Koniec z problemem porzuconych opon?

data aktualizacji: 2026.06.19



Parlament Europejski przegłosował w czwartek nowe rozporządzenie w sprawie gospodarki o obiegu zamkniętym. Nowe, surowsze przepisy dotyczące eksportu aut używanych i wraków oznaczają, że opony zamontowane w autach wywożonych poza UE (oraz opony zapasowe) będą musiały być ewidencjonowane. Zapobiegnie to masowemu wywożeniu odpadów gumowych pod pretekstem eksportu.

Parlament Europejski przegłosował nowe rozporządzenie w sprawie gospodarki o obiegu zamkniętym (ELV) w sektorze motoryzacyjnym stosunkiem głosów 437 za, 112 przeciw i 20 wstrzymujących się. Rozporządzenie w sprawie wymogów dotyczących gospodarki o obiegu zamkniętym w zakresie projektowania pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji zostało przygotowane przez dwóch głównych sprawozdawców Parlamentu Europejskiego: Pauliusa Saudargasa, litewskiego posła do Parlamentu Europejskiego, i Jensa Gieseke, niemieckiego posła do Parlamentu Europejskiego.

Nowe prawo obejmuje pełny cykl życia pojazdów – od etapu projektowania, przez produkcję, aż po utylizację. Zgodnie z nowymi przepisami wszystkie nowe pojazdy muszą być zaprojektowane tak, aby umożliwić łatwe usunięcie jak największej liczby części i komponentów.

Następne kroki? Po uzyskaniu zgody Parlamentu nowe rozporządzenie musi zostać formalnie zatwierdzone przez Radę, zanim wejdzie w życie i zacznie obowiązywać 24 miesiące później. A potem poszczególne kraje UE muszą je wdrożyć do systemu prawnego.

Geneza problemu zużytych opon

Unia Europejska generuje ok. 3,6 miliona ton zużytych opon rocznie. Do tej pory setki tysięcy ton

wywożono legalnie i nielegalnie poza granice Wspólnoty (np. do Afryki czy Azji jako „tanie opony używane” lub odpady do spalenia). Resztę porzucano np. w lasach, co jest procederem nagminnym nie tylko w Polsce. Teraz ma nastąpić koniec ucieczki cennych surowców. Wprowadzenie kryteriów utraty statusu odpadu (End-of-Waste) oraz blokada eksportu wraków zamkną granice dla nieprzetworzonej gumy. Zatrzymanie tej masy w Europie ma – według Brukseli – ustabilizować ceny surowców dla europejskiego przemysłu chemicznego i oponiarskiego, uniezależniając nas od dostaw kauczuku spoza UE.

Kto zapłaci na wprowadzenie opon do systemu gospodarki w obiegu zamkniętym? Wprowadzenie pełnej Rozszerzonej Odpowiedzialności Producenta (ROP) w sektorze motoryzacyjnym zdejmie ciężar finansowy z budżetów państw i samorządów. Bez wątpienia to koncerny motoryzacyjne zapłacą za zbiórkę: Bruksela szacuje, że producenci aut będą musieli zainwestować miliardy euro w zorganizowanie i sfinansowanie sieci punktów odbioru zużytych opon. Może to wpłynąć na nieznaczny wzrost cen nowych samochodów, ale jednocześnie zlikwiduje szarą strefę i problem „porzuconych opon” w lasach.

Surowsze zasady dla pojazdów wycofanych z eksploatacji

Trzy lata po wejściu w życie nowych przepisów wprowadzona zostanie rozszerzona odpowiedzialność producenta. Oznacza to, że producenci będą musieli pokrywać koszty zbiórki i przetwarzania pojazdów, które osiągnęły koniec swojego cyklu życia, w dowolnym miejscu w UE. Aby rozwiązać problem „zaginionych pojazdów” i zapobiec nielegalnemu przetwarzaniu oraz demontażowi, prawo zakazuje eksportu pojazdów uznanych za niedopuszczone do ruchu drogowego (przepis wejdzie w życie pięć lat po wejściu w życie rozporządzenia).

Fot. Parlament Europejski

Źródło: