KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.5.2011
KOM(2011) 297 wersja ostateczna

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Sprawozdanie dotyczące wdrożenia i przeglądu dyrektywy 2004/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ograniczeń emisji lotnych związków organicznych w wyniku stosowania rozpuszczalników organicznych w niektórych farbach i lakierach oraz produktach do odnawiania pojazdów, a także zmieniającej dyrektywę 1999/13/WE

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Sprawozdanie dotyczące wdrożenia i przeglądu dyrektywy 2004/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ograniczeń emisji lotnych związków organicznych w wyniku stosowania rozpuszczalników organicznych w niektórych farbach i lakierach oraz produktach do odnawiania pojazdów, a także zmieniającej dyrektywę 1999/13/WE

1. WPROWADZENIE

W dniu 21 kwietnia 2004 r. przyjęto dyrektywę 2004/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ograniczeń emisji lotnych związków organicznych w wyniku stosowania rozpuszczalników organicznych w niektórych farbach i lakierach oraz produktach do odnawiania pojazdów, a także zmieniającej dyrektywę 1999/13/WE (zwaną dalej „dyrektywą w sprawie farb").

Celem dyrektywy w sprawie farb jest ograniczenie emisji lotnych związków organicznych (zwanych dalej „LZO") spowodowanej stosowaniem rozpuszczalników organicznych w niektórych farbach i lakierach oraz produktach do odnawiania pojazdów[1], aby zapobiec zanieczyszczeniom powietrza wynikającym z udziału LZO w tworzeniu ozonu w warstwie przyziemnej lub zredukować te zanieczyszczenia. Ma ona stanowić uzupełnienie środków podejmowanych na szczeblu krajowym w celu zapewnienia zgodności z pułapami emisji LZO określonymi w dyrektywie 2001/81/WE w sprawie krajowych poziomów emisji dla niektórych rodzajów zanieczyszczenia powietrza (zwanej dalej „dyrektywą w sprawie krajowych poziomów emisji").

Produktami objętymi dyrektywą w sprawie farb są farby i lakiery stosowane na budynki, ich wykończenia i wyposażenie, oraz na związane z nimi konstrukcje stosowane do celów dekoracyjnych, funkcjonalnych i ochronnych, a także produkty do odnawiania pojazdów.

W tym celu dyrektywa w sprawie farb zawiera wymóg, aby produkty wchodzące w zakres jej stosowania oraz wprowadzane do obrotu po dniu 1 stycznia 2007 r. miały zawartość LZO nieprzekraczającą dopuszczalnych wartości określonych w załączniku II do tej dyrektywy. W przypadku farb i lakierów w drugiej fazie od dnia 1 stycznia 2010 r. obowiązują bardziej rygorystyczne dopuszczalne wartości LZO.

W art. 14 dyrektywy w sprawie farb wymaga się od państw członkowskich dokonania transpozycji tej dyrektywy do ich ustawodawstwa najpóźniej do dnia 30

[1] „Produkty do odnawiania pojazdów" definiuje się jako produkty wymienione w podkategoriach, o których mowa w części B załącznika II do dyrektywy w sprawie farb. Stosuje się je do pokrywania pojazdów drogowych określonych w dyrektywie 70/156/EWG, lub części tych pojazdów, wykonywanego jako element naprawy, konserwacji lub zdobienia pojazdu poza instalacjami wytwórczymi.

października 2005 r. Podsumowanie stanu transpozycji dyrektywy znajduje się w sekcji 2 niniejszego sprawozdania.

W art. 6 i 7 dyrektywy w sprawie farb wymaga się, aby państwa członkowskie ustanowiły program monitorowania sprawdzający zgodność z tą dyrektywą i regularnie składały Komisji sprawozdania z wyników działania tego programu. Na podstawie tych informacji oceniono wdrożenie dyrektywy w państwach członkowskich, a przegląd głównych wniosków przedstawiono w sekcji 3 niniejszego sprawozdania.

W art. 9 dyrektywy w sprawie farb wzywa się Komisję do przekazania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania, w którym bada się:

- możliwości redukcji zawartości LZO w produktach nieobjętych zakresem stosowania dyrektywy w sprawie farb, w tym również w aerozolach do farb i lakierów;

- możliwość dalszych redukcji dopuszczalnych zawartości LZO określonych w dyrektywie w odniesieniu do produktów do odnawiania pojazdów; oraz

- wszelkie nowe elementy odnoszące się do społeczno-ekonomicznych skutków zastosowania dopuszczalnych wartości określonych w załączniku II do dyrektywy w sprawie farb, które mają zastosowanie od dnia 1 stycznia 2010 r. (faza II).

Wynik tej analizy podsumowano w sekcji 4 niniejszego sprawozdania.

2. TRANSPOZYCJA

Termin na dokonanie transpozycji dyrektywy w sprawie farb do przepisów krajowych upłynął w dniu 30 października 2005 r. Chociaż niewiele państw członkowskich dotrzymało tego terminu, wkrótce po tej dacie wszystkie państwa zakończyły transpozycję w odniesieniu do całego terytorium kraju.

Komisja nie zidentyfikowała żadnych poważnych przypadków niezgodności przepisów transponujących państw członkowskich.

3. WDROŻENIE

3.1. Wprowadzenie

W art. 7 dyrektywy w sprawie farb wymaga się, aby państwa członkowskie składały sprawozdania z wyników działania ich programów monitorowania, demonstrując zgodność z dyrektywą. Wymaga się od nich także podawania kategorii i ilości produktów licencjonowanych na podstawie art. 3 ust. 3 dyrektywy. Pierwsze sprawozdanie, obejmujące 2007 r., należało przedłożyć Komisji do dnia 30 czerwca 2008 r. W tym celu Komisja opracowała i przyjęła wspólny format[2].

[2] Decyzja Komisji 2007/205/WE z dnia 22 marca 2007 r. (Dz.U. L 91 z 31.3.2007, s. 48.).

Sprawozdania otrzymano od 26 państw członkowskich i są one dostępne na stronach internetowych EUROPA[3].

3.2. Programy monitorowania i kontrole stosowane przez państwa członkowskie (2007 r.)

Ogólna ocena sprawozdań złożonych przez państwa członkowskie wykazała, że pomimo pewnych braków informacyjnych wynikających z ograniczonego czasu, jaki upłynął od wejścia dyrektywy w życie, ze sprawozdań tych można było uzyskać pewne przydatne informacje na temat praktyk w zakresie monitorowania w niektórych państwach członkowskich.

Pod względem administracyjnym organizacja właściwych organów odpowiedzialnych za zapewnienie wdrożenia dyrektywy w sprawie farb jest znacznie zróżnicowana w poszczególnych państwach członkowskich. Niektóre państwa członkowskie scentralizowały kompetencje w jednym organie krajowym, natomiast inne przydzieliły obowiązki w zakresie koordynacji, monitorowania i przypadków naruszeń przepisów trzem różnym organom krajowym, a jeszcze inne państwa mają organy krajowe odpowiedzialne za koordynację i oddziały regionalne zajmujące się monitorowaniem i przypadkami naruszeń przepisów. W przypadku istnienia kilku organów państwa członkowskie zwykle wyraźnie odróżniają poszczególne zakresy kompetencji lub zapewniają stosowanie skoordynowanego podejścia.

Zgłoszona liczba kontroli producentów, importerów, hurtowników, detalistów i podmiotów gospodarczych w 2007 r. wahała się między 0 a 540, przy czym większość państw członkowskich zgłosiła od 10 do 100 wizyt w terenie. Nie daje to jednak informacji na temat udziału w rynku objętym kontrolą. Konkretne działania podejmowane w związku z kontrolą znacznie różnią się w poszczególnych państwach członkowskich. Nie było żadnych dostępnych informacji na temat rozróżnienia na wizyty w terenie w celu sprawdzenia zgodności z dopuszczalnymi wartościami LZO i wizyty w terenie w celu sprawdzenia zgodności z wymogami dotyczącymi oznakowania.

W trakcie kontroli wykryto pewną liczbę przypadków niezgodności. Liczba przekroczeń dopuszczalnych wartości LZO na ogół nie przekraczała 5 % przypadków, natomiast naruszenia wymogów dotyczących oznakowania były częstsze i nierzadko stanowiły 20 % przypadków.

Jeżeli chodzi o stosowanie art. 3 ust. 3 dyrektywy w sprawie farb, tylko jedno państwo członkowskie zgłosiło, że udzielono indywidualnych licencji na sprzedaż i zakup produktów, które będą stosowane do odnawiania i konserwacji budynków i pojazdów historycznych uznanych za posiadające szczególną wartość historyczną i kulturalną, ale nie spełniają wymogów co do dopuszczalnych wartości LZO. Wszystkie pozostałe państwa członkowskie zgłosiły, że nie przewidują możliwości udzielenia takich licencji lub że w 2007 r. nie otrzymano żadnego wniosku o taką licencję.

---

[3] http://ec.europa.eu/environment/air/pollutants/paints_ms_reporting.htm

Kilka państw członkowskich przekazało pewne uwagi dotyczące trudności napotkanych podczas wdrażania dyrektywy w sprawie farb. Główne zgłoszone wyzwania związane z wdrożeniem to brak zasobów administracyjnych na monitorowanie i niewystarczająca liczba (akredytowanych) laboratoriów analitycznych. Najczęściej zgłaszane problemy z interpretacją przepisów dotyczyły zakresu stosowania dyrektywy (definicje), klasyfikacji produktów w ramach określonej podkategorii oraz jej współdziałania z dyrektywą 1999/13/WE[4] (zwaną dalej „dyrektywą w sprawie ograniczenia emisji LZO"), jak wyjaśniono w sekcji 3.3.

3.3. Współdziałanie z dyrektywą w sprawie ograniczenia emisji LZO

Kilka państw członkowskich zgłosiło pewne trudności wynikające z częściowego pokrywania się zakresu stosowania dyrektywy w sprawie farb z zakresem stosowania dyrektywy w sprawie ograniczenia emisji LZO. Zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy w sprawie farb państwa członkowskie mają prawo uwolnić od wymagania zgodności z dopuszczalnymi wartościami LZO produkty sprzedawane do wyłącznego stosowania w działalności objętej dyrektywą w sprawie ograniczenia emisji LZO i realizowanej w instalacjach zarejestrowanych bądź uprawnionych zgodnie z art. 3 i 4 tej dyrektywy. W rezultacie farby i lakiery należące do tej samej kategorii produktów (np. do powlekania drewna) mogą podlegać różnym wymogom w zakresie LZO w zależności od zastosowania tych farb i lakierów. Podczas gdy zawartość LZO w tych farbach, które są stosowane wyłącznie na potrzeby czynności wykonywanych w instalacjach zgodnych z dyrektywą w sprawie ograniczenia emisji LZO, nie jest ograniczona dyrektywą w sprawie farb, podobne farby stosowane poza tymi instalacjami muszą być zgodne z dopuszczalnymi wartościami LZO określonymi w dyrektywie w sprawie farb.

Monitorowanie ostatecznego wykorzystania produktów objętych zwolnieniem i upewnianie się, że farby te są stosowane jedynie w instalacjach spełniających wymogi zgodności, stanowi wyzwanie dla właściwych organów. Egzekwowanie przepisów staje się trudniejsze, gdy w tej samej instalacji są wykonywane różne czynności, z których część jest objęta dyrektywą w sprawie ograniczenia emisji LZO, a część nie.

Na podstawie sprawozdań dotyczących wdrożenia dyrektywy w sprawie farb można określić pewną liczbę procedur mających na celu zapewnienie prawidłowego stosowania art. 3 ust. 2 tej dyrektywy, przy czym zaobserwowano, że procedury te różnią się w poszczególnych państwach członkowskich. Procedury te obejmowały wymagania w zakresie oznakowania produktów niezgodnych z wymogami, wymaganie, aby nabywca przedstawił dowód na to, że dane produkty będą stosowane wyłącznie w instalacjach objętych dyrektywą w sprawie ograniczenia emisji LZO, oraz wymóg prowadzenia wykazu konsumentów nabywających produkty niespełniające wymogów.

3.4. Wspieranie wdrożenia przez Komisję

W celu wyjaśnienia kwestii dotyczących interpretacji i wdrażania dyrektywy Komisja współpracowała z przedstawicielami państw członkowskich w ramach

[4] Dz.U. L 85 z 29.3.1999, s. 1.

komitetu, o którym mowa w art. 12 dyrektywy w sprawie farb. W tym kontekście zidentyfikowano niektóre elementy wymagające dalszego wyjaśnienia, takie jak niektóre definicje, zakres różnych podkategorii farb i lakierów, wymogi art. 4 w zakresie oznakowania oraz klasyfikacja niektórych produktów do odnawiania pojazdów. Kilka z tych zagadnień już wyjaśniono w wytycznych Komisji[5], natomiast inne były rozpatrywane w trakcie przeglądu dyrektywy i zostaną uwzględnione w dalszych wytycznych.

Ponadto w dyrektywie Komisji 2010/79/UE z dnia 19 listopada 2010 r.[6] wprowadzono dodatkowe normy dotyczące analitycznych metod oceny zgodności z dopuszczalnymi wartościami LZO, co umożliwi sprawdzanie zgodności w sposób bardziej opłacalny.

3.5. Wnioski dotyczące wdrożenia

W czasie gromadzenia danych na potrzeby niniejszego sprawozdania (obejmujących 2007 r.) wdrożenie dyrektywy w sprawie farb w państwach członkowskich nadal było na bardzo wczesnym etapie, ponieważ dopuszczalne wartości LZO z załącznika I miały zastosowanie dopiero od dnia 1 stycznia 2007 r. Ponadto w art. 3 przewidziano roczny okres przejściowy, zezwalając na wprowadzenie do obrotu produktów niespełniających wymagań, wytworzonych przed dniem 1 stycznia 2007 r.

Informacje otrzymane dotychczas na mocy art. 7 wskazują na to, że wiele państw członkowskich ustanowiło programy monitorowania zgodności produktów wprowadzanych do obrotu. Komisja odnotowała jednak sygnały świadczące o tym, że w 2007 r. kilka państw członkowskich nadal spóźniało się z ustanowieniem swoich programów kontroli. Właściwe monitorowanie producentów i importerów jest szczególnie istotne dla zapewnienia zgodności z określonymi w dyrektywie wymogami dotyczącymi dopuszczalnych wartości LZO oraz oznakowania. Z tego względu koniecznie jest udoskonalenie programów i praktyk monitorowania, a państwa członkowskie będą zachęcane do wymiany swoich doświadczeń i wzajemnego uczenia się na podstawie ustalonych najlepszych praktyk.

Oczekuje się, że bardziej szczegółowa ocena zgodności państw członkowskich z określonymi w dyrektywie obowiązkami w zakresie monitorowania będzie możliwa w oparciu o drugie krajowe sprawozdania dotyczące wdrażania składane na mocy art. 7, obejmujące rok 2010 r., które należy przedłożyć do dnia 30 czerwca 2011 r.

---

5 http://ec.europa.eu/environment/air/pollutants/paints_faq.htm

6 Dz.U. L 304 z 20.11.2010, s. 18.

4. PRZEGLĄD DYREKTYWY

4.1. Wprowadzenie

4.1.1. Klauzula przeglądowa

Artykuł 9 dyrektywy w sprawie farb zawiera wymóg przeprowadzenia przeglądu dyrektywy w celu określenia możliwości w zakresie dalszych redukcji. Zmiany, które należy ocenić, obejmują rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy na inne produkty oraz wprowadzenie bardziej rygorystycznych dopuszczalnych wartości LZO w odniesieniu do produktów do odnawiania pojazdów. Ponadto w artykule tym przewiduje się zbadanie wszelkich dodatkowych społeczno-ekonomicznych skutków wdrożenia dyrektywy, których nie uwzględniono w trakcie jej opracowywania.

Aby pomóc w dokonaniu tego przeglądu, Komisja zawarła umowę z zewnętrznym konsultantem. Przeprowadzone przez niego badanie, realizowane w trakcie 2008 i 2009 r., obejmowało wszystkie najważniejsze zainteresowane strony. Polegało na przeanalizowaniu różnych wariantów rozszerzenia zakresu stosowania dyrektywy w sprawie farb oraz zwiększenia poziomu redukcji LZO. W odniesieniu do szeregu produktów, które uznano za potencjalnych kandydatów do objęcia zakresem stosowania dyrektywy, oceniono korzyści i koszty takiego objęcia[7].

4.1.2. Strategia tematyczna dotycząca zanieczyszczenia powietrza i dyrektywa w sprawie krajowych poziomów emisji

Wdrożenie i przegląd dyrektywy w sprawie farb należy postrzegać w kontekście realizowania polityki UE dotyczącej zanieczyszczenia powietrza, w szczególności strategii tematycznej Komisji dotyczącej zanieczyszczenia powietrza z 2005 r. (zwanej dalej „strategią tematyczną”)[8], oraz w kontekście dyrektywy w sprawie krajowych poziomów emisji. Jednym z głównych celów tych instrumentów jest redukcja stężeń ozonu w warstwie przyziemnej w celu ochrony zdrowia człowieka i ekosystemów. Ozon w warstwie przyziemnej oraz inne utleniacze fotochemiczne powstają poprzez reakcję LZO, tlenków azotu i tlenku węgla przy udziale światła słonecznego.

W strategii tematycznej określono cele tymczasowe do 2020 r., biorąc pod uwagę koszty środków i związane z nimi korzyści. Cele te wyrażono jako „postępy, które należy osiągnąć” w porównaniu z sytuacją w 2000 r. W odniesieniu do ozonu w warstwie przyziemnej celami są zmniejszenie liczby przypadków przedwczesnej umieralności o 10 % i zmniejszenie obszaru ekosystemów leśnych, w których stężenia ozonu przekraczają krytyczny poziom o 15 %. W strategii tematycznej wskazano, że osiągnięcie tych celów będzie wymagało emisji LZO w 2020 r. (w państwach UE-25) niższej o 51 % od poziomów z 2000 r. Oczekuje się, że obecne prawodawstwo w sprawie emisji LZO, w tym dyrektywa w sprawie farb, w znacznym stopniu przyczyni się do osiągnięcia redukcji emisji w stosunku do

---

[7] Sprawozdanie końcowe z badania jest dostępne pod adresem http://circa.europa.eu/Public/irc/env/paints_directive/library?l=/review_2008_2009/contract

[8] Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Strategia tematyczna dotycząca zanieczyszczenia powietrza (COM(2005) 446 wersja ostateczna), 21.9.2005.

ogólnych celów dotyczących emisji LZO. Najnowsze badanie[9] przeprowadzone na poziomie UE wskazuje na to, że do 2020 r. istniejące prawodawstwo doprowadzi do zmniejszenia o połowę całkowitej ilości emisji w stosunku do emisji z 2000 r., tym samym znacznie przybliżając cel określony w strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza.

Istnieją dane wskazujące na to, że kilka państw członkowskich może napotkać problemy w osiągnięciu w 2010 r. pułapu emisji LZO wymaganego na mocy dyrektywy w sprawie krajowych poziomów emisji. Państwa członkowskie muszą jednak zgłaszać emisje wyłącznie z dwóch zaległych lat, a ostateczne wykazy emisji dla 2010 r. nie są jeszcze dostępne.

4.1.3. Emisje LZO wynikające ze stosowania produktów objętych dyrektywą w sprawie farb

W art. 7 i 8 dyrektywy w sprawie krajowych poziomów emisji wymaga się od państw członkowskich corocznego zgłaszania ich krajowych wykazów emisji oraz prognoz emisji na 2010 r. w odniesieniu do zanieczyszczeń objętych tą dyrektywą. Sprawozdania te wskazują, że w 2008 r. emisje LZO wynikające ze stosowania powłok wyniosły w państwach UE-27 1 379 kiloton (kt), co stanowi około 16,6 % całości zgłoszonych emisji LZO. Chociaż sprawozdania obejmują zdezagregowane dane dotyczące emisji[10], zastosowana klasyfikacja działalności nie pozwala na określenie dokładnych wartości emisji LZO wynikających ze stosowania produktów objętych dyrektywą w sprawie farb.

Powyższe emisje oraz ich przyszły poziom oszacowano w oparciu o dane dotyczące produkcji i prognozy przekazane przez właściwą federację przemysłu[11]. Wskazują one na to, że całkowite emisje LZO w 2006 r. wynikające ze stosowania farb dekoracyjnych objętych dyrektywą wyniosły w przybliżeniu 410 kt. Oczekuje się, że wskutek wejścia w życie bardziej rygorystycznych dopuszczalnych wartości emisje zmniejszą się w 2010 r. do 373 kt. Przewiduje się jednak ich ponowny wzrost do 470 kt w 2020 r., głównie na skutek większej konsumpcji. W przypadku produktów do odnawiania pojazdów emisje oszacowano na 56 kt w 2007 r. i przewidziano wzrost emisji do 62 kt w 2020 r.

4.2. Warianty rozszerzenia zakresu stosowania

W trakcie przeglądu oceniono skutki dla środowiska, gospodarki i społeczeństwa siedemnastu wariantów możliwego rozszerzenia zakresu stosowania dyrektywy w sprawie farb. Wiązało się to z szeroko zakrojonymi konsultacjami z zainteresowanymi stronami i państwami członkowskimi.

Jedną z grup produktów poddanych ocenie były aerozole do farb i lakierów, które są jednoznacznie wymienione w art. 9 dyrektywy. Wariant włączenia tych farb do

---

9 Sprawozdanie nr 7 dotyczące analizy scenariuszy krajowych pułapów emisji, http://ec.europa.eu/environment/air/pollutants/pdf/nec7.pdf

10 W odniesieniu do farb w sprawozdaniach przeprowadza się rozróżnienie pomiędzy „Stosowaniem powłok dekoracyjnych” (kategoria 3.A.1), „Stosowaniem powłok w przemyśle” (3.A.2) a „Pozostałym stosowaniem powłok” (3.A.3).

11 Europejska Rada Producentów i Importerów Farb, Tuszy Drukarskich i Barwników dla Plastyków (CEPE).

zakresu stosowania dyrektywy okazał się mieć bardzo mały potencjał redukcji emisji LZO (26 kt rocznie w przypadku całkowitego zastąpienia). Ponadto ta grupa produktów składa się z wielu różnych typów produktów stosowanych w różnych celach, co może powodować, że określenie stosownych dopuszczalnych wartości LZO będzie trudne, a monitorowanie złożone. Wprowadzenie w dyrektywie dopuszczalnych wartości dla zawartości LZO w tych produktach w rzeczywistości wymagałoby przejścia na inne systemy powłok, ale istniejące rozwiązania alternatywne mogą prowadzić do utraty wydajności produktu. Z tego względu wycofanie aerozoli z zastosowań w farbach i lakierach uznano za niewłaściwe.

Oczekiwano, że spośród innych rozpatrywanych wariantów największy potencjał redukcji emisji LZO (126 kt rocznie) będzie miało wprowadzenie dopuszczalnych wartości LZO (10 %) w odniesieniu do dezodorantów i antyperspirantów. Środek ten nie był jednak zalecany, ponieważ w rzeczywistości spowodowałby zakaz stosowania systemów rozpylania w postaci aerozolu lub pompy, a istniejące rozwiązania alternatywne wydają się być akceptowane przez konsumentów w ograniczonym stopniu. Dlatego też przed dalszym rozpatrywaniem tego wariantu konieczne są dodatkowe badania nad opracowaniem alternatywnych systemów rozpylania w dezodorantach.

Oceniono, że żaden z pozostałych wariantów nie zredukuje emisji LZO o więcej niż 40 kt/rok. W szczególności w odniesieniu do produktów niestosowanych w powłokach brakuje wiedzy na temat przewidywanego rozwoju rynku i zachowania konsumentów, która to wiedza pozwoliłaby w pełni ocenić potencjalne skutki włączenia tych produktów do zakresu stosowania dyrektywy.

4.3. Bardziej rygorystyczne dopuszczalne wartości emisji LZO dla produktów do odnawiania pojazdów

W części B załącznika II do dyrektywy w sprawie farb określono maksymalne zawartości LZO w produktach do odnawiania pojazdów. Oceniono wykonalność i skutki zaostrzenia dopuszczalnych wartości LZO dla każdej z podkategorii produktów do odnawiania pojazdów. Ogólny wniosek z tej oceny był taki, że proponowanie bardziej rygorystycznych dopuszczalnych wartości LZO dla tych powłok będzie niewłaściwe:

– dla większości podkategorii obniżenie dopuszczalnych wartości uznano za niewykonalne albo ze względu na brak produktów o niższej zawartości LZO, których obecności na rynku można byłoby oczekiwać w najbliższym czasie, albo z powodu braku odpowiednich metod badawczych;

– w odniesieniu do pokryć zewnętrznych i wykończeń specjalnych oszacowano, że warianty optymalizacji obecnych wymogów spowodują redukcję LZO o zaledwie 3,5 kt/rok, jednocześnie potencjalnie zwiększając obciążenie administracyjne ze względu na bardziej skomplikowane monitorowanie.

4.4. Społeczno-ekonomiczne skutki dopuszczalnych wartości w fazie II

W przeglądzie przeanalizowano również możliwe nowe skutki społeczno-ekonomiczne, które nie zostały przewidziane lub poddane ocenie w trakcie przygotowywania dyrektywy (w latach 1999-2002).

Jedyny zidentyfikowany istotny skutek związany był z kosztami (ponownego) oznakowania produktów wchodzących w zakres stosowania dyrektywy. Kwestię tę uznano za istotną również w świetle możliwego rozszerzenia zakresu stosowania. Federacja przemysłu oszacowała, że całkowite koszty oznakowania wyniosą około 600 mln EUR. Dodatkowy koszt wycofania i zniszczenia produktów niezgodnych z wymogami oszacowano na 141 mln EUR. Prawdopodobnie można byłoby obniżyć te koszty przez wydłużenie okresu przejściowego, w którym sprzedaż produktów niespełniających wymogów byłaby nadal dozwolona (np. dwa lata zamiast roku).

5. WNIOSKI I PERSPEKTYWY

Na podstawie wstępnych informacji przekazanych przez państwa członkowskie na temat wdrożenia dyrektywy w pierwszych latach po jej transpozycji można zauważyć, że zostały ustanowione systemy monitorowania w celu zapewnienia zgodności. Kilka państw członkowskich miało jednak trudności z terminowym utworzeniem swoich systemów, dlatego niezbędne jest udoskonalenie obecnych programów i praktyk monitorowania poprzez wymianę doświadczeń i ustalenie najlepszych praktyk, zanim możliwe będzie wyciągnięcie konkretnych wniosków na temat szczegółowych skutków emisji LZO. Dalsze informacje na temat tych aspektów gromadzi się od państw członkowskich za pośrednictwem drugiego krajowego sprawozdania dotyczącego wdrażania. Będą one podstawą drugiego sprawozdania Komisji dotyczącego wdrożenia dyrektywy.

Zgodnie z klauzulą przeglądową zawartą w dyrektywie przeprowadzono ocenę środków, które potencjalnie mogłyby prowadzić do dalszej redukcji emisji LZO, tj. rozszerzenia zakresu stosowania dyrektywy i wprowadzenia bardziej rygorystycznych dopuszczalnych wartości LZO dla produktów do odnawiania pojazdów. Nawet objęcie regulacjami bardzo szerokiego zakresu różnych produktów miałoby jednak tylko niewielki potencjał redukcji emisji, przy czym wiązałyby się z tym znaczne problemy z wdrożeniem oraz zwiększone obciążenie administracyjne i koszty. W szczególności nadal istnieją istotne obawy co do niepewnych skutków, jeżeli chodzi o zachowanie konsumentów, i prawdopodobnego wzrostu obciążenia administracyjnego wynikających z objęcia regulacjami produktów niestosowanych w powłokach. Ponadto zgodnie z ostatnimi wynikami zintegrowanego modelowania szacunkowego wydaje się, że wzmocnienie istniejących środków redukcji emisji LZO nie jest konieczne do osiągnięcia pośrednich celów strategii tematycznej. Będzie to przedmiotem dalszej oceny w nadchodzących latach jako część prac prowadzonych w związku z przeglądem strategii tematycznej. Z tego względu zmiana zakresu stosowania dyrektywy w sprawie farb lub określonych w niej dopuszczalnych wartości jest na tym etapie nieuzasadniona.