

Małgorzata MROZIK

KRAJOWE I UNIJNE WYMAGANIA PRAWNE W ZAKRESIE RECYKLINGU POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Streszczenie

Dokonujący się w ostatnich latach w Polsce szybki rozwój motoryzacji pociąga za sobą konieczność wprowadzenia racjonalnej gospodarki odpadami pochodzącymi z eksploatacji i złomowania pojazdów. Gwałtowny wzrost liczby samochodów oraz istniejąca struktura wiekowa krajowego parku pojazdów, w której znaczną część stanowią pojazdy stare i wyeksploatowane, przyczyniają się do stalego wzrostu łącznej masy odpadów samochodowych. Pilne staje się więc stworzenie warunków, zarówno o charakterze prawnym, organizacyjnym i technicznym do powstania w kraju systemu zbiórki, wykorzystania i unieszkodliwiania powstających z pojazdów samochodowych odpadów. Niniejszy artykuł oprócz charakterystyki obecnych uwarunkowań prawnych w Polsce, przedstawia także wybrane uregulowania dotyczące wycofywanych z eksploatacji pojazdów w krajach Unii Europejskiej.

WSTĘP

Transport samochodowy jest obecnie źródłem wielu zagrożeń środowiska naturalnego. Najwięcej problemów występuje w zakresie ochrony środowiska przed skażeniem odpadami pochodzącymi z zużytych samochodów, co jest szczególnie istotne w Polsce, ze względu na bardzo duży import używanych pojazdów, które po okresie użytkowania są wycofywane z eksploatacji. Środki transportu są jednym z głównych elementów zanieczyszczeń atmosfery w miastach i są odpowiedzialne za zawartość w powietrzu 70% tlenków azotu i 90% związków ołowiu, a wycofywane z użytku pojazdy samochodowe są co roku przyczyną powstawania na świecie 28-32 mln ton odpadów [7]. Recykling jest jednym z podstawowych sposobów ograniczania trwałego, szkodliwego oddziaływania samochodów na środowisko naturalne. Jego istotą jest działanie zmierzające do minimalizowania ilości odpadów przy jednoczesnym ograniczeniu zapotrzebowania na surowce i energię, przez włączenie do powtórnego obiegu odzyskanych surowców i materiałów. Rozwój recyklingu materiałów stosowanych do budowy pojazdów samochodowych jest obecnie wymuszony coraz bardziej rygorystycznymi wymaganiami w zakresie ochrony środowiska. Staje się on nową dziedziną gospodarki, chroniącą środowisko naturalne, jak również mogącą przynosić zyski i tworzyć miejsca pracy, prowadzącą do powstania szeregu nowych problemów natury technicznej, ekonomicznej, społecznej i prawnej, wymagających nowych uregulowań [1].

1. KRAJOWE PODSTAWY PRAWNE ZADAŃ RECYKLINGU

Działania w zakresie recyklingu samochodów w Polsce są uregulowane przepisami ustawy z dnia 20 stycznia 2005 roku *o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (SWE)*, obowiązującej od 14 marca 2005 r. (DzU z 2005 r., nr 25, poz. 202, ze zmianami wprowadzonymi ustawą z dnia 29 lipca 2005 r. *o zmianie ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych innych ustaw* (DzU z 2005 r. nr 175, poz. 1458). Jest ona obecnie najważniejszym aktem prawnym regulującym kwestię SWE w Polsce i określa zasady postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju [5]. W szczególności reguluje ona obowiązki i prawa właścicieli pojazdów, producentów samochodów, indywidualnych importerów, stacji demontażu, punktów zbierania pojazdów, strzępiarek oraz administracji państwowej w zakresie zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ustawa wprowadziła przede wszystkim obowiązek recyklingu w odniesieniu do pojazdów kategorii M1 i N1 (zgodnie z przepisami ustawy *Prawo o ruchu drogowym*), czyli samochodów osobowych i dostawczych o masie do 3,5 tony oraz trójkołowych pojazdów silnikowych z wyłączeniem motocykli trójkołowych. Z obowiązku poddania recyklingowi są wyłączone także pojazdy historyczne o wartości muzealnej i kolekcjonerskiej. Ustawa zakłada wprowadzenie trzystopniowej sieci recyklingu. Oznacza to, że oprócz stacji demontażu i specjalistycznych zakładów recyklingu, mogą funkcjonować także punkty zbierania pojazdów [2, 3, 5].

Stacja demontażu pojazdu określana jest jako zakład prowadzący przetwarzanie, w tym demontaż obejmujący następujące czynności [2, 5]:

- usunięcie z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów,
- wymontowanie z pojazdów wycofanych z eksploatacji przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia,
- oraz wymontowanie z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów nadających się do odzysku lub recyklingu.

Strzępiarki rozumiane są jako instalacje służące do rozdrabniania odpadów powstałych w trakcie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Natomiast punkt zbierania pojazdów to punkt, w którym nie można prowadzić demontażu. Ma on za zadanie odbiór pojazdu wycofanego z eksploatacji i przekazanie go z zachowaniem wymogów ochrony środowiska współpracującej stacji demontażu.

Ważne znaczenie w ustawie ma określenie „wprowadzającego pojazd” rozumianego jako przedsiębiorcę będącego producentem pojazdu lub przedsiębiorcę dokonującego wewnątrz wspólnotowego nabycia (przywóz pojazdu z terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej w celu wprowadzenia na teren kraju) lub importu pojazdu.

Ustawa zdefiniowała także pojęcie „pojazd kompletny”. Występuje ono wówczas, gdy masa jest większa od 90% masy nominalnej pojazdu i zawiera istotne elementy określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 czerwca 2005 roku w *sprawie list istotnych elementów pojazdu kompletnego* (DzU z 2005 r., nr 116, poz. 973). Są to m. in. nadwozie samonośne lub rama z kabiną (oznaczone cechą identyfikacyjną), szyby, tapicerka, elementy z tworzyw sztucznych, akumulatory, koła jezdne, zawieszenie przednie i tylne, mosty napędowe, skrzynia biegów, silnik z układem chłodzenia, układ hamulcowy, układ kierowniczy, układ wydechowy (katalizator), układ zasilania paliwem, układ klimatyzacji, elementy elektroniczne sterowania układami, oraz instalacja zasilania gazem.

Z ponownego użycia wyłącza ona do napraw pojazdów elementy istotne ze względów bezpieczeństwa. Lista tych elementów jest podana w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 roku w *sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu*

drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko (DzU z 2005 r., nr 201, poz. 1666). Są to np. poduszki powietrzne z aktywatorami pirotechnicznymi, jednostkami kontroli elektronicznej i czujnikami, klocki, szczęki hamulcowe czy przewody i uszczelnienia układu hamulcowego [2, 3, 4].

Ustawa o recyklingu nie daje jednak pełnego obrazu obowiązków i zadań poszczególnych podmiotów związanych z organizacją sieci recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji. Odwołuje się ona do szeregu rozporządzeń, które precyzują jej zapisy i umożliwiają ich realizację. Rozporządzenia zestawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Wykaz rozporządzeń związanych z organizacją sieci recyklingu SWE

Data	Rozporządzenie
28.07.2005 r.	Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 roku w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji
12.10.2005 r.	Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 12 października 2005 roku w sprawie wymagań dla punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji
12.10.2005 r.	Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 12 października 2005 roku w sprawie minimalnych wymagań dla strzępiarek oraz metod rozdziału odpadów na frakcje materiałowe
24.10.2005 r.	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 października 2005 roku w sprawie obliczania poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji
24.03.2006 r.	Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 marca 2006 roku w sprawie listy istotnych elementów pojazdu kompletnego
14.10.2005 r.	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2005 roku w sprawie określenia sposobu wykonania próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji
04.10.2005 r.	Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 4 października 2005 roku w sprawie listy materiałów, przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, które mogą zawierać ołów, rtęć, kadm oraz sześciowartościowy chrom
28.09.2005 r.	Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 28 września 2005 roku w sprawie sposobu oznaczania oraz rozwojów oznaczeń przedmiotów wyposażenia i części pojazdów
25.03.2005 r.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25 marca 2005 roku w sprawie unieważnienia dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji, wzorów zaświadczeń wydawanych dla tych pojazdów, sposobów przechowywania zaświadczeń oraz prowadzenia ich ewidencji
29.09.2005 r.	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 września 2005 roku w sprawie rocznego sprawozdania o pojazdach wycofywanych z eksploatacji
08.06.2005 r.	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 8 sierpnia 2005 roku w sprawie wzoru rocznego sprawozdania o wysokości należnej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów

Źródło: Na podstawie: [2].

2. WYMAGANIA UNIJNE

Gospodarka samochodami wycofanymi z eksploatacji jest regulowana przede wszystkim dyrektywą 2000/53/UE z dnia 18 września 2000 roku w sprawie samochodów wycofanych z eksploatacji, ale podstawowe zasady ograniczania i utylizacji odpadów, również pojazdów wycofanych z eksploatacji, zostały ujęte w dyrektywie 75/442/EEC w sprawie odpadów [2, 6]. Działania Unii skupiają się przede wszystkim na realizacji rozwoju gospodarczego i społecznego przy jednoczesnym unikaniu powstawania zanieczyszczeń i szkód w środowisku.

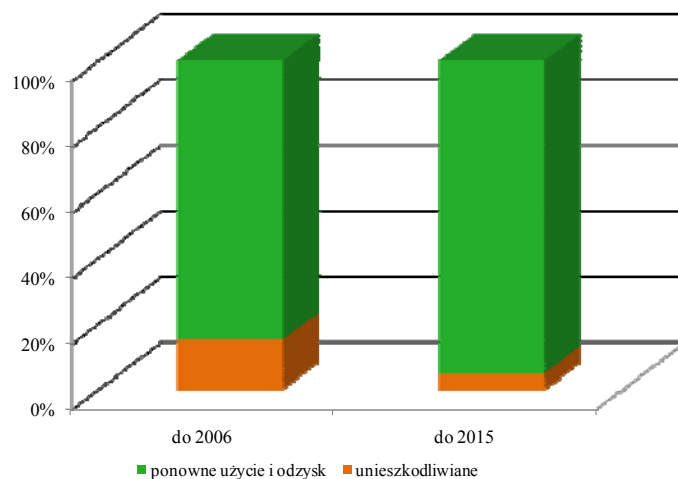
Podstawowe zasady polityki unijnej polegają na [2, 3]:

- ograniczaniu, na tyle na ile jest to możliwe, wykorzystania wszystkich typów odpadów (stałych, ciekłych i gazowych) u źródła ich powstania,
- oraz rozwijaniu recyklingu i odzysku odpadów tam, gdzie ich powstanie jest nieuniknione, pod warunkiem.

Dyrektywa 2000/53/UE ustala ogólne zasady, które są następnie wprowadzane w normach prawnych poszczególnych krajów członkowskich. Przyjęto w niej podstawową zasadę odpowiedzialności producenta za recykling wytworzonego przez siebie produktu. Wynika z niej wymóg, aby ostatni właściciel pojazdu wycofanego z eksploatacji mógł go dostarczyć do upo-

ważnionej stacji demontażu bez żadnych dodatkowych opłat, jeśli zostanie dostarczony pojazd kompletny.

Dyrektywa określa wymagane poziomy recyklingu: do roku 2006 – 15% masy pojazdu (w przypadku części z tworzyw sztucznych udziały objętościowe są inne), a do roku 2015 – 5% masy może zostać wyrzucone na składowiska odpadów (rys. 1). Pozostała część musi być wtórnie wykorzystana.



Rys. 1. Wymagane poziomy ponownego użycia i odzysku oraz ponownego użycia i recyklingu do 2006 i 2015 roku

Źródło: [3].

Dyrektywa wprowadza również szereg obowiązków i zadań dla poszczególnych węzłów zajmujących się SWE (samochodami wycofanymi z eksploatacji). Są to m.in.: regulacje dotyczące stacji demontażu. Ustawa w dużym stopniu skupia się na obowiązkach przedsiębiorców, którzy prowadzą stacje demontażu. Stację demontażu zdefiniowano jako miejsce, w którym prowadzi się co najmniej takie czynności, jak: usunięcie substancji szkodliwych, wymontowanie części do ponownego użytku i segregacja odpadów, które nadają się do odzysku. Czynności te powinny odbywać się w bezpieczny dla środowiska i ludzi sposób. Stacje mają obowiązek:

- przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji,
- uzyskania określonych wskaźników odzysku i recyklingu,
- wydawania zaświadczeń o demontażu lub o przyjęciu niekompletnego pojazdu, unieważniania dokumentów pojazdu,
- uzyskania pozwolenia zintegrowanego lub innej decyzji dotyczącej gospodarki odpadami w związku z prowadzoną działalnością,
- przekazywania odpadów, które nie mogą być poddane odzyskowi,
- sporządzania i ewidencji sprawozdań dotyczących przyjmowania SWE.

Jak widać podstawowymi celami, które mają być osiągnięte dzięki wdrożeniu postanowień tej dyrektywy są [2, 6]:

- budowa szczelnego systemu odbioru i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, system taki ma być łatwo dostępny dla właścicieli pojazdów,
- wprowadzenie ściśle określonego dokumentu potwierdzającego przyjęcie pojazdu do przetwarzania, tak, aby zapewnione było pozbywanie się pojazdów wycofanych z eksploatacji wyłącznie w punktach zbierania i stacjach demontażu posiadających stosowne zezwolenie, potwierdzające zgodne z przepisami funkcjonowanie przedsiębiorstwa,
- możliwość bezpłatnego pozbycia się pojazdu przez ostatniego właściciela, ale tylko pod warunkiem, że nie brakuje w nim żadnych istotnych części,

- określenie wysokich wymagań ekologicznych dla procesu przetwarzania pojazdów – do 1 stycznia 2015 roku recykling ma osiągnąć poziom 95%, tzn. taki odsetek masy pojazdu musi zostać ponownie wykorzystany na różne sposoby,
- redukcja ilości metali szkodliwych dla człowieka i środowiska lub nawet całkowita ich eliminacja z konstrukcji pojazdów (ołów, rtęć, sześciowartościowy chrom, kadm), wprowadzenie obowiązku potwierdzenia możliwości recyklingu pojazdu do poziomu 95% już na etapie jego homologacji – przed rozpoczęciem produkcji seryjnej.

PODSUMOWANIE

W obecnym prawodawstwie polskim istnieją już, choć w ograniczonym zakresie, podstawy do tworzenia sieci recyklingu pojazdów. Liczne grupy odpadów motoryzacyjnych zostały odpowiednio wydzielone i ujęte w obowiązującej klasyfikacji odpadów. Ustawa o odpadach wytycza ogólne kierunki postępowania z odpadami, zwracając szczególną uwagę na kwestie wykorzystania i unieszkodliwiania. Istotne uregulowania zawiera również ustawa o utrzymaniu czystości i porządku w gminach zobowiązująca gminy do tworzenia warunków do budowy i eksploatacji obiektów wykorzystywania i unieszkodliwiania odpadów komunalnych, do których zaliczyła porzucone wraki pojazdów. Znaczny postęp w kierunku tworzenia sieci recyklingu pojazdów można zawdzięczać niedawnej nowelizacji prawa o ruchu drogowym wprowadzającej wymóg oddawania pojazdów w celu kasacji do wyznaczonych punktów odbioru.

Wiele jednak z istniejących przepisów wymaga doprecyzowania lub rozwinięcia. Dotyczy to kwestii wyznaczania i prowadzenia punktów odbioru pojazdów (składnic złomu), określenia zasad przekazywania pojazdów jak również ich definicji. W sferze tworzenia najnowszych aktów prawnych oczekiwane są również działania zmierzające do wsparcia rozwoju recyklingu poprzez zaktywizowanie pozyskiwania i transportu pojazdów bądź pochodzących z nich części i materiałów do zakładów przetwórczych.

Dalszy rozwój polskiego prawa w zakresie recyklingu samochodów nie będzie mógł jednak odbywać się bez uwzględnienia istniejących w tej dziedzinie uregulowań Unii Europejskiej. Zgodnie z proponowanymi w niej rozwiązaniami odpowiedzialność za recykling spoczywać będzie w dużym stopniu na producentach z sektora samochodowego. Dla Polski oznacza to, iż nieuniknione będzie włączenie do jej prawa uregulowań dotyczących m.in. uczestnictwa producentów samochodów w kosztach organizacji sieci recyklingu, ograniczenia stosowania w samochodach materiałów stwarzających problemy przy recyklingu, znakowania części w celu ułatwienia ich demontażu i dalszego przetworzenia jak również opracowywania odpowiednich instrukcji demontażu i recyklingu.

BIBLIOGRAFIA

1. Bocheński C., Merkiś J.: *Recykling a problemy XX wieku. Problemy recyklingu*, Materiały I Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej, Rogów 2001.
2. Merkiś-Guranowska A.: *Recykling samochodów w Polsce*, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji, Poznań-Radom 2007.
3. Osiński J., Zach P.: *Wybrane zagadnienia recyklingu samochodów*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2006.
4. Oprzędkiewicz J., Stolarski B.: *Technologia i systemy recyklingu samochodów*. Wydawnictwa Naukowo-Techniczne, Warszawa 2007.
5. Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 roku *o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji*.

6. Dyrektywa 2000/53/UE z dnia 18 września 2000 roku w sprawie samochodów wycofanych z eksploatacji.
7. <http://www.recykling.pl/recykling/index.php/r/odpady>.

Artykuł powstał w ramach Projektu Badawczego nr N509 517240 finansowanego przez Narodowe Centrum Nauki.

NATIONAL UNION LEGAL REQUIREMENTS FOR RECYCLING VEHICLES

Abstract

Rapid development of automotive industry in recent years in Poland has entailed the introduction of rational management of waste materials from the operation and disposal of vehicles. Rapid increase of the number of cars and the existing age structure of the national fleet, where a significant part are the old and worn vehicles, causes the increase of the total mass of waste vehicles. That is why it becomes urgent to create conditions in both the legal and organizational and technical foundation in the country to collection, use and disposal of generated waste from motor vehicles. This article, apart from the characteristics of the current legal conditions in Poland, also presents some legislation on end-of-life vehicles in the European Union countries.

Autor: dr inż. **Małgorzata Mroziak** – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie