

Dyrektywa ELV i ocena jej wdrożenia



Artemis Hatzi-Hull, LL.M
Komisja Europejska, DG ENV
Warszawa, 26 września 2017r.

Zarys

1. Dyrektywa ELV

- Cele dyrektywy
- Ustawodawstwo
- Cele

2. Rozszerzona Odpowiedzialność Producenta w Dyrektywie ELV

3. Osiągnięcia i pozostające wyzwania

4. Obecne dyskusje legislacyjne i dyrektywa ELV

5. Następne kroki w przyszłości



Cele

- *Zminimalizować negatywny wpływ ELV na środowisko (zmniejszyć ostateczne składowanie i poprawić wyniki środowiskowe podmiotów gospodarczych)*
- *Zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego i uniknąć zakłóceń konkurencji*

Zapobieganie

- *Projektowanie nowych pojazdów, biorąc pod uwagę demontaż, ponowne użycie i recykling*
 - **Zakaz stosowania substancji w materiałach i podzespołach pojazdów (również części zamiennych)**
 - Pb, Hg, Cd, CrVI
 - Stosuje się od 1 lipca 2003r.
 - Wykaz zwolnień w załączniku II podlega corocznej rewizji przez Komisję w zależności od postępu technicznego i naukowego



Ustawodawstwo

- *Dyrektywa 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji*
- *Decyzja Komisji 2001/753/WE dotycząca kwestionariusza dotyczącego trzyletnich sprawozdań państw członkowskich w sprawie wdrożenia dyrektywy 2000/53/WE*
- *Decyzja Komisji 2002/151/WE w sprawie minimalnych wymagań dotyczących świadectwa zniszczenia*
- *Decyzja Komisji 2003/138/WE ustanawiająca standardy kodowania części i materiałów*
- *Dyrektywa Komisji 2005/64/UE w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich wielokrotnego użytku, zdolności do recyklingu i odzysku*
- *Decyzja Komisji 2005/293/WE ustanawiająca szczegółowe zasady monitorowania celów dotyczących ponownego wykorzystania / odzysku i ponownego wykorzystania / recyklingu*

Ponowne użycie / recykling / cele odzysku

- *Cele, jakie należy osiągnąć od 2006r. :*
 - Minimalne ponowne wykorzystanie i odzysk: **85%**
 - Minimalne ponowne wykorzystanie i recykling: **80%**
- *Cele, jakie należy osiągnąć od 2015r. :*
 - Minimalne ponowne wykorzystanie i odzysk: **95%**
 - Minimalne ponowne wykorzystanie i recykling: **85%**
- *Niższe cele dla pojazdów wyprodukowanych przed 1980r.:*
 - Minimalne ponowne wykorzystanie i odzysk: 75%
 - Minimalne ponowne wykorzystanie i recykling: **70%**



Komisja powinna zostać poinformowana

Odpowiedzialność producenta

Odpowiedzialność za projektowanie

- Producenci mają obowiązek ograniczyć stosowanie niebezpiecznych substancji w pojazdach
- Producenci powinni tworzyć bardziej nadające się do recyklingu pojazdy (aby osiągnąć cele)
- Normy dotyczące demontażu, odzysku i recyklingu w dyrektywie o homologacji typu (dyrektywa UE 2005/64/WE)
- Producenci będą integrować więcej materiałów pochodzących z recyklingu w nowych pojazdach

Odpowiedzialność organizacyjna

- Podmioty gospodarcze będą tworzyć systemy zbierania i osiągać cele

Odpowiedzialność finansowa (bezpłatny zwrot)

- Wymagany przez użytkownika końcowy certyfikat zniszczenia (CoD) na potrzeby wyrejestrowania ELV

Odpowiedzialność informacyjna (normy kodowania)





Osiągnięcia dyrektywy ELV

- Dyrektywa ELV została transponowana przez wszystkie państwa członkowskie UE
- Nigdy więcej opuszczonych ELV
- Projektowanie nowych pojazdów pod kątem demontażu i projektowanie w celu ponownego wykorzystania i redukcji niebezpiecznych substancji
- Wzrost liczby ELV przerabianych w ATF
- Zwiększenie liczby Autoryzowanych Zakładów Przetwarzania (ATF) oraz ATF z normami środowiskowymi
- Udoskonalone informacje dotyczące demontażu i części
- Nowe technologie do przetwarzania ELV (np. przetwarzanie po rozdrabniaczu) oraz konkretne ulepszenia środowiskowe i zdrowotne (oleje i płyny odpadowe, opony itp.)
- Właściwe przetwarzanie w zakresie recyklingu/odzyskiwania nie tylko materiałów o dodatniej wartości

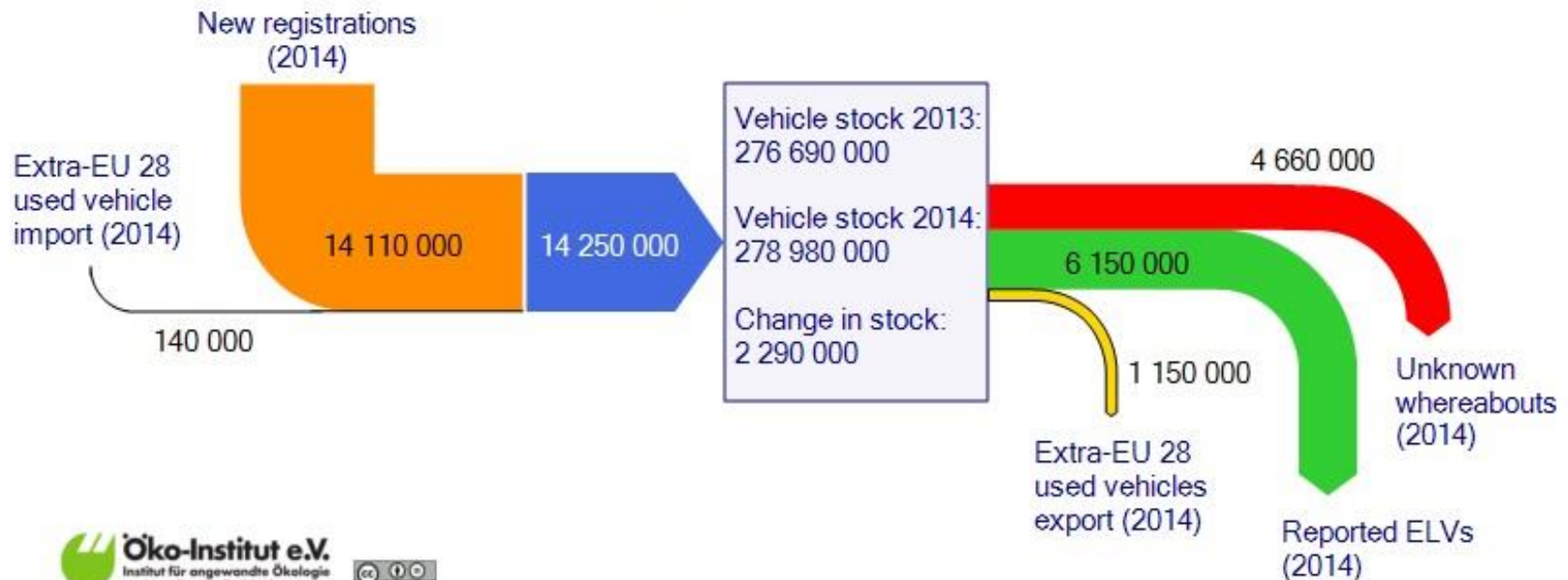
Pozostałe wyzwania

- Problem systemowy ze statystycznie **nieobecnymi ELV**; tylko część wyrejestrowanych ELV otrzyma certyfikat zniszczenia (CoD)
- Niewłaściwe powiązanie między rejestracją a wyrejestrowywaniem lub ponowną rejestracją
- Brak dobrej jakości danych
- Skuteczność infrastruktury recyklingowej
- Konstrukcja: konstrukcja do montażu, do produkcji, do recyklingu/ponownego użycia, dla środowiska, dla cyklu życia (tj. inżynieria cyklu życia), dla jakości, dla utrzymania, dla niezawodności
- Oczekuje się innowacji, tj. poprawy jakości oddzielania materiałów, konwersji termo-chemicznej (zgazowania i pirolizy) oraz recyklingu/odzyskiwania pozostałości.

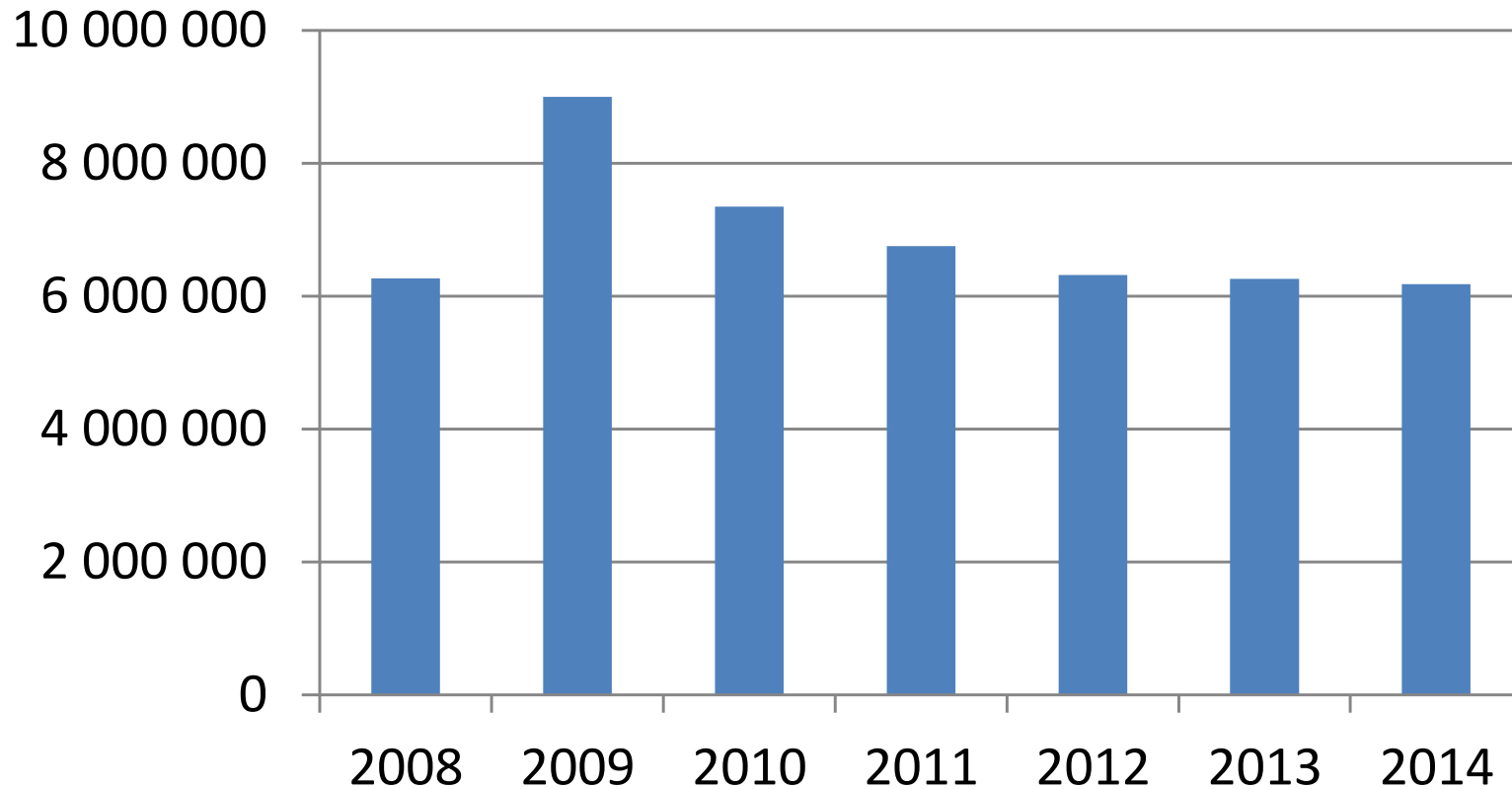
Pozostałe wyzwania - Brakujące pojazdy

ELV, zarejestrowane pojazdy, import / eksport: 2014

Vehicle stock development in EU 28 - 2014
(M1+N1 - vehicles)



Łączna liczba zgłoszonych ELV dla UE-28 (szacunki dotyczące brakujących danych)





Dane dla Polski

W 2010 r. (źródło: końcowe sprawozdanie z systemu BIOS dotyczące wdrażania dyrektywy ELV na lata 2008-2011)

- *Szacowana liczba wygenerowanych ELV: +/- 1.000.000*
- *Liczba ELV poddanych przetworzeniu zgodnie z prawem: 150.987*
- *Szacowana liczba nielegalnie przetworzonych ELV: +/-850.000*

W 2015 r. (źródło: Eurostat)

- *Zarejestrowane samochody osobowe: 20.723.423*
- *Nowe rejestracje: 1.145.506*
- *Odpady generowane przez ELV (w tonach): 493.468 (+/- 704.954 samochodów)*



environment



Inicjatywy Komisji

- Wytyczne dla pojazdów będących odpadami przyjęte przez korespondentów przemieszczania odpadów w 2011r.
- Recenzja WSR: Plany inspekcji wymagane do roku 2017
- Wytyczne w sprawie sprawozdawczości ESTAT (znowelizowane) wymagają także zgłaszania zarejestrowanych i wyrejestrowanych pojazdów w uzupełnieniu liczby CoD
- W trakcie: Inicjatywa Komisji w zakresie promowania zgodności z przepisami dotycząca wdrożenia dyrektywy w sprawie ELV, ze szczególnym uwzględnieniem ELV o nieznanym miejscu pobytu, badań i konsultacji

Punkty do rozwiązania w celu lepszego śledzenia ELV

- Monitorowanie handlu wewnątrz UE
- Monitorowanie handlu poza UE :
 - *Bardziej kompletne raportowanie*
 - *Rozróżnienie pomiędzy pojazdami typu ELV / pojazdami używanymi*
- Aktualizacja krajowych systemów rejestracji
- Lepsze powiązanie z systemami rejestracji innych państw członkowskich
- Egzekwowanie w celu ograniczenia nielegalnego demontażu ELV w salonach i warsztatach oraz poprawa zgodności z ATF - kontrole ATF
- Normy dotyczące demontażu ELV
- Świadomość i zachęty; kary

Obecne dyskusje legislacyjne mające wpływ na ustawodawstwo ELV

- Pakiet odpadów i zalecenia PE
 - Definicja "regeneracji"
 - Przegląd dyrektywy ELV i przedstawienie wniosków legislacyjnych, w stosownych przypadkach do końca 2018r., w szczególności jej zakresu i celów oraz biorąc pod uwagę konkretne kwestie, takie jak przemieszczanie pojazdów używanych i cele zasobów surowców krytycznych
 - Wspólna metodologia zbierania i przetwarzania danych dla wszystkich strumieni odpadów i sprawozdawczości elektronicznej w ciągu **12** miesięcy
- Koniec trzyletnich sprawozdań z realizacji
- Nadchodząca ocena rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów i dyrektywy w sprawie baterii

Nowe wyzwania

- Pojazdy elektryczne

- Drugie życie baterii z pojazdów elektrycznych

- **Demontaż / naprawa - informacje na temat demontażu**



- POP w pojazdach

- Raportowanie poszczególnych materiałów?

- Przegląd dyrektywy ELV

Aby uzyskać więcej informacji prosimy odwiedzić:

http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm

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

http://ec.europa.eu/environment/waste/elv_index.htm

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/data/wastestreams/elvs>

<http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

*Dziękuję za uwagę.
Dziękuję za uwagę!*

ONLY ONE EARTH

