

Brytyjski sektor recyklingu opon naciska na UE

data aktualizacji: 2026.10.22



Jeszcze w 2022 roku Stowarzyszenie ds. Odzysku Opon (Tyre Recovery Association - TRA) pozytywnie oceniło indyjskie plany wprowadzenia dodatkowych wymagań dotyczących recyklingu. Teraz, nie tylko ostrzega UE przed złagodzeniem kontroli eksportu zużytych opon do Indii, ale domaga się wprowadzenia systemu weryfikacji faktycznego zagospodarowania gumowego odpadu.

Według raportu indyjskiego think tanku NITI Aayog tylko w roku 2024 w Indiach przetworzono około 3 mln ton zużytych opon, z czego około 1,4 mln ton pochodziło z importu. To pokazuje skalę zapotrzebowania indyjskiego sektora przetwarzania na ten surowiec. Wielka Brytania i państwa członkowskie UE nadal masowo eksportują zużyte opony do Indii. Według danych indyjskiego stowarzyszenia producentów opon ATMA kraje europejskie należą do głównych dostawców takich odpadów. W 2025 roku państwa członkowskie UE wyeksportowały do Indii ponad 605 000 ton zużytych opon. Największymi eksporterami były: Niemcy (93 200 t), Włochy (90 600 t), Francja (74 500 t), Belgia (72 000 t) oraz Irlandia (58 700 t).

Jeśli doliczyć do tego wolumen eksportu z Wielkiej Brytanii, przekraczający 300 000 ton rocznie, okazuje się, że europejskie strumienie odpadów w postaci zużytych opon stanowią główne źródło paliwa wykorzystywanego w nielegalnych, wysoce toksycznych instalacjach służących do tzw. pirolizy okresowej (ang. batch pyrolysis).

Piroliza okresowa

Sama piroliza okresowa nie oznacza automatycznie nielegalnego lub szkodliwego recyklingu. Problemem jest przede wszystkim brak odpowiednich zabezpieczeń, niezgodność z normami i

niewystarczający nadzór. A wtedy taka instalacja może emitować pyły, tlenki siarki i azotu oraz inne szkodliwe związki. Raport indyjskiego think tanku NITI Aayog wskazuje, że piroliza jest dominującą metodą przetwarzania zużytych opon w Indiach, a część tzw. instalacji okresowych nie spełnia wymogów regulacyjnych. I tu dochodzimy do sedna nowego sporu.

Indie dopuszczają import zużytych opon do określonych procesów odzysku, ale nie od dziś pojawia się pytanie o skuteczność kontroli i możliwość potwierdzenia, że takie odpady trafiają do legalnych, odpowiednio nadzorowanych instalacji. Jeszcze w 2020 roku TRA pozytywnie oceniła indyjskie plany wprowadzenia obowiązków rejestracyjnych i wymagań dotyczących recyklingu. Kilka lat później postulowała, by takie opony były rozdrabniane przed eksportem. Nie zmieniło się jedno, to stowarzyszenie zrzeszające przede wszystkim firmy z sektora w Wielkiej Brytanii, chce by wartościowe materiały pozostawały w krajowym obiegu, bo są cennym surowcem np. dla... pirolizy. Tyle że oczywiście w firmach działających w Europie.

W oficjalnym stanowisku dotyczącym projektu aktu delegowanego w ramach rozporządzenia (UE) 2024/1157, TRA argumentuje, że zapewnienia na szczeblu państwowym oraz weryfikacja dokumentacji są niewystarczające, aby zagwarantować, iż wyeksportowane opony trafią do legalnych zakładów recyklingu. W swoim piśmie TRA sugeruje Komisji rozważenie polityki podobnej do australijskiej, która wymaga rozdrobnienia opon przed ich eksportem.

Rozporządzenie (UE) 2024/1157

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 kwietnia 2024 r. w sprawie przemieszczania odpadów zastrzega warunki wywozu odpadów poza Unię Europejską. Teraz projekt aktu delegowanego ma uzupełnić to rozporządzenie. Komisja Europejska określa w nim listę państw spoza OECD, do których można będzie eksportować określone rodzaje odpadów innych niż niebezpieczne, jeżeli państwa te spełnią wymagania dotyczące ich bezpiecznego zagospodarowania.

21 listopada 2026 r. mija termin ustanowienia takiej listy. Indie nie należą do OECD, jeżeli więc nie uzyskają odpowiedniego wyjątku dla określonego rodzaju odpadu – w tym przypadku zużytych opon, eksport tego strumienia z UE może zostać zakazany już w maju 2027 roku. Projekt przepisów zakłada, że eksport niektórych zużytych opon do Indii – kraju spoza OECD – mógłby być kontynuowany nawet po upływie terminu ograniczeń w maju 2027 roku, pod warunkiem uzyskania zapewnień ze strony państwa docelowego. Zdaniem TRA takie podejście grozi powtórzeniem problemów, z którymi zetknięto się w Wielkiej Brytanii, gdzie zaostrome wymogi weryfikacji recyklerów w Indiach po prostu niewiele zmieniły.

Cenny surowiec na drugim końcu świata

TRA powołuje się na ustalenia dziennikarskie – mowa o głośnym materiale BBC pt. The Tyre Scandal z 25 marca 2025 r. I oczywiście obawy wyrażane przez indyjskie stowarzyszenie ATMA.

- Każdy, kto śledził tę sprawę w Wielkiej Brytanii, wie, że papierowa dokumentacja oraz kontrole zakładów przeprowadzane dwa razy w roku nie są w stanie skutecznie monitorować transportów całych opon, gdy kontenery docierają do zagranicznych portów – mówi Peter Taylor, sekretarz generalny stowarzyszenia TRA.

- Brytyjska Agencja Ochrony Środowiska (Environment Agency) wprowadziła nieco ponad rok temu zaostrome system weryfikacji oparty na dokumentach i fotografiach, jednak latem tego roku złagodziła te wymogi. Stało się tak, ponieważ odsetek podmiotów przestrzegających przepisów po dotarciu ładunku do celu wynosił poniżej 20%. Złagodzenie kontroli wcale nie oznacza, że problem zniknął. Mam teraz wielką nadzieję, że Komisja Europejska odważnie zmierzy się z tym trudnym wyzwaniem. Musimy zacząć od pytania: dlaczego r/r 600 tysięcy ton całych opon z Europy jest wysyłanych na drugi koniec świata, tylko po to, by zostały zutyilizowane w nielegalny sposób, powodując ogromne zanieczyszczenie środowiska?

Jego zdaniem, należy przyjąć australijski model, który dopuszcza wyłącznie eksportu opon rozdrobnionych mechanicznie. Pytanie tylko, co taki mechanizm miałby zmienić w kontekście toksycznych instalacji do pirolizy okresowej. Jedno jest pewne. Jak widać, TRA nie tylko chce, aby Komisja nie dopuściła eksportu zużytych opon do Indii bez wystarczających gwarancji, że zostaną one przetworzone w sposób bezpieczny dla środowiska. W piśmie do KE podkreśla się, że eksport takiego odpadu przynosi straty gospodarcze wewnątrz Europy. Jest tak, skoro firmy zajmujące się recyklingiem w Wielkiej Brytanii cierpią po prostu na brak surowców.

Fot. TRA

Źródło: