



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.1.2020 r.
COM(2020) 33 final

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

**Z WYKONANIA DYREKTYWY 2000/53/WE
W SPRAWIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI**

ZA LATA 2014–2017

**SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW
Z WYKONANIA DYREKTYWY 2000/53/WE
W SPRAWIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI
ZA LATA 2014–2017**

1. WPROWADZENIE

Głównym celem dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji¹ („dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji”) jest zapobieganie produkcji odpadów z pojazdów i ich części, aby zmniejszyć ilość odpadów do ostatecznego unieszkodliwienia i ich ogólny wpływ na środowisko. Ponadto środki określone w dyrektywie mają na celu polepszyć wyniki działań związanych z ochroną środowiska, podejmowanych przez wszystkie podmioty gospodarcze zaangażowane w pełny cykl życia pojazdu, a szczególnie bezpośrednio zaangażowane w przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ogólnie rzecz biorąc, w dyrektywie w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji przyjęto podejście oparte na gospodarce o obiegu zamkniętym, zachęcając do realizacji ekoprojektów, przewidując wyeliminowanie stosowania substancji niebezpiecznych w pojazdach i ustanawiając ambitne cele dotyczące ponownego użycia/recyklingu/odzyskiwania, tym samym dążąc do ponownego użycia wartościowych materiałów 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 przysyłania Komisji co trzy lata sprawozdania z wykonania dyrektywy sporządzonego na podstawie kwestionariusza ustanowionego decyzją Komisji 2001/753/WE². Kwestionariusz składa się z dwóch części: pierwsza część dotyczy szczegółowych danych na temat transpozycji dyrektywy do prawa krajowego, a druga zawiera informacje o faktycznym wykonaniu dyrektywy. Od Komisji wymaga się sporządzenia sprawozdania z wykonania na podstawie informacji przekazanych przez państwa członkowskie za okres sprawozdawczy.

Niniejsze sprawozdanie jest czwartym sprawozdaniem z wykonania dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji i obejmuje okres sprawozdawczy od dnia 22 kwietnia 2014 r. do dnia 21 kwietnia 2017 r. Wszystkie wcześniejsze sprawozdania dostępne są na stronie internetowej Komisji³.

25 państw członkowskich przekazało odpowiedzi za okres sprawozdawczy 2014–2017. Trzy państwa (Łotwa, Malta i Węgry) jeszcze tego nie zrobiły. Jest to nieznacznie niższa liczba państw, które przesyłały sprawozdania, w porównaniu z wcześniejszymi okresami sprawozdawczymi: ponieważ za lata 2008–2011 wszystkie państwa członkowskie przekazały Komisji sprawozdania z wykonania, a za lata 2011–2014 dwa państwa (Niderlandy i Hiszpania) nie przedłożyły sprawozdań.

Ogólnie rzecz biorąc, przekazane informacje były w przeważającej części kompletne i zadowalającej jakości. Informacje te uzupełniono o dodatkowe źródła danych, w szczególności prawodawstwo

¹ Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34.

² Dz.U. L 282 z 26.10.2001, s. 77.

³ <http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm>

krajowe, które poddano kontroli bezpośrednio pod względem zgodności z dyrektywą w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz o informacje z innych sprawozdań Komisji⁴. Ponadto uwzględniono również dane na temat celów ustanowionych w dyrektywie dotyczących ponownego użycia/recyklingu i ponownego użycia/odzyskiwania przekazane zgodnie z decyzją Komisji 2005/293/WE⁵.

2. INFORMACJE NA TEMAT TRANSPOZYCJI DYREKTYWY W SPRAWIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Uznaje się, że transpozycja tej dyrektywy odbyła się w zadowalający sposób we wszystkich państwach członkowskich i nie toczą się żadne postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

Na podstawie dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji od producentów pojazdów i wyposażenia wymaga się ograniczenia stosowania ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w materiałach i częściach wprowadzanych do obrotu po dniu 1 lipca 2003 r., z zastrzeżeniem zwolnień wymienionych w załączniku II do dyrektywy. Wykorzystanie tych substancji niebezpiecznych zostało drastycznie ograniczone za pośrednictwem kilku zmian załącznika II⁶. Chociaż ograniczenie stosowania substancji niebezpiecznych w pojazdach zazwyczaj transponowano do prawodawstwa dotyczącego w szczególności pojazdów wycofanych z eksploatacji, projektowanie pojazdów w taki sposób, aby uwzględnić ponowne użycie i odzyskiwanie lub włączenie materiałów uzyskanych z recyklingu do nowych pojazdów często transponowano do bardziej ogólnego prawodawstwa w zakresie odpadów, wraz z ogólnymi wymogami odnoszącymi się do tych przepisów na wszystkich rynkach. Przykład dobrych praktyk można wskazać w Austrii, gdzie od przedsiębiorstw zajmujących się zbieraniem i odzyskiwaniem wymaga się przeznaczania 0,5 % ich obrotu na projekty dotyczące zapobiegania powstawaniu odpadów. Ponadto dyrektywa stanowi również, że pojazdy projektuje się z uwzględnieniem ponownego użycia i odzyskiwania oraz że do pojazdów włącza się większe ilości materiałów uzyskanych z recyklingu.

Producenci, importerzy i dystrybutorzy muszą zapewnić systemy służące do zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, gdy jest to technicznie możliwe, części zużytych z naprawionych samochodów osobowych. Od producentów wymaga się pokrycia znacznej części, jeśli nie całości, kosztów związanych z dostarczaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji do zakładów przetwarzania odpadów. Państwa członkowskie zazwyczaj transponowały te wymogi w sposób zapewniający podmiotom gospodarczym elastyczność z możliwością stosowania systemów indywidualnych lub zbiorowych. Zgodnie z wymogami zawartymi w dyrektywie w większości państw członkowskich odbiór jest bezpłatny, z wyjątkiem przypadków, w których brakuje niezbędnych części lub jeżeli dodano dodatkowe odpady. Ponieważ wartość złomu metalowego lub innych części usuniętych do celów recyklingu lub ponownego użycia niemal pokryje koszty zabrania pojazdu od ostatniego właściciela, spełnienie tego obowiązku nie stanowi znacznego wyzwania.

Aby wyrejestrować swój pojazd, właściciele pojazdów wycofanych z eksploatacji muszą otrzymać świadectwo złomowania. Wszystkie państwa członkowskie zgłosiły ustanowienie krajowych

⁴ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm

⁵ Dz.U. L 94 z 13.4.2005, s. 30.

⁶ Obecnie Komisja przygotowuje 9. i 10. zmianę załącznika II.

systemów wyrejestrowywania pojazdów, w których wystawienie świadectwa złomowania jest warunkiem wyrejestrowania. Procesy wyrejestrowywania mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia, aby pojazdy wycofane z eksploatacji zostały przekazane uprawnionym zakładom przetwarzania oraz dla ograniczenia nielegalnego wywozu pojazdów stanowiących odpady. Niewiele mniej niż połowa państw członkowskich wykorzystała przepis umożliwiający wydanie świadectwa złomowania producentom, sprzedawcom i punktom zbierania, a nie tylko uprawnionym zakładom przetwarzania. Chociaż we wszystkich państwach członkowskich istnieją systemy wyrejestrowywania pojazdów, w ostatnich latach odnotowano wzrost liczby pojazdów wycofanych z eksploatacji, których lokalizacja jest nieznana (tj. pojazdów, które wyrejestrowano, ale nie wydano dla nich świadectwa złomowania, lub w przypadku których świadectwo złomowania jest niedostępne dla władz). Wskazuje to na fakt, że krajowe systemy wyrejestrowywania pojazdów nie funkcjonują tak skutecznie, jak by mogły.

Dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji zawiera przepisy mające na celu zapewnienie, aby pojazdy wycofane z eksploatacji były właściwie i w stosownym czasie przetwarzane w zakładach przetwarzania, które uzyskały zezwolenie od właściwych władz. Zakłady te również podlegają inspekcjom. Warunki te wprowadzono w celu zmniejszenia wszelkiego negatywnego wpływu na środowisko oraz propagowania ponownego użycia i recyklingu części pojazdów. Wszystkie państwa członkowskie zgłosiły transpozycję środków zgodnie z odpowiednimi wymogami zawartymi w dyrektywie. Rumunia i Finlandia jako jedyne państwa członkowskie zgłosiły niewielkie zmiany w prawodawstwie od czasu ostatniego okresu sprawozdawczego: Rumunia zaktualizowała zezwolenia wymagane do celów postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji i ich demontażu, a Finlandia wprowadziła specjalny dekret rządowy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (123/2015), w którym zaktualizowano ograniczenia stosowania substancji niebezpiecznych w pojazdach. Większość państw nie zezwala na odstępstwa od wymagań dotyczących zezwolenia na prowadzenie działań mających na celu odzyskanie odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji po ich właściwym przetworzeniu zgodnie z dyrektywą w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji i podlegających corocznej inspekcji⁷, przy czym jedynie z odpowiedzi Danii, Włoch, Rumunii i Zjednoczonego Królestwa wynika, że państwa te tak postępują (jest to również zmiana wprowadzona w Rumunii od czasu poprzedniego okresu sprawozdawczego).

Od państw członkowskich wymaga się zachęcania do działań związanych z ponownym użyciem i recyklingiem, a w dyrektywie w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji określono cele dotyczące ponownego użycia, recyklingu i odzyskiwania. Do dnia 1 stycznia 2015 r. państwa członkowskie musiały osiągnąć następujące cele o terminach wyznaczonych na 2006 r. i 2015 r.:

- 95 % ponownego użycia i odzyskiwania (średnio na pojazd rocznie według masy); oraz
- 85 % ponownego użycia i recyklingu (średnio na pojazd rocznie według masy).

W 2017 r. 14 państw członkowskich osiągnęło oba cele wynoszące 85 % i 95 % w odniesieniu do recyklingu i odzyskiwania. Osiągnięcie celów omówiono bardziej szczegółowo w sekcji 3.

⁷ Odstępstwo od wymagań dotyczących zezwolenia zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Kilka państw członkowskich zgłosiło innowacyjne środki dotyczące zachęcania do ponownego użycia i recyklingu. Włochy wymagają od władz regionalnych przyjęcia środków, które zapewnią, aby podmioty publiczne (oraz przedsiębiorstwa będące głównie własnością publiczną) pozyskiwały co najmniej 30 % rocznego zapotrzebowania na towary/produkty z materiałów uzyskanych z recyklingu. W prawodawstwie włoskim wymaga się również, aby w przypadku kupna opon na wymianę dla flot pojazdów publicznych co najmniej 20 % stanowiły opony bieżnikowane. Tymczasem Francja wymaga zapewnienia identyfikowalności zdemontowanych części w celu ich ponownego użycia. W Słowenii od kierowników zakładów zajmujących się demontażem wymaga się, aby przed strzępieniem zdemontowanych pojazdów usunęli 10 % całkowitej rocznej masy przyjętych pojazdów wycofanych z eksploatacji w postaci ich części, materiałów i płynów i przekazali je do ponownego użycia lub recyklingu.

W dyrektywie w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji za pośrednictwem norm znakowania wymaga się, aby producenci oznaczali (lub znakowali) części i materiały w celu ułatwienia identyfikacji tych części i materiałów, które nadają się do ponownego użycia i odzyskiwania.

Niemal wszystkie państwa członkowskie zgłosiły, że w pełni transponowały prawodawstwo, na podstawie którego od producentów wymaga się stosowania norm znakowania. Wyjątek stanowi Dania, w której w prawodawstwie nie wspomniano konkretnie o normach znakowania, i Grecja, która odpowiedziała, że nie ma producentów pojazdów; Republika Czeska odniosła się do prawodawstwa, które było niedostępne do celów przeprowadzenia kontroli przez Komisję.

Producenci muszą również dostarczyć informacje o demontażu każdego typu pojazdu w ciągu sześciu miesięcy od jego wprowadzenia do obrotu, np. za pośrednictwem podręcznika lub baz danych. Zdecydowanie najpopularniejszym sposobem przekazywania przez producentów wymaganych informacji na temat demontażu, magazynowania oraz testowania jest Międzynarodowy System Informacji o Demontażu (IDIS)⁸. 20 państw członkowskich zgłosiło korzystanie z Międzynarodowego Systemu Informacji o Demontażu, a niektóre państwa członkowskie zgłaszają stosowanie również innych środków krajowych.

Wszystkie państwa członkowskie transponowały prawodawstwo mające na celu zapewnienie, aby producenci dostarczali informacje o demontażu każdego nowego typu pojazdu wprowadzanego do obrotu, w ciągu sześciu miesięcy po jego wprowadzeniu do obrotu.

3. INFORMACJE NA TEMAT WYKONANIA DYREKTYWY W SPRAWIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

W krajowych sprawozdaniach z wykonania przekazano również informacje na temat sposobu, w jaki szereg przepisów dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji zostało wdrożonych przez państwa członkowskie.

Godnym uwagi przykładem wprowadzenia środków zapobiegania powstawaniu odpadów jest Irlandia, w której od producentów wymaga się propagowania zapobiegania powstawaniu odpadów za pośrednictwem szeregu środków mających zastosowanie do niektórych określonych pojazdów. Obejmują one: ograniczenie stosowania substancji niebezpiecznych, uwzględnianie przy

⁸ IDIS | *The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, <https://www.idis2.com/>

projektowaniu nowych pojazdów demontażu, ponownego użycia, odzyskiwania i recyklingu po wycofaniu z eksploatacji i zwiększenie odsetka materiałów uzyskanych z recyklingu wykorzystywanych w produkcji określonych pojazdów.

W Rumunii przeprowadza się oceny wstępne w celu zapewnienia, aby pojazdy osiągały określone cele, a producenci pojazdów opracowali nową normę uruchamiania za pośrednictwem interfejsu pokładowego układu diagnostycznego (OBD).

Liczba państw członkowskich będących w stanie przekazać szczegółowe informacje na temat ilości materiałów uzyskanych z recyklingu wykorzystywanych w produkcji pojazdów była ograniczona. Na uwagę zasługuje stwierdzenie Polski, że chociaż wykorzystuje się tworzywa sztuczne uzyskane z recyklingu, odzyskane tworzywa sztuczne wymagają poddania specjalnemu procesowi oczyszczania, zanim można je wykorzystać w produkcji pojazdów. Ponadto Rumunia zauważyła, że materiałem z tworzywa sztucznego uzyskanego z recyklingu najczęściej stosowanym w częściach pojazdów jest propylen i że tworzywa sztuczne uzyskane z recyklingu stanowią ponad 10 % całkowitej masy tworzywa sztucznego wykorzystywanego w pojazdach produkowanych na jej terytorium.

Większość państw członkowskich zaobserwowało wzrost liczby uprawnionych zakładów przetwarzania funkcjonujących na ich terytoriach. Chociaż trzy państwa nie przekazały danych na temat liczby uprawnionych zakładów przetwarzania za lata 2015–2017 (Belgia, Węgry i Łotwa), zakładając, że liczba ta w tych państwach pozostała taka sama, jak wcześniej zgłoszono, to całkowita liczba uprawnionych zakładów przetwarzania w UE-28 wzrosła z 12 589 w latach 2012–2014 do 14 173 w latach 2015–2017.

18 państw członkowskich zgłosiło, że na ich terytoriach istnieją zakłady przetwarzania posiadające certyfikowane systemy zarządzania ochroną środowiska. Odsetek zakładów przetwarzania posiadających systemy zarządzania ochroną środowiska wzrósł w całej UE-28 z 1,9 % w latach 2012–2014 do 3,73 % w latach 2015–2017. Przykład dobrych praktyk można wskazać w Belgii, ponieważ we Flandrii i Walonii wszystkie zatwierdzone ośrodki zajmujące się oczyszczaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji z substancji szkodliwych, a także demontażem i złomowaniem tych pojazdów posiadają system ochrony środowiska dzięki prawodawstwu, które stanowi, że ośrodki takie muszą przedkładać władzom coroczne sprawozdania prezentujące wyniki badania działalności przedsiębiorstwa przeprowadzonego przez niezależną instytucję kontrolną, a negatywna ocena może doprowadzić do cofnięcia pozwolenia.

Jedynie 10 państw członkowskich było w stanie przekazać dokładne informacje na temat liczby pojazdów wycofanych z eksploatacji niemających wartości rynkowej lub o ujemnej wartości rynkowej, dostarczonych do uprawnionych zakładów przetwarzania, natomiast pięć państw członkowskich było w stanie udzielić częściowej odpowiedzi. Przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji o ujemnej wartości jest istotne, aby ograniczyć unieszkodliwianie odpadów. Tymczasem 13 państw członkowskich nie było w stanie odpowiedzieć na pytanie ze względu na fakt, że nie zarejestrowano takich danych. Spośród państw członkowskich, które przekazały konkretne informacje, w siedmiu przypadkach (Cypru, Estonii, Finlandii, Irlandii, Włoch, Portugalii i Hiszpanii) wynikało to z faktu, że w państwach tych nie było pojazdów niemających wartości rynkowej ani o ujemnej wartości rynkowej; innymi słowy, we wszystkich przypadkach w państwach tych pojazdy wycofane z eksploatacji nadal miały dodatnią wartość rynkową. Tymczasem Grecja zgłosiła, że

wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji dostarczone do uprawnionych zakładów przetwarzania nie mają wartości rynkowej – nie wiadomo jednak dokładnie, w jaki sposób uwzględnia się dodatnią wartość złomu metalowego, nawet jeżeli pojazdy wycofane z eksploatacji jako takie nie mają wartości na rynku samochodów używanych. Jedynie Litwa i Malta zgłosiły dane ilościowe.

Dane na temat osiągniętych wskaźników dotyczących ponownego użycia/recyklingu i ponownego użycia/odzyskiwania przedstawiono na rysunkach 1 i 2. Dane zostały zgromadzone przez Eurostat w związku z obowiązkiem państw członkowskich, aby każdego roku sporządzać sprawozdania na temat celów w zakresie pojazdów wycofanych z eksploatacji – w kontekście wymogu dotyczącego sprawozdawczości na podstawie decyzji Komisji w sprawie szczegółów dotyczących monitorowania zgodności z dyrektywą⁹.

W 2017 r. minimalny cel dotyczący ponownego użycia i recyklingu, który wynosił 85 % w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku, osiągnęło 20 państw członkowskich, przy czym 2 państwa członkowskie nie osiągnęły celów, chociaż są blisko ich osiągnięcia, a w przypadku 6 państw członkowskich dane były niedostępne. Średni wskaźnik ponownego użycia i recyklingu dla UE-28 jako całości wyniósł 89 %, cztery punkty procentowe powyżej celu.

Rysunek 1: Wskaźniki ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (w %) ¹⁰

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgia	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bułgaria	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Czechy	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Chorwacja	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Dania	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Niemcy	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estonia	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Irlandia	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Grecja	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Hiszpania	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Francja	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Włochy	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Cypr	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Łotwa	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Litwa	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luksemburg	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Węgry	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Holandia	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Austria	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Polska	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7

⁹ EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

Portugalia	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Rumunia	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Słowenia	100	:	85,9	:	:	:
Słowacja	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Finlandia	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Szwecja	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Zjednoczone Królestwo	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Islandia	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norwegia	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Rysunek 2: Wskaźniki ponownego użycia i odzyskiwania pojazdów wycofanych z eksploatacji w 2016 r. (%)¹¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgia	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bułgaria	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Czechy	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Chorwacja	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Dania	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Niemcy	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estonia	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Irlandia	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Grecja	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Hiszpania	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Francja	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Włochy	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Cypr	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Łotwa	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Litwa	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luksemburg	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Węgry	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Holandia	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Austria	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Polska	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugalia	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Rumunia	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Słowenia	103	:	91,3	:	:	:
Słowacja	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Finlandia	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Szwecja	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Zjednoczone Królestwo	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Islandia	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7

¹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

Norwegia	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:
----------	------	------	------	------	------	---

W 2017 r. minimalny cel dotyczący ponownego użycia i odzyskiwania, który wynosił 95 % w odniesieniu do średniej masy pojazdu oraz roku, osiągnęło 15 państw członkowskich, przy czym 7 państw członkowskich nie osiągnęło jeszcze celu 95 %, ale jest bardzo blisko jego osiągnięcia, a 6 państw członkowskich nie przekazało jeszcze informacji na ten temat. Średni wskaźnik ponownego użycia i odzyskiwania dla UE-28 wyniósł łącznie 94 %, co stanowiło niewiele poniżej wyznaczonego celu.

Wydaje się, że znaczna liczba państw członkowskich posiadających infrastrukturę i procesy umożliwiające zarządzanie pojazdami wycofanymi z eksploatacji nie osiągnęła celów dotyczących odzyskiwania; fakt ten może jednak świadczyć o większym skoncentrowaniu się na recyklingu niż na pozostałych formach odzyskiwania (np. Francja, Hiszpania, Szwecja i Zjednoczone Królestwo osiągnęły cele dotyczące recyklingu, ale nie osiągnęły celów dotyczących odzyskiwania) zgodnie z koncepcją gospodarki o obiegu zamkniętym. Może to również świadczyć o stosowaniu solidniejszych, ulepszonych metod sprawozdawczości, co przyczynia się do lepszego wdrażania dyrektywy. Państwa członkowskie, które nie osiągnęły celów, wyjaśniły stojące za tym przyczyny oraz środki wprowadzone w celu ich osiągnięcia.

Wysokie wskaźniki zgłoszone przez Grecję może tłumaczyć fakt, że zakłady zajmujące się demontażem przez dłuższy czas składowały niektóre pojazdy wycofane z eksploatacji, z których nie usunięto jeszcze płynów, najprawdopodobniej z powodu niskiej wartości rynkowej metali; pojazdy te były następnie strzępione w roku następującym po roku, w którym nastąpiła ich dekontaminacja. Skutkowało to wysoką liczbą pojazdów wycofanych z eksploatacji przetworzonych w ciągu roku.

Nowe środki, które wprowadzono, aby zachęcić do ponownego użycia i recyklingu, obejmują środki związane z ponownym użyciem części pojazdów wycofanych z eksploatacji na Węgrzech, podnoszenie świadomości i działania komunikacyjne w Portugalii, a także pomoc finansową na rzecz nowych projektów dotyczących badań i rozwoju związanych z zapobieganiem powstawaniu odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, recyklingiem oraz ponownym użyciem części w Hiszpanii, przy czym priorytetowo traktuje się projekty koncentrujące się na recyklingu tworzyw sztucznych, szyb przednich oraz opon z samochodów.

4 NIEZNANA LOKALIZACJA I NIELEGALNY DEMONTAŻ POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Jeżeli chodzi o kwestię niewystarczającego wdrożenia i egzekwowania dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, największym wyzwaniem pozostaje wysoka liczba „pojazdów wycofanych z eksploatacji o nieznannej lokalizacji”. Zwracano na to uwagę już w poprzednim sprawozdaniu Komisji dotyczącym wdrażania dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji w latach 2011–2014¹² oraz w ocenie *ex post* Komisji dotyczącej pięciu dyrektyw w sprawie odpadów¹³. Aby przeprowadzić ocenę wspomnianego problemu, Komisja wdrożyła „Inicjatywę na rzecz promowania zgodności na potrzeby przeprowadzenia oceny wdrażania

¹² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm

¹³ http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm

dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji) ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów wycofanych z eksploatacji o nieznanym lokalizacji”¹⁴.

Eurostat zwraca się do państw członkowskich o dostarczanie szczegółowych informacji na temat liczby pojazdów zbieranych i przekazywanych do uprawnionych zakładów przetwarzania. Dane liczbowe zestawiono poniżej w tabeli 1.

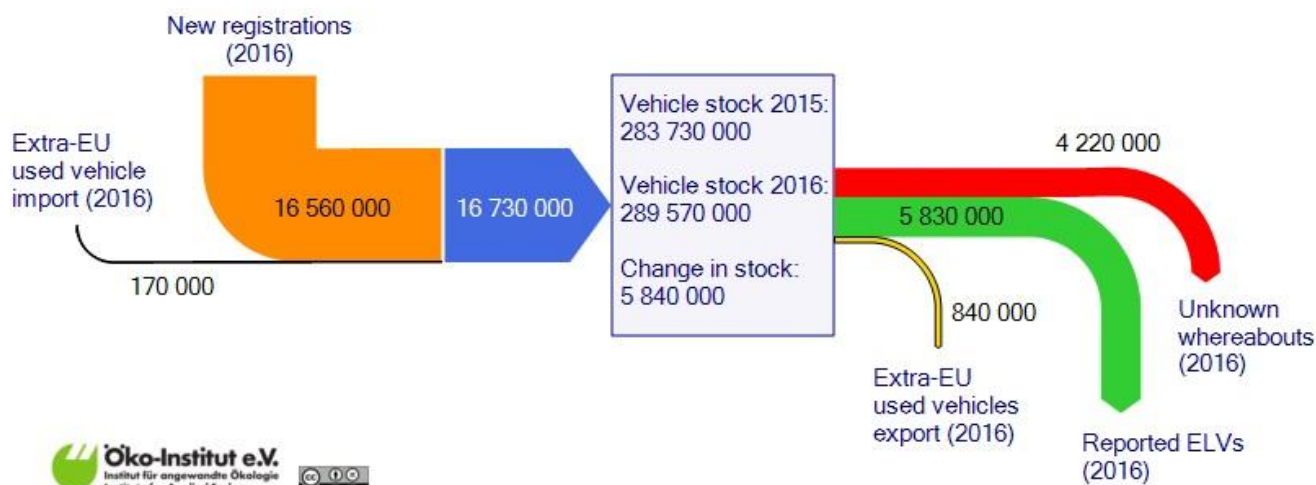
Tabela 1: Łączna liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji, które zebrano i przekazano do uprawnionych zakładów przetwarzania w latach 2008–2016¹⁵
(liczba pojazdów)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unia Europejska	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
Belgia	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bulgaria	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Czechy	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Dania	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Niemcy	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Estonia	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Irlandia	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Grecja	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Hiszpania	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
Francja	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083
Chorwacja	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Włochy	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Cypr	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Łotwa	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Litwa	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Luksemburg	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Węgry	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Malta	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Holandia	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Austria	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Polska	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portugalia	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Rumunia	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Słowenia	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
Słowacja	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Finlandia	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Szwecja	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Zjednoczone Królestwo	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
Islandia	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Liechtenstein	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Norwegia	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

¹⁴ Inicjatywa na rzecz promowania zgodności na potrzeby przeprowadzenia oceny wdrażania dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji) ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów wycofanych z eksploatacji o nieznanym lokalizacji (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

¹⁵ Źródło: Eurostat (kod danych online: env_waselvt)

Dane w tabeli odnoszą się do zgłoszonych pojazdów wycofanych z eksploatacji, które otrzymały świadectwo złomowania i są przetwarzane w uprawnionych zakładach przetwarzania. W wytycznych skierowanych do państw członkowskich Eurostat zwraca się również o przekazywanie informacji o łącznej liczbie pojazdów wycofanych z eksploatacji zamiast tylko o tych, dla których wystawiono świadectwo złomowania. Niewiele państw członkowskich dostarcza jednak takie dane, ponieważ przekazywanie informacji o liczbie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie jest obowiązkowe na mocy dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz decyzji Komisji 2005/293/WE dotyczącej kontroli celów ponownego użycia/odzyskiwania i ponownego użycia/recyklingu określonych w dyrektywie w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym w celu określenia liczby pojazdów wycofanych z eksploatacji konieczne jest korzystanie z danych z innych źródeł¹⁶. Porównanie danych dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji, które otrzymały świadectwo złomowania i są przetwarzane przez uprawnione zakłady przetwarzania, z danymi dotyczącymi pojazdów wycofanych z eksploatacji wykazuje rozbieżności. Na poniższej grafice z ostatniego badania Komisji przedstawiono liczbę pojazdów wycofanych z eksploatacji¹⁷, które legalnie zgłoszono (tj. te, które otrzymały świadectwo złomowania i są legalnie przetwarzane), oraz wysoką liczbę pojazdów wycofanych z eksploatacji o nieznanej lokalizacji w 2014 r. w UE. W grafice uwzględniono również wpisy pojazdów do krajowych systemów rejestracji oraz liczbę pojazdów, które opuściły UE-28. Poważny niepokój wzbudza liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji o nieznanej lokalizacji.



¹⁶ Eurostat, statystyki dotyczące handlu zagranicznego (SHZ); Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA); Eurostat, zbiór danych: road_eqs; road_eqr; POLK. Źródła te wykorzystano w Inicjatywie Komisji na rzecz promowania zgodności na potrzeby przeprowadzenia oceny wdrażania dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji) ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów wycofanych z eksploatacji o nieznanej lokalizacji (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

¹⁷ Dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji obejmuje swym zakresem pojazdy kategorii M1 (do przewozu osób, wyposażone w osiem miejsc oraz miejsce kierowcy) oraz kategorii N1 (pojazdy do przewozu towarów o maksymalnej masie nieprzekraczającej 3,5 tony).

Aby zobrazować, z czego mogą wynikać takie rozbieżności, Finlandia, zgłosiła, że niektórzy obywatele i podmioty gospodarcze nie korzystają z oficjalnego systemu zwrotu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w związku z czym całkowita liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji jest znacznie wyższa niż faktyczna liczba świadectw złomowania. Ponadto Finlandia podkreśliła, że poprawa w zakresie odpowiedniego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji w 2017 r. mogła wynikać ze wzrostu cen metali oraz udoskonalenia internetowego systemu wyrejestrowywania.

Niemcy zgłosiły, że ich relatywnie niska liczba zebranych i przetworzonych pojazdów wycofanych z eksploatacji w porównaniu z około 2,8 mln samochodów, które są wyrejestrowywane na stałe co roku, wynika z wywozu używanych samochodów oraz że zgłoszenia dokonane w 2017 r. ograniczyły „lukę statystyczną” pojazdów o nieznanej lokalizacji^{18,19}. Lukę tę udało się wyeliminować przede wszystkim dzięki przeliczeniu faktycznej liczby pojazdów wyrejestrowanych na stałe oraz poprzez dokonanie kwalifikowanych oszacowań w odniesieniu do danych statystycznych dotyczących wywozu pojazdów używanych (do państw UE i państw niebędących członkami UE).

Ostatnie badanie Komisji dowodzi ponadto, że do niektórych przyczyn wysokiej liczby pojazdów wycofanych z eksploatacji o nieznanej lokalizacji należą niedoskonałości systemów wyrejestrowywania oraz niewłaściwe obchodzenie się z pojazdami wycofanymi z eksploatacji (tj. nie wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji są przekazywane do punktów odbioru, a spośród przekazanych samochodów nie wszystkie otrzymują świadectwo złomowania; pojazdy wycofane z eksploatacji są demontowane w nieuprawnionych zakładach przetwarzania). Ponadto zdarza się, że pojazdy wycofane z eksploatacji wywozi się nielegalnie jako pojazdy używane.

Poza tym brak jest dostatecznych powiązań i działań następczych między systemami rejestracji i wyrejestrowywania lub ponownej rejestracji, co może prawdopodobnie oznaczać, że tylko część wyrejestrowanych pojazdów wycofanych z eksploatacji otrzymuje świadectwo złomowania, chociaż są legalnie przetwarzane; zarejestrowane w innym państwie członkowskim pojazdy używane, które nigdy nie zostały wyrejestrowane w państwie członkowskim pochodzenia; brak dobrej jakości danych, w szczególności danych dotyczących wywozu pojazdów używanych oraz pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także wycieków surowców; potrzeba ulepszenia metod sprawozdawczych w państwach członkowskich; nielegalne gromadzenie i demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji w nieuprawnionych zakładach przetwarzania nieprzestrzegających norm środowiskowych; i w związku z tym potrzeba lepszego egzekwowania prawa, w tym kontroli punktów odbioru oraz uprawnionych zakładów przetwarzania.

Niektóre państwa członkowskie wprowadziły już środki mające na celu rozwiązanie tego problemu; należy do nich Dania, która wprowadziła dopłatę dla ostatniego zarejestrowanego właściciela, który dostarczy swój pojazd wycofany z eksploatacji do uprawnionego zakładu przetwarzania, lub Francja czy Wielka Brytania, które poinformowały o znaczącym wzroście liczby kontroli uprawnionych zakładów przetwarzania.

¹⁸ Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, p.333

¹⁹ Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10

5. WNIOSKI

Transpozycja dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji do prawodawstwa krajowego została przeprowadzona we wszystkich państwach członkowskich i uznaje się ją za zadowalającą.

Zasadniczo sposób wdrożenia dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji wydaje się w większości właściwy. W 2017 r. cel z 2015 r. dotyczący ponownego użycia i recyklingu, który wynosił 85 % w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku, został osiągnięty przez 20 spośród 28 państw członkowskich (5 państw członkowskich nie przedstawiło sprawozdania). Więcej wyzwań związanych było z osiągnięciem celu dotyczącego ponownego użycia i odzyskiwania, który wynosił 95 % w odniesieniu do średniej masy pojazdu oraz roku. Około połowie tych państw członkowskich, które nie osiągnęły tych celów, do ich osiągnięcia zabrakło jednak jedynie kilku punktów procentowych.

Stosowanych jest coraz mniej zakazanych substancji niebezpiecznych ze względu na poprawki do załącznika II do dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji²⁰, które zawierają coraz mniej zapisów umożliwiających ich stosowanie. Ponadto zwiększyła się liczba uprawnionych zakładów przetwarzania, a państwa członkowskie zaczynają informować o innowacyjnych środkach, takich jak włączanie materiałów pochodzących z recyklingu, wspieranie projektów mających na celu zapobieganie powstawaniu odpadów oraz wprowadzanie systemów ochrony środowiska, które mogą stanowić dla innych państw przykłady najlepszych praktyk.

Jednym istotnym wyjątkiem od tej ogólnie pozytywnej tendencji jest wystawianie świadectw złomowania dla pojazdów wycofanych z eksploatacji o nieznanej lokalizacji. Wyzwaniem pozostaje nielegalne gromadzenie części usuniętych z pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich przetwarzanie oraz handel nimi. Poza utratą wartościowych zasobów (części i materiałów zamiennych nadających się do ponownego użycia) problem ten oraz przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w nieuprawnionych zakładach przetwarzania ma również negatywny wpływ na zdrowie i środowisko. Odzwierciedlono to w motywie 7 dyrektywy 2018/849/UE²¹, która wskazuje, że dyrektywa 2000/53/WE powinna zostać poddana przeglądowi, a w stosownych przypadkach, zmieniona, z uwzględnieniem problemu wycofanych z eksploatacji pojazdów, które nie zostały wykazane, w tym przemieszczania używanych pojazdów, co do których istnieją podejrzenia, że zostały wycofane z eksploatacji, a także na stosowania wytycznych korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania pojazdów stanowiących odpady.

Komisja Europejska przeprowadza obecnie ocenę dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, której celem jest ocenienie, w jakim zakresie przepisy UE dotyczące pojazdów wycofanych z eksploatacji zapewniają korzyści dla środowiska, społeczeństwa i przemysłu. Ocena zakończy się w 2020 r.²² Analizowane tematy obejmują skuteczność wdrażania dyrektywy, w tym problem pojazdów wycofanych z eksploatacji o nieznanej lokalizacji, zgodność z definicjami istotnymi w kontekście innych przepisów oraz możliwość ustalenia celów dla określonych materiałów, metody sprawozdawczości i monitorowania oraz istotność w odniesieniu do wyzwań

²⁰ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm

²¹ Dz.U. 150 z 14.6.2018, s. 93.

²² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm

związanych z nowymi technologiami, w tym pojazdami elektrycznymi i hybrydowymi, a także zmiany w składzie materiałowym pojazdów.