KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.2.2017 r.
COM(2017) 98 final

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

DOTYCZĄCE WDRAŻANIA DYREKTYWY 2000/53/WE W SPRAWIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI W LATACH 2008–2011 I 2011–2014

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 2008–2011 I 2011–2014

1. WPROWADZENIE

Dyrektywa 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji[1] ma na celu głównie zapobieganie powstawaniu odpadów z pojazdów i ich części, aby zmniejszyć ilość odpadów do unieszkodliwienia. Ponadto środki określone w dyrektywie mają na celu poprawę efektywności środowiskowej podmiotów gospodarczych uczestniczących w cyklu życia pojazdu, a szczególnie podmiotów bezpośrednio zaangażowanych w przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ogólnie dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zgodna z zasadą gospodarki o obiegu zamkniętym pod względem zachęcania do stosowania ekoprojektu, przewidywania eliminacji substancji niebezpiecznych w pojazdach i ustanowienia ambitnych celów w zakresie ponownego użycia/recyklingu/odzysku, a więc dążenia do ponownego użycia wartościowych materiałów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji i zachowania cennych zasobów w gospodarce.

W art. 9 dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji zobowiązano państwa członkowskie do przesyłania Komisji co trzy lata sprawozdań z wykonania tej dyrektywy na podstawie kwestionariusza określonego w decyzji Komisji 2001/753/WE[2]. Kwestionariusz składa się z dwóch części: pierwsza część dotyczy szczegółów transpozycji dyrektywy do prawa krajowego, a druga część dotyczy informacji na temat rzeczywistego wdrażania dyrektywy. Dla każdego okresu sprawozdawczego Komisja sporządza sprawozdanie z wykonania w oparciu o informacje dostarczone przez państwa członkowskie.

Niniejsze sprawozdanie jest trzecim sprawozdaniem z wykonania dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji i obejmuje ono dwa okresy sprawozdawcze: od dnia 21 kwietnia 2008 r. do dnia 20 kwietnia 2011 r. i od dnia 21 kwietnia 2011 r. do dnia 20 kwietnia 2014 r. Pierwsze sprawozdanie z wykonania[3], które obejmowało okres od dnia 21 kwietnia 2002 r. do dnia 20 kwietnia 2005 r., zostało opublikowane w 2007 r.; drugie sprawozdanie z wykonania[4], które obejmowało okres od dnia 21 kwietnia 2005 r. do dnia 20 kwietnia 2008 r., zostało opublikowane w 2010 r.

Terminowość i jakość sprawozdawczości w odniesieniu do niniejszego trzeciego sprawozdania z wykonania uległy poprawie w porównaniu z poprzednimi okresami sprawozdawczymi. Wszystkie państwa członkowskie przedłożyły Komisji sprawozdania z

[1] Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34.
[2] Dz.U. L 282 z 26.10.2001, s. 77.
[3] COM/2007/0618 final.
[4] COM/2009/635 final.

wykonania za lata 2008–2011, natomiast dwa państwa członkowskie nie wysłały sprawozdań za lata 2011–2014[5]. Dostarczone informacje były kompletne, a ich ogólna jakość zadowalająca. Zostały one uzupełnione dodatkowymi informacjami udostępnionymi Komisji, takimi jak te uzyskane w drodze sprawdzania zgodności środków krajowych zastosowanych w procesie wprowadzania dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Ponadto zgodnie z decyzją Komisji 2005/293/WE[6] dane w sprawie celów dyrektywy dotyczących ponownego użycia / recyklingu i ponownego użycia / odzysku mają być zgłaszane corocznie w terminie 18 miesięcy po zakończeniu roku referencyjnego. Informacje te zostały również uwzględnione w niniejszym sprawozdaniu.

2. INFORMACJE DOTYCZĄCE TRANSPOZYCJI DYREKTYWY W SPRAWIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Dokonano transpozycji dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji do prawa krajowego każdego państwa członkowskiego. Chociaż ogólnie stwierdzono, że transpozycja dyrektywy została dokonana prawidłowo, w latach 2008–2014 wciąż trwało 15 postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego ze względu na niezgodność krajowych środków wykonawczych, w tym nadal postępowania otwarte w poprzednim okresie sprawozdawczym. Sprawy przeciwko pięciu państwom członkowskim zostały skierowane do Trybunału Sprawiedliwości i wszystkie zostały od tamtej pory zamknięte. Od października 2015 r. nie odnotowano otwartych postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w odniesieniu do dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Więcej informacji dotyczących transpozycji poszczególnych przepisów dyrektywy można znaleźć w sprawozdaniach krajowych. Transpozycji niektórych wymogów dyrektywy (na przykład przepisów dotyczących zapobiegania, odbioru, ponownego użycia i odzysku) można dokonać w drodze porozumienia. Z tej możliwości skorzystały Belgia, Włochy, Luksemburg, Malta i Węgry.

Irlandia i Zjednoczone Królestwo skorzystały z możliwości zwolnienia pojazdów produkowanych 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.

Wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem jednego[7] zgłosiły, że przy współudziale producentów materiałów i wyposażenia przyjęły środki zachęcające producentów pojazdów do ograniczenia stosowania substancji niebezpiecznych w pojazdach w celu ułatwiania demontażu, ponownego użycia i odzysku oraz w celu stosowania w pojazdach większej ilości

[5] Niderlandy i Hiszpania.

[6] Dz.U. L 94 z 13.4.2005, s. 30.

[7] Grecja dokonała dosłownej transpozycji dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale poinformowała, że „w Grecji nie produkuje się żadnych samochodów i wszystkie samochody są przywożone, w związku z czym nie ma potrzeby podejmowania żadnych środków zgodnie z art. 4 ust. 1 i ust. 2" z czego wynika, że nie przyjęto dalszych środków wykonawczych.

materiałów pochodzących z recyklingu. Wszystkie 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 wymienionymi w załączniku II do przedmiotowej dyrektywy.

Wszystkie państwa członkowskie, które przedłożyły sprawozdanie, potwierdziły, że podjęły należyte środki w celu dopilnowania, aby podmioty gospodarcze – w większości producenci lub importerzy pojazdów – stworzyły systemy odbioru pojazdów wycofanych z eksploatacji i (na ile to było technicznie możliwe) zużytych części usuniętych podczas naprawy samochodów osobowych. Potwierdziły także, że podjęły środki, aby zapewnić wystarczającą dostępność punktów odbioru; co najmniej sześć państw członkowskich[8] określiło maksymalną odległość do kolejnego punktu odbioru albo ustanowiło minimalną liczbę punktów odbioru przypadających na miasto/region lub liczbę mieszkańców.

Wszystkie państwa członkowskie zgłosiły ustanowienie systemu, w którym warunkiem wyrejestrowania pojazdu jest przedstawienie świadectwa złomowania. Czternaście państw członkowskich skorzystało z możliwości polegającej na zezwoleniu producentom, sprzedawcom oraz punktom odbioru na wydawanie świadectw złomowania w imieniu uprawnionego zakładu przetwarzania pod warunkiem że istnieje gwarancja, że pojazdy wycofane z eksploatacji zostaną przekazane do uprawnionego zakładu przetwarzania.

Wszyscy respondenci zgłosili, 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 nie jest jednak wolne od opłat, jeżeli pojazd nie zawiera istotnych części lub jeżeli zawiera dodane odpady. Możliwość ta jest zgodna z dyrektywą.

Wszystkie państwa członkowskie zgłosiły, że wymagają, aby świadectwa złomowania wystawione w innych państwach członkowskich były uznawane i akceptowane przez właściwe organy.

We wszystkich państwach członkowskich zakłady lub przedsiębiorstwa przetwarzania muszą posiadać zezwolenie wydane przez właściwe organy lub być przez nie zarejestrowane. Tylko Włochy i Zjednoczone Królestwo skorzystały z odstępstwa od wymogu posiadania zezwolenia na operacje związane z odzyskiem zużytych części z pojazdów wycofanych z eksploatacji po ich odpowiednim przetworzeniu zgodnie z dyrektywą w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz poddaniu kontroli rocznej[9].

Wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem jednego zgłosiły zastosowanie środków mających zachęcać zakłady i przedsiębiorstwa przetwarzania do wprowadzania takich certyfikowanych systemów zarządzania środowiskowego[10], jak system ekozarządzania i

[8] Belgia, Francja, Irlandia, Litwa, Rumunia, Słowenia.

[9] Odstępstwo od wymogu posiadania zezwolenia zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

[10] Zgodnie z art. 6 ust. 5 dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, państwa członkowskie mają obowiązek zachęcać do operacji przetwarzania w celu wprowadzania certyfikowanych systemów zarządzania środowiskowego.

audytu we Wspólnocie. W tym celu państwa członkowskie wdrożyły szereg działań i środków wspomagających. Obejmują one finansowanie; ograniczenie obciążenia administracyjnego (np. ograniczone częstotliwość i zakres monitorowania, odstępstwa od sporządzania planów gospodarki odpadami, ułatwione zatwierdzanie uprawnionych zakładów przetwarzania, zmniejszone zabezpieczenia finansowe); i wsparcie udzielane dzięki wytycznym, broszurom informacyjnym i szkoleniom.

Wszystkie państwa członkowskie, które przedłożyły sprawozdanie, potwierdziły, że przyjęły środki zgodne z hierarchią postępowania z odpadami, aby promować ponowne użycie nadających się do tego części oraz odzyskiwanie części, które nie mogą być ponownie użyte, ze szczególnym uwzględnieniem recyklingu.

Wszystkie sprawozdające państwa członkowskie wprowadziły środki zapewniające realizację przez podmioty gospodarcze ustanowionych w dyrektywie w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji celów dotyczących ponownego użycia/odzysku i ponownego użycia/recyklingu. Większość państw członkowskich dokonała dosłownej transpozycji celów wyznaczonych w dyrektywie. Niderlandy dostosowały swój pierwotnie bardzo ambitny termin osiągnięcia już w 2007 r., a nie w 2015 r., jak wymaga tego dyrektywa, celu dotyczącego ponownego użycia/odzysku na poziomie 95 % i celu dotyczącego użycia/recyklingu na poziomie 85 %. W Bułgarii cel na poziomie 87 % w odniesieniu do odzysku i cel na poziomie 81 % w odniesieniu do recyklingu miał zostać 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, Irlandia, Grecja, Hiszpania, Włochy, Łotwa, Węgry, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowacja i Zjednoczone Królestwo skorzystały z możliwości ustalenia niższych docelowych poziomów dla pojazdów wyprodukowanych przed dniem 1 stycznia 1980 r.

Wszystkie udzielające odpowiedzi państwa członkowskie z wyjątkiem jednego[11] poinformowały, że podjęły środki mające na celu zapewnienie, aby producenci, w porozumieniu z producentami materiałów i wyposażenia, stosowali normy znakowania części i materiałów, oraz aby wymagali od producentów części udostępniania uprawnionym zakładom przetwarzania informacji dotyczących demontażu, magazynowania oraz badania części. We wszystkich państwach członkowskich producenci muszą dostarczać informacje dotyczące demontażu każdego nowego typu pojazdu wprowadzanego do obrotu. Większość państw członkowskich powołała się na stosowanie Międzynarodowego Systemu Informacji o Demontażu[12], który został ustanowiony przez producentów w celu dostarczania podmiotom zajmującym się przetwarzaniem kompletnych i regularnie aktualizowanych informacji w celu promowania przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób bezpieczny dla środowiska.

Wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Szwecji zgłosiły, że nałożyły na podmioty gospodarcze (głównie producentów) obowiązek opublikowania informacji na temat konstrukcji pojazdów, przetwarzania pojazdów w sposób bezpieczny dla środowiska, zapobiegania powstawaniu odpadów oraz postępów w zakresie recyklingu i odzysku.

[11] Grecja w nawiązaniu do faktu, że nie istnieją lokalni producenci pojazdów.

[12] http://www.idis2.com/index.php?&language=polish

Szwecja poinformowała, że obowiązujące prawodawstwo jest ukierunkowane na producenta, a nie na podmioty gospodarcze, co zostało uwzględnione w ramach trwającego przeglądu prawodawstwa.

3. INFORMACJE DOTYCZĄCE PRAKTYCZNEGO WDROŻENIA DYREKTYWY W SPRAWIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Sprawozdania krajowe dotyczące wdrożenia dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji również dostarczyły informacji o postępie i stosowanych przez podmioty gospodarcze najlepszych praktykach, które wpłynęły pozytywnie na wdrożenie dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Państwa członkowskie osiągnęły cele w zakresie wysokiego poziomu ponownego użycia / recyklingu / odzysku głównie ze względu na rozwój technologii rozdrabniania; znaczne ograniczenie metali ciężkich stosowanych w nowych samochodach (jak przedstawiono w poprawkach do załącznika II do dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji); wprowadzenie norm znakowania w celu ułatwienia demontażu, lepszego wykorzystania, ponownego użycia i odzysku części i materiałów; i większą liczbę oraz poprawę zakładów przetwarzania zgodnie z normami środowiskowymi UE.

W odniesieniu do zapobiegania powstawaniu odpadów, kilka państw członkowskich wspomniało o takich działaniach sektora motoryzacyjnego, jak opracowanie *Global automotive declarable substance list* (Światowej listy substancji stosowanych w sektorze motoryzacyjnym podlegających zgłoszeniu) – grupy mającej na celu ułatwienie komunikacji i wymiany informacji odnośnie do stosowania niektórych substancji w produktach sektora motoryzacyjnego w całym łańcuchu dostaw[13]. Wspomniały one również o dostosowaniu Międzynarodowego Systemu Informacji o Demontażu w celu wskazania składu materiału w łańcuchu produkcji.

Niektóre państwa członkowskie wspomniały o kolejnych środkach mających na celu poprawę procesu przetwarzania oraz uproszczenie demontażu i ograniczenia zanieczyszczeń. Na przykład Niemcy poinformowały o usprawnionej technologii rozdrabniania w celu wyodrębnienia większej ilości frakcji do recyklingu, a Francja zgłosiła, że niektórzy producenci pojazdów zmniejszają zróżnicowanie materiałów i strukturę części, aby ułatwić ich przetwarzanie, i stworzyli własną sieć odbioru, odzysku i ponownego użycia części w celu zapobiegania wytwarzaniu odpadów. Inne środki usprawniające projektowanie z uwzględnieniem recyklingu obejmują opracowanie narzędzia do diagnostyki pokładowej do celów prostego i bezpiecznego uruchomienia części pirotechnicznych w samochodach.

Dostarczono jedynie ograniczone informacje ilościowe na temat rodzajów i ilości materiałów pochodzących z recyklingu oraz sytuacji na rynku. Państwa członkowskie zgodziły się, że rynek handlu metalami działa sprawnie w przypadku metali żelaznych i metali nieżelaznych. Zapewnia to wysokie wskaźniki poziomu recyklingu dla metali. Rynek recyklingu tworzyw sztucznych jest postrzegany jako bardziej zróżnicowany: pomimo wzrostu, wykorzystanie pochodzących z recyklingu materiałów z tworzyw sztucznych znajduje się jeszcze na

[13] http://www.gadsl.org/.

stosunkowo niskim poziomie. Obecnie udział tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu w produkcji pojazdów rzadko przekracza kilka procent łącznego udziału tworzyw sztucznych. Producenci samochodów zobowiązali się do zwiększenia stosowania pochodzących z recyklingu tworzyw sztucznych w pojazdach do poziomu 20 %. Niemcy stwierdziły, że ponownie użyte opony i produkty pochodzące z materiałów z recyklingu (granulat) mają dodatnią wartość rynkową, natomiast wysyłanie opon do przetwarzania i unieszkodliwiania zazwyczaj wymaga poniesienia dodatkowych kosztów.

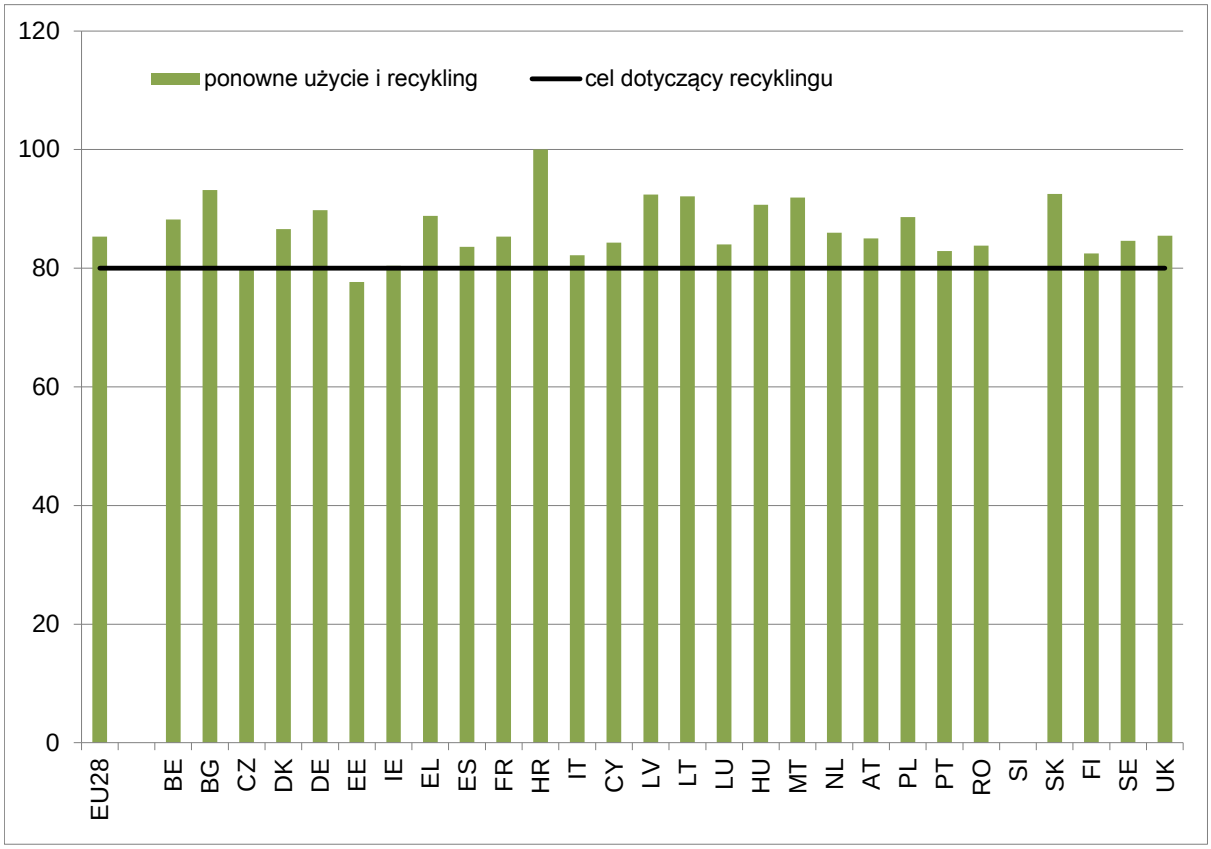
Większość państw członkowskich zwróciła uwagę na fakt, że pojazdy wycofane z eksploatacji mają dodatnią wartość rynkową dopóki są dostarczane w stanie nienaruszonym i nie zostały pozbawione niezbędnych części. Portugalia stwierdziła, że wartość materiałów pochodzących z demontażu i rozdrabniania, w szczególności w przypadku metali żelaznych i nieżelaznych, pozostała na poziomach zapewniających zrównoważony charakter łańcucha przetwarzania. Niemniej jednak osiem państw wyraźnie poinformowało, że w latach 2008–2014 odbierano nawet pojazdy niemające wartości rynkowej albo mające ujemną wartość rynkową. W Zjednoczonym Królestwie niewielką liczbę pojazdów mających ujemną wartość rynkową odbierano głównie w oddalonych obszarach wiejskich, takich jak niektóre społeczności wyspiarskie w Szkocji. Według oceny Polski liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji niemających wartości rynkowej albo mających ujemną wartość rynkową jest równa liczbie niekompletnych samochodów.

Odnotowano poprawę infrastruktury w odniesieniu do przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji w okresie 2008–2014. W większości państw członkowskich nastąpił wzrost liczby uprawnionych zakładów przetwarzania i zmniejszenie się różnic pomiędzy państwami członkowskimi w odniesieniu do gęstości sieci przetwarzania. Liczba uprawnionych zakładów przetwarzania waha się od dwóch w Luksemburgu do około 1800 w Zjednoczonym Królestwie. Łączna liczba zakładów przetwarzania w UE wynosi około 13 000, co odpowiada około jednemu zakładowi przetwarzania na 40 000 mieszkańców.

Łączna liczba pojazdów przekazanych uprawnionym zakładom przetwarzania odpadów w UE gwałtownie wzrosła z 6,3 mln w 2008 r. do 9 mln w 2009 r. Ten wzrost można przypisać wprowadzeniu programów zachęt do złomowania w ponad 10 państwach członkowskich w latach 2008–2009. Największy udział w tym znaczącym wzroście liczby pojazdów wycofanych z eksploatacji miały Niemcy (wzrost o 1,4 mln pojazdów), Francja (wzrost o 0,46 mln pojazdów), Włochy (wzrost o 0,41 mln pojazdów) i Hiszpania (wzrost o 0,2 mln pojazdów). Po 2009 r. liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji przekazanych uprawnionym zakładom przetwarzania zmalała stopniowo do 6,2 mln pojazdów w 2013 r., co odpowiada poziomowi sprzed lat 2008–2009.

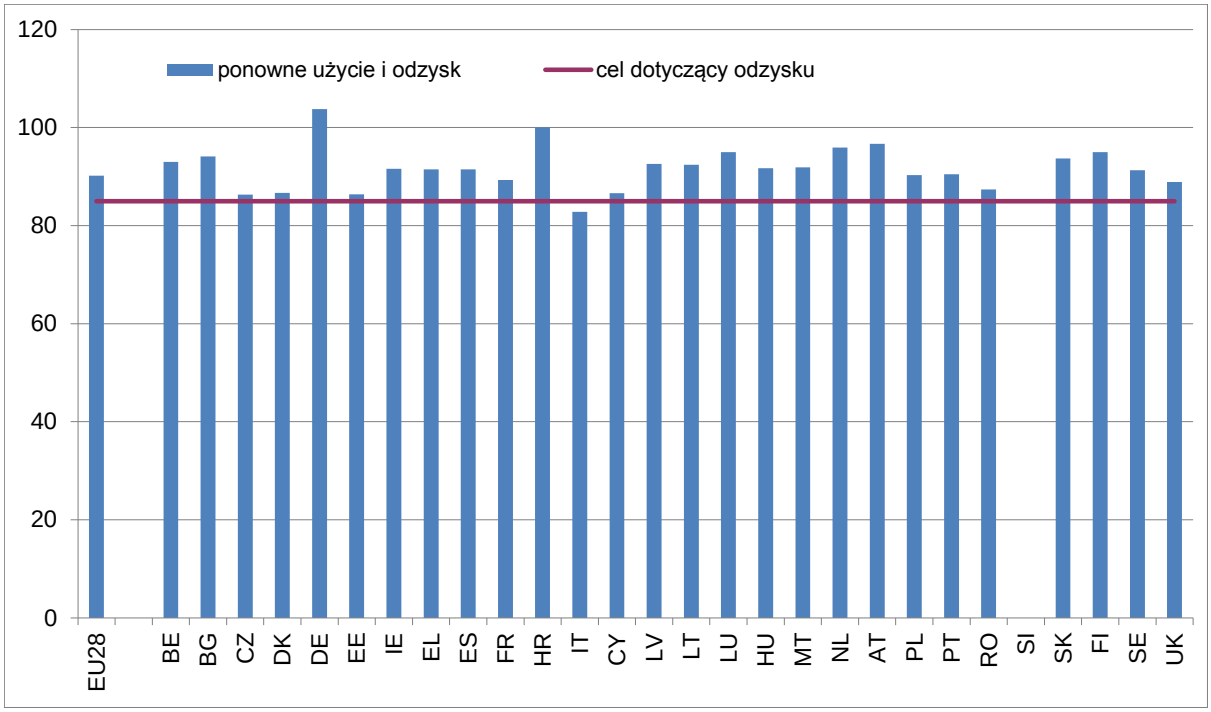
Najpóźniej do 2006 r. państwa członkowskie miały obowiązek osiągnięcia celu dotyczącego ponownego użycia i recyklingu na poziomie 80 % oraz celu dotyczącego ponownego użycia i odzysku na poziomie 85 %, jak określono w art. 7 ust. 2 dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wskaźniki z 2013 r. zgłoszone przez państwa członkowskie

przedstawiono na wykresie 1[14]. Cel dotyczący ponownego użycia i recyklingu został osiągnięty przez wszystkie państwa członkowskie poza Estonią, która zgłosiła wskaźnik ponownego użycia / recyklingu na poziomie 78 %, ale osiągnęła cel w 2012 r. Cel dotyczący ponownego użycia i odzysku również został osiągnięty przez wszystkie państwa poza Włochami, które osiągnęły 83 %.



Wykres 1: Wskaźniki ponownego użycia / recyklingu zgłoszone za 2013 r.

[14] W przypadkach Rumunii i Słowenii wskaźniki odnoszą się do 2012 r., ponieważ dane na 2013 r. nie były jeszcze dostępne.



Wykres 2: Wskaźniki ponownego użycia / odzysku zgłoszone za 2013 r.

Niemcy i Słowenia zgłosiły wskaźniki ponownego użycia / odzysku powyżej 100 %. W Niemczech te na pozór nieprawdopodobne wskaźniki wynikają z magazynowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponieważ nie zawsze przetwarza się je w roku, w którym zostały dostarczone do danego zakładu przetwarzania (np. w związku z ograniczeniami zdolności przetwarzania). Ponadto w przypadku Niemiec zjawisko to można nadal przypisać programowi zachęt do złomowania na lata 2008/2009. W Słowenii wysoki zgłoszony poziom zdaje się być zjawiskiem tymczasowym spowodowanym przejściem z systemu usług publicznych na system odpowiedzialności producenta.

Zgodnie z dyrektywą w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji z dniem 1 stycznia 2015 r. poziom docelowy ponownego użycia / recyklingu i ponownego użycia / odzysku zostaje podniesiony odpowiednio do 85 % i 95 %. Wykres 1 wskazuje, że 17 państw osiągnęło ten wskaźnik ponownego użycia / recyklingu już w 2013 r., a większość pozostałych państw jest bliska osiągnięcia poziomu docelowego. Przewidywano potrzebę zwiększenia wysiłków w celu uzyskania zgodności z celem dotyczącym ponownego użycia / odzysku na poziomie 95 %. Jednak w 2013 r. siedem państw członkowskich osiągnęło już ten poziom docelowy[15].

Ogólnie rzecz biorąc, respondenci nie wykryli żadnych zakłóceń konkurencji w państwach członkowskich lub między nimi. W latach 2008–2011 na rynek pojazdów silnie wpłynęły kryzys finansowy i zachęty do złomowania wprowadzone w państwach członkowskich w celu ustabilizowania rynku samochodów. W Niemczech w wyniku znacznego wzrostu liczby pojazdów wycofanych z eksploatacji, wynikającego z programu zachęt do złomowania na

[15] Dane dostępne pod adresem: http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

lata 2008/2009, powstała nadwyżka części zamiennych na rynku, a cena rynkowa rozebranych pojazdów spadła do 10–20 EUR/tonę. W latach 2010–2012 liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji i ceny rynkowe wróciły do poziomów sprzed 2009 r., a tymczasowe składowanie pojazdów wycofanych z eksploatacji zostało ograniczone. Inne państwa, takie jak Estonia, zgłosiły drastyczny spadek sprzedaży nowych samochodów i mniejszą liczbę pojazdów wycofanych z eksploatacji. Węgry zgłosiły, że średni wiek pojazdów na rynku wzrósł z 10 lat w 2006 r. do 13 lat w 2013 r.

4 NIEZNANA LOKALIZACJA I NIELEGALNY DEMONTAŻ POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Chociaż przepisy prawne dyrektywy zostały w całości transponowane do prawa krajowego, istnieją dowody deficytu wdrożenia i egzekwowania tych przepisów w całej UE. Z ocen dokonanych w imieniu Komisji wynika, że każdego roku 3,5–4,5 mln pojazdów może mieć „nieznaną lokalizację”[16]. Te „zaginione samochody” wyrejestrowuje się w państwach członkowskich, jednak nie zgłasza się ich do Komisji jako legalnie przetworzone pojazdy wycofane z eksploatacji i nie są one również uwzględniane w danych dotyczących legalnych wywozów pojazdów używanych podawanych w statystykach dotyczących handlu zagranicznego. Ewentualnymi powodami nieodpowiedniego monitorowania może być nieodpowiednie monitorowanie wyrejestrowanych samochodów w państwach członkowskich lub, w przypadku handlu wewnątrz UE, demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji w UE w nieuprawnionych zakładach przetwarzania lub niezarejestrowany wywóz samochodów używanych lub pojazdów wycofanych z eksploatacji. Prowadzone są badanie oraz powiązane konsultacje z zainteresowanymi stronami, aby pomóc Komisji w zbadaniu przyczyn nieznanej lokalizacji i określeniu dodatkowych, skutecznych środków, które mają zostać wprowadzone w celu poprawy sytuacji. Stanowi to część inicjatywy Komisji mającej na celu ocenę wdrożenia dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji i promowanie zgodności z przepisami.

Sprawozdania państw członkowskich z realizacji i dodatkowe dostarczone informacje wskazują, że niektóre państwa (takie jak Irlandia, Francja, Portugalia, Szwecja i Zjednoczone Królestwo) podjęły działanie represyjne przeciw nielegalnemu przetwarzaniu lub wzmocniły kontrole w zakładach demontażu/przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Portugalia skutecznie zmniejszyła nielegalne przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji, stosując szereg środków, w tym roczny podatek drogowy, program zachęt do złomowania pojazdów, podwyższony podatek i narodowy plan eliminacji nielegalnego złomowania. Znacznie zwiększyła również liczbę uprawnionych zakładów przetwarzania. W Zjednoczonym Królestwie Agencja Środowiska rozpoczęła skoordynowaną kampanię krajową mającą na celu eliminację nielegalnych miejsc składowania pojazdów wycofanych z eksploatacji i złomu. Wprowadziła surowe kary, w wyniku których około połowa nielegalnych zakładów została zamknięta lub dostosowana w ciągu 12 miesięcy do wymagań

[16] W odnośnych latach 2012-2013: wstępne wyniki oceny przeprowadzanej aktualnie w imieniu Komisji.

przepisów[17]. Irlandia zwiększyła liczbę uprawnionych zakładów przetwarzania z 53 w 2003 r. do 173 w 2013 r.

W niektórych państwach członkowskich, takich jak Zjednoczone Królestwo, właściciel samochodu odpowiada za pojazd i ma obowiązek płacenia podatku do momentu wystawienia świadectwa złomowania. Portugalia wprowadziła scentralizowany system komputerowy wydawania świadectw złomowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, który umożliwia krajowym organom ds. odpadów większą kontrolę nad całkowitą liczbą świadectw złomowania i stosownych organów wydających oraz szybsze tworzenie statystyk dotyczących zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

Hiszpania zgłosiła, że w latach 2008–2011 większość nieuprawnionych zakładów przetwarzania została zamknięta, ponieważ nie mogły one wydawać świadectw złomowania. Dania zwalcza problem handlu i nielegalnego przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji poprzez wypłacanie premii, którą może otrzymać tylko ostatni zarejestrowany właściciel. Z kolei Węgry zgłaszają, że na Węgrzech liczba uprawnionych zakładów przetwarzania spadła, natomiast działalność związana z nielegalnym demontażem wykazuje tendencję wzrostową. Szereg państw, w tym Belgia, Niemcy i Niderlandy, wskazały, że wywóz pojazdów z tych państw do państw Europy Wschodniej, a także do Afryki i na Bliski Wschód, jest nadal wysoki, natomiast Polska zwróciła uwagę na swoją szczególną sytuację, w której liczba importowanych samochodów używanych jest dwukrotnie wyższa niż liczba nowych samochodów sprzedawanych w Polsce.

Niektóre państwa członkowskie przeprowadziły badania, aby ocenić problem w swoim państwie i znaleźć sposób rozwiązania go. W 2016 r. Niemcy również przeprowadziły badanie mające na celu przeprowadzenie analizy wysokiej liczby „zaginionych pojazdów", określenie lokalizacji tych pojazdów oraz opracowanie środków i instrumentów w celu skutecznej poprawy statystyk dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Dotychczas podjęto różne kroki na szczeblu UE, aby rozwiązać problem zaginionych pojazdów. W 2011 r. opracowano wytyczne w sprawie pojazdów stanowiących odpady[18]. Wytyczne te przedstawiają wspólne porozumienie państw członkowskich w sprawie interpretacji rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 w sprawie przemieszczania odpadów pod kątem określania kryteriów mających na celu odróżnianie pojazdów stanowiących odpady od pojazdów używanych. Dwa państwa członkowskie[19] włączyły wytyczne korespondentów w sprawie pojazdów stanowiących odpady do dokumentacji z inspekcji.

---

[17] Zob. również *Pojazdy wycofane z eksploatacji:aspekty prawne, krajowe praktyki i rekomendacje dotyczące przyszłego skutecznego podejścia* (badanie na potrzeby Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności Parlamentu Europejskiego, 2010 r.) pod adresem: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf

.

[18] *Wytyczne korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania odpadów* (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm).

[19] Austria i belgijski region Walonii.

Ponadto Komisja (Eurostat) zweryfikowała wytyczne dotyczące sprawozdań rocznych[20] w sprawie celów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby poprawić dane wykorzystywane przez nią do oceny sytuacji. Zweryfikowane wytyczne zobowiązują teraz także państwa członkowskie do składania rocznych sprawozdań w sprawie pojazdów zarejestrowanych i wyrejestrowanych na rynku krajowym, oprócz zgłaszania liczby wymaganych świadectw złomowania.

5. WNIOSKI

W ocenie stwierdza się, że dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji została całkowicie transponowana do prawa krajowego przez państwa członkowskie. Niektóre przypadki niezgodności stały się przedmiotem postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego i zostały wyeliminowane z chwilą, gdy państwa członkowskie dostosowały swoje przepisy dotyczące pojazdów wycofanych z eksploatacji do wymagań dyrektywy.

Wdrożenie dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zasadniczo pozytywne, ze szczególnym wyjątkiem kwestii pojazdów wycofanych z eksploatacji o nieznanej lokalizacji. Państwa członkowskie zgłosiły dobre praktyki współpracy z producentami w zakresie składu materiałowego oraz ponownego użycia materiałów i części, stałe ulepszenia ekoprojektu, niemal całkowite wyeliminowanie substancji niebezpiecznych stosowanych w samochodach oraz wysoki stopień osiągnięcia celów dotyczących ponownego użycia / recyklingu / odzysku. Większość państw członkowskich uznaje również dodatnią wartość pojazdów wycofanych z eksploatacji w przypadku dostarczenia ich w stanie nieuszkodzonym do uprawnionych zakładów przetwarzania.

Państwa członkowskie zgłosiły również ulepszenia jakościowe. Infrastruktura przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji uległa poprawie, więcej państw członkowskich dysponuje zakładami rozdrabniania, a ogólna liczba uprawnionych zakładów przetwarzania wzrosła.

Statystyki dotyczące celów związanych z pojazdami wycofanymi z eksploatacji wykazują z upływem czasu poprawę w zakresie wdrażania dyrektywy. Do 2013 r. prawie wszystkie państwa członkowskie osiągnęły już cele związane z pojazdami wycofanymi z eksploatacji określone w 2006 r. na poziomie 80 % dla ponownego użycia / recyklingu i 85% dla ponownego użycia / odzysku. Dziewięć państw członkowskich osiągnęło już cele na 2015 r. dotyczące ponownego użycia / odzysku na poziomie 95 %, a 17 państw członkowskich osiągnęło cele dotyczące ponownego użycia / recyklingu na poziomie 85 % w przeliczeniu na pojazd[21]. Pozostałe państwa członkowskie są bliskie osiągnięcia celów mających zastosowanie od stycznia 2015 r., chociaż osiągnięcie celu dotyczącego ponownego użycia i odzysku na poziomie 95 % stanowi wyzwanie dla szeregu państw członkowskich.

---

[20] Wytyczne *Jak składać sprawozdania w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji zgodnie z decyzją Komisji 2005/293/WE* (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015).

[21] Zgodnie z art. 3 decyzji Komisji 2005/293/WE państwa członkowskie muszą przedstawić sprawozdania w ciągu 18 miesięcy od zakończenia danego roku.

Wyzwaniem pod względem skuteczności dyrektywy jest nadal nielegalne gromadzenie i przemyt pojazdów wycofanych z eksploatacji. Niespełniające norm przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji ma negatywny wpływ na zdrowie, środowisko i prowadzi do utraty wartościowych zasobów. Komisja będzie współpracować z państwami członkowskimi, aby określić przyczyny nielegalnego gromadzenia i przemytu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz środki, jakie należy podjąć w celu rozwiązania tego problemu na różnych poziomach. Na szczeblu UE pomocne narzędzie dla organów krajowych stanowią wytyczne korespondentów w sprawie pojazdów stanowiących odpady, uzgodnione dnia 8 lipca 2011 r. Konieczne może być jednak podjęcie dalszych środków, takich jak przeprowadzenie przeglądu decyzji Komisji 2005/293/WE w odniesieniu do intensywniejszego monitorowania krajowego rynku pojazdów[22].

Dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji jest sprawdzonym przykładem gospodarki o obiegu zamkniętym: system rozszerzonej odpowiedzialności producentów ma zastosowanie od powstania pojazdu do przetworzenia pojazdu wycofanego z eksploatacji, ekoprojekt jest ulepszany w sposób ciągły, a substancje niebezpieczne stosowane w samochodach zostały niemal całkowicie wyeliminowane zgodnie z postępem technicznym i naukowym stosownie do wymagań dyrektywy. Dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji stanowi również bodziec dla innowacyjnych badań nad zastąpieniem substancji niebezpiecznych i najlepszym przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby zwaloryzować dodatnią wartość tego strumienia odpadów.

Niemniej jednak jakość monitorowania danych dotyczących celów określonych w dyrektywie nadal stanowi wyzwanie. Kwestie związane z jakością i porównywalnością sprawozdawczości były już poruszane, jednak wymagają dalszej uwagi. Do obowiązków sprawozdawczych odniesiono się w niedawnym przeglądzie prawodawstwa dotyczącego odpadów, w którym Komisja zaproponowała uchylenie przepisów zobowiązujących państwa członkowskie do wydawania trzyletnich sprawozdań z wykonania. Sprawozdania te nie okazały się skuteczne w odniesieniu do weryfikacji zgodności z dyrektywą, jej wdrażania i wpływu, wiążą się dodatkowo z dużym wykorzystaniem zasobów i są uciążliwe. W zamian Komisja zaproponowała oparcie monitoringu zgodności wyłącznie na danych statystycznych, które państwa członkowskie muszą co rok dostarczyć Komisji.

Podsumowując, ulepszone sprawozdania roczne w sprawie poziomów docelowych związanych z pojazdami wycofanymi z eksploatacji, uzupełnione o metodologie sprawozdań krajowych będą pomocne w poprawianiu jakości monitorowania wdrażania dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

[22] Art. 1 ust. 3 lit. a) decyzji Komisji 2005/293/WE.