

WYTYCZNE KORESPONDENTÓW Nr 9

W SPRAWIE PRZEMIESZCZANIA ODPADÓW W POSTACI POJAZDÓW

1. Niniejsze wytyczne korespondentów przedstawiają, w jaki sposób w rozumieniu wspólnym wszystkich państw członkowskich powinno być interpretowane rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 w sprawie przemieszczania odpadów. Wytyczne zostały uzgodnione przez korespondentów na posiedzeniu dnia 8 lipca 2011 r., zorganizowanym zgodnie z art. 57 rozporządzenia (WE) nr 1013/2006. Nie są one prawnie wiążące. Wydawanie wiążącej wykładani prawa wspólnotowego leży wyłącznie w kompetencji Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Wytyczne mają zastosowanie od 1 września 2011 r. i powinny zostać poddane przeglądowi najpóźniej po pięciu latach od powyższej daty i, w razie konieczności, zmienione.

1. Wprowadzenie

2. Niniejsze wytyczne korespondentów zawierają informacje dla:

- a) Osób organizujących przemieszczanie odpadów w postaci pojazdów;
- b) Posiadaczy używanych pojazdów, organizujących transgraniczny transport używanych pojazdów, którzy chcą uniknąć naruszenia przepisów rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów (patrz odnośnik 1, załącznik 4), a także właścicieli serwisów samochodowych, podmiotów zajmujących się demontażem, recyklingiem, dystrybucją i handlem oraz
- c) Organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów.

3. Na potrzeby niniejszych wytycznych, przez pojazdy rozumie się wszelkie pojazdy posiadające przynajmniej cztery koła zgodnie z definicją zawartą w art. 1 dyrektywy 70/156/EWG, w tym pojazdy silnikowe przeznaczone do przewozu osób lub towarów oraz przyczepy (patrz odnośnik 5, załącznik 4), a także wszelkie pojazdy mechaniczne o dwóch lub trzech kołach w rozumieniu definicji zawartej w art. 1 dyrektywy 2002/24/WE, w tym motorowery, motocykle, motocykle trzykołowe i pojazdy czterokołowe (patrz odnośnik 6, załącznik 4). Pojazd używany to pojazd, który był uprzednio użytkowany.

4. Zastosowanie procedur kontroli zależy, w pierwszej kolejności, od tego, czy dany przedmiot jest odpadem w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy 2008/98/WE w sprawie odpadów (patrz odnośnik 4, załącznik 4), ustawodawstwa krajowego lub krajowej interpretacji. Jeżeli właściwe organy wysyłki i miejsca przeznaczenia nie mogą dojść do porozumienia w zakresie zaklasyfikowania przedmiotu przemieszczenia jako odpadów lub nie, traktuje się go tak, jakby stanowił odpady, zgodnie z art. 28 ust. 1 rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów.

5. Kwestie, czy substancja jest czy nie jest usuwana jako odpad, oraz w jakich przypadkach odpady przestają być odpadami, są rozstrzygane w odniesieniu do konkretnych przypadków, a interpretacja prawna leży w wyłącznym zakresie sądów.

6. Jeżeli materiał jest odpadem, procedury kontroli zależą od tego, czy przemieszczenie odpadów powinno lub nie powinno zostać zgłoszone na podstawie przepisów rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów (patrz sekcja 4), czy odpady są przeznaczone do odzysku lub unieszkodliwienia, oraz czy prowadzone są dodatkowe kontrole w państwie przeznaczenia.

2. Rozróżnienie pomiędzy odpadami w postaci pojazdów a pojazdami używanymi

7. Pojazd używany staje się odpadem, jeżeli jego posiadacz pozbywa się go, zamierza się go pozbyć lub do którego pozbycia został zobowiązany. Aby dokonać takiego rozróżnienia, niezbędne jest zbadanie historii konkretnego pojazdu. Jednakże istnieją pewne cechy pojazdu używanego wskazujące, czy dany pojazd jest odpadem, czy nie.
8. Pojazd używany klasyfikowany jest zazwyczaj jako odpad (odpad w postaci pojazdu, oczyszczony z substancji i elementów niebezpiecznych – typ 3, lub odpad w postaci wraku pojazdu nieoczyszczony z substancji i elementów niebezpiecznych – typ 4¹(zamiar pozbycia się), gdy spełnione jest co najmniej jedno z poniższych kryteriów:
- a) Istnienie świadectwa złomowania;
 - b) Pojazd został pozyskany w ramach systemu zbiórki odpadów lub przetwarzania odpadów;
 - c) Pojazd jest przeznaczony do demontażu i ponownego użycia części zamiennych lub do strzępienia/złomowania;
 - d) Wśród elementów składowych pojazdu, obok rzeczy osobistych, znajdują się części, których usunięcie jest konieczne, lub których wywóz jest zabroniony na mocy prawa Unii Europejskiej lub prawa krajowego²;
 - e) Pojazd został skreślony ze stanu/nie nadaje się do drobnych napraw/posiada znacznie uszkodzone istotne części (np. w wyniku wypadku) lub jest pocięty na kawałki (np. na pół);
 - f) Dowody, o których mowa w punkcie 11 wytycznych, nie zostały przedstawione na żądanie właściwych organów lub właściwych organów innego państwa, takich jak służby celne, Policja lub inne właściwe organy.
9. Następujące wskaźniki mogą być również istotne przy klasyfikowaniu używanego pojazdu jako odpadu³:
- a) Pojazd nie przeszedł wymaganego krajowymi przepisami badania przydatności do ruchu drogowego przez co najmniej dwa lata od wystąpienia wymogu przeprowadzenia takiego badania;
 - b) Pojazd nie posiada numeru identyfikacyjnego VIN, a jego właściciel jest nieznan;
 - c) Pojazd został przekazany do licencjonowanej instalacji tymczasowego magazynowania⁴ lub do uprawnionego zakładu przetwarzania odpadów;
 - d) Koszty naprawy przekraczają obecną wartość pojazdu (z wyjątkiem: samochodów lub pojazdów zabytkowych) oraz niemożliwe jest dokonanie wyceny naprawy (koszty naprawy w państwach członkowskich UE jako podstawa wyceny⁵);
 - e) Pojazd nie jest odpowiednio chroniony przed uszkodzeniami podczas transportu, załadunku i wyładunku, np. jeśli chodzi o uszkodzenia wynikające z użycia pojazdu jako „kontenera” do przewozu części zamiennych, zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego lub odpadów;

¹ Patrz typy odpadów w postaci pojazdów i opis tych typów w załączniku 2.

² Np. CFC lub HCFC zawarte w systemach klimatyzacji, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1005/2009

³ Patrz typy odpadów w postaci pojazdów i opis tych typów w załączniku 2.

⁴ Instalacja przejściowego magazynowania jest zakładem, w którym można przeprowadzić działania D15 lub R13.

⁵ Patrz świadectwo "pojazd nadający się do naprawy" zgodnie z ust. 11 lit. b) ppkt (ii), w razie wymogu. Jeśli pojazd zostaje sklasyfikowany jako odpad w państwie członkowskim wysyłki, w którym koszty pracy lub inne koszty są wyższe, rozsądne może być uwzględnienie kosztów naprawy w państwie członkowskim przeznaczenia.

- f) Pojazd jest zaspawany lub zamknięty za pomocą pianki izolującej;
- g) Pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa lub środowiska, przykładowo z powodu:
 - i) Nieprzytwierdzenia drzwi do karoserii,
 - ii) Wycieku lub parowania paliwa (ryzyko wystąpienia pożaru i eksplozji),
 - iii) Wycieku w układzie instalacji gazowej (ryzyko wystąpienia pożaru i eksplozji),
 - iv) Wycieku płynów eksploatacyjnych (ryzyko zanieczyszczenia wody paliwem, płynem hamulcowym, płynem przeciw zamarzaniu, kwasem akumulatorowym, płynem chłodniczym),
 - v) Znacznego zużycia hamulców i elementów układu kierowniczego.

10. Pojazd używany nie jest uznawany za odpad, jeśli:

a) pojazd używany jest:

- i) eksploatowanym pojazdem używanym (typ 1) lub
- ii) pojazdem używanym nadającym się do naprawy (typ 2);

opisy wymienionych typów zostały przedstawione w załączniku 1, oraz gdy spełnione są kryteria określone w ustępie 11 pkt a) do c); lub

b) jeśli pojazd używany jest samochodem lub pojazdem zabytkowym (typ 2a), zgodnie z przepisami krajowymi; por. opis tego typu pojazdów w załączniku 1;

chyba że zastosowanie ma którekolwiek z kryteriów określonych w punkcie 8. wytycznych.

11. W przypadku, gdy posiadacz pojazdu twierdzi, że ma zamiar przenieść lub dokonuje przemieszczenia eksploatowanego pojazdu używanego (typ 1) lub pojazdu używanego nadającego się do naprawy (typ 2), nie zaś odpadu w postaci pojazdu, a właściwy organ lub inny organ państwowy, taki jak Służba Celna, Policja lub inny odpowiedni organ ma uzasadnione podstawy, by twierdzić, że pojazd używany może zostać sklasyfikowany jako odpad, wówczas należy, albo w trybie zwykłym albo przed przemieszczeniem lub odpowiednio dla każdego przypadku, przedstawić następujące dokumenty na żądanie właściwych władz, celem zweryfikowania twierdzenia posiadacza pojazdu⁶:

a) Kopię faktury i umowy dotyczącej sprzedaży i/lub przeniesienia własności pojazdu, a w przypadku eksploatowanego pojazdu używanego (typ 1), także gwarancję potwierdzającą pełną funkcjonalność i przydatność do ruchu drogowego;

b) i) W przypadku eksploatowanego pojazdu używanego (typ 1): Dowód oceny/badań w postaci kopii wyników badań będących dowodem przydatności pojazdu do ruchu drogowego, przeprowadzonych na krótko przed przemieszczeniem (np. nie wcześniej, niż miesiąc przed przemieszczeniem) przez upoważnionego inspektora⁷, w ramach krajowego reżimu badań przydatności do ruchu drogowego lub, na mocy decyzji właściwego organu, przez specjalistę samochodowego, mechanika samochodowego lub innego upoważnionego inspektora;

(ii) W przypadku pojazdu używanego nadającego się do naprawy (typ 2), można zastosować jedną z dwóch poniższych możliwości:

⁶ Zgodnie z art. 28 ust. 1 rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, lit. b) nie ma zastosowania do organów w kraju (krajach) tranzytu.

⁷ Osoba fizyczna lub prawna upoważniona w danym państwie członkowskim do przeprowadzania inspekcji pojazdów.

- Świadczenie "pojazd nadający się do naprawy", celem weryfikacji, czy naprawa jest drobna. Wzór świadectwa znajduje się w załączniku 3, wraz z kryteriami oceny,
 - Dowody, o których mowa w punkcie i), mają zastosowanie przy podejmowaniu decyzji o tym, czy naprawa jest drobna;
- c) Oświadczenie posiadacza organizującego przemieszczenie transgraniczne, potwierdzające, że pojazd nie jest odpadem (w rozumieniu definicji zawartej w art. 3 ust. 1 dyrektywy w sprawie odpadów).

Przed dokonaniem transportu transgranicznego, posiadacz powinien być w stanie przedłożyć informacje i dokumentację odpowiednim organom krajowym, takim jak urząd celny, Policja lub inne odpowiednie organy, które wykażą, że zostały spełnione lub mogą zostać spełnione powyższe kryteria dla pojazdu eksploatowanego lub nadającego się do naprawy pojazdu używanego.

3. Przejściowe magazynowanie (w przypadku nielegalnego przemieszczenia)

12. W razie konieczności przejściowego magazynowania zatrzymanych przemieszczeń odpadów w postaci pojazdów, niezgodnych z przepisami rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, należy zastosować określone środki (np. nieprzepuszczalne podłoże, tace zbierające płyny), celem ochrony środowiska przed przedostaniem się do niego substancji mogących zanieczyścić wodę (np. olej silnikowy).

4. Przemieszczanie odpadów w postaci pojazdów

13. Kwestia przemieszczania odpadów w postaci pojazdów została uregulowana rozporządzeniem w sprawie przemieszczania odpadów. Rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów stanowi, że w niektórych okolicznościach przemieszczanie odpadów podlega dodatkowym kontrolom na mocy przepisów obowiązujących w państwach członkowskich lub innych krajach, do którego pojazd jest wwożony; na przykład, w niektórych państwach członkowskich lub innych krajach, do których pojazd jest wwożony, może występować zakaz przemieszczania odpadów przeznaczonych do unieszkodliwienia. Rodzaje odpadów w postaci pojazdów i opisy tych rodzajów, istotne dla zaklasyfikowania takich pojazdów zostały przedstawione w załączniku 2.

4.1. Przemieszczanie odpadów w postaci pojazdów przeznaczonych do unieszkodliwienia

4.1.4 Przemieszczanie w granicach UE

14. Każde przemieszczenie odpadów w postaci pojazdów przeznaczonych do unieszkodliwienia w granicach UE podlega procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody, o której mowa w rozporządzeniu w sprawie przemieszczania odpadów. Państwa członkowskie mogą zakazać przemieszczania odpadów przeznaczonych do unieszkodliwienia z i do innych państw członkowskich. Właściwe organy powinny dokonać badań, celem ustalenia, czy planowane przemieszczenie odpadów przeznaczonych do unieszkodliwienia jest dozwolone w świetle prawa krajowego.

4.1.5 Wywóz odpadów z UE

15. Każdy wywóz z UE odpadów w postaci pojazdów przeznaczonych do unieszkodliwienia jest zabroniony (z wyjątkiem przemieszczania do państw członkowskich EFTA, będących stronami Konwencji Bazylejskiej).

4.1.6 Przywóz odpadów do UE

16. Zasadniczo, przywóz spoza UE odpadów w postaci pojazdów przeznaczonych do unieszkodliwienia jest dozwolony, chyba że państwo wysyłki nie jest stroną Konwencji Bazylejskiej i nie zostało w tej sprawie podpisane żadne odrębne porozumienie. Jednakże państwa członkowskie UE mogą wprowadzić zakaz takich przywozów, gdy uznają, że występują ku temu poważne przesłanki środowiskowe. Każdy dozwolony przywóz odpadów w postaci pojazdów przeznaczonych do unieszkodliwienia podlega procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody, o której mowa w rozporządzeniu w sprawie przemieszczania odpadów.

4.2. Przemieszczanie odpadów w postaci pojazdów przeznaczonych do odzysku

4.2.1. Przemieszczanie w granicach UE

17. Przemieszczanie w granicach UE odpadów w postaci pojazdów przeznaczonych do odzysku może podlegać procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody, o której mowa w rozporządzeniu w sprawie przemieszczania odpadów, lub ogólnym obowiązkom w zakresie informowania (patrz art. 18 rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów).

Wszelkie przemieszczenia do określonych państw członkowskich stosujących przepisy przejściowe, zgodnie z art. 63 rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, podlegają procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody, o której mowa w rozporządzeniu w sprawie przemieszczania odpadów. *Do dnia 31 grudnia 2012r. wszelkie przemieszczenia wyszczególnionych w załączniku III odpadów przeznaczonych do odzysku, kierowane do Polski, podlegają procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody.*

O zastosowaniu procedury kontrolnej decyduje zaklasyfikowanie danego odpadu w postaci pojazdów do odpowiednich wykazów odpadów, załączonych do rozporządzenia o przemieszczaniu odpadów⁸. Odpady niewymienione w wykazach podlegają procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i uzyskania zgody.

Wykazy odpadów załączone do rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów różnią się od Europejskiego Katalogu Odpadów (EWL) w kontekście przemieszczeń w granicach Unii Europejskiej. W kwestii klasyfikacji odpadów w postaci pojazdów należy przyjąć podejście ostrożnościowe. Jeżeli nie jest jasne, czy dany odpad w postaci pojazdu znajduje się w załączniku III ("Zielony" wykaz odpadów), IIIA lub IIIB do rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, należy zgłosić przemieszczenie.

4.2.2. Wywóz odpadów z UE

18. Procedury kontrolne mające zastosowanie do wywozu z UE odpadów w postaci pojazdów przeznaczonych do odzysku są uzależnione od klasyfikacji odpadów („innych niż niebezpieczne” /typ 3 odpadów w postaci pojazdów według załącznika 2/ – „niebezpieczne” /typ 4 odpadów w postaci pojazdów według załącznika 2/)⁹ oraz przepisów stosowanych w państwie przeznaczenia¹⁰. Wywóz odpadów niebezpiecznych przeznaczonych do odzysku do państw, których nie obowiązuje decyzja OECD C(2001)107/Final, jest zabroniony. W odniesieniu do procedur kontrolnych, mają tu również zastosowanie wykazy załączone do rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, a także EWL w odniesieniu

⁸ W odniesieniu do klasyfikacji odpadów w postaci pojazdów, patrz pierwsza kolumna załącznika 2 (typ 3 i 4).

⁹ Patrz również odpowiednie części załącznika 2 do poprawionych wytycznych korespondentów nr 1 (patrz odnośnik 8, załącznik 4).

¹⁰ Patrz rozporządzenie Komisji (WE) nr 1418/2007 (patrz odnośnik 9, załącznik 4).

do państw, których nie obowiązuje decyzja OECD w określonych przypadkach, co zostało wyszczególnione w rozporządzeniu w sprawie przemieszczania odpadów.

4.2.3. Przywóz odpadów do UE

19. Zasadniczo, przywóz do UE odpadów w postaci pojazdów przeznaczonych do odzysku jest dozwolony, chyba że państwo wysyłki nie jest stroną Konwencji Bazylejskiej, nie obowiązuje go decyzja OECD i nie zostało w tej sprawie zawarte żadne szczególne porozumienie. Klasyfikacja odpadów decyduje o tym, czy procedura uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody, o której mowa w rozporządzeniu w sprawie przemieszczania odpadów, lub ogólne obowiązki w zakresie informowania (patrz art. 18 rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, aby zapoznać się z wykazem odpadów zamieszczonym w załącznikach III, IIIA i IIIB) mają zastosowanie do tych przemieszczeń.

Wszelkie przypadki przywozu do określonych państw członkowskich stosujących przepisy przejściowe, zgodnie z art. 63 rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, podlegają procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody, o której mowa w rozporządzeniu w sprawie przemieszczania odpadów. *Do dnia 31 grudnia 2012r. wszelkie przemieszczenia wyszczególnionych w załączniku III odpadów przeznaczonych do odzysku, kierowane do Polski, podlegają procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody.*

5. Kontrole

20. Inspekcje przeprowadzane są przez organy państwowe (np. Policję, Służbę Celną i inspektorów) na miejscu i w trakcie transportu, m.in. w portach. Zaleca się fotografowanie obiektów w trakcie inspekcji.
21. Osoby przemieszczające eksploatowane lub nadające się do naprawy pojazdy używane powinny zapewnić, aby pojazdy te posiadały odpowiednią dokumentację¹¹ wymaganą przez właściwe organy państwa wysyłki i są odpowiednio zabezpieczone¹² przed uszkodzeniami w trakcie transportu, załadunku i wyładunku (np. poprzez odpowiednie zamocowanie), celem wykazania, że pojazdy te nie są odpadami.
22. W przypadku twierdzenia, że przemieszczany jest eksploatowany lub nadający się do naprawy pojazd używany lub inny niż niebezpieczny, oczyszczony z substancji i elementów niebezpiecznych pojazd, osoby odpowiedzialne za przemieszczenie powinny zapewnić, aby dołączono do niego odpowiednie dowody¹³ wymagane przez właściwe organy w państwie wysyłki, celem wykazania powyższych cech pojazdu.
23. W razie braku odpowiedniej dokumentacji i odpowiedniego zabezpieczenia przed uszkodzeniami w trakcie transportu, załadunku i wyładunku¹⁴, organy państwowe mogą uznać, że przemieszczany materiał jest odpadem i zdecydować o zakwalifikowaniu go do kategorii odpadów innych niż niebezpieczne lub niebezpiecznych. Ponadto, w szczególności w przypadku braku zgody, o której mowa w rozporządzeniu w sprawie przemieszczania odpadów, organy państwowe mogą uznać, że pojazd jest przemieszczany nielegalnie. W takich okolicznościach poinformowane zostaną właściwe organy, a pojazd będzie podlegał

¹¹ Patrz ust. 11 oraz załącznik 1 i 2.

¹² W przypadku braku określonego zabezpieczenia pojazdu, pojazd używany nadający się do naprawy nie musi być uznany za odpad, zwłaszcza jeśli chodzi o transport w celu dokonania drobnej naprawy, na przykład naprawa wgniecionych błotników i pomalowanie pojazdu farbą odporną na zadrapania.

¹³ Patrz ust. 11 oraz załącznik 1 i 2.

¹⁴ W odniesieniu do klasyfikacji odpadów w postaci pojazdów, patrz pierwsza kolumna załącznika 2 (typ 3 i 4).

procedurze, o której mowa w art. 24 i 25 rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów. W większości przypadków osoby odpowiedzialne za przemieszczenie będą zmuszone do zabrania pojazdu do państwa wysyłki na własny koszt i mogą zostać pociągnięte do odpowiedzialności karnej. W tych państwach członkowskich, w których to organy państwowe mają za zadanie udowodnić, że pojazd jest odpadem, nie zaś pojazdem używanym, brak odpowiedniej dokumentacji i ochrony przed uszkodzeniami może doprowadzić do znacznych opóźnień w dalszym transporcie pojazdu z powodu konieczności przeprowadzenia niezbędnego dochodzenia, mającego na celu ustalenie statusu przemieszczanego pojazdu.

Typy pojazdów używanych i ich opisy

Typ	Opis	
Typ 1: Eksploatowany pojazd używany – <i>niebędący</i> <i>odpadem</i> ¹⁵	<p><u>Opis</u></p> <p>Pojazd, który jest przydatny do ruchu drogowego, zgodnie z europejskimi normami bezpieczeństwa, i który może być bezpośrednio wykorzystany i nie zachodzi konieczność jego naprawy w państwie wysyłki.</p> <p><u>Informacje dotyczące przemieszczenia</u></p> <p>Pojazd taki nie jest odpadem i nie będzie podlegał kontrolom przewidzianym rozporządzeniem w sprawie przemieszczania odpadów.</p>	
	<p><u>Jakość</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pojazd w dobrym stanie technicznym; 2. Brak znaczących ognisk korozji i uszkodzeń osi lub karoserii pojazdu; 3. Profil opon powyżej granicy zużycia; 4. Nie zachodzi konieczność naprawy pojazdu w państwie wysyłki przed wywozem; 5. Pojazd spełnia przepisy importowe w państwie przeznaczenia, np. dotyczące wieku pojazdu; 	<p><u>Wskaźniki</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jeden z następujących trzech dokumentów: <ol style="list-style-type: none"> i) Świadcstwo rzeczoznawcy samochodowego, ii) Świadcstwo mechanika samochodowego, iii) Ważne krajowe świadectwo przeprowadzenia badań przydatności do ruchu drogowego; 2. Pojazd jest właściwie zabezpieczony przed uszkodzeniem podczas transportu, załadunku i wyładunku, np. przed uszkodzeniem wynikającym z użycia pojazdu jako „kontenera” do przewozu części zamiennych, zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego lub odpadów; 3. Pojazd nie jest zaspawany lub zamknięty za pomocą

¹⁵ Chyba że ma zastosowanie jedno z kryteriów wymienionych w punkcie 8

		<p>pianki izolacyjnej;</p> <p>4. Pojazd nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa lub środowiska, np. z powodu:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) nieprzytwierdzenia drzwi do karoserii, ii) wycieku lub parowania paliwa (ryzyko wystąpienia pożaru i eksplozji), iii) wycieku w układzie instalacji gazowej (ryzyko wystąpienia pożaru i eksplozji), iv) wycieku płynów eksploatacyjnych (ryzyko zanieczyszczenia wody paliwem, płynem hamulcowym, płynem przeciw zamarzaniu, kwasem akumulatorowym, płynem chłodniczym), v) znacznego zużycia hamulców i elementów układu kierowniczego.
<p>Typ 2: Pojazd używany nadający się do naprawy – niebędący odpadem¹⁶</p>	<p><u>Opis</u></p> <p>Pojazd wymagający drobnych napraw i nadający się do naprawy. Pojazd może stać się przydatny do ruchu drogowego, być wykorzystywany do swego pierwotnego przeznaczenia i spełniać europejskie normy bezpieczeństwa po dokonaniu drobnych napraw.</p> <p><u>Informacje dotyczące przemieszczenia</u></p> <p>Pojazd taki nie jest odpadem i nie będzie podlegał kontroli przewidzianej rozporządzeniem w sprawie przemieszczania odpadów.</p>	
	<p><u>Jakość</u></p> <p><u>Konieczne jest przeprowadzenie tylko drobnych napraw w następujących zakresach:</u></p>	<p><u>Wskaźniki</u></p> <p>1. Ważne świadectwo przeprowadzenia krajowych</p>

¹⁶ Chyba że ma zastosowanie jedno z kryteriów wymienionych w ust. 8

<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięta lub rozbita przednia szyba; 2. Rozbite lampy przednie lub tylne; 3. Silnik wystawiony na działanie czynników atmosferycznych ze względu na brak maski; 4. Nieotwierające lub niezamykające się drzwi lub drzwi zdjęte z zawiasów (każda para drzwi dołączona do pojazdu); 5. Konieczność wymiany klocków hamulcowych 6. Rozładowany akumulator lub jego brak; 7. Całkowicie zużyty bieżnik opon; 8. Uszkodzona jest nieistotna część pojazdu; <p><u>Dodatkowo</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pojazd nie jest skreślony ze stanu (pojazd powypadkowy nienadający się do naprawy); 2. Nie ma braków istotnych części i powierzchni/fragmentów (np. silnik, słupki, dach, oś, system wtrysku paliwa lub mocowanie skrzyni biegów) i nie są one poważnie uszkodzone, a ich naprawa nie przekracza wartości pojazdu w państwie wysyłki (np. po wypadku)¹⁷; 3. Brak oznak demontażu, np. brakujące siedzenia¹⁸; 	<p>badań przydatności do ruchu drogowego;</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Ogólnie dobry stan pojazdu; 3. Pojazd może być eksploatowany w stanie obecnym lub po drobnych naprawach; 4. Pojazd jest odpowiednio chroniony przed uszkodzeniami podczas transportu, załadunku i wyładunku, np. jeśli chodzi o uszkodzenia wynikające z zastosowania pojazdu jako „kontenera” do przewozu części zamiennych, zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego lub odpadów; 5. Pojazd nie jest zaspawany lub zamknięty za pomocą pianki izolującej; 6. Pojazd nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa lub środowiska, np. z powodu: <ol style="list-style-type: none"> i) nieprzytwierdzenia drzwi do karoserii, ii) wycieku lub parowania paliwa (ryzyko wystąpienia pożaru i eksplozji), iii) wycieku w układzie instalacji gazowej (ryzyko wystąpienia pożaru i eksplozji), iv) wycieku płynów eksploatacyjnych (ryzyko zanieczyszczenia wody paliwem, płynem hamulcowym, płynem przeciw zamarzaniu, kwasem akumulatorowym, płynem chłodniczym), v) znacznego zużycia hamulców i elementów układu kierowniczego; 7. Nieprzekroczona jest
---	---

¹⁷ Patrz ust. 9 lit. d) powyżej.

¹⁸ Co jest oznaką, że pojazd ma zostać wykorzystany jako źródło części zamiennych, a nie do pierwotnego przeznaczenia.

		maksymalna ładowność pojazdu;
Typ 2a: Samochody i pojazdy zabytkowe – niebędące odpadami	Odniesienie do opisu pojazdów zabytkowych znajduje się w motywie 10 dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (patrz <u>odnośnik 7</u> , <u>załącznik 4</u>). Należy zwrócić uwagę, że definicje samochodów lub pojazdów zabytkowych różnią się w poszczególnych państwach członkowskich. Kwestia, czy dany pojazd lub samochód jest zabytkowy, jest zwykle regulowana prawem krajowym/międzynarodowym. W razie wątpliwości można skontaktować się z odpowiednimi organami.	

Typy odpadów w postaci pojazdów i ich opisy¹⁹

Typ	Opis
<p>Typ 3: Odpad w postaci pojazdu – oczyszczony z substancji szkodliwych – odpad inny niż niebezpieczny</p> <p><u>Wykaz odpadów:</u></p> <p>Załącznik III do rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, pozycja B1250 (Odpady pojazdów mechanicznych wycofanych z eksploatacji, niezawierające ani cieczy ani związków niebezpiecznych)</p>	<p><u>Opis</u></p> <p>Odpad w postaci pojazdu, oczyszczony, niezawierający płynów ani elementów niebezpiecznych, np. akumulator lub płyn hamulcowy. Kategoria ta może również obejmować odpad w postaci pojazdu oczyszczonego, po sprasowaniu/zgnieceniu²⁰.</p> <p><u>Informacje dotyczące przemieszczenia²¹</u></p> <p>Przemieszczanie tego rodzaju odpadów z terytorium UE podlega przepisom załącznika VII do rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów („Zielony” wykaz odpadów), chyba, że określone zostaną inne procedury kontrolne przez państwo przeznaczenia (niebędące członkiem OECD), w którym to przypadku ma zastosowanie procedura określona przez państwo przeznaczenia; należy zapoznać się z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1418/2007.</p>

¹⁹ W odniesieniu do „jakości” i „wskaźników” patrz odpowiednio ust. 8 i 9.

²⁰ Prasowanie/zgniatanie pojazdów, które nie zostały oczyszczone z substancji niebezpiecznych jest zabronione (patrz art. 6 ust. 3 dyrektywy 2000/53/WE w sprawie odpadów w postaci pojazdów). Pojazdy zgniecione/sprasowane bez pisemnego oświadczenia o uprzednim oczyszczeniu z substancji niebezpiecznych, wydane przez określony zakład wchodzi w zakres typu 4.

²¹ Patrz również dział 4 wytycznych.

<p>Katalog odpadów WE, kod 16 01 06 (Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy niezawierające cieczy i innych niebezpiecznych elementów)</p>	<p><u>Jakość</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Świadectwo złomowania, zgodnie z dyrektywą w sprawie odpadów w postaci pojazdów, w stosownych przypadkach; 2. Usunięto następujące płyny i substancje niebezpieczne (por. minimalne wymogi przewidziane przez dyrektywę w sprawie odpadów w postaci pojazdów, załącznik 1); interpretacja oparta jest na odpowiednich przepisach krajowych: <ol style="list-style-type: none"> i) paliwa, takie jak benzyna czy olej napędowy; ii) oleje odpadowe (olej silnikowy, olej przekładniowy, olej skrzyni biegów, olej hydrauliczny); iii) płyny hydrauliczne, iv) filtry oleju, filtry powietrza zanieczyszczone olejem i filtry paliwa, w tym olej z amortyzatorów; v) filtry benzyny; vi) płyn hamulcowy; vii) płyny chłodzące; viii) środki przeciw zamarzaniu; ix) akumulatory; x) Czynniki chłodnicze z systemów klimatyzacji; xi) Kondensatory zawierające polichlorowane bifenyle (PCB); xii) instalacje gazowe; xiii) części potencjalnie grożące wybuchem, takie jak poduszki powietrzne i napinacze pasów bezpieczeństwa 	<p><u>Wskaźniki</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dowód usunięcia z pojazdu wszelkich cieczy i związków niebezpiecznych, na podstawie minimalnych wymogów technicznych dyrektywy w sprawie odpadów w postaci pojazdów;
---	---	--

	<p>(zawierające substancje wybuchowe)(możliwa neutralizacja zamiast usunięcia);</p> <p>xiv) lampy zawierające rtęć;</p> <p>xv) oleje z amortyzatorów (stabilizatory);</p> <p>xvi) chłodziarki adsorpcyjne w samochodach kempingowych;</p> <p>3. Usunięto produkty niebezpieczne i odpady niebędące częścią pojazdu (np. gaśnica);</p>	
<p>Typ 4: Odpad w postaci wraku pojazdu nieoczyszczony – <i>odpad niebezpieczny</i></p> <p><u>Wykaz odpadów</u></p> <p>Rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów Odpady spoza listy</p> <p>Katalog odpadów WE, kod 16 01 04* (zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy)</p>	<p><u>Opis</u></p> <p>Odpad w postaci pojazdu nieoczyszczony z płynów lub elementów niebezpiecznych Zwykle pojazd taki nie jest eksploatowany i nie nadaje się do naprawy, np. pojazd zniszczony w wypadku lub skreślony ze stanu.</p> <p>Ponadto, państwo przeznaczenia może, zgodnie ze swoim prawem, uznać pojazd za odpad lub odpad niebezpieczny, na przykład na podstawie jego wieku, nawet jeśli państwo wysyłki może uznawać pojazd używany za nadający się do eksploatacji lub naprawy.</p> <p><u>Informacje dotyczące przemieszczenia²²</u></p> <p>Przemieszczanie tego rodzaju odpadów do krajów niebędących członkami OECD jest zabronione na mocy rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów. Niezbędne jest uprzednie pisemne zgłoszenie (procedura przewidziana przez Listę Bursztynową dla odpadów niewymienionych w rozporządzeniu) w przypadku przemieszczenia do państw członkowskich OECD/UE (patrz odnośniki 2 i 3, załącznik 4).</p>	<p><u>Jakość</u></p> <p>1. Świadectwo złomowania,</p> <p><u>Wskaźniki</u></p> <p>1. Pojazdy z nieusuniętymi</p>

²² Patrz również dział 4 wytycznych.

	<p>zgodnie z dyrektywą w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, w stosownych przypadkach;</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Płyny i substancje niebezpieczne nie zostały usunięte (patrz szczegóły dla jakości typu 3 powyżej); 3. Pojazd został sprasowany/zgnieciony bez spełnienia wymogu uprzedniego oczyszczenia z substancji niebezpiecznych; 4. Pojazd został skreślony ze stanu lub nie nadaje się do drobnej naprawy; 5. Istotne części lub powierzchnia/fragmenty pojazdu (np. silnik, słupki, dach, oś, system wtrysku paliwa lub mocowanie skrzyni biegów) są znacznie uszkodzone; 	<p>płynami i substancjami niebezpiecznymi, np. pojazdy zgniecione zawierające płyny;</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Pojazdy nienadające się do eksploatacji;
--	---	--

Świadectwo pojazdu nadającego się do naprawy

Pojazd używany nadający się do naprawy, posiadający stosowne świadectwo (lub, gdy jest to akceptowane przez właściwe organy lub inne organy państwowe, takie jak Służba Celna, Policja lub inne właściwe organy, potwierdzenie w postaci pisemnej deklaracji), zgodnie z kryteriami wyszczególnionymi w punkcie B poniżej, potwierdzające, że nadaje się do naprawy i wykorzystywania zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem po dokonaniu drobnej naprawy.

A. Wzór świadectwa lub deklaracji²³

1. Nazwisko i adres posiadacza pojazdu _____

2. Typ pojazdu: Klasa, marka, model pojazdu _____
3. Numer identyfikacyjny pojazdu (podwozie) _____
4. Przebieg według licznika _____
5. Szacowana obecna wartość rynkowa-----
6. Części przeznaczone do naprawy i jej koszty (w tym koszty materiałów i robocizny w państwie wysyłki) _____

7. Procedura badania pojazdu _____

8. Nazwa i adres stacji, w której pojazd został poddany badaniom _____

9. Nazwisko i dane kontaktowe upoważnionego inspektora, rzeczoznawcy lub mechanika samochodowego²⁴, który dokonał zbadania pojazdu _____

10. Oświadczam, że wyżej opisany pojazd został poddany naprawie/wymaga jedynie drobnej naprawy i nadaje się do naprawy, jest/może być zdatny do jazdy, nadaje się do wykorzystania do pierwotnego przeznaczenia i spełnia/może spełniać europejskie normy bezpieczeństwa.
11. Podpis upoważnionego inspektora, rzeczoznawcy lub mechanika samochodowego _____
12. Data i pieczętka zakładu _____

²³ Zauważa się, że naprawy mogą być dokonywane w trakcie certyfikacji.

²⁴ Rzeczoznawca: zarejestrowany specjalista zajmujący się rutynową oceną uszkodzeń i wartości pojazdów (np. dla firm ubezpieczeniowych) i jest akredytowany w państwie wysyłki.
Mechanik samochodowy: osoba wykwalifikowana w zakresie konserwacji, napraw i funkcjonowania pojazdów i silników, posiadająca odpowiedni certyfikat kwalifikacji uzyskany z Krajowego Organu Akredytacyjnego państwa wysyłki; w przypadku braku akredytacji, dopuszcza się opinię uzyskaną z upoważnionego serwisu.

B. Kryteria oceny mającej na celu stwierdzenie, że „pojazd nadaje się do naprawy”

Świadczenie tego, że pojazd nadaje się do naprawy oznacza, że dany pojazd został poddany naprawie/wymaga jedynie drobnej naprawy i nadaje się do naprawy, jest/może być zdolny do jazdy, nadaje się do wykorzystania do pierwotnych celów i spełnia/może spełniać europejskie normy bezpieczeństwa. Aby stwierdzić, czy pojazd nadaje się do naprawy, można zastosować następujące wskaźniki:

- a) Obecna wartość rynkowa (por. wykazy Eurotax) pojazdu;
- b) Stan pojazdu, na podstawie:
 - i) Stopnia uszkodzenia,
 - ii) Roku produkcji,
 - iii) Przebiegu według licznika;
- c) Opis niezbędnych napraw; oraz
- d) Koszty napraw w odniesieniu do kosztów napraw w państwach członkowskich UE będącymi państwami wysyłki

Uwagi:

- 1. Uszkodzone części powinny, jeśli jest to uzasadnione (np. spękanej szyby nie należy usuwać), zostać usunięte przed transportem.
- 2. Niewyczerpujący wykaz drobnych napraw znajduje się w załączniku 1 (typ 2, kolumna „Jakość”).

Odnośniki

1. Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów

<http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/index.htm>

Podana strona internetowa zawiera podsumowanie ustawodawstwa UE dotyczącego przemieszczania odpadów. W celu uzyskania aktualnych informacji na temat ustawodawstwa UE należy zapoznać się z zawartością tej strony.

2. Państwa członkowskie UE, korespondentów i właściwe organy można znaleźć na stronie wymienionej w punkcie 1 powyżej.

3. Państwa członkowskie OECD i państwa niezrzeszone w OECD

http://www.oecd.org/countrieslist/0,3025,en_33873108_33844430_1_1_1_1,00.html

4. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy

<http://ec.europa.eu/environment/waste/framework/index.htm>

5. Dyrektywa Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep

http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/directive-70-156-ec_en.htm

6. Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG

http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/directive-2002-24-ec_en.htm

7. Dyrektywa 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji

http://ec.europa.eu/environment/waste/elv_index.htm

12. Poprawione wytyczne korespondentów nr 1 dotyczące zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego; szczegóły dotyczące tych i innych wytycznych korespondentów można znaleźć na:

http://www.gios.gov.pl//zalaczniki/artykuly/No1_WEEE_guidelinesPL.pdf

http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/correspondents_guidelines_en.pdf

9. Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1418/2007 z dnia 29 października 2007 r. dotyczące wywozu w celu poddania odzyskowi niektórych odpadów wymienionych w załączniku III lub IIIA rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady do pewnych państw, których nie obowiązuje decyzja OECD w sprawie kontroli transgranicznego przemieszczania odpadów: patrz strona internetowa zamieszczona w punkcie 1 powyżej.