

Propozycje zmian Stowarzyszenia FORS w Warszawie
do projektu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie
wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania
pojazdów oraz zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmieniającej
rozporządzenie (UE) 2018/858 i 2019 /1020 oraz uchylające dyrektywy
2000/53/WE i 2005/64/WE

**1. Uwzględnienie na poziomie rozporządzenia systemu zachęt ekonomicznych do kierowania
pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu pojazdów.**

Preambuła

(48a) Dla zapewnienia wysokiego poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz dla osiągnięcia wysokiego poziomu odzysku, w tym recyklingu odpadów, bez uszczerbku dla funkcjonowania jednolitego rynku, państwa członkowskie mogą stosować różne zachęty ekonomiczne i organizacyjne, jak np. rozwiązania wzorowane na systemach kaucyjnych, mające na celu zachęcenie ostatniego właściciela pojazdu do przekazania go do demontażu jako pojazdu kompletnego. Na podstawie sprawozdań państw członkowskich z wykonania rozporządzenia Komisja powinna dokonywać okresowej oceny wpływu mechanizmów prawnych oraz ekonomicznych na przekazywanie do demontażu pojazdów kompletnych, jako czynnika świadczącego o realizacji polityki dotyczącej obiegu zamkniętego w gospodarce.

Uzasadnienie

Proponuje się wprowadzenie do preambuły Rozporządzenia zapisu umożliwiającego państwom członkowskim wprowadzanie na poziomie krajowym, innych niż wymienione w projekcie rozporządzenia, mechanizmów ekonomicznych sprzyjających osiągnięciu celów gospodarki o obiegu zamkniętym. Dotyczy to rozwiązań mających na celu zapewnienie recyklingu nie tylko części używanych i posiadających dodatnią wartość rynkową surowców, ale wszystkich elementów składowych i komponentów pojazdów. Zgodnie z przedłożonym przez Komisję uzasadnieniem do projektu Rozporządzenia, w części dotyczącej obiegu zamkniętego, jednym z podstawowych analizowanych elementów było ograniczenie nielegalnego demontażu pojazdów, w tym sprzedaży pojazdów wycofanych z eksploatacji podmiotom nieprowadzącym działalności w zakresie legalnego demontażu pojazdów, ale zajmujących się obrotem używanymi częściami zamiennymi. Dyrektywa 2000/53 po ponad 20 latach obowiązywania wykazała, że rozwiązaniem w zakresie przeciwdziałania nielegalnemu demontażowi nie mogą być wyłącznie kary. Państwa członkowskie wdrażając postanowienia Dyrektywy 2000/53, poszukiwały i wprowadzały z powodzeniem różne rozwiązania prawne i ekonomiczne zachęcające do legalnego demontażu pojazdów. W państwach funkcjonują różne systemy gospodarki odpadami w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji, które nie zostały uznane za wpływające negatywnie dla funkcjonowania jednolitego rynku i zwiększają konkurencyjność podmiotów prowadzących stacje demontażu pojazdów oraz prowadzących recykling zakładów z

nielegalnie działającymi podmiotami. W przedłożonym do opinii projekcie nie odnajdujemy zachęt ekonomicznych dla ostatnich właścicieli, które skłaniałyby do oddania pojazdu do legalnie działających stacji demontażu pojazdów, spełniających wymagania ochrony środowiska. W stosunku do ostatniego właściciela pojazdu odnajdujemy wyłącznie opłaty za przekazywanie pojazdu niekompletnego, które można zrównać z karą za pozbywanie się pojazdu. Nakładanie kary może z kolei prowadzić do nielegalnego demontażu poprzedzonego wykazaniem pozbycia się pojazdów w sposób fikcyjny np. na skutek kradzieży pojazdu, która nie nastąpiła lub sprzedaży pojazdu podmiotowi spoza UE, która także nie nastąpiła. Rozważając nowe rozwiązania prawne, jednolite dla wszystkich państw przepisy prawne, należałoby analizować i oceniać różne rozwiązania ekonomiczne np. systemy kaucyjne, które zachęcałyby ostatniego posiadacza pojazdu do przekazania go do legalnie działającego przedsiębiorstwa zamiast poszukiwania rozwiązań korzystniejszych finansowo dla ostatniego właściciela i tym samym rozwijających nielegalny demontaż.

Zważywszy, że w państwach członkowskich Unii Europejskiej funkcjonują różne systemy ekonomiczne stymulujące kierowanie pojazdów do stacji demontażu, Rozporządzenie powinno umożliwić państwom wdrażanie indywidualnych rozwiązań sprzyjających rozwojowi czystej gospodarki, dbających o obieg zamknięty. W konsekwencji dobre rozwiązania przyczyniają się do ograniczania niekontrolowanego zanieczyszczenia środowiska na skutek porzucania części generujących w gospodarowaniu odpadami koszty. Jednym z elementów monitorowania przez Komisję postępów we wdrażaniu rozporządzenia powinna być ocena stopnia kierowania do stacji demontażu pojazdów w postaci kompletnej, co w sposób jednoznaczny świadczy o wzroście lub spadku osiągnięcia celów w zakresie obiegu zamkniętego.

2. Doprecyzowanie terminu pojazdu kompletnego oraz sposobu pobierania opłaty za pojazd niekompletny.

Artykuł 24 ust. 2

2. Dostarczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania jest bezpłatne dla ostatniego właściciela pojazdu lub może być obciążone opłatą, jeżeli w pojeździe wycofanym z eksploatacji brakuje istotnych części lub komponentów pojazdu, z wyjątkiem baterii do pojazdów elektrycznych, lub zawiera on odpady, które zostały dodane do pojazdu wycofanego z eksploatacji.

Uzasadnienie

Artykuł 24 w zaproponowanym kształcie zwalnia właściciela pojazdu lub inny podmiot działający w jego imieniu z możliwości obciążenia go opłatą w punkcie odbioru pojazdu wycofanego z eksploatacji, jeżeli pojazd nie będzie zawierał baterii elektrycznej. Obecnie wymiana lub usunięcie baterii elektrycznej z pojazdu nie jest czynnością, którą można dokonać w każdym zakładzie naprawczym. Innymi słowy jest to czynność wymagająca użycia specjalistycznych narzędzi oraz posiadania przez personel dużej wiedzy i umiejętności. Należy pamiętać, że niewłaściwy demontaż baterii lub dokonywanie demontażu w miejscu do tego nieprzygotowanym grozi pożarem, zagraża życiu i bezpieczeństwu ludzi oraz może negatywnie wpływać na środowisko ze względu na wysokie napięcie pracy baterii oraz obecność w baterii różnych substancji chemicznych.

Uznanie, że pojazd jest kompletny, jeżeli bateria została z niego wymontowana, może być przyczyną lub doprowadzić do stałego procederu, w którym pojazdy będą demontowane częściowo i w sposób niekontrolowany przed przekazaniem ich do wyspecjalizowanych stacji demontażu. W trakcie takiego demontażu mogą być również demontowane inne podzespoły lub elementy elektroniczne posiadające wartość rynkową, co może doprowadzić do tworzenia alternatywnych niekontrolowanych miejsc demontażu pojazdów.

Niewłaściwy demontaż baterii poza stacją demontażu pojazdów może również prowadzić do niszczenia części zarówno mechanicznych jak i elektronicznych, które mogłyby być przeznaczone do ponownego użycia, a także utrudniać diagnostykę takich części. W konsekwencji takie działanie zmniejszy wartość samego pojazdu wycofanego kierowanego do stacji demontażu pojazdów, a to z kolei może tworzyć obciążenia finansowe dla producentów pojazdów związanych z pokryciem kosztów wymaganego demontażu.

Zwolnienie z potencjalnych opłat może również niekorzystnie wpłynąć na obieg baterii w jej cyklu życia. Jeżeli baterie będą demontowane w miejscach niepodlegających kontroli mogą nie trafiać w całości lub w sposób odpowiednio zabezpieczony i przygotowany do wyspecjalizowanych zakładów zajmujących się recyklingiem, w tym odzyskiem lub przygotowaniem do ponownego użycia baterii i akumulatorów.

Należy zatem przyjąć, na poziomie przepisów wspólnotowych, że pożądanym rozwiązaniem dla pełnego obiegu materiałowego i surowcowego jest przekazywanie do stacji demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji w całości oraz, że wymontowywanie baterii powinno być dokonywane przez uprawnioną do tego stację demontażu pojazdów. Wymontowane zużyte baterie powinny być przekazywane do wyspecjalizowanych zakładów spełniających wymagania przyszłego rozporządzenia w sprawie baterii i akumulatorów. Można także rozważyć mechanizm prawny polegający na tym, że wymontowane baterie w stacji demontażu pojazdów nie są odpadami, jeżeli są przekazane lub wykorzystane do ponownego użycia.

Zaproponowane rozwiązanie stanowi wypełnienie przepisu art. 11 ust. 1 lit. a projektu rozporządzenia, według którego producenci zapewniają podmiotom gospodarującym odpadami i podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminujący dostęp do informacji wymienionych w załączniku V, umożliwiając dostęp do następujących elementów oraz ich bezpieczne usunięcie i zastąpienie baterii do pojazdów elektrycznych zamontowanych w pojeździe.

Niezależnie od powyższego zaproponowany kształt przepisu wskazuje, że opłata za dostarczenie pojazdu niekompletnego powinna być opłatą obligatoryjnie nakładaną na podmiot oddający pojazd do demontażu. Nie wszystkie pojazdy pozbawione wskazanych elementów składających się na pojazd kompletny będą generować koszty dla stacji demontażu pojazdów, w związku z tym opłata powinna być nakładana w trybie fakultatywnym regulowanym przez rynek i indywidualną ocenę przejmowanego pojazdu przez punkt zbierania lub stację demontażu pojazdów. Zatem z przepisu powinno wynikać, że opłata może być nakładana, ale nie w sposób obligatoryjny.

3. Ustanowienie zasady, że za osiągnięcie celów rozporządzenia dotyczących odzysku i recyklingu powinny odpowiadać wszystkie podmioty uczestniczące w systemie, w tym także producenci pojazdów.

Artykuł 34 Cele w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku

1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień rok kalendarzowy następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie zapewniają osiągnięcie następujących celów przez producentów wraz z podmiotami gospodarującymi odpadami, z uwzględnieniem zakresów ich działalności gospodarczych:

a) ponowne użycie i odzysk, obliczone łącznie, wynoszą co najmniej 95 %, w odniesieniu do średniej masy pojazdu, z wyłączeniem baterii, oraz roku;

b) ponowne użycie i recykling, obliczone łącznie, wynoszą co najmniej 85 %, w odniesieniu do średniej masy pojazdu, z wyłączeniem baterii, oraz roku.

Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień rok kalendarzowy następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie zapewniają osiągnięcie przez producentów oraz podmioty gospodarujące odpadami rocznego celu w zakresie recyklingu tworzyw sztucznych na poziomie co najmniej 30 % całkowitej masy tworzyw sztucznych zawartych w pojazdach dostarczonych podmiotom gospodarującym odpadami.

Uzasadnienie

Osiąganie celów rozporządzenia dotyczących poziomów odzysku, w tym recyklingu nie może być wyłączną odpowiedzialnością podmiotów gospodarujących odpadami. Osiąganie celów wyznaczonych projektem rozporządzenia powinno być odpowiedzialnością zbiorową wszystkich podmiotów zaangażowanych w wykonanie jego przepisów, z uwzględnieniem poszczególnych zakresów prowadzonych działalności. Gospodarujący odpadami nie będzie mógł wykonać obowiązku, jeżeli nie znajdzie na rynku podmiotu zainteresowanego poddaniem recyklingowi określonych materiałów lub których recykling jest utrudniony np. z powodu zawartości w materiałach substancji lub przedmiotów uniemożliwiających prowadzenie procesu recyklingu. Utrudniony recykling może być także spowodowany nieodpowiednim lub brakiem przekazania przez producenta informacji dotyczących składu materiałowego, czy sposobu demontażu części i podzespołów pojazdów. Osiąganie wysokich celów w zakresie odzysku, w tym recyklingu, jest uzależnione zatem od sprawnego współdziałania wszystkich podmiotów na rynku, w tym producentów pojazdów, stacji demontażu, podmiotów zajmujących się strzępieniem karoserii oraz podmiotów przetwarzających odpady wymontowane z pojazdów zajmujących się recyklingiem i odzyskiem materiałowym. Na każdym etapie przetwarzania odpadów, w celu dokonania oceny możliwości osiągnięcia poziomów odzysku, w tym recyklingu, powinna być transparentna i spójna informacja o składzie materiałowym odpadów, a taką może dostarczyć wyłącznie producent, który w obecnym kształcie przepisów nie został uwzględniony. Nie można także zapomnieć o nadrzędnej zasadzie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, o której mowa w uzasadnieniu do rozporządzenia, a zmienność rynku może pokazać, że niezbędnym elementem będzie konieczność wdrażania zachęt finansowych i organizacyjnych dla zwiększenia poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i zrekomensowania kosztów podniesienia

jakości przetwarzania, w tym w szczególności recyklingu, których nie można zrekompensować wartością odzyskanych materiałów i komponentów. Zatem pominięcie odpowiedzialności producenta w art. 34 należy uznać za wadę proponowanego systemu.

Ponadto obawę wzbudza fakt, że Komisja przedkładając projekt aktu w postaci rozporządzenia, pozostawiła wolną rękę państwom członkowskim, nie dając żadnych wskazówek do ustanawiania zakresu odpowiedzialności poszczególnych podmiotów i ponoszenia przez nich konsekwencji za nieosiągnięcie celów rozporządzenia. Tak sformułowane zalecenie może być przedmiotem dyrektywy, ale nie powinno być przedmiotem rozporządzenia, którego zasadą jest funkcjonowanie we wszystkich państwach w sposób identyczny. Dowolność w obciążaniu w różnych krajach różnych podmiotów i w różnym zakresie będzie prowadzić do tworzenia różnych systemów zbierania i przetwarzania odpadów, tak jak ma to miejsce obecnie. W konsekwencji będzie to prowadzić do nierówności w prowadzeniu działalności gospodarczej w jednolitym rynku Unii Europejskiej. Można zadać pytanie, jaki jest cel zmiany dyrektywy na rozporządzenie, skoro kluczowe kwestie dotyczące odpowiedzialności za osiągnięcie celów zostaną powierzone państwom członkowskim do rozstrzygnięcia i wdrożenia według własnego pomysłu i uznania. Rozporządzenie powinno unifikować wymagania dla całego rynku Unii Europejskiej, w tym wprowadzać jednolite rozwiązania w zakresie obciążeń i odpowiedzialności dla podmiotów uczestniczących w rynku dla znoszenia jego fragmentacji. Oczekuje się zatem od Komisji szerszego spojrzenia na problem odpowiedzialności poszczególnych podmiotów uczestniczących w rynku i ustanowienia jednolitych zasad dla całego rynku wspólnotowego, dla uniknięcia przypisywania tego samego zadania różnym podmiotom w różnych krajach.

4. Doprecyzowanie kryteriów służących określaniu, czy pojazd używany jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

ZAŁĄCZNIK I

KRYTERIA SŁUŻĄCE DO OKREŚLANIA, CZY POJAZD UŻYWANY JEST POJAZDEM WYCOFANYM Z EKSPLOATACJI

CZĘŚĆ A

KRYTERIA OCENY MOŻLIWOŚCI NAPRAWY POJAZDÓW

W pkt 1 lit. g

g) naprawa wymaga wymiany silnika, skrzyni biegów, karoserii lub zespołu podwozia, skutkującej utratą pierwotnej identyfikacji pojazdu.

Pkt 2

2. Naprawa pojazdu jest niemożliwa z ekonomicznego punktu widzenia, jeżeli koszt naprawy zostanie oszacowany na poziomie przewyższającym 150% wartości pojazdu, w celu przywrócenia go do stanu technicznego, który byłby wystarczający do uzyskania świadectwa zdatności do ruchu drogowego. W ocenie ekonomicznej kosztów naprawy należy uwzględnić ceny rynkowe części używanych. ✖

~~państwie członkowskim, w którym pojazd był zarejestrowany przed naprawą, jeżeli jego wartość rynkowa jest niższa niż koszt niezbędnych napraw koniecznych,~~

CZĘŚĆ B

ORIENTACYJNY WYKAZ KRYTERIÓW DOTYCZĄCYCH POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Usunąć lit. c

~~c) pojazd nie był poddawany wymaganemu krajowemu technicznemu badaniu zdolności do ruchu drogowego przez okres dłuższy niż dwa lata od daty, kiedy było ono wymagane po raz ostatni;~~

Uzasadnienie

Nie można zgodzić się z propozycją, że konieczność wymiany silnika lub skrzyni biegów w pojeździe jest podstawą do uznania całego pojazdu za odpad. Naprawy polegające na wymianie silnika lub skrzyni biegów nie tylko dokonywane są w przypadku starszych pojazdów w mniejszych zakładach naprawczych, ale także są wykonywane w autoryzowanych serwisach i mogą dotyczyć pojazdów prawie nowych lub kilkuletnich. Zatem pojazd z uszkodzonym silnikiem lub skrzynią biegów z punktu widzenia technicznego jest pojazdem nadającym się do naprawy. Wyjątkiem mogą być pojazdy wieloletnie, dla których przeprowadzenie wymiany silnika lub skrzyni biegów może być nieakceptowane z przyczyn ekonomicznych, wówczas o losie takiego pojazdu będzie decydował jego właściciel. W takim przypadku powinny pomóc właścicielowi mechanizmy ekonomicznych zachęt do oddania pojazdu do stacji demontażu pojazdów. Automatyczne uznanie wszystkich pojazdów z uszkodzonym silnikiem lub skrzynią biegów za odpady będzie miało także swoje negatywne konsekwencje w osiągnięciu celów recyklingu, gdyż w konsekwencji te podzespoły wymontowane z pojazdów wycofanych z eksploatacji nie będą podlegały ponownemu użyciu w całości.

Należy podkreślić, że szacunek sfinansowania naprawy pojazdu uszkodzonego może być różnie dokonywany i zależy od wielu czynników, nie tylko kosztów pracy, ale również części niezbędnych do dokonania naprawy. Jeżeli ocena opłacalności ekonomicznej zostanie dokonana przy uwzględnieniu cen wyłącznie części nowych, wówczas koszt będzie nawet wielokrotnie wyższy od dokonania tej samej naprawy przy użyciu części używanych pochodzących z demontażu pojazdów. Projekt rozporządzenia nie rozstrzyga ani nie podpowiada, w jaki sposób taką ocenę ekonomiczną należy przeprowadzić. Proponuje się zatem zunifikować zapis poprzez wskazanie, że do wyceny należy uwzględnić ceny części używanych, a koszt przewyższający 150 % wartości pojazdu sprzed naprawy będzie klasyfikował pojazd jako odpad.

Należy się jednak kategorycznie sprzeciwić propozycji szacowania kosztów naprawy według cen państwa członkowskiego, w którym pojazd jest użytkowany. Propozycja w takim kształcie wprowadza bariery w jednolitym rynku Unii Europejskiej. Przepis bowiem nie może zakazywać dokonywania naprawy pojazdu w innym kraju Unii Europejskiej niż kraj, w którym pojazd jest użytkowany.

Trudno jest podzielić pogląd, że pojazd, który nie był poddawany badaniu technicznemu przez dwa lata będzie automatycznie uznany za odpad. Brak wykonania badania technicznego nie może być kryterium

do bezpośredniego zastosowania przepisów odpadowych. Należy uwzględnić, że przyczynami braku terminowego wykonania badania pojazdu może być choroba właściciela, trwająca sprawa spadkowa, naprawa pojazdu wykonywana we własnym zakresie przez właściciela, czy np. lock down. Zatem propozycja ma więcej wad niż korzyści dla budowania sprawnego systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

5. Usunięcie zakazu używania komponentów i części wymontowanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji.

<p>ZAŁĄCZNIK VII</p> <p>WYMOGI DOTYCZĄCE PRZETWARZANIA</p> <p>CZĘŚĆ E</p> <p>KOMPONENTY I CZĘŚCI, KTÓRE NIE MOGĄ BYĆ PONOWNIE UŻYTE DO PRODUKCJI POJAZDU NOWEGO</p>

Konsekwencją powyższej zmiany jest zmiana:

Artykuł 31 Wymogi dotyczące usuniętych części i komponentów

3. Części i komponenty wymienione w części E załącznika VII nie mogą być ponownie użyte do naprawy, z wyjątkiem części pochodzących ze stacji demontażu, użytych do naprawy w pojazdach eksploatowanych.

Uzasadnienie

Należy zachować spójność projektowanych przepisów projektu rozporządzenia z przepisami dotyczącymi homologacji pojazdów. Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG w załączniku nr V, wymienia części które nie mogą być zastosowane ponownie, ale w produkcji pojazdów nowych. Zatem wymaganie ograniczające zastosowanie części używanych powinno dotyczyć, o ile jest to w ogóle miejsce na takie przepisy prawne, wyłącznie pojazdów nowych. Rozporządzenie dotyczące postępowania z odpadami w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji nie powinno ingerować w rynek, ograniczając możliwość wykonywania napraw pojazdów będących już w obrocie przy użyciu części używanych, dla których wytwórcy pojazdów zaprzestali produkcji części lub części nigdy nie były produkowane. Nierzadko dla pozyskania tego typu części legalnym źródłem są wyłącznie stacje demontażu pojazdów, które zapewniają zgodność części z danym modelem pojazdu, testują lub regenerują części przed ponownym użyciem, korzystają z wiedzy i informacji udzielanych przez producentów pojazdów (vide art. 11 projektu rozporządzenia). Wprowadzenie zakazu ponownego użycia określonych części w pojazdach wprowadzonych już do obrotu i eksploatowanych

będzie równoznaczne z brakiem możliwości naprawy pojazdu w sposób legalny, jeżeli nowe części zamienne nie będą dostępne. Wówczas jedynym źródłem pozyskania części będą podmioty zajmujące się nielegalnym demontażem pojazdów. Oznacza to, że przepis w proponowanym kształcie będzie zachęcał do nielegalnego demontażu części, na które będzie istniał popyt i dla których będzie zakazana podaż. Zatem zaproponowane w projekcie rozporządzenia rozwiązanie nie wpłynie korzystnie na rozwój ponownego użycia i recyklingu, ale wpłynie wyłącznie na rozwój obrotu handlowego częściami pozyskiwanymi poza legalnym rynkiem.

6. Doprecyzowanie i umocowanie prawne działalności punktu zbierania, uproszczenie i ujednoczenie dokumentów potwierdzających przyjęcie pojazdu do demontażu oraz ustanowienie momentu uznania pojazdu za pojazd wycofany z eksploatacji.

Artykuł 23

Zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji

4. Państwa członkowskie mogą zezwolić podmiotom gospodarującym odpadami niebędącym uprawnionymi zakładami przetwarzania na utworzenie punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Podmiot gospodarujący odpadami obsługujący punkt zbierania:

a) jest obowiązany do posiadania umowy, zawartej z prowadzącym zakład przetwarzania, dotyczącej przyjęcia przez zakład przetwarzania wszystkich pojazdów przyjętych przez punkt zbierania oraz dotyczącej wystawiania w jego imieniu świadectwa złomowania, jeżeli nie jest to ten sam przedsiębiorca

ab) zapewnia, aby punkt zbierania spełniał warunki składowania pojazdów wycofanych z eksploatacji określone w części A załącznika VII;

bc) posiada zezwolenie na zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji wydane przez właściwe organy, o których mowa w art. 14, i jest zarejestrowany w odpowiednim rejestrze;

ed) gwarantuje, aby wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji przekazywano do uprawnionego zakładu przetwarzania w ciągu 30 dni jednego roku od otrzymania pojazdu wycofanego z eksploatacji; oraz

ed) spełnia wszystkie inne obowiązujące warunki składowania odpadów określone w prawie krajowym.

~~*5. Podmioty gospodarujące odpadami, w tym uprawnione zakłady przetwarzania, wydają właścicielowi pojazdu dokument w formacie elektronicznym, potwierdzający odbiór pojazdu wycofanego z eksploatacji i przekazują go za pośrednictwem elektronicznej procedury powiadomienia, ustanowionej zgodnie z art. 25 ust. 2, odpowiednim organom państwa członkowskiego, w tym właściwym organom wyznaczonym na podstawie art. 14.*~~

Artykuł 24

Dostarczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania

1. Wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji dostarcza się do uprawnionych zakładów przetwarzania w celu ich przetwarzania.

2. Pojazdy z chwilą przekazania ich do stacji demontażu pojazdów lub działającego w ich imieniu punktu zbierania stają się odpadami/pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

3. ...

Artykuł 25

Świadectwo złomowania

1. Uprawnione zakłady przetwarzania lub działające w ich imieniu punkty zbierania wydają ostatniemu właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji świadectwo złomowania w odniesieniu do każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji ~~podanego~~ przyjętego do przetwarzania. Świadectwo złomowania zawiera informacje wymienione w załączniku IX.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia w zaproponowanym kształcie w art. 23 nadaje nowe znaczenie punktowi zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji w stosunku do treści dyrektywy 2000/53. Z treści projektowanych przepisów wynika, że prowadzący punkty zbierania pojazdów będą to przedsiębiorcy działający na podstawie decyzji na zbieranie odpadów wydanej z mocy dyrektywy 2008/98, jednakże w żaden sposób nie będą związani umownie ani prawnie z przedsiębiorcami zajmującymi się demontażem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Projekt rozporządzenia nie zobowiązuje związania prawnego działalności prowadzącego punkt zbierania pojazdów z działalnością prowadzącego stację demontażu pojazdów. Brak jest rozwiązań prawnych regulujących przypadki nieprzekazania pojazdu do stacji demontażu, jeżeli po upływie okresu zobowiązującego do przekazania pojazdu do stacji demontażu prowadzący punkt zbierania pojazdów nie przekaże pojazdu lub żadna stacja demontażu nie zechce przyjąć pojazdu np. z uwagi na jego niekompletność lub zawartość innych odpadów. Dla skutecznego działania prowadzący punkty zbierania pojazdów powinni być powiązani prawnie z prowadzącymi stacje demontażu pojazdów.

Według projektu prowadzący punkt zbierania pojazdów, po przyjęciu pojazdu od ostatniego właściciela, będzie wydawał bliżej nieumocowany prawnie dokument potwierdzający odbiór pojazdu wycofanego z eksploatacji. Nie jest wiadomo z treści projektu rozporządzenia, jakie znaczenie będzie miał ten dokument, czy będzie podstawą do wyrejestrowania pojazdu, czy pojazd w dalszym ciągu będzie pojazdem i pojazdem podlegającym obowiązkowi ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, czy z datą wydania dokumentu pojazd stanie się odpadem podlegającym przepisom odpadowym.

Wiadomym jest, że dopiero z chwilą przekazania pojazdu z punktu zbierania do stacji demontażu pojazdów, co może nastąpić w terminie 12 miesięcy, stacja demontażu wyda nowy dokument nazwany świadectwem złomowania, jednakże z treści przepisu należy wnioskować, że będzie ono wydane

dopiero po fizycznym poddaniu pojazdu złomowaniu. Nie jest jednak wiadomo, w jakim terminie stacja demontażu pojazdów podda pojazd przetworzeniu, co może trwać latami, jeżeli nie będzie uregulowane prawnie. Oba te dokumenty będą przekazywane do właściwego organu odpowiedzialnego za rejestrację pojazdów oraz ostatniego właściciela pojazdu.

W zaproponowanym trybie obiegu dokumentów niezrozumiałym jest, dlaczego właściciel pojazdu, jeżeli zdecyduje się na oddanie pojazdu do demontażu i odda go do stacji demontażu, otrzyma jeden dokument w postaci świadectwa złomowania i może go otrzymać od razu, a w przypadku oddania pojazdu do punktu zbierania będzie miał dwa dokumenty i będzie zmuszony czekać na świadectwo złomowania 12 miesięcy lub znacznie dłużej, jeżeli nie będzie określony maksymalny czas na złomowanie pojazdu. Czy oznacza to, że oddając pojazd do punktu zbierania pojazdów będzie w dalszym ciągu jego właścicielem w rozumieniu przepisów o rejestracji pojazdów i będzie podlegał obowiązkowemu ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej, do czasu otrzymania świadectwa złomowania? Jeżeli jednak właściciel na podstawie dokumentu potwierdzającego przyjęcie do demontażu będzie mógł wyrejestrować pojazd, to po co mu świadectwo złomowania, które otrzyma np. kilka lat po wyrejestrowaniu pojazdu. Przedstawiona konstrukcja prawna wzbudza wiele zastrzeżeń i rodzi wiele pytań, które powinny zostać rozstrzygnięte na poziomie aktu prawnego, a nie są.

Stosownie do treści art. 24 ust. 1 wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji dostarcza się do uprawnionych stacji demontażu pojazdów w celu ich przetwarzania. W świetle tego przepisu niezrozumiałym jest, dlaczego punkt zbierania pojazdu ma czekać aż 12 miesięcy na przekazanie pojazdu do demontażu, skoro i tak do demontażu musi pojazd być przekazany. Czas ten może być znacząco skrócony, np. do 30 dni, co powinno wpłynąć pozytywnie na koszty magazynowania odpadów, skrócenie czasu pomiędzy przyjęciem a przetworzeniem odpadów, szybszym wymontowaniem części do powtórnego użycia.

Dla ujednoczenia systemu gospodarki pojazdami wycofanymi z eksploatacji należy:

- 1) powiązać prawnie punkt zbierania ze stacją demontażu pojazdów, aby było wiadomo, że punkt zbierania odda pojazd wycofany z eksploatacji bez względu na jego stan;
- 2) wprowadzić jeden dokument potwierdzający przyjęcie do demontażu i demontaż pojazdu np. świadectwo złomowania, które będzie wydawane przez stację demontażu pojazdów lub działający w porozumieniu ze stacją punkt zbierania pojazdów;
- 3) skrócić czas od przyjęcia pojazdu do demontażu do przekazania pojazdu do stacji demontażu pojazdów do niezbędnego minimum np. 30 dni.
- 4) jednoznacznie stwierdzić, że przyjęcie pojazdu do demontażu i wydanie dokumentu np. świadectwa złomowania oznacza moment uznania pojazdu za odpad w rozumieniu dyrektywy 2008/98, który podlega przetworzeniu przez stację demontażu pojazdów.

7. Uproszczenie dokumentowania czynności w stacji demontażu pojazdów.

ZAŁĄCZNIK VII

WYMOGI DOTYCZĄCE PRZETWARZANIA

CZĘŚĆ B MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE OCZYSZCZANIA Z SUBSTANCJI SZKODLIWYCH

~~3. Rejestrowane są następujące informacje dotyczące oczyszczania z substancji szkodliwych pojazdów wycofanych z eksploatacji:~~

~~a) data i godzina operacji oczyszczania z substancji szkodliwych;~~

~~b) rodzaj przeprowadzanej operacji oczyszczania z substancji szkodliwych;~~

~~c) ilość i charakter odpadów oczyszczonych z substancji szkodliwych, w tym materiały i zanieczyszczenia, które zostały usunięte lub zneutralizowane;~~

~~d) w stosownych przypadkach nazwa i dane kontaktowe przewoźnika odpadów;~~

~~e) dane kontaktowe ostatecznego miejsca unieszkodliwiania odpadów zebranych podczas procesu oczyszczania z substancji szkodliwych.~~

Uzasadnienie

W Załączniku nr VII w części B „Minimalne wymagania dotyczące oczyszczania substancji szkodliwych” punkt 3 wymaga usunięcia w całości. Wskazane do gromadzenia przez stację demontażu pojazdów informacje do dokumentowania i gromadzenia, obejmujące datę i godzinę demontażu są jedynie dodatkową i niepotrzebną biurokracją dla pracowników zajmujących się fizycznym demontażem pojazdu, chociażby z uwagi na to, że brak jest wskazanego minimalnego czasu na rozpoczęcie demontażu od przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji. Zobowiązanie do dokumentowania pozostałych czynności określonych w punkcie 1 lub 2 załącznika będzie fikcją niemożliwą do zweryfikowania. Istotnym jest, aby pojazdy wycofane z eksploatacji zostały zdemontowane w minimalnym zakresie, zgodnie z którym, odpady opuszczające stację demontażu były selektywnie rozdzielone na poszczególne wymienione materiały – tzw. minimalny demontaż. Ilości i rodzaje odpadów powstałych z demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji powinny być klasyfikowane zgodnie z Europejskim Katalogiem Odpadów a ich ewidencja powinna być prowadzona zgodnie z artykułem 35 dyrektywy 2008/98.

8. Ograniczenie dokumentacji przekazywanej przez prowadzących zakłady przetwarzania prowadzącym strzępiarki.

Artykuł 28 Wymogi ogólne w zakresie strzępienia

~~1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] uprawnione zakłady przetwarzania i inne podmioty gospodarujące odpadami zwracają się o to, aby pojazdom wycofanym z eksploatacji dostarczonym do nich do strzępienia towarzyszyły następujące dokumenty:~~

~~a) dokumentacja obejmująca numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) dotyczący danego pojazdu wycofanego z eksploatacji;~~

~~b) kopia świadectwa złomowania wydana w odniesieniu do danego pojazdu wycofanego z eksploatacji.~~

~~2. Uprawnione zakłady przetwarzania i podmioty gospodarujące odpadami odbierające pojazdy wycofane z eksploatacji, które nie spełniają wymogów określonych w ust. 1:~~

~~a) zgłaszają niezgodność właściwemu organowi;~~

~~b) powstrzymują się od wykorzystywania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji w swoich operacjach strzępienia, chyba że właściwe organy zezwolą na takie operacje. 3. Podmioty gospodarujące odpadami przeprowadzające strzępienie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie mogą mieszać pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów z odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.~~

Uzasadnienie

W pierwszej kolejności należy podkreślić, że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji mają zostać przekazane do stacji demontażu pojazdów zgodnie z treścią art. 24 projektowanego rozporządzenia. Następnie pojazdy wycofane z eksploatacji podlegają demontażowi, o którym mowa w załączniku nr VII. Po przeprowadzeniu demontażu powstają nie pojazdy wycofane z eksploatacji, a określone rodzaje odpadów, w tym te podlegające strzępieniu.

Niezrozumiały jest zatem wymóg przekazywania informacji takich jak VIN, czy świadectwo złomowania pojazdów wycofanych z eksploatacji kolejnym podmiotom w łańcuchu przetwarzania odpadów powstałych z przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym przypadku prowadzących strzępienie metali. Stosownie do powyższych wyjaśnień, proces strzępienia metali jest kolejnym po demontażu i zarazem ostatnim mechanicznym procesem przed poddaniem odpadów ostatecznym procesom recyklingu w piecach hutniczych. Należy podkreślić, że do strzępienia są kierowane odpady stanowiące pozostałości po demontażu w stacjach demontażu pojazdów, których głównym składnikiem są metale. Strzępienie jest prowadzone zwykle na odpadach uprzednio zagęszczonych tj. sprasowanych w prasach lub paczkarkach hydraulicznych. Czynności zagęszczania odpadów prowadzone są w stacjach demontażu pojazdów lub przedsiębiorstwach złomowych, celem przygotowania odpadów do transportu do oddalonych nawet setki kilometrów strzępiarek. Tak przetworzonych, przygotowanych metali po demontażu pojazdów nie można już zidentyfikować, tym bardziej przyporządkować im numeru VIN lub nawet zidentyfikować z jakiego pojazdu powstały. Odpady kierowane do strzępienia pochodzące z demontażu pojazdów są klasyfikowane zgodnie z Europejskim Katalogiem Odpadów albo pod kodem 16 01 17 metale żelazne, a zwykle po zagęszczeniu w paczkarkach nadaje się im kod 19 12 02 metale żelazne. Prowadzący strzępiarki nie mają fizycznej możliwości zweryfikowania z jakiego pojazdu pochodzi metal kierowany do strzępienia. Z tego względu gromadzenie danych o numerach VIN oraz świadectw złomowania, których nie można w żaden sposób przypisać do przetwarzanych odpadów wydaje się być zadaniem stwarzającym niepotrzebne obciążenie biurokratyczne.