



You have downloaded a document from
RE-BUŚ
repository of the University of Silesia in Katowice

Title: Prawne zasady postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji

Author: Klaudia Cholewa

Citation style: Cholewa Klaudia. (2016). Prawne zasady postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji. "Prawne Problemy Górnictwa i Ochrony Środowiska" (2016, nr 2, s. 11-26).



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersytet ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Klaudia Cholewa
Uniwersytet Śląski
Katowice

Prawne zasady postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji

Regulacje prawne

Pojazdy wycofane z eksploatacji stanowią szczególny rodzaj odpadów. Składają się one z wielu różnorodnych materiałów i substancji, takich jak: stal, żelazo, metale nieżelazne (np. aluminium, które jest wykorzystywane m.in. w elementach zawieszania), tworzywa sztuczne i kompozyty (stosowane m.in. w konstrukcji kierownicy czy tablic rozdzielczych), różnego rodzaju płyny eksploatacyjne (np. paliwo, olej silnikowy, oleje hydrauliczne, płyn chłodniczy), szkło, a także różne układy oraz urządzenia elektryczne i elektroniczne. Są one zatem źródłem wielu substancji niebezpiecznych. Przebieg oraz koszt procesu recyklingu, odzysku i unieszkodliwiania pojazdu wycofanego z eksploatacji jest uzależniony od rodzaju użytych w nim materiałów, ich składu oraz ich udziału w masie złomowanego pojazdu¹. Postępowanie z wrakami jest zatem złożonym, wieloetapowym procesem.

Ponadto w samej tylko Unii Europejskiej liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji wynosi 14—18 milionów sztuk rocznie, a według wszelkich prognoz liczba ta w następnych latach będzie się dalej zwiększać².

Wskazane czynniki, tj. duża różnorodność materiałów oraz liczba omawianych pojazdów, w połączeniu z dużym rozproszeniem pojazdów znajdujących

¹ Zob. szerzej: J. OSIŃSKI, P. ŻACH: *Wybrane zagadnienia recyklingu samochodów*. Warszawa 2006, s. 38—83.

² *Recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji. Informacja o wynikach kontroli*. <https://www.nik.gov.pl/kontrola/P/12/180/> [dostęp: 20.06.2016].

się w użytkowaniu sprawia, iż konieczne jest stworzenie spójnego systemu recyklingu pojazdów obejmującego duży obszar (kraju czy też Unii Europejskiej)³. System ten powinien być szczelny, a więc obejmować wszystkie pojazdy, powinien zapewniać odpowiedni poziom recyklingu oraz być opłacalny w sensie ekonomicznym⁴.

Proces tworzenia systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w Polsce rozpoczął się w 2005 r. Wiązało się to z uchwaleniem ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji⁵, która implementuje do polskiego porządku prawnego postanowienia Dyrektywy 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji⁶. Regulacje zawarte w dyrektywie można podzielić na dwie grupy. Pierwsza z nich to przepisy dotyczące produkcji pojazdów, zaś druga odnosi się do kwestii ich recyklingu. 1 stycznia 2016 r. weszła w życie istotna nowelizacja wskazanej wyżej ustawy. W niniejszym artykule zostaną przedstawione prawne zasady postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji uwzględniające w całości wskazaną wyżej nowelizację.

Problematyka recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji stanowi część zagadnień określanych niekiedy mianem „prawa gospodarowania odpadami”⁷ czy też „prawem o odpadach”⁸. Ustawa o recyklingu pojazdów reguluje zagadnienia dotyczące szczególnego rodzaju odpadów, jakimi są pojazdy wycofane z eksploatacji. Ustawa ta stanowi *lex specialis* względem ustawy o odpadach⁹, która określa ogólne zasady postępowania ze wszystkimi rodzajami odpadów. Zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów w zakresie nieuregulowanym tą ustawą stosuje się przepisy o odpadach, a więc przede wszystkim przepisy ustawy o odpadach. Ponadto regulacje, odnoszące się do recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, znajdują się m.in. w:

- ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska¹⁰;
- ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹¹;

³ J. OSIŃSKI, P. ŻACH: *Wybrane zagadnienia...*, s. 9.

⁴ Ibidem, s. 12.

⁵ Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. 2016, poz. 803), dalej nazywana ustawą o recyklingu pojazdów.

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.Urz. UE L 269 z 21.10.2000), dalej nazywana dyrektywą „wrakową”.

⁷ G. DOBROWOLSKI: *Rozwój ustawodawstwa dotyczącego odpadów*. „Przegląd Prawa Ochrony Środowiska” 2013, nr 3, s. 22.

⁸ Ibidem, s. 27; także W. RADECKI: *Ustawa o odpadach. Komentarz*. Warszawa 2013, s. 69.

⁹ Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2013, poz. 28 ze zm.), dalej: ustawa o odpadach.

¹⁰ Dz.U. 2016, poz. 672 ze zm.

¹¹ Dz.U. 2012, poz. 1137 ze zm., dalej: pr.o.r.d.

- ustawie z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska¹²;
- ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych¹³;
- ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych¹⁴;

Omawiając regulacje prawne dotyczące odpadów, nie sposób pominąć roli ustawodawstwa europejskiego. Uchwalona w dniu 27 maja 2015 r. nowelizacja ustawy o recyklingu pojazdów miała na celu przede wszystkim zapewnienie pełnej implementacji dyrektywy „wrakowej”. Dotychczasowe regulacje nie były bowiem w pełni zgodne z prawem unijnym.

Ogólne zasady

U podstaw regulacji związanych z recyklingiem pojazdów wycofanych z eksploatacji leży przede wszystkim zasada ochrony życia i zdrowia ludzi oraz ochrony środowiska, zasada zrównoważonego rozwoju, a także zasada zapobiegania, zasada przezorności i zasada „zanieczyszczający płaci” — a więc podstawowe zasady prawa ochrony środowiska¹⁵. Podstawowe znaczenie ma również zasada postępowania zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami, choć nie została ona wyrażona wprost w ustawie o recyklingu pojazdów. Zgodnie z tą zasadą należy przede wszystkim zapobiegać powstawaniu odpadów. Na drugim miejscu w hierarchii znajduje się ponowne użycie. Ponowne użycie oznacza ponowne wykorzystanie danej rzeczy w celu, dla którego została stworzona. Jeżeli nie jest to możliwe, odpady należy poddać procesowi recyklingu lub innym procesom odzysku. Na końcu hierarchii znajduje się proces unieszkodliwiania, któremu mogą zostać poddane te części pojazdu wycofanego z eksploatacji, których nie można inaczej zagospodarować. Unieszkodliwianie jest ostatecznością. Realizacji zasady hierarchicznego postępowania z odpadami sprzyja szereg regulacji z ustawy o recyklingu pojazdów, takich jak:

- obowiązki producenta pojazdu związane z uwzględnianiem już w fazie koncepcyjnej recyklingu i demontażu pojazdu (art. 6);
- obowiązek oznaczania przedmiotów wyposażenia i części pojazdów z elastomerów i innych tworzyw sztucznych (art. 8 ust. 1);

¹² Dz.U. 2016, poz. 1688 ze zm.

¹³ Dz.U. 2012, poz. 361 ze zm.

¹⁴ Dz.U. 2014, poz. 851 ze zm.

¹⁵ Zob. również: P. KORZENIOWSKI: *Model prawny systemu gospodarki odpadami. Studium administracyjno-prawne*. Łódź 2014, s. 398 i 402—403.

- obowiązek opracowania informacji dotyczącej sposobu demontażu pojazdu (art. 9);
- określenie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu (art. 28 ust. 1);
- rozdzielenie funkcji przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, których zadaniem jest usunięcie z pojazdu substancji niebezpiecznych oraz wymontowanie elementów pojazdu nadających się do ponownego użycia oraz do recyklingu i odzysku (art. 3 pkt 10) od zadań przedsiębiorców prowadzących strzeżniarki, którzy zajmują się rozdrabnianiem odpadów powstałych w trakcie demontażu (art. 3 pkt 11).

Dyrektywa „wrakowa” ustanawia zasadę rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Oznacza to, iż producent odpowiada za wyprodukowany pojazd „od kołyski po grób”¹⁶. Już na etapie projektowania należy uwzględnić możliwość ponownego wykorzystania i poddania recyklingowi jak największej liczby elementów pojazdu wycofanego z eksploatacji. Takie działania są określane jako „myślenie w kategoriach cyklu życia produktu”. Przejawem zasady rozszerzonej odpowiedzialności producenta jest m.in. prawo ostatniego posiadacza do bezpłatnego oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu lub punktu zbierania¹⁷.

Pojęcie pojazdu wycofanego z eksploatacji

Zgodnie z art. 3 pkt 6 ustawy o recyklingu pojazdów pojazdem wycofanym z eksploatacji jest pojazd stanowiący odpad w rozumieniu przepisów o odpadach. Przez pojazd rozumie się tutaj pojazdy samochodowe zaliczone do kategorii M1 lub N1 oraz motorowery trójkołowe zaliczone do kategorii L2e, zgodnie z przepisami pr.o.r.d. Pojazdem w rozumieniu ustawy o recyklingu pojazdów są zatem:

- pojazdy samochodowe przeznaczone do przewozu osób, mające co najmniej cztery koła, mające nie więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy;
- pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła, zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków, mające maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 t;
- motorowery trójkołowe.

¹⁶ Zob. B. DRANIEWICZ: *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji*. „Prawo i Środowisko” 2005, nr 3, s. 60; IDEM: *Recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji. Komentarz*. Warszawa 2006, s. 254.

¹⁷ Ibidem.

Przepisów ustawy o recyklingu pojazdów nie stosuje się zatem do postępowania z innymi rodzajami pojazdów wycofanych z eksploatacji, np. samochodów ciężarowych, ciągników czy też pojazdów szynowych.

O ile pierwsza część definicji pojęcia „pojazd wycofany z eksploatacji” (pojazd), jest dosyć jasna, o tyle pewne wątpliwości może budzić pojęcie odpadu. Odpadem, w rozumieniu ustawy o odpadach, jest każda substancja lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia się jest obowiązany. Zatem w przypadku klasyfikowania pojazdu jako pojazdu wycofanego z eksploatacji kluczową rolę odgrywa wola posiadacza pojazdu. Może się okazać, że istnieje cienka granica pomiędzy pojazdem uznanym za odpad bądź nie¹⁸.

Problem zdefiniowania pojazdu wycofanego z eksploatacji, a właściwie określania momentu, od którego mamy do czynienia nie z pojazdem wycofanym z eksploatacji, a z częściami pochodzącymi z pojazdu, pojawił się również w orzecznictwie. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku z dnia 15 października 2013 r. stwierdził, iż „Dopóki karoseria nie jest pozbawiona wszystkich elementów na niej zamontowanych, nie można mówić o pojeździe wycofanym z eksploatacji, gdyż nie został zakończony proces demontażu pojazdu wycofanego z eksploatacji wymagany ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Usunięcie tylko niektórych części z pojazdu wycofanego z eksploatacji powoduje, że mamy do czynienia z niekompletnym pojazdem wycofanym z eksploatacji, dalszy demontaż takich pojazdów może być prowadzony tylko w stacji demontażu”¹⁹.

Zakres przedmiotowy ustawy o recyklingu pojazdów obejmuje:

- pojazdy krajowe, wyprodukowane na terytorium Polski,
- pojazdy zagraniczne, wprowadzone na terytorium Polski w drodze importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia,
- odpady powstałe z pojazdów,
- motorowery trójkołowe zaliczane do kategorii L2e (w ograniczonym zakresie).

Z zakresu zastosowania rzeczonyj ustawy wyłączone zostały pojazdy historyczne, a więc pojazdy zabytkowe w rozumieniu pr.o.r.d. oraz pojazdy mające co najmniej 25 lat, uznane przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowe lub mające szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.

¹⁸ Zob. szerzej B. DRANIEWICZ: *Pojazd wycofany z eksploatacji — próba definicji*. „Monitor Prawniczy” 2006, nr 5, s. 272; M. ŁAZOR: *Konflikt celów i metod osiągania poziomów odzysku i recyklingu na poziomie europejskim w Dyrektywie 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji*. „Przegląd Prawa Publicznego” 2007, nr 9, s. 27—34.

¹⁹ Wyrok WSA w Warszawie z dnia 15 października 2013 r., IV SA/Wa 1720/13 za www.orzeczenia.nsa.gov.pl [dostęp: 20.09.2016].

Obowiązki wprowadzającego pojazdy

Pojęcie wprowadzającego pojazdy

W świetle ustawy o recyklingu pojazdów wprowadzającym pojazdy są wyłącznie profesjonalści, a więc przedsiębiorcy będący producentami, importarami oraz wewnątrzspółnotowymi nabywcami pojazdów. Wyłączeni są zatem z zakresu tego pojęcia nieprofesjonaliści, wszelkie podmioty, które na własny użytek sprowadzają z zagranicy samochód²⁰.

Obowiązki producenta

Producent pojazdu odgrywa niezmiernie istotną rolę w ramach systemu gospodarki pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Jego działania podjęte jeszcze w fazie projektowej, takie jak wybór materiałów czy inne decyzje technologiczne, mają duży wpływ na postępowanie z pojazdem, gdy stanie się on odpadem. Istotne jest, aby już sama konstrukcja pojazdu ułatwiała przyszły demontaż pojazdu oraz ponowne użycie bądź poddanie recyklingowi jego części. Ważne jest również minimalizowanie wykorzystania substancji niebezpiecznych w pojazdach. Nakładane na producenta, począwszy już od etapu koncepcyjnego, obowiązki sprzyjają realizacji zasady zapobiegania oraz zasady rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Zgodnie z art. 6 ustawy o recyklingu pojazdów, producent pojazdów obowiązany jest do:

1. Ograniczania stosowania substancji niebezpiecznych w pojazdach w celu zapobiegania emisji tych substancji do środowiska i ułatwienia recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
2. Uwzględniania wymogów demontażu i ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części pojazdów oraz odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
3. Stosowania materiałów pochodzących z recyklingu do produkcji pojazdów.

Wskazane w pkt. 1 oraz 3 obowiązki dotyczą nie tylko producenta pojazdu, ale również producentów przedmiotów wyposażenia i części pojazdów.

Zakazane jest wreszcie stosowanie ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w materiałach, przedmiotach wyposażenia i częściach pojazdów.

²⁰ P. ZACHARCZUK: *Obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji*. „Studia Prawnicze KUL” 2008, nr 3, s. 84—88.

Wyjątki od tej zasady określają przepisy szczegółowe, na podstawie załącznika II do dyrektywy „wrakowej”²¹.

Obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów

Podstawowym, a zarazem najważniejszym obowiązkiem wprowadzającego pojazdy jest obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów. Zakres tego obowiązku był kilkakrotnie zmieniany.

Zgodnie z przepisami obowiązującymi przed 12 marca 2010 r. obowiązek zapewnienia sieci był ukształtowany odmiennie dla podmiotów wprowadzających nie więcej niż 1000 pojazdów oraz dla podmiotów wprowadzających ich większą liczbę. Wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów mieli wybór: mogli zapewnić sieć bądź uiścić opłatę od pojazdu wprowadzanego na terytorium kraju (opłatę recyklingową). Wprowadzający większą liczbę pojazdów mieli bezwzględny obowiązek zapewnienia ogólnokrajowej sieci.

W okresie od 12 marca 2010 r.²² do 31 grudnia 2015 r. obowiązek zorganizowania sieci zbierania pojazdów obciążał wyłącznie wprowadzających, wydających kartę pojazdu, o której mowa w art. 77 ust. 1 pr.o.r.d., a więc producenta oraz importera nowych pojazdów wprowadzanych na terytorium Polski. Zgodnie z obowiązującymi wówczas przepisami sieć zbierania pojazdów miała obejmować terytorium kraju w taki sposób, że zapewniała właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu, położonych w odległości nie większej niż 50 km w linii prostej od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu (art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów w brzmieniu sprzed 1 stycznia 2016 r.).

Obecnie obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów ma każdy wprowadzający pojazdy. Zakres tego obowiązku jest uzależniony od liczby pojazdów wprowadzanych na terytorium kraju w ciągu roku:

1. Wprowadzający dużą liczbę pojazdów (ponad 1000 rocznie) są zobowiązani do zapewnienia ogólnokrajowej sieci w taki sposób, aby w każdym województwie były prowadzone co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedna stacja demontażu, położone w różnych miejscowościach (łącznie 48 stacji demontażu lub punktów zbierania).
2. Mniejsi przedsiębiorcy, wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie, mają obowiązek zapewnienia trzech stacji demontażu lub punktów zbierania, w tym co najmniej jedną stację demontażu, położone w różnych miej-

²¹ Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 2 czerwca 2010 r. w sprawie listy materiałów, przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, które mogą zawierać ołów, rtęć, kadm oraz sześciowartościowy chrom. Dz.U. 2010, nr 117, poz. 785.

²² Ustawa z dnia 22 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2010, nr 28, poz. 145), art. 4.

sowościach na terytorium kraju — odpowiada to sieci zbierania pojazdów w jednym województwie.

Jak wskazano w uzasadnieniu do projektu nowelizacji ustawy o recyklingu pojazdów²³, takie rozwiązanie ma na celu ułatwienie przedsiębiorcom wprowadzającym nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie, którzy zazwyczaj prowadzą swoją działalność lokalnie, stworzenie sieci zbierania. Sieć ta nie musi być zorganizowana w obrębie jednego województwa, na terenie którego prowadzą działalność. Nie ma przeszkód, by owe 3 punkty zbierania lub stacje demontażu znajdowały się na obszarze kilku województw.

Obowiązujące na gruncie poprzedniego stanu prawnego kryterium odległościowe zostało obecnie zastąpione kryterium ilościowym, a więc obowiązkiem stworzenia sieci składającej się z określonej liczby punktów zbierania i stacji demontażu, zróżnicowanym ze względu na liczbę pojazdów wprowadzanych do obrotu w ciągu roku kalendarzowego. Zmiana taka może ułatwić wprowadzającym stworzenie sieci zbierania pojazdów. W świetle obowiązujących przepisów można bardziej swobodnie decydować o lokalizacji punktu zbierania czy stacji demontażu, kierując się np. kryteriami ekonomicznymi, a zatem biorąc pod uwagę to, gdzie taki punkt będzie najbardziej przydatny i ekonomicznie opłacalny. Poprzednio obowiązujące kryterium odległości od miejsca zamieszkania właściciela pojazdu mogło niekiedy powodować konieczność usytuowania tych punktów lub stacji na terenach niezamieszkałych czy trudno dostępnych.

W przypadku niezapewnienia sieci wprowadzający pojazd jest obowiązany do obliczenia i uiszczenia opłaty za brak sieci (art. 14 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów). Od 1 stycznia 2016 r. nastąpiła istotna zmiana w sposobie jej obliczania. Opłata za brak sieci w założeniu ma być proporcjonalna do stopnia niezapewnienia sieci i jest ona obliczana jako suma opłaty stałej oraz iloczynu liczby pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku kalendarzowym przez danego wprowadzającego, stawki opłaty za brak sieci i liczby dni w roku, przez które nie była zapewniona sieć, podzielona przez 365. Wzór obliczania opłaty za brak sieci znajduje się w załączniku do ustawy o recyklingu pojazdów. Nowością w porównaniu do poprzedniego stanu prawnego jest wprowadzenie opłaty stałej, której maksymalna wysokość wynosi 20 000 zł. W przypadku wprowadzających mniejsze liczby pojazdów będzie ona stanowiła dużą część opłaty, natomiast dla wprowadzającego ponad 1000 pojazdów rocznie ma ona być stosunkowo niewielkim obciążeniem. Wprowadzenie opłaty stałej ma na celu zmniejszenie dysproporcji w dolegliwości opłaty za brak sieci pomiędzy wprowadzającymi dużą a wprowadzającymi niewielką liczbę pojazdów, która miałyby miejsce, gdyby opłata za brak sieci była obliczana bez uwzględnienia opłaty stałej. Wówczas

²³ *Druk Sejmowy Sejmu VII Kadencji nr 3033*. <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/druk.xsp?nr=3033> [dostęp: 20.09.2016].

bowiem opłata za brak sieci byłaby nieproporcjonalnie bardziej korzystna dla wprowadzających nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie²⁴.

W myśl poprzednio obowiązujących regulacji prawnych stawka opłaty stanowiła odpowiednik kosztu demontażu jednego pojazdu, obecnie jest ona odpowiednikiem kosztów demontażu jednego pojazdu podzielonym przez liczbę stacji demontażu lub punktów zbierania w pełnej sieci.

Wprowadzający, który nie zapewnił sieci przez okres nie dłuższy niż 21 dni w ciągu roku kalendarzowego, jest zwolniony z opłaty za brak sieci. W przypadku nieuiszczenia, wbrew ustawowemu obowiązkowi, opłaty za brak sieci bądź uiszczenia jej w wysokości niższej od należnej Główny Inspektor Ochrony Środowiska wydaje decyzję określającą wysokość zobowiązania z tytułu wskazanej opłaty. Jeżeli przedsiębiorca w terminie 14 dni od dnia, w którym rzechona decyzja stała się ostateczna, nie uiszcza opłaty w odpowiedniej wysokości, zostanie zobowiązany do uiszczenia opłaty dodatkowej w wysokości 20% kwoty nieuiszczonej opłaty za brak sieci. W stosunku do poprzednio obowiązującego stanu prawnego wysokość opłaty dodatkowej została zmniejszona — przed 1 stycznia 2016 r. wynosiła ona 50% kwoty niewpłaconej opłaty za brak sieci.

Od 1 stycznia 2016 r. nastąpiła istotna zmiana, mianowicie postanowiono zrezygnować z tzw. opłaty recyklingowej. Na gruncie obowiązujących do 31 grudnia 2015 r. przepisów obowiązek uiszczenia tzw. opłaty recyklingowej obciążał nie tylko podmioty profesjonalne, które nie zapewniły sieci, ale również podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonały wewnątrzspółnotowego nabycia lub importu pojazdu. Obowiązek uiszczenia opłaty recyklingowej budził liczne kontrowersje i wątpliwości, m.in. co do jego zgodności z prawem unijnym²⁵. Wycofanie się z niego z dniem 1 stycznia 2016 r. należy zatem ocenić pozytywnie. Przede wszystkim zostanie zrównana sytuacja starych pojazdów sprowadzanych z zagranicy oraz tych funkcjonujących w obrocie krajowym, a także zostanie zniesiony obowiązek uiszczania opłaty przez podmioty nieprofesjonalne, które nie mają obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów.

Obowiązek zapewnienia sieci może zostać zrealizowany w dwojaki sposób. Po pierwsze, podmiot obowiązany może samodzielnie, „własnymi siłami” zapewnić wymaganą liczbę punktów zbierania i stacji demontażu. Po drugie, zapewnienie sieci może nastąpić w drodze zawarcia przez przedsiębiorcę wprowadzającego pojazdy na terytorium kraju odpowiednich umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu. Umowa ta powinna być zawarta na piśmie pod

²⁴ Zob. *ibidem*.

²⁵ Zob. B. DRANIEWICZ: *Recykling pojazdów...*, s. 84—95; IDEM: *Opłata za brak sieci — wątpliwości konstytucyjne*. „Recykling” 2011, nr 3, s. 18—20. Zob. również szerzej na temat obowiązku zapewnienia sieci oraz opłaty recyklingowej przed 1 stycznia 2015 r.: P. ZACHARCZUK: *Obowiązek zapewnienia...*, s. 89—97; B. DRANIEWICZ: *Obowiązek zapewnienia sieci. (Problem stosowania znowelizowanych przepisów ustawy o recyklingu pojazdów)*. „Odpady i Środowisko” 2009, nr 4, s. 32—47.

rygiem nieważności i określać warunki przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stację demontażu oraz warunki finansowania przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Warto zauważyć, iż przedsiębiorcy wprowadzający pojazdy na terytorium kraju zawierają umowy wyłącznie z podmiotami prowadzącymi stacje demontażu, którzy dopiero następnie zawierają umowy z prowadzącymi punkty zbierania. Ustawa o recyklingu pojazdów nie przewiduje możliwości zorganizowania sieci zbierania poprzez zawieranie przez wprowadzających bezpośrednich umów z podmiotami prowadzącymi punkty zbierania.

Inne obowiązki wprowadzających pojazdy

Innymi obowiązkami wprowadzających pojazdy są obowiązki o charakterze informacyjnym. Ciężą one na wprowadzających pojazdy wydających kartę pojazdu (producenci i importerzy nowych pojazdów). Do obowiązków tych należą:

- zapewnienie oznaczenia przedmiotów wyposażenia i części pojazdów z elastomerów i innych tworzyw sztucznych (art. 8 ustawy o recyklingu),
- opracowanie informacji dotyczącej sposobu demontażu nowego typu pojazdu (art. 9 ustawy o recyklingu).

Informacja dotycząca sposobu demontażu pojazdu powinna zostać opracowana w ciągu 6 miesięcy od wprowadzenia pojazdu na terytorium kraju. Zawiera ona wiadomości na temat rodzajów przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, które mogą być przeznaczone do ponownego użycia oraz na temat umiejscowienia elementów i substancji niebezpiecznych użytych w pojeździe. Informacja ta jest udzielana przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu nieodpłatnie, w terminie 30 dni od dnia złożenia przez niego wniosku. Obowiązek opracowania i bezpłatnego udzielenia informacji na temat demontażu dotyczy nie tylko całego pojazdu, ale również jego przedmiotów wyposażenia i innych części. W takim przypadku obowiązek opracowania i przekazania informacji spoczywa na podmiocie wprowadzającym na terytorium kraju dane przedmioty wyposażenia czy części pojazdu (producent, importer, wewnątrzspółnotowy nabywca).

Ponadto, zgodnie z art. 9 ust. 4 ustawy o recyklingu, producenci oraz dokonujący wewnątrzspółnotowego nabycia lub importu przedmiotów wyposażenia i części pojazdów są obowiązani do nieodpłatnego udostępnienia wprowadzającemu pojazd oraz przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu informacji dotyczącej sposobu demontażu, magazynowania i testowania przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, które mogą być przeznaczone do ponownego użycia, w terminie 30 dni od dnia złożenia przez wprowadzającego pojazd lub przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu wniosku o udzielenie informacji.

Obowiązki innych podmiotów

Innymi podmiotami uczestniczącymi w systemie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji są przede wszystkim:

- przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu,
- przedsiębiorcy prowadzący punkty zbierania pojazdów,
- przedsiębiorcy prowadzący strzępiarki.

System gospodarczy recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji obejmuje następujące etapy:

1. Zbieranie pojazdów.
2. Demontaż wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz wydzielenie odpadów nadających się do recyklingu, odzysku i unieszkodliwiania.
3. Transport wyselekcjonowanych odpadów do zakładów przetwórczych, w których przeprowadzane będą procesy recyklingu, odzysku oraz unieszkodliwiania²⁶.

Na każdym z tych etapów należy zapewnić bezpieczeństwo dla środowiska i zdrowia ludzi.

Pierwszy etap, obejmujący zbieranie i magazynowanie wraków, odbywa się w stacjach demontażu oraz w punktach zbierania pojazdów. Pojazdy wycofane z eksploatacji mogą być przekazane wyłącznie do stacji demontażu bądź punktu zbierania pojazdów. Ich przekazanie jest obowiązkiem właścicieli pojazdów. Oddanie zużytego pojazdu odbywa się co do zasady nieodpłatnie. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może pobrać opłatę jedynie wyjątkowo, gdy pojazd jest niekompletny lub zawiera odpady, które zostały do niego dodane, a także jeżeli pojazd nie jest zarejestrowany na terytorium UE, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego EFTA.

Obowiązki prowadzącego stację demontażu

Można wyróżnić trzy główne grupy obowiązków prowadzących stacje demontażu:

- obowiązki związane z przyjęciem pojazdu wycofanego z eksploatacji,
- obowiązek osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu,
- obowiązki informacyjne.

Do pierwszej grupy obowiązków zaliczyć należy przede wszystkim obowiązek co do zasady nieodpłatnego przyjęcia pojazdu. Przyjmując pojazd wycofany z eksploatacji, który zawiera wszystkie istotne elementy²⁷, prowadzący stację demontażu obowiązany jest do:

²⁶ J. OSIŃSKI, P. ŻACH: *Wybrane zagadnienia...*, s. 12.

²⁷ Istotne elementy określa Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 marca 2006 r. w sprawie listy istotnych elementów pojazdu kompletnego. Dz.U. 2006, nr 58, poz. 407.

- unieważnienia dowodu rejestracyjnego, karty pojazdu, jeżeli była wydana, oraz tablic rejestracyjnych,
- wydania zaświadczenia o demontażu pojazdu.

W przypadku przyjęcia pojazdu nieposiadającego wszystkich istotnych elementów wydawane jest zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu. Czynności tych może dokonywać również przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów, z tym że zaświadczenie o demontażu pojazdu oraz zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu wydaje wyłącznie w imieniu przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, z którym zawarł umowę.

Demontaż pojazdu ma na celu wydzielenie z pojazdu substancji niebezpiecznych oraz części nadających się do ponownego użycia, a także selekcję odpadów ze względu na rodzaj procesu, jakiemu mogą zostać poddane. Demontaż przeprowadzany jest według następującego schematu:

1. Usunięcie elementów i substancji niebezpiecznych (np. osuszenie pojazdu z płynów eksploatacyjnych, demontaż akumulatora i poduszki powietrznej).
2. Wymontowanie przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia.
3. Demontaż elementów, w tym odpadów, nadających się do odzysku lub recyklingu albo unieszkodliwienia.

Szczegółowe wymagania dotyczące stacji demontażu określa rozporządzenie²⁸.

Obowiązek osiągnięcia odpowiednich poziomów recyklingu ciąży wyłącznie na przedsiębiorcach prowadzących stacje demontażu. W przypadku nieosiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, tj. odpowiednio 95% i 85% masy pojazdów przyjętych do stacji demontażu rocznie, przedsiębiorca ten będzie obowiązany do uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów. Opłata ta obliczana jest jako iloczyn stawki opłaty (określonej w art. 28a ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów) oraz brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu.

Zgodnie z założeniami dyrektywy „wrakowej” znaczną część kosztów funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów powinni ponosić producenci i profesjonalni importerzy pojazdów. Są to przede wszystkim koszty związane z zarejestrowaniem pojazdu i samym jego demontażem, jednak nie ma przeszkód, aby również te podmioty obciążyć w pewnym stopniu odpowiedzialnością za osiągnięte poziomy recyklingu i odzysku. Zgodnie z art. 7 dyrektywy „wrakowej” obowiązek osiągnięcia odpowiednich poziomów recyklingu i odzysku dotyczy „podmiotów gospodarczych”, a zatem nie tylko podmiotów zajmują-

²⁸ Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Dz.U. 2005, nr 143, poz. 1206 ze zm.

cych się demontażem pojazdów, ale również producentów, dystrybutorów, prowadzących punkty zbierania, prowadzących strzępiarki i innych podmiotów zajmujących się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Na gruncie obowiązujących przepisów, ciężar osiągnięcia odpowiednich poziomów recyklingu i odzysku spoczywa jednak w głównej mierze na prowadzących stacje demontażu²⁹.

Przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu obciąża również szereg obowiązków ewidencyjno-informacyjnych, takich jak: konieczność prowadzenia ewidencji zaświadczeń, o których mowa wyżej, prowadzenia ewidencji odpadów, obowiązek sporządzenia rocznego sprawozdania o wytwarzanych odpadach i o gospodarowaniu odpadami, które zawiera m.in. informacje o liczbie, markach, masie i roku produkcji pojazdów oraz masie pojazdów wycofanych z eksploatacji, przyjętych do stacji demontażu, informację o masie odpadów poddanych odzyskowi, w tym recyklingowi, oraz o masie odpadów poddanych unieszkodliwianiu lub przekazanych do unieszkodliwiania czy też informację o osiągniętym w danej stacji demontażu poziomie odzysku i recyklingu.

Obowiązki przedsiębiorcy prowadzącego strzępiarkę

Zgodnie z art. 3 pkt. 11 ustawy o recyklingu pojazdów strzępiarka jest instalacją służącą do rozdrabniania odpadów powstałych w trakcie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Natomiast zgodnie z bardziej techniczną definicją strzępiarki to „młyny przemysłowe rozdrabniające stalowe zespoły i elementy pojazdu: nadwozia, kadłub silników, skrzyni biegów, itp.”³⁰. Wskutek procesu strzępienia, tj. rozdrobnienia nadwozia wraz z innymi pozostałościami z demontażu, możliwe jest wydzielenie różnych frakcji materiałowych: frakcji metali żelaznych, frakcji metali nieżelaznych, frakcji tworzywa sztucznego, szkła i pozostałości. Szczegółowe wymagania dotyczące strzępiarek określa właściwe rozporządzenie³¹.

Głównym obowiązkiem przedsiębiorcy prowadzącego strzępiarkę jest wykonywanie próby strzępienia raz na 5 lat. Pierwsza próba jest dokonywana w ciągu 30 dni od rozpoczęcia działalności w tym zakresie. Próbę strzępienia należy również wykonać w przypadku dokonania zmian konstrukcyjnych lub technologicznych strzępiarki skutkujących zmianą składu materiałowego rozdrobnionych odpadów w terminie 30 dni od dokonania tej zmiany. Przed 1 stycznia 2016 r. próbę strzępienia należało wykonywać raz w roku.

²⁹ Zob. B. DRANIEWICZ: *Dyrektywa Parlamentu...*, s. 63.

³⁰ J. OSIŃSKI, P. ŻACH: *Wybrane zagadnienia...*, s. 130.

³¹ Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 12 października 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla strzępiarek oraz metod rozdziału odpadów na frakcje materiałowe. Dz.U. 2005, nr 214, poz. 1807, ze zm.

Obowiązek uzyskania zezwolenia

Działalność w zakresie zbierania, demontażu i dokonywania strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji jest działalnością reglamentowaną. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów obowiązany jest uzyskać zezwolenie na zbieranie odpadów. Zezwolenie wydaje starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska, zgodnie z zasadami określonymi w art. 39 ustawy o recyklingu pojazdów. Organem właściwym do wydania pozwolenia zintegrowanego lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu jest marszałek województwa, zaś w przypadku gdy stacja demontażu położona jest na terenie zamkniętym — organem właściwym jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Podobnie jest w przypadku prowadzącego strzępiarkę: co do zasady potrzebną decyzję wydaje marszałek województwa, jednakże jeżeli strzępiarka położona jest na terenie zamkniętym, to organem właściwym jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Zakończenie

Polski system recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji ciągle się rozwija. Kształt tego systemu w dużej mierze jest zdeterminowany przez prawo europejskie. Ostatnie zmiany w zakresie gospodarowania wrakami miały przede wszystkim na celu dokonanie pełnej implementacji postanowień dyrektywy „wrakowej”, ale również poprawę funkcjonowania systemu, który był dotychczas nierzadko negatywnie komentowany.

Z kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli w okresie od 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2012 r. wynika, iż funkcjonujący system recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji jest nieskuteczny. Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli „system ten nie gwarantuje realizacji głównego celu ustawy o recyklingu pojazdów, tj. zminimalizowania negatywnego wpływu na środowisko pojazdów wycofanych z eksploatacji przy założeniu, że wszystkie te pojazdy będą przekazywane wyłącznie do profesjonalnych stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów”³². System nie jest szczelny. Negatywnie zostały ocenione przede wszystkim działania związane z dochodzeniem opłaty za brak sieci. Wprowadzone z dniem 1 stycznia 2016 r. zmiany w obrębie obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów mogą przyczynić się do poprawy tej sytuacji. Jednak za wcześnie jeszcze jest, by ocenić w pełni praktyczne skutki tej nowelizacji.

³² *Recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji. Informacja o wynikach kontroli.* <https://www.nik.gov.pl/kontrola/P/12/180/> [dostęp: 20.09.2016].

Prawne zasady postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji w ciągu ostatnich lat były często modyfikowane. Można powiedzieć, iż krajowy system recyklingu tych pojazdów ciągle się jeszcze kształtuje.

Literatura

- DOBROWOLSKI G.: *Rozwój ustawodawstwa dotyczącego odpadów*. „Przegląd Prawa Ochrony Środowiska” 2013, nr 3, s. 9—28.
- DRANIEWICZ B.: *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji*. „Prawo i Środowisko” 2005, nr 3, s. 58—72.
- DRANIEWICZ B.: *Obowiązek zapewnienia sieci*. (Problem stosowania znowelizowanych przepisów ustawy o recyklingu pojazdów). „Odpady i Środowisko” 2009, nr 4, s. 32—47.
- DRANIEWICZ B.: *Oplata za brak sieci — wątpliwości konstytucyjne*. „Recykling” 2011, nr 3, s. 18—20.
- DRANIEWICZ B.: *Pojazd wycofany z eksploatacji — próba definicji*. „Monitor Prawniczy” 2006, nr 5, s. 272—278.
- DRANIEWICZ B.: *Recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji. Komentarz*. Warszawa 2006.
- Druk Sejmowy Sejmu VII Kadencji nr 3033*. <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/druk.xsp?nr=3033> [dostęp: 20.09.2016].
- KORZENIOWSKI P.: *Model prawny systemu gospodarki odpadami. Studium administracyjno-prawne*. Łódź 2014.
- ŁAZOR M.: *Konflikt celów i metod osiągania poziomów odzysku i recyklingu na poziomie europejskim w Dyrektywie 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji*. „Przegląd Prawa Publicznego” 2007, nr 9, s. 25—45.
- OSIŃSKI J., ŻACH P.: *Wybrane zagadnienia recyklingu samochodów*. Warszawa 2006.
- RADECKI W.: *Ustawa o odpadach. Komentarz*. Warszawa 2013.
- Recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji. Informacja o wynikach kontroli*. <https://www.nik.gov.pl/kontrola/P/12/180/> [dostęp: 20.09.2016].
- ZACHARCZUK P.: *Obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji*. „Studia Prawnicze KUL” 2008, nr 3, s. 83—97.

Klaudia Cholewa

Legal rules of the management of end-of life vehicles

Summary

The article describes the legal rules of the management of end-of life vehicles. To begin with, I present the legal regulations concerning end of life vehicles and the general principles of wrecks management. Hereinafter, I characterize the obligations of operators participating in the recycling of end of life vehicles: producers, distributors and other operators introducing vehicles as well as collectors, dismantlers and shredders.

Key words: recycling, end-of life vehicles, waste management

Кляудя Холева

**Правовые принципы обращения
с вышедшими из эксплуатации автомобилями**

Содержание

Предметом статьи является описание правовых принципов обращения с вышедшими из эксплуатации автомобилями. В начале указано нормативные регуляции касающиеся вышедших из эксплуатации автомобилей и представлено общие принципы обращения с ними. Затем проведено анализ обязанностей субъектов принимающих участие в системе рециркуляции вышедших из эксплуатации автомобилей: производителей, профессиональных импортеров, лиц осуществляющих сбор, разборку, измельчение.

Ключевые слова: рециклинг, вышедшие из эксплуатации автомобили, отходы