składowych pojazdów. We wszystkich państwach członkowskich istnieją przepisy dotyczące demontażu, składowania i testowania części składowych pojazdów, które mogą być ponownie użyte. Większość państw członkowskich nałożyła na producentów pojazdów obowiązek przedstawiania informacji dotyczących konstrukcji pojazdu, nieszkodliwego dla środowiska przetwarzania, zapobiegania powstawaniu odpadów oraz podnoszenia poziomu recyklingu i odzysku.

Ponieważ część informacji dotyczących wdrażania dyrektywy należy dostarczyć w miarę ich dostępności, uwzględniając konieczność zachowania tajemnicy handlowej i przemysłowej, nie wszystkie państwa członkowskie przedstawiły tego rodzaju informacje.

W większości państw członkowskich nie podjęto **nowych środków zapobiegawczych,** oprócz tych wymaganych przez dyrektywę. Niemcy, Niderlandy i Szwecja zgłosiły szereg działań podjętych przez przemysł samochodowy w celu ograniczenia stosowania substancji niebezpiecznych oraz ułatwienia ponownego użycia, odzysku i recyklingu pojazdów. W odniesieniu do zmian w konstrukcji samochodów w celu stosowania większej ilości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach, tylko nieliczne państwa członkowskie posiadające krajowe przedsiębiorstwa samochodowe (Francja, Niemcy i Szwecja) przyjęły takie środki. Polska i Francja poinformowały, że główną przeszkodą dla dalszych postępów w stosowaniu polimerów z recyklingu jest dostępność materiału wtórnego posiadającego wymagane właściwości po konkurencyjnej cenie, co potwierdza konieczność poprawy rynków materiałów pochodzących z recyklingu w całej Wspólnocie.

Większość państw członkowskich zaznaczyła brak **pojazdów o ujemnej wartości rynkowej** ze względu na wysokie ceny metali, z wyjątkiem Szwecji i Litwy, gdzie stwierdzono takie przypadki. Ostatni właściciel najczęściej otrzymuje zwrot kosztów finansowych za oddanie samochodów wycofanych z eksploatacji.

Większość państw członkowskich nie zgłosiła **żadnych zmian** w swoich **systemach zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji,** ani żadnych **zakłóceń konkurencji,** przy czym kilka państw poinformowało o spadku liczny upoważnionych zakładów przetwarzania w wyniku wprowadzenia surowszych wymogów w zakresie wydawania zezwoleń.

[5] Dz.U. L 53 z 28.2.2003, str. 58.

3. WNIOSKI

Ogólnie, mimo znacznych postępów dokonanych w kilku państwach członkowskich w zakresie transponowania dyrektywy, wdrażanie jej przepisów nie może być uznane za zadowalające, o czym świadczy szereg postępowań w sprawie naruszenia przepisów dotyczących tego strumienia odpadów. W niektórych państwach członkowskich, mimo niemal dokładnej transpozycji dyrektywy do prawa krajowego, systemy zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji mogą nie być w pełni operacyjne. Nie w pełni skuteczne funkcjonowanie systemów zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji często wynika raczej z niedostatecznego egzekwowania niż z braku transpozycji prawodawstwa wspólnotowego. Kwestia ta wymaga szczególnej uwagi i zwiększonej kontroli ze strony zarówno Komisji, jak i na poziomie krajowym. Jest zatem ważne, by zwiększyć wysiłki w zakresie wdrażania i egzekwowania w niektórych państwach członkowskich. Komisja będzie nadal przeprowadzała kontrole zgodności i regularne spotkania z państwami członkowskimi w celu wyeliminowania wszelkich niedociągnięć odnośnie do wdrażania prawodawstwa Wspólnoty.