

S T O W A R Z Y S Z E N I E

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 27 lipca 2010 roku

Pan Bogdan Oleksiak
Zastępca Dyrektora
Departament Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6,
00-928 Warszawa

FORS/087/2010

Dotyczy: pisma nr TD5a-020-4r/10 w sprawie projektu Rozporządzenia w sprawie wymagań technicznych dla pojazdów, których niespełnienie powoduje uznanie pojazdów za pojazdy wycofane z eksploatacji

Szanowny Panie Dyrektore

W nawiązaniu do pisma z dnia 07 lipca 2010 r., dotyczącego uzgodnienia projektu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań technicznych dla pojazdów, których niespełnienie powoduje uznanie pojazdów za pojazdy wycofane z eksploatacji (zwanego dalej Projektem), w imieniu Stowarzyszenia FORS zgłaszamy następujące uwagi:

1. Zakres przedmiotowy Projektu różni się od zakresu przedmiotowego ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w którym znalazła się delegacja do wydania przedmiotowego rozporządzenia. Ustawę o recyklingu stosuje się do wszystkich pojazdów zaliczonych do kategorii M1 lub N1, określonych w przepisach o ruchu drogowym, oraz motorowerów trójkołowych zaliczonych do kategorii L2c, określonych w przepisach o ruchu drogowym (art. 1 w zw. z art. 3 pkt 4 ustawy o recyklingu) z wyjątkiem pojazdów historycznych (art. 2 ust. 2 ustawy o recyklingu). Tymczasem Projekt dotyczy wszystkich pojazdów zarejestrowanych oraz podlegających rejestracji zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym z wyjątkami wymienionymi w § 1 ust. 2 Projektu. W tym zakresie Projekt wykracza poza ramy delegacji ustawowej zawartej w art. 3a ust. 2 ustawy o recyklingu – bowiem rozporządzenie nie może odnosić się do szerszej grupy pojazdów aniżeli ustawa, w której ustanowiona jest delegacja do wydania danego rozporządzenia. Wspomnieć należy, że delegacja do wydania podobnego rozporządzenia tj. dotyczącego wymagań technicznych dla substancji i przedmiotów, których niespełnienie będzie kwalifikować daną substancję lub przedmiot jako odpad, zawarta jest w art. 4 ust. 1 b ustawy o odpadach. W związku z powyższym, uregulowania dotyczące warunków technicznych dla pojazdów innych, aniżeli podlegających ustawie o recyklingu, powinny znaleźć się w rozporządzeniu wydanym na podstawie ustawy o odpadach.

Ponadto za błędne uważamy wyłączenie z zakresu Projektu pojazdów specjalnych – te bowiem w całości podlegają ustawie o recyklingu i czynienie wyjątku w

Projekcie dla tego rodzaju wyjątków będzie również traktowane jako wykroczenie aktu wykonawczego poza ramy ustawowej delegacji.

2. Dodatkową przesłanką kwalifikującą pojazd jako odpad, ponad te wymienione w załącznikach do Projektu, powinna być sytuacja, gdy stopień uszkodzenia pojazdu jest tak wysoki, że koszty naprawy pojazdu przekraczają 150% wartości tego pojazdu. Związane jest to z ogromną ilością pojazdów powypadkowych, które pomimo znacznych zniszczeń, w tym istotnych układów i elementów, decydujących o stanie bezpieczeństwa tego pojazdu, są naprawiane przez ich właścicieli. Pojazdy, których koszt naprawy przekracza 150% wartości tego pojazdu powinny być wycofane z eksploatacji, gdyż w zdecydowanej większości przypadków nie nadają się do tego by przywrócić je do stanu technicznego zapewniającego bezpieczne użytkowanie. Ponadto pozostawianie tego rodzaju pojazdów na rynku rodzi szereg patologii – w tym m.in. handel dokumentami w celu dokonywania tzw. przeszczepów (tj. wykorzystywania dokumentów pojazdu zniszczonego do legalizacji pojazdu kradzionego) czy też rozwój „szarej strefy” w zakresie świadczenia usług naprawy pojazdów i wykorzystywanie do naprawy części pochodzących z odpadów, które w Polsce znalazły się w wyniku nielegalnego transgranicznego przemieszczania odpadów. Zdecydowana większość pojazdów powypadkowych podlega ocenie rzeczoznawców ubezpieczeniowych w procesie likwidacji szkody. Proponowany zapis obligowałby ubezpieczycieli, w przypadku stwierdzenia, że koszty naprawy pojazdu przekraczają 150% jego wartości, do informowania właściciela pojazdu o tym, że pojazd jest odpadem i powinien trafić do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

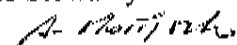
W związku z powyższym, załącznik nr 1 do Projektu należałoby uzupełnić o przypadek, gdy stopień uszkodzenia pojazdu powoduje, że koszty naprawy pojazdu przekraczają 150% wartości pojazdu.

Ponadto, w związku z trwającymi pracami nad ustawą o dopuszczeniu pojazdu do ruchu drogowego, chcielibyśmy zasygnalizować konieczność wprowadzenia pewnych zmian do projektu ustawy, które tematycznie powiązane są z zagadnieniami będącymi przedmiotem niniejszego projektu rozporządzenia. Mianowicie uważamy, że w celu ograniczenia w/w patologii związanych z całkowicie zniszczonymi pojazdami, konieczne jest wprowadzenie zapisów, o zakazie dopuszczenia do ruchu pojazdów, kwalifikowanych, zgodnie z rozporządzeniem, jako pojazdy wycofane z eksploatacji - w tym pojazdów, których koszt naprawy przekracza 150% wartości pojazdu przed szkodą. W dowodzie rejestracyjnym powinna być czyniona wówczas odpowiednia adnotacja o zakazie dopuszczenia takiego pojazdu (pojazdu wycofanego z eksploatacji) do ruchu – to eliminowałoby możliwość handlu dokumentami pojazdów, które są odpadami i nie mogą być naprawione.

3. W załączniku nr 1 w punkcie 1 tabeli proponujemy usunięcie słowa „łukowe.” W zdaniu „Wygięcie łukowe podłogi nadwozia w stosunku do jego osi podłużnej powodujące zmianę wymiarów punktów charakterystycznych płyty podłogowej , w następstwie których występuje różnica wymiarów przekątnych o maksimum 50 mm”. Określenie „łukowe” jest nieprecyzyjne i może stać się przedmiotem różnych interpretacji.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia


Adam Małyszko