



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

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Korzyści i zagrożenia
w obliczu projektowanych zmian w
ustawie
o recyklingu pojazdów wycofanych
z eksploatacji

Adam Małyszko

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów

Warszawa maj 2009

Zmiany w przepisach dotyczące recyklingu samochodów

Projekt ustawy o zmianie ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych innych ustaw z dnia 20 lutego 2009 roku zakłada zmiany:

- w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 o odpadach (Dz. U. z 2007 r. 39 poz. 251, Nr 88 poz. 587, Nr 138 poz. 865)
- w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 Nr 25 poz. 150, Nr 111 poz. 708 i Nr 138 poz. 865)
- w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 202, poz. 175 z późn. zm.)
- w ustawie z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjny i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.)

Ustawa o bateriach i akumulatorach

Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym - druk sejmowy 1414

Ustawa o zmianie niektórych ustaw w związku ze zmianami w organizacji i podziale zadań administracji publicznej w województwie – druk sejmowy 1073

Doprecyzowanie definicji odpadu



Próba określenia warunków niezbędnych do uznania pojazdu za odpad.

Projektowane zmiany w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

1. po art. 3 dodaje się art. 3a w brzmieniu:

„Art. 3a. 1. Pojazdy, które nie spełniają wymagań technicznych, zapewniających ochronę środowiska lub zdrowia lub życia ludzi, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 2, są pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska może określić, w drodze rozporządzenia, wymagania, o których mowa w ust. 1.

3. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia, w szczególności:

- 1) wymagania ochrony środowiska,
- 2) bezpieczeństwo użytkowania pojazdów,
- 3) możliwe zagrożenia dla zdrowia lub życia ludzi,
- 4) wymagania ochrony dóbr kultury lub
- 5) wymagania wynikające z przepisów Unii Europejskiej.”;

Warszawa. 03.04.2008 r

Andrzej Jagusiewicz Główny Inspektor Ochrony Środowiska

WSKAZÓWKI METODYCZNE w sprawie uznawania pojazdów za odpad w transgranicznym przemieszczaniu odpadów

wydane na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 Porozumienia z dnia 7 lutego 2007 r. pomiędzy Ministrem Finansów, Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska oraz Komendantem Głównym Straży Granicznej w sprawie współdziałania w zakresie transgranicznego przemieszczania odpadów oraz biorąc pod uwagę Porozumienie z dnia 26 lipca 2006 roku pomiędzy Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego o współdziałaniu Inspekcji Ochrony Środowiska i Inspekcji Transportu Drogowego, w celu zapewnienia jednolitej interpretacji przepisów prawa krajowego, wspólnotowego i międzynarodowego w zakresie dotyczącym transgranicznego przemieszczania odpadów.

Zaleca się stosowanie „Wskazówek metodycznych” do spraw prowadzonych przez służby podległe: Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, Ministrowi Finansów, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej oraz Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego.

Transgranicznie przemieszczany pojazd wypełnia definicję „odpadu”, określoną w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2007 nr 39 poz. 251 z późn. zm.) – „odpady oznaczają każdą substancję lub przedmiot należący do jednej z kategorii, określonych w załączniku nr 1 do ustawy, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć się lub do ich pozbycia się jest obowiązany” jeśli:

1. Poprzedni właściciel dokonał wyzbycia się pojazdu uszkodzonego, posiadającego dokument własności pojazdu, z którego wynika, że nie nadaje się on do naprawy lub uległ kasacji („Certificate of Destruction”, „Damage Equal to the Value”, „For Parts Only”, „Non Rebuildable”, „Non Repairable” itp.);
2. Poprzedni właściciel dokonał wyzbycia się pojazdu uszkodzonego, posiadającego dokument pojazdu inny niż w pkt 1, gdy ubytek jego wartości przekracza 70% w stosunku do takiego samego pojazdu w stanie nieuszkodzonym. Obliczanie ww. ubytku wartości powinno być dokonane na podstawie porównania rzeczywistej ceny uszkodzonego pojazdu (biorąc pod uwagę przeliczoną na walutę polską cenę zakupu pojazdu, a gdy jej brak - wycenę dokonaną przez rzeczoznawcę samochodowego) do aktualnej średniej ceny rynkowej podobnego pojazdu w stanie nieuszkodzonym (wg wyceny rzeczoznawcy samochodowego lub średnich cen dostępnych na stronach internetowych – możliwość korzystania z przeglądarek internetowych);
3. **Z oświadczenia Strony lub dokumentów (faktura) wynika, iż zakupiła pojazd z przeznaczeniem na części;**
4. Przewożona jest część pojazdu lub pojedyncze części nie nadające się do bezpośredniego zamontowania w pojazdach oraz części wymontowane z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko (części te są wymienione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. Dz. U. Nr 201, poz. 1666). Jednocześnie uchyla się „Wskazówki metodyczne w sprawie uznawania uszkodzonych pojazdów za odpad w transgranicznym przemieszczaniu odpadów” wydane przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w dniu 9 lipca 2007 roku. W przypadku, gdy organ administracji publicznej stwierdzi nielegalne międzynarodowe przemieszczanie odpadów, powinien zgromadzić niezbędną dokumentację i przekazać ją do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Dokumenty w języku obcym należy, w miarę możliwości, przekazać przetłumaczone na język polski przez tłumacza przysięgłego.

Próba ograniczenia nielegalnego transgranicznego przemieszczania odpadów

Projektowane zmiany w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

2) art.5 ust. 3:

“Sprowadzanie pojazdów z zagranicy w celu poddania ich demontażowi jest dozwolone wyłącznie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu.”

Zniesienie ewidencji, która nie jest nigdzie prowadzona.

Projektowane zmiany w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

3) art. 20a:

“Właściciel pojazdu będący osobą fizyczną niebędący przedsiębiorcą, wytwarzający pojazdy wycofane z eksploatacji jest zwolniony z obowiązku prowadzenia ewidencji odpadów, o której mowa w art.36 ust.1 z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach.”

Bardzo kontrowersyjny przepis !

- Czy to oznacza, że taką ewidencję mają prowadzić przedsiębiorcy posiadający pojazdy ?
- Czy to oznacza, że osoba fizyczna wytwarzająca odpady w postaci np. zużytego sprzętu elektrycznego lub elektronicznego ma taką ewidencję prowadzić ?

Przyjmowanie do stacji pojazdów niekompletnych.

Projektowane zmiany w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

4) art. 23 ust. 6:

“ Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, o której mowa w ust.2, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej”,

5) art. 23 ust. 7a i 7b:

„7a. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który nie ma podpisanej umowy z wprowadzającymi pojazdy, może odmówić przyjęcia **pojazdu niekompletnego.**”

„7b. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu odmawiając przyjęcia pojazdu niekompletnego w przypadku, o którym mowa w ust . 7a jest obowiązany do **wskazania najbliższej stacji demontażu pojazdów** działającej w ramach sieci, o której mowa w art..11 ust.1”

Dodatkowe zaświadczenie.

Projektowane zmiany w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

6) art. 24 ust. 3:

„Zaświadczenie o demontażu pojazdów jest sporządzane w trzech egzemplarzach, z których pierwszy otrzymuje właściciel pojazdu, drugi jest przekazywany przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu w terminie 7 dni organowi rejestrującemu właściwemu ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, a trzeci pozostaje u przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, z zastrzeżeniem ust. 5.”

7) art. 24 ust 5:

„ W przypadku pojazdu niezarejestrowanego na terytorium kraju, wystawia się dodatkowy egzemplarz zaświadczenia o demontażu pojazdu, który jest przekazywany Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.”

8) art.25 ust 1:

„1. W przypadku przyjmowania pojazdu, który nie spełnia warunków określonych w art. 23 ust.3 pkt 2 lit. a, przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do wydania zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu. Przepisy art.. 24 ust 1 pkt 1 ust. 2-5 stosuje się odpowiednio.” (nowa treść jest następstwem dodania do art. 24 nowego ust. 5)

Obliczanie poziomów odzysku i recyklingu- zniesienie podziału na pojazdy wyprodukowane do 1980r i od 1980r

Projektowane zmiany w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

9) art. 28

a) ust. 1:

„Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu obowiązany jest osiągać poziom odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji w wysokości odpowiednio 95% i 85% masy pojazdów przyjętych do jego stacji demontażu rocznie.”

b) uchyla się ust. 2

c) ust. 3:

„Przy obliczaniu poziomów recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji do recyklingu zalicza się działania oznaczone jako R2-R9 w załączniku nr 5 do ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 251, z późn. zm.) oraz wymontowywanie przedmiotów wyposażenia i części pojazdów przeznaczonych do ponownego użycia.”

d) ust. 4:

„Przy obliczaniu poziomów odzysku odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji do odzysku zalicza się działania uwzględnione przy obliczaniu poziomu recyklingu oraz działania oznaczone jako R1 w załączniku nr 5 do ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach.”

Obliczanie poziomów odzysku / recyklingu- likwidacja potwierdzeń odzysku/recyklingu oraz możliwość rozliczenia masy odpadów w styczniu roku następnego

Projektowane zmiany w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

c.d. Art. 28:

e) ust. 5a:

„Przedsiębiorca prowadzący stacje demontażu przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu, o których mowa w ust. 1, może uwzględnić masę odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych odzyskowi lub recyklingowi **do końca stycznia następnego roku**, w przypadku, gdy pochodzą z pojazdów wycofanych z eksploatacji przyjętych do stacji demontażu w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia danego roku”

f) ust. 6:

„Ilość odpadów poddanych odzyskowi lub recyklingowi ustala się na podstawie **ewidencji odpadów** prowadzonej przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu.”

g) W ust. 7 uchyla się pkt 3;

10) uchyla się art. 29

Dodatkowy rejestr.

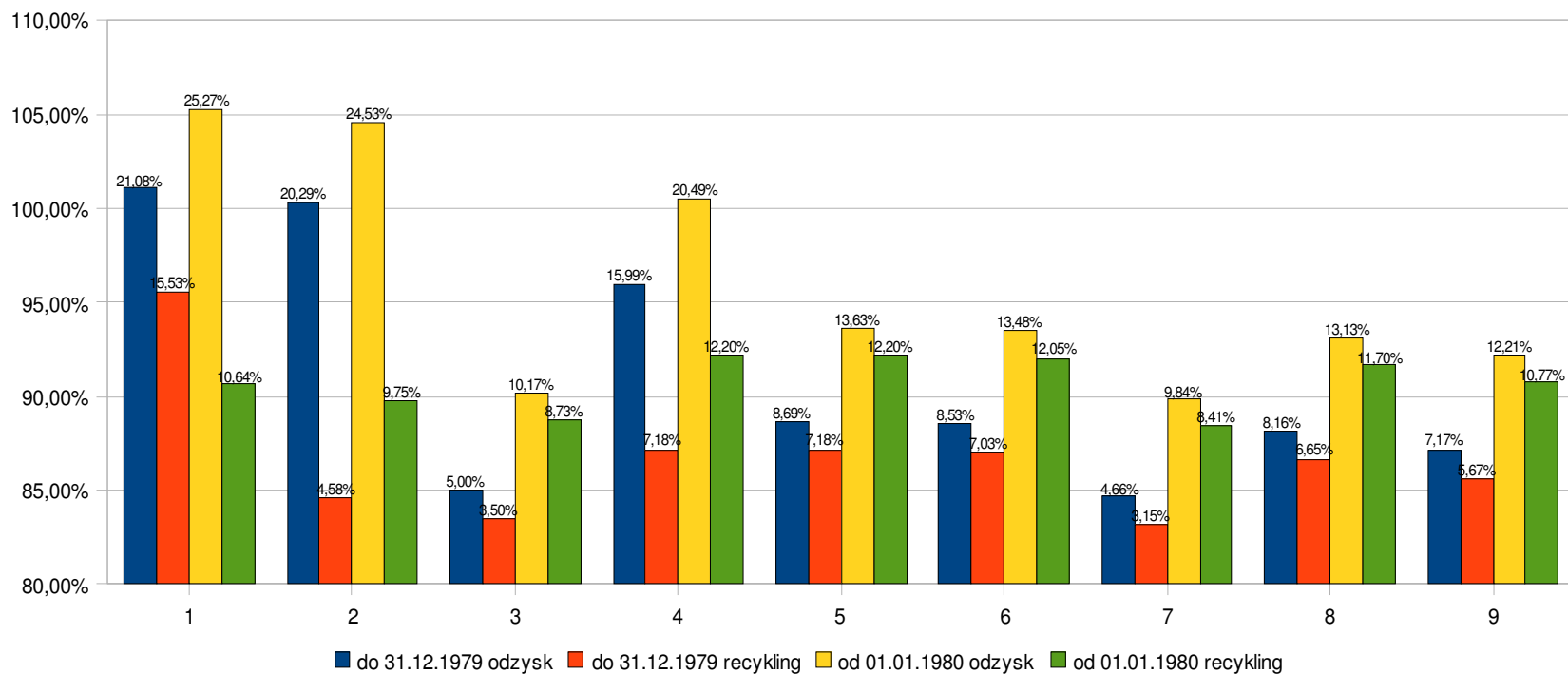
Projektowane zmiany w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

11) art. 38a:

- „1. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę **prowadzi wykaz masy odpadów** przeznaczonych do recyklingu, odzysku energii oraz unieszkodliwiania, pochodzących ze strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji.
2. Wykaz, o którym mowa w ust. 1, obejmuje w szczególności frakcje materiałowe metali żelaznych i nieżelaznych, tworzyw sztucznych, szkła i pozostałości.
3. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę przekazuje do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska zbiorczą informację dotyczącą danych zgromadzonych w wykazie, o którym mowa w ust 1 oraz wyniki próby strzępienia, o której mowa w art. 38 ust.1 w terminie do 31 stycznia następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy.
4. Minister właściwy do spraw środowiska, kierując się potrzebą ujednoczenia danych, może określić w drodze rozporządzenia, wzór zbiorczej informacji, o której mowa w ust.3.”

Wpływ próby strzępienia na osiągnięty poziom odzysku i recyklingu

L.p.	Fracja metali żelaznych:	Fracja metali nieżelaznych:	Fracja tworzywa sztucznego:	Lekka frakcja i pyły nie zaw. substancji niebez.:	Razem	Dla pojazdów wycofanych z eksploatacji wyprodukowanych			
						do dnia 31 grudnia 1979 r.		od dnia 1 stycznia 1980 r.	
						Osiągnięty poziom odzysku	Osiągnięty poziom recyklingu	Osiągnięty poziom odzysku	Osiągnięty poziom recyklingu
1	68,95%	8,60%	0,00%	21,46%	99,01%	101,08%	95,53%	105,27%	90,64%
2	71,50%	4,60%	0,00%	21,70%	97,80%	100,29%	84,58%	104,53%	89,75%
3	73,06%	1,39%	0,00%	0,00%	74,45%	85,00%	83,50%	90,17%	88,73%
4	78,26%	1,82%	11,15%	0,00%	91,23%	95,99%	87,18%	100,49%	92,20%
5	78,26%	1,82%	0,00%	0,00%	80,08%	88,69%	87,18%	93,63%	92,20%
6	78,71%	1,13%	0,00%	0,00%	79,84%	88,53%	87,03%	93,48%	92,05%
7	73,54%	0,38%	0,00%	0,00%	73,92%	84,66%	83,15%	89,84%	88,41%
8	79,06%	0,21%	0,00%	0,00%	79,27%	88,16%	86,65%	93,13%	91,70%
9	77,12%	0,64%	0,00%	0,00%	77,76%	87,17%	85,67%	92,21%	90,77%



Kary wymierzone w szarą strefę.

Projektowane zmiany w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

12) uchyla się art. 50 (przepis karny dotyczący demontażu pojazdów poza stacją)

13) rozdział 8a:

„ Kary pieniężne

Art. 53a. 1. Kto poza stację demontażu dokonuje:

- 1) Usunięcia z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów lub substancji niebezpiecznych, w tym płynów;
 - 2) Wymontowania z pojazdów wycofanych z eksploatacji przedmiotów wyposażenia lub części nadających się do ponownego użycia,
 - 3) Wymontowania z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów nadających się do odzysku lub recyklingu
- podlega karze pieniężnej od 10 000 do 300 000 zł.
2. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, wymierza w drodze decyzji, wojewódzki inspektor ochrony środowiska.
 3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, wnosi się na odrębny rachunek bankowy wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska.
 4. Przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej, o których mowa w ust. 1, należy uwzględnić stopień szkodliwości czynu, w tym w szczególności zakres naruszeń, ilość odpadów, rodzaj stwarzanego zagrożenia dla środowiska oraz okoliczności uprzedniego naruszania przepisów dotyczących odpadów

Projekt ustawy o bateriach i akumulatorach

Art. 111.

W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, Nr 175, poz. 1458 oraz z 2007 r. Nr 176, poz. 1236) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 21 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przekazania zużytych baterii samochodowych kwasowo-ołowiowych i zużytych akumulatorów samochodowych kwasowo-ołowiowych prowadzącemu zakład przetwarzania zużytych baterii lub zużytych akumulatorów, który spełnia wymagania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 1 i w przepisach wydanych na podstawie art. 63 ust. 6 ustawy z dnia ... o bateriach i akumulatorach (Dz. U. Nr ..., poz. ...).”;

2) po art. 48 dodaje się art. 48a w brzmieniu:

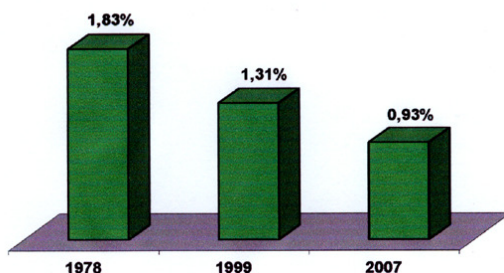
„Art. 48a. Kto, wbrew przepisowi art. 21 ust. 2, nie przekazuje zużytych baterii samochodowych kwasowo-ołowiowych i zużytych akumulatorów samochodowych kwasowo-ołowiowych prowadzącemu zakład przetwarzania zużytych baterii lub zużytych akumulatorów, podlega karze grzywny.”.

Projektowane zmiany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych.

- Zmiana art. 84 ust. 22 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm. polegająca na nadaniu Inspekcji Ochrony Środowiska uprawnień w zakresie kontroli spełnienia obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów.

Art. 3. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.8)) w art. 84 w ust. 2 w pkt 2 dodaje się lit. c w brzmieniu:
„c) Inspekcja Ochrony Środowiska.”.

Wykres 7. Udział nieubezpieczonych pojazdów mechanicznych w liczbie pojazdów zarejestrowanych ogółem w Szwecji w latach 1978–2007 (w %)



W Polsce
Wg GUS na dzień 31 grudnia 2007 roku było zarejestrowanych **19 471 836** pojazdów.

Wg KNF na 31 grudnia 2007 roku było zawartych **15 671 043** polis Ubezpieczenia obowiązkowego OC.

Udział nieubezpieczonych pojazdów w liczbie zarejestrowanych wynosi **19,52%** w innych krajach europejskich poniżej 1%, w Japonii poniżej 0,1 %

Czy pojazdy wycofane z eksploatacji mogą ponownie być rejestrowane jako pojazdy ?

Projektowane zmiany w ustawie Prawo o ruchu drogowym

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) w art. 72 w ust. 2:

a) w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) pojazdu, o którym mowa w art. 79 ust. 4 pkt 2 lub 3, nabytym w punkcie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji lub stacji demontażu pojazdów - w zakresie ust.1 pkt 5;”;

b) po pkt 7 dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) pojazdu wyrejestrowanego, o którym mowa w art. 79 ust. 4 pkt 2 lub 3 – w przypadku powtórnej rejestracji - w zakresie ust.1 pkt 5.”.

Zmiana kompetencji

USTAWA

z dnia 23 stycznia 2009 r.

o zmianie niektórych ustaw w związku ze zmianami w organizacji i podziale zadań administracji publicznej w województwie.

Art. 24.

W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm) wprowadza się następujące zmiany:

1) użyty w art. 30 ust. 2, w art. 31 ust. 1, w art. 39 ust. 1 i 7, w art. 40 ust. 1 i ust. 3–5, w art. 41 i w art. 42 ust. 1 i 3 w różnym przypadku wyraz „wojewoda” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „marszałek województwa”;

2) w art. 42 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wykaz, o którym mowa w ust. 1, marszałek województwa zamieszcza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu marszałkowskiego.”.

Projekt z dnia 3 marca 2009 r.
ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia 2009 r.

w sprawie wymagań technicznych dla pojazdów, których niespełnienie powoduje uznanie pojazdów za pojazdy wycofane z eksploatacji

Na podstawie art. 3a ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.2)) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa wymagania techniczne dla pojazdów, zapewniające ochronę środowiska lub zdrowia lub życia ludzi, których niespełnienie powoduje, że pojazd uznaje się za pojazd wycofany z eksploatacji .

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) pojazdu zabytkowego;
- 2) pojazdu specjalnego lub używanego do celów specjalnych Sił Zbrojnych, z wyjątkiem oznakowania określonego dla pojazdu uprzywilejowanego;
- 3) pojazdu specjalnego lub używanego do celów specjalnych Policji, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, kontroli skarbowej i Służby Celnej, Służby Więziennej i straży pożarnej, z wyjątkiem oznakowania określonego dla pojazdu uprzywilejowanego;"
- 4) tramwaju i trolejbusu, dla których warunki techniczne określają odrębne przepisy.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia 2009 r. c.**

d.

- § 2.** Pojazd zarejestrowany oraz podlegający rejestracji zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.3)), zwany dalej „pojazdem”, powinien spełniać wymagania techniczne określone w przepisach w sprawie warunków technicznych pojazdów.
- § 3. 1.** Pojazd uznaje się za niespełniający wymagań, o których mowa w § 2, jeżeli występują przesłanki mające wpływ na działanie zespołów i podzespołów pojazdu lub przekroczone zostały dopuszczalne parametry techniczne pojazdu.
2. Wykaz przesłanek mających wpływ na działanie zespołów i podzespołów pojazdu oraz dopuszczalne parametry techniczne elementów pojazdu, których wystąpienie lub odpowiednio przekroczenie co najmniej jednej (jednego) jest podstawą do uznania pojazdu za niespełniający wymagań technicznych i powoduje zaliczenie pojazdu do pojazdu wycofanego z eksploatacji, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.
3. Wykaz przesłanek mających wpływ na działanie zespołów i podzespołów oraz dopuszczalne parametry techniczne elementów pojazdu, których wystąpienie lub odpowiednio przekroczenie łącznie w ilości co najmniej trzech jest podstawą do uznania pojazdu za niespełniający wymagań technicznych i powoduje zaliczenie pojazdu do pojazdu wycofanego z eksploatacji, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.
- § 4.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

**w porozumieniu:
Minister Środowiska**

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

Załącznik nr 1

Wykaz przesłanek mających wpływ na działanie zespołów i podzespołów pojazdu oraz dopuszczalne parametry techniczne elementów pojazdu, których wystąpienie lub przekroczenie odpowiednio co najmniej jednej (jednego) jest podstawą do uznania pojazdu za niespełniający wymagań technicznych i powoduje zaliczenie pojazdu do pojazdu wycofanego z eksploatacji,

L. p.	Zespoły, podzespoły oraz elementy pojazdu	Przesłanki mające wpływ na działanie zespołów i podzespołów pojazdu oraz dopuszczalne parametry techniczne elementów pojazdu
1	Płyta podłogowa – dotyczy pojazdu wyposażonego w nadwozia samonośne	Wygięcia 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
2	Rama pojazdu – dotyczy pojazdów wyposażonych w ramę nośną	Załamania, pęknięcia, rozerwania bez deformacji kształtu ramy uniemożliwiające jej naprawę
3	Szkielety boków nadwozia samonośnego	Uszkodzenie jednocześnie dwóch szkieletów boków nadwozia samonośnego: lewego i prawego uniemożliwiające ich naprawę lub uszkodzenie maksymalnie 30 % powierzchni każdego z elementów

Załącznik nr 1 c. d.

L. p.	Zespoły, podzespoły oraz elementy pojazdu	Przesłanki mające wpływ na działanie zespołów i podzespołów pojazdu oraz dopuszczalne parametry techniczne elementów pojazdu
4	Elementy nośne kabiny pasażerskiej nadwozia, w szczególności: płyta podłogowa, szkielety boków, ściany grodziowe, dach,	Zniszczenie w wyniku oddziaływania termicznego (przegrzania z deformacjami termicznymi) maksymalnie 30 % powierzchni trzech lub więcej elementów nośnych kabiny pasażerskiej nadwozia, w szczególności: płyty podłogowej, szkieletów boków, ścian grodziowych, dachu, a w przypadku pojazdów wyposażonych w ramę maksymalnie 15 % powierzchni ramy
5	Główne zespoły pojazdu, a w szczególności silnik, skrzynia biegów, zawieszenie	Zjawiska korozyjne co najwyżej 5 punktów nadwozia o powierzchni maksymalnie 0,5 dm ² każdego z tych punktów lub zjawiska korozyjne uniemożliwiające naprawę zespołów pojazdu
6	Rama, nadwozie, podwozie	Zniszczenie, zatarcie lub sfalszowanie, skorodowanie pola numerowego lub numeru identyfikacyjnego VIN (podwozia/nadwozia/ramy) w stopniu umożliwiającym jednak identyfikację pojazdu, w przypadku braku możliwości nadania w pojeździe cech identyfikacyjnych zgodnie z art. 66a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515 i Nr 124, poz. 1152, Nr 130, poz. 1190, Nr 137, poz. 1302 i Nr 149, poz. 1451 i 1452, Nr 162, poz. 1568, Nr 200, poz. 1953 oraz Nr 210, poz. 2036)

Załącznik nr 2

Wykaz przesłanek mających wpływ na działanie zespołów i podzespołów oraz dopuszczalne parametry techniczne elementów pojazdu, których wystąpienie lub odpowiednio przekroczenie łącznie w ilości co najmniej trzech jest podstawą do uznania pojazdu za niespełniający wymagań technicznych i powoduje zaliczenie pojazd do pojazdu wycofanego z eksploatacji

L. p.	Zespoły, podzespoły oraz elementy pojazdu	Przesłanki mające wpływ na działanie zespołów i podzespołów pojazdu oraz dopuszczalne parametry techniczne elementów pojazdu
1	Płyta podłogowa nadwozia samonośnego	Załamanie wzmocnień podłużnych i poprzecznych podłogi, którego następstwem jest odkształcenie co najwyżej 3 otworów (drzwiowych, okiennych)
2	Przednia ściana grodziowa nadwozia samonośnego	Zmiana położenia słupków przednich maksymalnie o 30 mm,
3	Rama	Brak ostrych załamań jednego z elementów ramy lub pęknięcia ramy istotnie obniżających jej sztywność
4	Dach	Brak załamań dachu wraz z jego szkieletem w wyniku działania siły osiowej

Załącznik nr 2 c. d.

L. p.	Zespoły, podzespoły oraz elementy pojazdu	Przesłanki mające wpływ na działanie zespołów i podzespołów pojazdu oraz dopuszczalne parametry techniczne elementów pojazdu
5	Elementy nadwozia pojazdu, elementy nośne pojazdu, a w szczególności: progi, płyta podłogowa i jej wzmocnienia, szkielety obu boków	Powstałe w wyniku zużycia korozyjnego ubytki perforacyjne obejmujące maksimum 30 % powierzchni elementów nadwozia pojazdu lub ubytki perforacyjne obejmujące maksimum 15 % powierzchni elementów nośnych pojazdu, a w szczególności: progów, płyty podłogowej i jej wzmocnień, szkieletów obu boków pojazdu nie obniżające w sposób istotny sztywności nadwozia
6	Główne zespoły pojazdu a w szczególności silnik, skrzynia biegów, zawieszenie	<ul style="list-style-type: none"> • Zużycie eksploatacyjne lub awaryjne umożliwiające dalsze użytkowanie co najwyżej dwóch głównych zespołów pojazdu a w szczególności silnika, skrzyni biegów, zawieszenia • Zniszczenie w wyniku oddziaływania termicznego co najwyżej jednego z głównych zespołów pojazdu a w szczególności silnika, skrzyni biegów, przekładni głównej, zawieszenia, lub zniszczenie maksymalnie 50 % elementów wyposażenia wnętrza pojazdu i co najwyżej jednego elementu nośnego nadwozia
7	Silnik oraz zespoły przeniesienia napędu, elementy elektryczne i elektroniczne, elementy wyposażenia wnętrza nadwozia.	Przedostanie się wody wraz z osadami mineralnymi i organicznymi do wnętrza silnika, zespołów przeniesienia napędu nieskutkujące ich zniszczeniem lub trwałym uszkodzeniem elementów elektrycznych i elektronicznych z jednoczesnym trwałym uszkodzeniem maksymalnie 50 % elementów wyposażenia wnętrza nadwozia

Dziękuję za uwagę