



STOWARZYSZENIE FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa 28. 08. 2025r.

Rozporządzenie w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji

Stanowisko FORS - sierpień 2025r.

Stanowisko Forum Recyklingu Samochodów FORS, reprezentującego branżę demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, do ostatecznych kompromisowych poprawek Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2025 r. dotyczących projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów i w sprawie zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2018/858 i 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE.

25 lat obowiązywania Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji pokazało jak bardzo potrzebne są regulacje prawne normujące obszar gospodarowania tego rodzaju odpadami. Nowa odsłona prawa jest niezwykle potrzebna, co wynika nie tylko z następstwa zmian jakie miały i mają miejsce na rynku pojazdów nowych, rozwoju i zastosowania nowych materiałów w produkcji, coraz większej złożoności pojazdów, w tym także postępującej transformacji z silników zasilanych paliwami na zasilane energią elektryczną, ale także ze zdobytych doświadczeń i zmian w rynku gospodarowania odpadami. Branża demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji podziela pogląd, że Unia Europejska jako całość powinna dążyć do rozwoju nowoczesnej, zasobowo-oszczędnej i konkurencyjnej gospodarki, a rozwój powinien uwzględniać cały cykl życia produktu, począwszy od jego projektu do ostatecznego zagospodarowania odpadów. Branża popiera również ideę, że nowa regulacja powinna usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku Unii Europejskiej i przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Dlatego szczególną rolę w transformacji oraz rozwoju idei obiegu zamkniętego odgrywa część rynku odpowiadająca za demontaż, a następnie kierowanie do recyklingu materiałów uzyskanych z takiego demontażu.

Dostrzegając wysiłek włożony w proces uzgodnienia nowego prawa, branża demontażu pojazdów odbiera pozytywnie zmiany mające na celu uporządkowanie wielu kwestii, które w trakcie obowiązywania dyrektywy z 2000 r. zostały zidentyfikowane jako problematyczne. Jednakże, mimo pozytywnych zmian projektowana regulacja posiada obszary, które w zaproponowanym kształcie wpłyną negatywnie na osiąganie wyznaczonych celów oraz mogą zaszkodzić właściwemu funkcjonowaniu i dalszemu rozwojowi przedsiębiorców zajmujących się demontażem pojazdów.

Branża demontażu pojazdów wskazuje 5 kwestii w nowym rozporządzeniu, których niedoprecyzowanie będzie miało negatywny wpływ, na dalsze funkcjonowanie rynku odpowiedzialnego za ogólnie pojmowaną gospodarkę odpadami, po zakończonym cyklu życia pojazdu.

Po pierwsze, rolę państwa członkowskiego powinien być obowiązek wykorzystania wszelkich dostępnych narzędzi prawno-organizacyjnych, aby wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji trafiły do uprawnionych zakładów przetwarzania. Obecnie obowiązek ten został przeniesiony wyłącznie na ostatniego właściciela pojazdu, o czym stanowi artykuł 24. Państwo członkowskie nie ma żadnych obowiązków w zakresie tworzenia rozwiązań – nakazów i zachęt – uwzględniających specyficzne uwarunkowania rynków lokalnych, w celu kierowanie pojazdów do uprawnionych zakładów przetwarzania. Treść preambuły wskazuje co prawda na konieczność demontażu pojazdów wyłącznie przez uprawnione podmioty (pkt 45), ale przepisy prawne przenoszą ciężar dostarczenia pojazdu wyłącznie na ostatniego właściciela i jego wolę (artykuł 24). Doświadczenia z funkcjonowania dyrektywy 2000/53/WE pokazały, że brak skutecznej realizacji tego obowiązku po stronie państwa członkowskiego i odpowiedniego nadzoru nad wdrażanymi rozwiązaniami powoduje, że demontaż jest dokonywany poza wyznaczonymi i spełniającymi wymagania ochrony środowiska miejscami. Potwierdzeniem takiego stanu rzeczy jest przykład z Polski, gdzie 10 czerwca 2024 r. usunięto z rejestrów ponad 7 milionów pojazdów, które nie zostały zdemontowane w uprawnionych stacjach demontażu, ale z rynku zniknęły. Ponadto przykład z Niemiec pokazuje, że tylko w 2022 roku wycofano z rejestrów 2,4 miliona pojazdów na podstawie zgłoszenia sprzedaży poza terytorium Niemiec, bez żadnej weryfikacji, czy taka sprzedaż poza granice faktycznie miała miejsce. Dane te pokazują, że spośród pojazdów wycofanych z użytkowania jedynie 293 tys. pojazdów zostało zdemontowanych, co stanowi jedynie 12,2 %. Branża demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji jednoznacznie stwierdza, co potwierdzają liczby ogłoszeń o sprzedaży części używanych zawarte na portalach internetowych, że pojazdy zostały rozłożone na części poza jakimkolwiek systemem nadzoru, celem wprowadzenia do obrotu używanych części zamiennych.

Proponuje się zatem uzupełnienie treści artykułu 24, o poniższy obowiązek nałożony na państwo członkowskie oraz monitorowanie sposobu jego wykonania. Pozostała treść artykułu otrzyma kolejne numery porządkowe.

„Artykuł 24

Dostarczanie [...] pojazdów wycofanych z eksploatacji

1. Państwa Członkowskie są zobowiązane do przyjęcia niezbędnych środków dla zapewnienia, aby wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, były zebrane i przekazane uprawnionym zakładom przetwarzania.

Państwa Członkowskie mogą w celu wykonania tego obowiązku wykorzystywać zachęty lub inne mechanizmy ekonomiczne nieobciążające ostatniego właściciela pojazdu.

Komisja monitoruje skuteczność podejmowanych środków stosowanych przez państwa członkowskie w zakresie zbierania i kierowania do uprawnionych zakładów przetwarzania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Po drugie, tekst kompromisowy przedstawiony przez Parlament Europejski (art. 31 ust. 3) nie uwzględnia uzgodnień Rady dotyczących możliwości użycia wszystkich podzespołów i części wymontowywanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji, pod warunkiem spełnienia przez nie wymagań technicznych i bezpieczeństwa. Wprowadzenie zakazu dla ponownego użycia wybranych części jest sprzeczne z celami rozporządzenia, gdyż akt oczekuje osiągnięcia jak najwyższego stopnia ponownego użycia części, w tym osiągnięcia odzysku na poziomie co najmniej 95% masy pojazdu, a mimo to zaproponowane rozwiązania wprowadzają bezwzględny zakaz ponownego użycia dla wybranych części.

Wprowadzenie zakazu dla ponownego użycia wybranych części zamiennych będzie oznaczać, że niektórych pojazdów używanych nie będzie można w ogóle naprawić, gdyż nie będzie można w sposób legalny nabyć części do napraw, m.in. z powodu braku prawnego wymogu produkcji wszystkich części w całym czasie użytkowania pojazdów. Przepisy w takim kształcie przyczynią się nie do wydłużenia życia produktów i ich napraw, ale do skrócenia życia pojazdów właśnie z powodu braku możliwości ich naprawy, wynikającego z braku dostępu do części nowych oraz zakazów stosowania używanych części zamiennych. Ostateczną negatywną konsekwencją braku części zamiennych pochodzących z legalnych źródeł oraz możliwości ich wykorzystania do napraw, będzie zachęta do demontażu pojazdów poza stacjami demontażu i do nielegalnego obrotu częściami, co wpłynie na jakość dokonywanych napraw pojazdów, a w konsekwencji na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Branża demontażu pojazdów jest przeciwna wprowadzaniu kategoriycznych zakazów ponownego użycia wybranych części i podzespołów i prezentuje stanowisko, że ponowne użycie części powinno dotyczyć wszelkich części i podzespołów pochodzących z pojazdów demontowanych, natomiast ich użycie powinno uwzględniać najlepszą dostępną wiedzę techniczną oraz zasady bezpieczeństwa. Z tego powodu oczekuje pozostawienia art. 31, według uzgodnień dokonanych przez Radę, w poniższym brzmieniu:

Artykuł 31

3. Części i komponenty wymienione w załączniku VII część E nie mogą być ponownie użyte, chyba że przeprowadzona ocena techniczna potwierdzi, że wykorzystanie tych części i komponentów jest zgodne z mającymi zastosowanie wymogami dotyczącymi pojazdów określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/858. Te części zastępcze mogą zostać przekazane innemu podmiotowi gospodarczemu w celu ponownego użycia tylko wtedy, gdy mają być zainstalowane przez wykwalifikowany podmiot zajmujący się naprawą i konserwacją.

Trzecim zagadnieniem, które powinno być jasno i jednoznacznie ustanowione na poziomie nowego rozporządzenia, jest zakaz nakładania przez państwo członkowskie kar, za nieosiągnięcie poziomów odzysku, w tym recyklingu, wyłącznie na uprawnione zakłady przetwarzania. Obecny projekt rozporządzenia nie zakazuje przeniesienia finansowej odpowiedzialności, za nieosiągnięcie poziomów odzysku, w tym recyklingu, wyłącznie na uprawnione zakłady przetwarzania. Taka praktyka obecnie funkcjonuje w Polsce. Wyłącznie podmiot prowadzący demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji jest obowiązany do osiągnięcia poziomów odzysku, w tym recyklingu, a w przypadku braku osiągnięcia,

nakładana jest na niego kara finansowa za nieosiągnięcie poziomów. Projekt rozporządzenia wprowadza sprzeczne w tym zakresie przepisy. Z jednej strony zobowiązuje w teorii producentów, do uczestniczenia w finansowaniu osiągnięcia poziomów odzysku, w tym recyklingu (artykuł 20 ust. 1 lit. a), natomiast w rzeczywistości treść przepisów przenosi odpowiedzialność na prowadzących zakłady przetwarzania (artykuł 34 ust. 1), w konsekwencji artykuł 48 nie wyklucza ustanowienia przez państwo członkowskie kar finansowych, za nieosiągnięcie poziomów odzysku, w tym recyklingu, wyłącznie na uprawnione zakłady przetwarzania.

Co do zasady wynikającej z definicji (art. 3 ust. 1 pkt 15) zakład przetwarzania oznacza każdy zakład lub przedsiębiorstwo, który jest dopuszczony zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE i niniejszym rozporządzeniem, do prowadzenia zbierania, przechowywania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Recykling i odzysk natomiast są uzależnione od możliwości poddania wymontowanych materiałów i części tym procesom, co wynika z terminów „zdatności do recyklingu” oraz „zdatności do odzysku”. Założeniem jest, aby każdy pojazd wycofany z eksploatacji został zebrany i skierowany do demontażu, bez względu na to, czy wykazuje cechy zdatności do recyklingu, czy jedynie do częściowego odzysku jak np. w przypadku pojazdów po spaleniu, dewastacji, kradzieży, wypadku, porzuceniu. Zakład przetwarzania ma obowiązek dokonać demontażu takiego pojazdu, według zasad ustanowionych w rozporządzeniu, jednak osiągnięcie wyznaczonych poziomów odzysku, w tym recyklingu, może okazać się niemożliwe np. z powodu braku obecności w takim pojeździe części do ponownego użycia lub materiałów zdatnych do recyklingu. Ponadto recykling, oraz odzysk materiałowy nie są przedmiotem działalności stacji demontażu pojazdów, a podmiotów wyspecjalizowanych w przetwarzaniu poszczególnych grup materiałowych, w tym producentów pojazdów, którzy mają obowiązek stosować materiały pochodzące z recyklingu. Na osiągnięcie poziomu recyklingu uprawniony zakład przetwarzania nie ma istotnego wpływu, gdyż jest on zależny od samego pojazdu wycofanego z eksploatacji przyjętego do demontażu, stanu w jakim się znajduje, zawartości istotnych części i podzespołów, a także od samego rynku, który powinien być zainteresowany recyklingiem uzyskanych z demontażu materiałów, a na to uprawnione zakłady przetwarzania nie mają żadnego wpływu. Recykling, w tym odzysk materiałowy, powinien być stymulowany przez państwa członkowskie w porozumieniu z producentami pojazdów, a uprawnione zakłady przetwarzania, są w tym systemie jedynie narzędziem, do uzyskania z pojazdów materiałów według ustanowionych zasad demontażu.

Z powyższych względów branża demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji jednoznacznie oczekuje zmiany artykułu 34, zgodnie z którą rozporządzenie uniemożliwi państwom członkowskim przenoszenie finansowej odpowiedzialności za osiągnięcie celów w zakresie odzysku i recyklingu, na uprawnione zakłady przetwarzania, jak ma to obecnie miejsce w Polsce, gdyż co do zasady wynikającej z artykułu 20 powinna to być odpowiedzialność producentów pojazdów:

1a. Państwa członkowskie przyjmując środki niezbędne do osiągnięcia poziomów odzysku, w tym recyklingu, nie mogą przenosić finansowej odpowiedzialności, w tym ustanawiać sankcji za ich nieosiągnięcie, na uprawnione zakłady przetwarzania.”

Po czwarte, artykuł 34 wymaga osiągnięcia poziomów odzysku w tym recyklingu, jednak nie rozstrzyga, w jaki sposób należy liczyć poziomy odzysku, w tym recyklingu, dla pojazdów niekompletnych, trafiających do uprawnionych zakładów przetwarzania. Powstaje zasadnicze pytanie, czy brakującą masę, wynikającą z wymontowania części, podzespołów, odpadów i baterii, przed przekazaniem do uprawnionych zakładów przetwarzania, będzie wliczało się do poziomów odzysku, w tym recyklingu, czy brakująca masa nie będzie wliczana do ilości poddanej odzyskowi, w tym recyklingowi. Obecna praktyka w państwach członkowskich jest różna, w jednych państwach członkowskich, części i podzespoły wymontowane z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed przekazaniem do uprawnionych zakładów przetwarzania, wlicza się do poziomów odzysku, w tym recyklingu, w innych np. w Polsce, nie wlicza się brakującej masy do poziomów odzysku, w tym recyklingu. W przypadku przyjęcia niekompletnych pojazdów wycofanych z eksploatacji, nakłada się karę za nieosiągnięcie poziomów odzysku, w tym recyklingu, gdyż wyznaczonego poziomu nie można uzyskać właśnie z powodu brakującej masy, a prawo polskie oczekuje przeniesienia tej kary, na ostatniego właściciela pojazdu, za dostarczenie pojazdu niekompletnego. Rozporządzenie w tym zakresie powinno być jednoznaczne dla wszystkich państw członkowskich i należy określić jednoznacznie na poziomie rozporządzenia, czy przy przyjmowaniu niekompletnego pojazdu do demontażu, brakującą masę wlicza się do poziomu recyklingu, czy nie. W przeciwnym razie każde państwo członkowskie będzie obliczać poziom odzysku, w tym recyklingu inaczej, a dane wpływające z poszczególnych państw członkowskich, będą w tym zakresie nieprzystające.

Ostatnią kwestią wymagającą podjęcia zdecydowanych i jednoznacznych decyzji jest doprecyzowanie artykułu 15. Mimo rozbudowanej treści przepisu, w dalszym ciągu nie jest jasne i precyzyjne, finansowe uczestnictwo producentów w systemie zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Z treści paragrafu 3a wynika, że producenci mogą, co oznacza w praktyce, że nie muszą, zawierać żadnych umów z uprawnionymi zakładami przetwarzania lub będą mogli zawierać umowy w sposób wybiórczy i dyskryminujący podmioty na rynku, tworząc nierówne warunki konkurencyjne. Z punktu widzenia równości rynku, w zakresie wypełnienia treści artykułu 20, dotyczącego uczestniczenia w kosztach związanych z przetwarzaniem wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także osiągania celów ilościowych w zakresie recyklingu, odnoszących się do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, umowy pomiędzy producentami lub organizacjami odpowiedzialności producenta powinny być jawne, a każdy przedsiębiorca prowadzący zakład demontażu pojazdów, działający na terenie danego państwa członkowskiego, powinien mieć zagwarantowany prawnie równy, niedyskryminujący, tj. oparty na tych samych zasadach, dostęp do systemu finansowania przetwarzania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jawność i transparentność w osiąganiu celów rozporządzenia, powinna być także odpowiedzią na ostatnio nałożone przez Komisję Europejską kary na producentów pojazdów, za utworzenie kartelu anty recyklingowego. Branża demontażu pojazdów wnioskuje o doprecyzowanie artykułu 15, poprzez dodanie paragrafu 3b w poniższym brzmieniu.

Artykuł 15

3b. Umowy pomiędzy producentami lub organizacjami odpowiedzialności producenta i uprawnionymi zakładami przetwarzania są jawne oraz każdy uprawniony zakład przetwarzania na terenie państwa członkowskiego, ma prawo do zawarcia umowy z producentem lub organizacją odpowiedzialności producenta na tych samych warunkach.

Nierozstrzygnięcie powyższych kwestii na poziomie nowego rozporządzenia, będzie źródłem znaczących różnic w sposobie jego wykonania w poszczególnych państwach członkowskich, stworzy możliwość przenoszenia finansowej odpowiedzialności z poziomu producentów na inne podmioty w rynku gospodarowania odpadami, w tym także na ostatniego właściciela, jak ma to miejsce obecnie. Ponadto prowadzić będzie do fikcyjnego osiągnięcia celów ilościowych w gospodarce odpadami, a także zaburzać konkurencję na rynku. Zaproponowane zmiany wynikają z wieloletniego doświadczenia funkcjonowania rynku demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, dlatego wyrażamy pełne przekonanie, że propozycje znajdą zrozumienie i jednolite poparcie dla ich wprowadzenia na poziomie rozporządzenia.

PREZES FORS

ADAM MAŁYSZKO