

## RECYKLING POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI W ŚWIELE OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW

## RECYCLING OF END-OF-LIFE VEHICLES IN THE LIGHT OF ENVIRONMENTAL LEGISLATION

*System prawny związany z recyklingiem pojazdów w Polsce kształtuje się od roku 1997, kiedy to po raz pierwszy kompleksowo uregulowano zasady gospodarowania odpadami. W chwili obecnej polskie prawo nakazuje oddać wyeksploatowany pojazd wyspecjalizowanym firmom. Stacje recyklingu pojazdów nie mogą za przyjęcie kompletnego pojazdu pobierać opłaty. Finansowanie całego systemu pochodzi z środków uzyskanych ze sprzedaży odzyskanych części, sprzedaży surowców oraz z opłat od importerów i producentów, którzy mają obowiązek zorganizowania sieci firm zajmujących się recyklingiem pojazdów. W przypadku braku takiej sieci, wprowadzający na rynek pojazdy jest obciążony opłatą naliczaną od każdego samochodu. Środki te także będą przeznaczone na wspieranie rozwoju recyklingu pojazdów w Polsce.*

**Słowa kluczowe:** recykling pojazdów, polskie prawo dot. recyklingu, finansowanie recyklingu

*From 1997 used vehicles recycling is present in Poland. At that time regulations about waste managing were introduced. Nowadays the polish law orders to transfer an old used vehicle to specialized companies. Vehicle recycling stations can not charge clients for taking a complete vehicle (in one piece) because the system is financed by funds collected from(?) used spare parts and recyclable materials selling and fees paid by producers and importers who are obligated to organize vehicles recycling network. If there is no such network they are charged by Government/(special department) for each sold car.*

**Keywords:** vehicle recycling, Polish legislation concerning recycling, recycling financing

System prawny dotyczący recyklingu pojazdów został w Polsce wprowadzony wraz z ustawą o odpadach z 1997 r. Ponieważ ta pierwsza kompleksowa regulacja prawna gospodarki odpadami innymi niż komunalne posiadała wiele prawnych błędów i niedostatków, jak również nie była kompatybilna z prawodawstwem unijnym, została zastąpiona nową ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. występującą pod tą samą nazwą (Dz. U. nr 62 z 2001 r. poz. 628). Ta regulacja prawa, będąca w znacznym stopniu zgodna z prawem unijnym, nie objęła w sposób szczególny działalności polegającej na rozbiórce zużytych pojazdów. W Rozdziale 5, co prawda określono szczegółowe zasady gospodarowania niektórymi rodzajami odpadów, ale w odniesieniu do pojazdów zastosowanie może mieć jedynie art. 39 mówiący o postępowaniu z odpadowymi olejami i akumulatorami. Pozostałe szczegółowe regulacje dotyczą postępowania z polichlorobifenylem, odpadami po produkcji ditlenku tytanu, odpadowymi bateriami, odpadami medycznymi i komunalnymi osadami ściekowymi. Zatem recykling pojazdów

podlegał jedynie ogólnym zapisom o postępowaniu z odpadami. Konsekwencją braku szczegółowej regulacji było różnorodne interpretowanie przepisu dotyczącego przedsiębiorcy będącego wytwórcą odpadów lub prowadzącego odzysk odpadów.

Ponieważ w obowiązującym nadal Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 roku w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112 z 2001 r. poz. 1206) umieszczono „Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy” pod kodem 16 01 04, kwalifikując je jako odpad niebezpieczny, nasuwa się pytanie, kiedy pojazd kwalifikuje się jako odpad? Czy pojazd po wypadku jest odpadem?, bo przecież nie nadaje się do użytkowania, czy pojazd bez sprawnego hamulca ręcznego jest odpadem? Przecież jego dalsze prowadzenie narusza przepisy dopuszczające go do ruchu, a to stanowi o jego istocie jako pojazdu. Czy zatem zapis ten jest właściwy i czy można na jego podstawie skierować wszystkie niesprawne auta do stacji recyklingu? Wydaje się, że jest to błąd interpretacyjny, gdyż art. 3 ww. ustawy o odpadach określa, że „od-

padem jest każda substancja lub przedmiot, należący do jednej z kategorii, określonych w załączniku nr 1 do ustawy, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do ich pozbycia się jest obowiązany”. Zatem jeśli posiadacz pojazdu nie jest zobowiązany do pozbycia się go nawet w chwili, gdy nie nadaje się on do użytkowania, nie można potraktować pojazdu jako odpad.

Powyższa interpretacja pozwala na określenie w różnym zakresie działalności polegającej na technicznym rozłożeniu pojazdu na części składowe, poszczególne elementy, czy surowce. Czy taki proces jest odzyskiem odpadów w wyniku którego z odpadu – pojazd wyeksploatowany o kodzie 16 01 04 (odpad niebezpieczny) powstają inne odpady (np. przetworzone oleje z grupy – 13 02, opony, tworzywa sztuczne, szkło, płyny hamulcowe itp. z grupy 16)? Czy proces ten jest może wytwarzaniem odpadów z dostarczonych do przeróbki pojazdów (nie koniecznie sprawnych)? Bo przecież odzysk polega na przyjęciu odpadu, jego magazynowaniu, przeróbce i wytworzeniu innych odpadów lub materiałów użytecznych nie odbiegających własnościami od substancji pierwotnych o tym samym przeznaczeniu. Czy zatem przedsiębiorca prowadzący zajmujący się rozkładaniem pojazdów na elementy, jest prowadzącym odzysk odpadów niebezpiecznych i winien uzyskać zezwolenie od Wojewody na taką działalność, co z kolei wiązało się z uzyskaniem decyzji o przeznaczeniu obiektu na określoną działalność (w praktyce - decyzji o zmianie sposobu użytkowania obiektu), czy też wystarczyło złożyć wniosek o zatwierdzenie Programu Gospodarki Odpadami Niebezpiecznymi przez Starostę? Procedura ta nie wymagała od wnioskodawcy wylegitymowania się dokumentami stwierdzającymi przeznaczenie gruntów i obiektów na określony cel.

W praktyce przedsiębiorcy uzyskiwali tą drugą decyzję, a to w konsekwencji prowadziło do złagodzenia wymagań w zakresie zabezpieczenia środowiska przed skażeniem, jak również nie powodowało tworzenia rynku odpadów samochodowych przeznaczonych do dalszej przeróbki i odzysku. Taka regulacja prawna także nie sprzyjała wyeliminowaniu patologii jakimi było porzucanie pojazdów, pozostawianie ich do rozszabrowania, rozkładanie ich we własnym zakresie w warunkach zagrażających środowisku, wyrzucanie niektórych odpadów z własnoręcznie rozkładanego auta do środowiska lub na składowiska odpadów w pojemnikach na odpady komunalne. Nagminne stało się dostarczanie do stacji recyklingu pojazdów jedynie tabliczki znamionowej pojazdu celem uzyskania zaświadczenia o kasacji auta (wymaganego do wyrejestrowania pojazdu). Również opłaty pobierane przez tzw. recyklera pojazdów od ostatniego

użytkownika pojazdu, nie sprzyjały tworzeniu właściwego rynku kasacji aut i odzyskiwania odpadów w skali przemysłowej. Zdarzały się także przypadki rzekomej kradzieży starych samochodów, które już zostały rozłożone przez ich ostatnich użytkowników w celu ominięcia opłaty w stacji recyklingu pojazdów. Cena za sprzedaż niektórych surowców (żelazo stalowe i aluminiowy) była wystarczająco atrakcyjna, aby pojazd rozłożyć samodzielnie, zatruwając środowisko nie użytkowymi odpadami (płyny samochodowe, szkło, tworzywa sztuczne, opony).

Po blisko czterech latach obowiązywania nieścisłych i zbyt ogólnych uregulowań prawnych, na bazie doświadczeń z słabo działającego systemu odzysku odpadów w stacjach recyklingu pojazdów, a także w wyniku narastania patologii związanych z nieszczelnością stworzonego systemu, w dniu 20 stycznia 2005 r. uchwalono ustawę o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25 z 2005 r. poz. 202). Jest to próba uszczelnienia i cywilizowania systemu kasacji pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W ww. ustawie wprowadzono definicję „pojazd wycofany z eksploatacji” – rozumie się przez to pojazd stanowiący odpad w rozumieniu ustawy o odpadach. Ten zapis jednoznacznie określa, że jeśli właściciel pojazdu sprawnego lub niesprawnego nie jest zobowiązany do jego pozbycia się, nie pozbywa się (dobrowolnie) lub nie zamierza się pozbyć, nie można potraktować jego pojazdu jako odpad. Zatem pozbycia się pojazdu może zażądać sąd, zaś Policja czy służby ochrony środowiska, a także inne uprawnione organy mogą zażądać zaprzestania eksploatacji zagrażającej środowisku, zdrowiu lub życiu innych osób, a także mieniu ich mieniu, bądź może powodować łamanie odrębnych przepisów. Mogą także czasowo dopuszczonymi prawem środkami wyłączyć pojazd z bieżącej eksploatacji. Jednak to właściciel podejmuje decyzję o kasacji pojazdu. Pojawia się problem wraków pojazdów i pojazdów porzuconych, co do których określenie właściciela nie jest możliwe.

Znaczna część ww. ustawy o recyklingu pojazdów nakłada określone obowiązki na wprowadzających (a przez nich także na producentów pojazdów) w zakresie znakowania niektórych elementów oraz zawartości niektórych szkodliwych substancji w poszczególnych elementach samochodu (w tym ołowiu, kadmu, chromu, rtęci). Ma to na celu ochronę środowiska w przyszłości, gdy samochody teraz wprowadzane na rynek będą podlegały kasacji. Podczas prowadzenia kasacji będzie dokładnie wiadomo z jakiego materiału wykonano określony element. Umieszczenie niebezpiecznych elementów ma być uwidocznione w tzw. instrukcji demontażu pojazdu. Dokument ten winien być udostępniany stacji recyklingu pojazdów

nieodpłatnie. Pozwoli to przedsiębiorcy na właściwe prowadzenie recyklingu i odzyskanie części nadających się zgodnie z instrukcją do ponownego użycia. Należy jednak zwrócić uwagę, że to producent (lub wprowadzający na rynek – importer) określa, które spośród stosowanych części i elementów mogą się nadawać do ponownego wykorzystania. Określa też zasady testowania elementów przeznaczonych do obrotu wtórnego. Można sobie wyobrazić takie zapisy w tzw. instrukcjach, które niemal eliminują ponowne wykorzystanie części z demontażu pojazdów, zapewniając tym samym potrzebę zakupu części nowych.

Istotnym elementem regulacji rynku recyklingu pojazdów jest wprowadzenie z dniem 01-01-2006 r. obowiązku stworzenia sieci zbiórki pojazdów lub stacji recyklingu pojazdów obejmującej cały kraj (w układzie określonym w ustawie) przez przedsiębiorców wprowadzających na rynek nowe samochody. W przypadku nie zapewnienia tzw. sieci przedsiębiorca winien dokonać opłaty za brak sieci. Stawka wynikająca z ustawy to 500 zł za pojazd.

Właściciel pojazdu wycofanego z eksploatacji, na mocy art. 18 ww. ustawy może go przekazać wyłącznie przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów. Zapis ten wyłącza możliwość samodzielnego demontażu pojazdu. Działanie takie jest obecnie całkowicie nielegalne.

Docelowo (od dnia 01-01-2007 r.) przedsiębiorca przyjmujący pojazd do kasacji nie może pobierać za tą działalność opłat od dostawcy pojazdu (obecnie może pobrać opłatę od aut sprowadzonych przed 01-01-2002 r.). Pojazd ma być oddany do stacji kompletny (oznacza to, że jego masa nie może być mniejsza niż 90 % masy samochodu nowego auta). Za brakującą masę pojazdu przedsiębiorca przyjmujący może pobrać opłatę do 10 zł za każdy brakujący kilogram. Ta regulacja ma zapewnić dostawę w miarę kompletnych aut, z których przedsiębiorca może pozyskać elementy do ponownego użycia.

Niezwykle ważnym elementem ww. ustawy jest możliwość uszczegółowienia w randze Rozporządzenia zasad prowadzenia recyklingu samochodów poprzez wprowadzenie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów. Problem pojawił się w chwili określenia tychże wymagań, gdyż niektórzy przedsiębiorcy już nabyli prawa do prowadzenia działalności polegającej na demontażu pojazdów, a jednocześnie nie spełniają wymagań określonych w Rozporządzeniu, gdyż w chwili uzyskania stosownej decyzji, ww. rozporządzenia jeszcze nie było.

Ustawa określa także poziom odzysku i recyklingu osiąganego przez przedsiębiorcę przyjmującego pojazdy do kasacji. Poziom ten to odpowiednio 85 % i 80 %

masy (dla pojazdów sprzed 01-01-1980 – odpowiednio 75 % i 70 %).

Istotnym elementem ustawy jest określenie organu właściwego do wydania stosownej decyzji w zakresie gospodarki odpadami w związku z prowadzeniem stacji demontażu pojazdów. Jest nim zgodnie z art. 40 ww. ustawy – Wojewoda. Także dopuszczenie do działalności stacji demontażu pojazdów wymaga sprawdzenia działania urzędów lub instalacji przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Wymagana jest także decyzja o zmianie sposobu użytkowania obiektu lub decyzja – Pozwolenie na budowę, a poprzez wyżej wymienione uwzględnia się także wymagania przepisów Prawa Ochrony Środowiska (Dz. U. Nr 62 z 2001 r. poz. 627 z późn. zm.).

Warto zwrócić uwagę na zapisy dotyczące odpowiedzialności karnej za łamanie przepisów ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Dotyczą one poza innymi także właścicieli pojazdów wycofanych z eksploatacji. Są oni zobowiązani pod karą grzywny przekazać taki pojazd o stacji demontażu pojazdów, a także zabrania się im wymontowywania wyposażenia, usuwania płynów, elementów i podzespołów z takich pojazdów.

Jak widać obecne regulacje prawne precyzują obrót zużytymi pojazdami, nakładają obowiązki na importerów i producentów aut, jednak nie określają wymagań technicznych dla stacji demontażu pojazdów. Możliwość ta pozostaje w rękach odpowiedniego Ministra. Pozwala to na koniunkturalne wypracowanie niekoniecznie właściwych z punktu widzenia ochrony środowiska modeli postępowania. Taki układ powoduje możliwość ingerencji w zasady organizacyjne firmy oraz w ekonomiczne podstawy jej funkcjonowania. Jedynym kryterium narzucającym określone zasady działalności powinny być zasady ochrony środowiska. Te zaś zostały sprecyzowane w odrębnych przepisach. Zatem rodzi się pytanie czy możliwość dookreślenia zasad prowadzenia stacji demontażu pojazdów przez Ministra jest właściwa czy też nie? Przepisy Prawa Ochrony Środowiska i ustawy o odpadach jasno określają zakres korzystania ze środowiska w działalności gospodarczej. Nie ma sensu ścisłego regulowania zasad organizacyjnych czy wymogów technicznych dla określonej działalności. Raczej należy określać wymagania dla dostawców tzw. opóźnionych odpadów, czyli producentów pojazdów, które za 10 – 20 lat staną się odpadami. Tu można pozwolić sobie na racjonalne wymagania w zakresie oznaczenia poszczególnych elementów i określenia instrukcji demontażu, pozwalającej na odzyskanie możliwie dużej ilości elementów do ponownego wykorzystania, znacznej ilości surowców wtórnych i sporej ilości elementów nadających się do odzysku lub recyklingu w innych procesach technologicznych.

Istotnym elementem brakującym w obecnym systemie prawnym jest zapewnienie opłacalności prowadzenia stacji demontażu pojazdów. Brak wystarczającej sieci zakładów przetwarzających odpady niebezpieczne, niewystarczający poziom finansowania działalności unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych oraz odpadów problemowych (np. klejonych szyb samochodowych), nie sprzyja rozwojowi rynku recyklingu aut.

Obecnie finansowanie systemu recyklingu samochodów pochodzi z kilku źródeł:

- sprzedaży pozyskanych części i elementów pochodzących z demontowanych pojazdów, sprzedaży pozyskanych surowców (żelazo stalowy i metali kolorowych), niektórych tworzyw sztucznych, olejów silnikowych i przekładniowych, akumulatorów. Jednak koszty demontażu pojazdu oraz odzysku i unieszkodliwiania pozostałości nie przydatnych do zagospodarowania, a także brak przemysłowych technologii przetwarzania niektórych elementów pozyskanych z samochodów obniżają rentowność działalności,
- środków pozyskanych od importerów i producentów pojazdów, którzy winni posiadać sieć stacji demontażu i zbierania pojazdów, a w przypadku jej braku winni wnieść opłatę za brak sieci,
- dofinansowania z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska, uzależnionego od ilości pojazdów zdemontowanych poza siecią stacji przypisanych do określonych producentów pojazdów.

Opłacalność działalności jest w znacznej mierze związana z łatwością rozbiórki pojazdów, ilością części nadających się do regeneracji i odsprzedaży, łatwością identyfikacji materiałów, z których zostały wykonane poszczególne elementy pojazdu. Dlatego niezbędne jest, aby obecnie projektowane pojazdy były łatwe w demontażu i aby elementy pozyskane w trakcie tych prac miały wartość użytkową. Także tworzenie systemu informatycznego identyfikacji poszczególnych części ma zasadnicze znaczenie.

Obecnie praktycznie nie jest stosowany system komputerowego przetwarzania danych o częściach samochodowych pochodzących z demontażu pojazdów. Każda stacja demontażu organizuje własny system dystrybucji i sprzedaży pozyskanych części, nie istnieje wymiana informacji o posiadanych częściach zamiennych z innymi stacjami. Powoduje to niewielki poziom odsprzedaży części obniżając rentowność firmy oraz nie zaspakajając popytu.

Wprowadzony system odpłatności za zbyt małą masę pojazdów oddawanych do demontażu pozwala podnieść rentowność. Przedsiębiorca w zamian za zmniejszoną masę (często są wymontowane elementy pojazdu o najwyższej wartości użytkowej) może pobrać opłatę rekompensującą mu tą stratę. Jednak rodzi

się pytanie na ile przepis ten będzie omijany poprzez „dociążenie” pojazdu obcymi elementami. Obecnie nie jest jeszcze znana skala tego zjawiska.

Zwracając uwagę na techniczną stronę demontażu pojazdów, wytyczne dla firm zajmujących się taką działalnością zostały określone Rozporządzeniem 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).

Szczegółowe regulacje prawne w zakresie organizacji stacji demontażu pojazdów budzą wiele zastrzeżeń. Chociażby określenie, że miejsce magazynowania pojazdów oraz miejsce ich demontażu winno być wyposażone w system odprowadzenia odcieków z separatorem substancji ropopochodnych. Należało zaproponować rozwiązanie określające numeratywnie osiągnięcie celu, a nie szczegółowe techniczne rozwiązanie. Przecież można sobie wyobrazić, że plac magazynowy będzie zadaszony, a stacja demontażu w budynku, gdzie wszelkie odcieki będą gromadzone w studziencie zbiorczej i przepompowywane do zbiornika. Zniknie problem separatora, ścieku poza separatorem, awarii tego urządzenia, nadzoru, kosztów eksploatacyjnych itp.

W ww. Rozporządzeniu określono przykładowo, że stacja winna posiadać urządzenia do usuwania płynów eksploatacyjnych, nie określono zaś metody osuszania. Czy zatem piłka do metalu i szczypce do blachy będą wystarczającym urządzeniem do osuszania, czy musi to być urządzenie hermetyczne i automatyczne z próżniowym odsysaczem płynów?

W dalszej części ww. Rozporządzenia określono zasady magazynowania, wskazując zakres selektywnego gromadzenia odpadów powstających podczas demontażu. Taka regulacja zdaje się być w pełni uzasadniona, gdyż pozwala już na etapie organizacyjnym zapewnić odpowiedni podział odpadów i określić ich strumienie w celu osiągnięcia założonego stopnia odzysku i recyklingu.

Zastrzeżenia budzi sposób i kolejność czynności przy demontażu pojazdów określona w Rozporządzeniu. Z jednej strony zakłada się określoną kolejność, z drugiej wymaga od producentów i importerów pojazdów dostarczenia instrukcji demontażu. Oba te dokumenty mogą się wykluczać. Instrukcja jest wymagana zapisem ustawowym, więc jej umocowanie prawne ma wysoką rangę. Poza tym producent auta najlepiej wie jaka kolejność czynności jest najefektywniejsza, zapewnia pozyskanie elementów użytkowych, pozwala bezpiecznie przeprowadzić demontaż przy minimalnym nakładzie pracy i energii, gwarantując bezpieczeństwo środowiska oraz ludzi. Może się zdarzyć, że lepiej wymontować w całości zespół napędowy i dopiero dokonać osuszenia skrzyni

biegów i silnika, niż przeprowadzić osuszanie zespołu napędowego bez jego demontażu.

Problemem, przed którym stoją pracownicy stacji demontażu jest analiza materiału, z którego wykonane są poszczególne elementy pojazdu. Szczególnie istotne staje się to przy selektywnym magazynowaniu tworzyw sztucznych. Co najmniej kilkanaście typów tworzyw sztucznych jest wykorzystywanych we współczesnych samochodach. Skutkuje to pozyskaniem mieszaniny różnych tworzyw, których wykorzystanie stoi pod znakiem zapytania, a ekonomiczne uzasadnienie wtórnej segregacji staje dość trudne. Wydaje się, że jest potrzeba opracowania szybkich, niekosztownych sposobów określenia materiałów, z których wykonane są poszczególne elementy. Pozwoli to na zwiększenie bezpieczeństwa środowiska, zapewni odzysk znacznie większej ilości tworzyw sztucznych istotnie obciążających środowisko.

Wydaje się, że jeszcze większym problemem technicznym jest wyposażenie stacji w efektywny w działaniu sprzęt techniczny, przy obecnie znikomym pozyskaniu samochodów do kasacji.

Według analizy ilości skasowanych samochodów w stacjach zlokalizowanych na terenie miasta Kielc w czasach obowiązywania poprzednich uregulowań prawnych, przypadał jeden pojazd na 3 dni do kasacji, na każdą stację demontażu. Taki poziom pozyskania samochodów do rozbiórki nie pozwala na stworzenie profesjonalnych stacji, wyposażonych w nowoczesne urządzenia. Praktyka to – stosowanie urządzeń ręcznych, niewiele technicznych udogodnień, brak właściwych zabezpieczeń tak środowiska jak i pracujących ludzi. Właściwe zaplanowanie prac dla dwuosobowego zespołu demontażu pojazdu, przy minimalnym wyposażeniu technicznym w odsysacz płynów, podnośnik, suwnicę lub wózek widłowy, klucze pneumatyczne, pozwala na zdemontowanie pojazdu w ciągu 2 godzin. Jednak należy zapewnić odpowiedni poziom dostaw pojazdów do demontażu oraz odbiór pozyskanych surowców, części i odpadów. Należy opracować szczegółowe instrukcje demontażu dla poszczególnych stacji, uwzględniające wyposażenie techniczne, planowaną wielkość przerobu, doświadczenie kadry. Taki schemat postępowania pozwoli na zwiększenie efektywności działania konkretnej stacji demontażu. Warto także zastanowić się nad próbą stworzenia systemu wymiany informacji

i podziału obowiązków pomiędzy stacje demontażu (pozyskujące części), a prowadzących profesjonalny obrót częściami pochodzącymi z demontażu.

Zatem na obecnym etapie tworzenia rynku demontażu pojazdów potrzebne jest stworzenie przykładowego modelu organizacyjnego dla kilku stacji demontażu i sieci sprzedaży pozyskanych części, a także zintegrowanego systemu gospodarowania odpadami przeznaczonymi do odzysku lub unieszkodliwiania. Niezbędna staje się także szczegółowa instrukcja demontażu pojazdów, zanim dostarczą ją producenci i importerzy, uwzględniająca możliwości techniczne i organizacyjne funkcjonujących firm. Instrukcje takie są tym bardziej potrzebne, że dla aut obecnie nie produkowanych takie dokumenty nie zostaną dostarczone przez ich wytwórców. Wzorcowe postępowanie podczas demontażu pozwoli na efektywne wykorzystanie mocy przerobowych i obniży koszty prowadzenia rozbiórki aut. Należy także szczegółowo przeanalizować istniejące rozwiązania organizacyjne oraz techniczne i wystąpić do Ministra Gospodarki i Pracy o zmianę Rozporządzenia określającego zasady funkcjonowania systemu demontażu pojazdów.

Podkreślić należy, że zmiany w prawodawstwie związanym z demontażem pojazdów wycofanych z użytkowania są właściwe, systematyzują i racjonalizują działania mające na celu ucywilizowanie obrotu wtórnego częściami i kasację starych pojazdów. Jednak rozwiązania obecnie wdrożone regulują w sposób dość krępujący zagadnienia techniczne i technologiczne. W przypadku pozostawienia swobody przedsiębiorcom w tworzeniu ogólnokrajowego systemu recyklingu pojazdów należy jedynie nałożyć na nich obowiązki przestrzegania szczególnych zasad ochrony środowiska oraz zasad przyjmowania, rejestracji pojazdów, kasowania numerów rejestracyjnych, dowodów rejestracyjnych i numerów charakterystycznych pojazdów. Techniczne aspekty działalności powinny pozostać w rękach przedsiębiorców, zaś stworzenie podstaw ekonomicznych pozwalających na racjonalną, opłacalną działalność winna leżeć po stronie Państwa poprzez wykorzystanie możliwości legislacyjnych jego organów. Uregulowania prawne winny wymusić stworzenie rynku pozwalającego na efektywną działalność.

### Literatura:

- [1] Ustawa z dnia 27-04-2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. Nr 62 z 2001 r. poz. 627 z późn. zm.)
- [2] Ustawa z dnia 27-04-2001 r. o odpadach (Dz. U. nr 62 z 2001 r. poz. z późn. zm.).
- [3] Rozporządzenie ministra Środowiska z dnia 27-09-2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. nr 112 z 2001 r. poz. 1206 z późn. zm.).

- [4] Ustawa z dnia 20-01-2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. nr 25 z 2005 r. poz. 202).
- [5] Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28-07-2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. nr 143 z 2005 r. poz. 1206).

---

**Mgr Adam ROGALIŃSKI**

Główny Specjalista w Referacie Ochrony Środowiska  
Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska  
Urząd Miasta Kielc  
ul.Szymanowskiego 6, 25-361 Kielce  
e-mail: adam.rogalinski@um.kielce.pl

---