

Warszawa 13 listopada 2023 r.

Do:

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Do wiadomości:

Transportowy Dozór Techniczny
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa

Do wiadomości:

Ministerstwo Klimatu i Środowiska
ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa

Do wiadomości:

Ministerstwo Rozwoju i Technologii
pl. Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa

Wniosek o zmianę przepisów

Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (dalej także SDCM) wnioskuje o zmianę przepisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko Dz.U. 2005 nr 201 poz. 1666 (zwanego dalej: „Rozporządzeniem”).

Mając na uwadze, że:

- Rozporządzenie służy implementacji art 7 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.Urz. WE L 269, dalej: „**Dyrektywa 2000/53/WE**”)
- zgodnie z projektem Komisji Europejskiej (dalej: „**KE**”) rozporządzenia w sprawie wymogów dotyczących obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów i gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji zmieniające rozporządzenia (UE) 2018/858 i 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE (COM(2023)451, dalej: „**Rozporządzenie o Cyrkularnej Gospodarce Pojazdami**”) między innymi Dyrektywa 2000/53/WE zostanie uchylona i zastąpiona pod względem funkcjonalnym projektowanym Rozporządzeniem o Cyrkularnej Gospodarce Pojazdami,

- używane części samochodowe poddane profesjonalnej, fabrycznej regeneracji w żadnym stopniu nie zagrażają ani bezpieczeństwu ruchu drogowego ani nie stwarzają zagrożenia dla środowiska, wręcz przeciwnie stanowią istotny element polityki zrównoważonego rozwoju i jako takie, są wprowadzane do obrotu jako pełnowartościowe produkty („as new”) z pełnowartościową gwarancją produktową producenta remanufacturingowego;

SDCM zwraca się z uprzejmą prośbą o dokonanie zmiany Rozporządzenia w taki sposób, aby:

- z zakresu Załącznika do Rozporządzenia zostały **wyłączone te części, które w wyniku regeneracji posiadają właściwości techniczne zgodne ze specyfikacją nowych części o tej samej specyfice i celu zastosowania,**
- jednoznacznie wskazywało ono, że wprowadza ono ograniczenia dotyczące ponownego użycia określonych części samochodowych, **nie odnosi się natomiast do kwestii regeneracji oraz odnowienia używanych części samochodowych.**

Ze względu na gospodarcze znaczenie regeneracji używanych części samochodowych (w szczególności tworzone miejsca pracy oraz wykorzystanie części i materiału z uwagi na politykę surowcową), realizację celów środowiskowych oraz znaczenie sprawy dla możliwości prowadzenia i rozwoju działalności przez przemysł motoryzacyjny prosimy o potraktowanie sprawy jako pilnej.

1. Profesjonalna regeneracja (remanufacturing)

Remanufacturing stanowi niezwykle istotną gałąź przemysłu motoryzacyjnego na świecie i w Polsce. Gałąź ta pozwala na zatrudnienie tysięcy pracowników w setkach zakładów produkcyjnych na świecie krajowych i międzynarodowych producentów, w tym liderów branży dostarczających części na rynek o najwyższej jakości, w tym do kluczowych dystrybutorów i producentów pojazdów. W Polsce działa kilkadziesiąt firm zajmujących się profesjonalną regeneracją części motoryzacyjnych, zatrudniających kilka tysięcy pracowników.

Regeneracja części samochodowych jest działalnością typową dla przemysłu samochodowego i funkcjonuje na analogicznych zasadach na całym świecie. Celem regeneracji używanych części samochodowych jest ograniczenie negatywnego wpływu branży samochodowej na środowisko.

Regeneracja jest to najbardziej zaawansowana technicznie forma wydłużenia cyklu życia części samochodowych. Zakłada bowiem projektowanie części w taki sposób, aby po określonym stopniu wykorzystania możliwe było nadanie tym częściom **pierwotnych właściwości zgodnych ze specyfikacją producenta i dalsza ich eksploatacja.**

2. Regeneracja – ogólny opis procesu

Fabryczna regeneracja części motoryzacyjnych jest procesem ustandaryzowanym. Założeniem regeneracji jest nadanie używanej części samochodowej pierwotnych właściwości zgodnych ze specyfikacją producenta, umożliwiające jej dalszą eksploatację. Część po regeneracji jest w szczególności objęta gwarancją tak jak części nowe.

W celu umożliwienia regeneracji oraz zapewnienia odpowiedniej jakości:

- już na etapie projektowania poszczególnych części samochodowych zakłada się między innymi możliwość demontażu oraz zastosowania odpowiednio trwałych materiałów i rozwiązań technicznych;
- przed rozpoczęciem regeneracji określonego rodzaju części producent przeprowadza szereg testów mających potwierdzić, że regeneracja będzie możliwa oraz pozwoli osiągnąć zakładane standardy jakości i bezpieczeństwa;
- w trakcie regeneracji wszystkie elementy regenerowanej części samochodowej są poddawane ocenie technicznej;
- każdy komponent wchodzący w skład używanych części samochodowych poddawanych regeneracji musi spełniać wymogi specyfikacji technicznej oraz posiadać właściwości komponentu nowego po procesie regeneracji. W razie potrzeby komponenty wadliwe lub niespełniające wymaganych parametrów technicznych są remontowane, a jeśli nie jest to możliwe, są wymieniane;
- po zakończeniu procesu, każda zregenerowana część samochodowa jest poddawana szeregowi testów takich, jakim poddawane są części fabrycznie nowe.

Części samochodowe po regeneracji posiadają właściwości i są w stanie technicznym odpowiadającym specyfikacji ostatniej wersji (najnowszej wersji) porównywalnych, nowych wyrobów tego rodzaju produkowanych przez producentów części. Oznacza to, że jeżeli w konkretnym modelu części samochodowej po wyprodukowaniu części używanej wprowadzono modyfikacje, część używana w procesie regeneracji zostanie usprawniona/zmodyfikowana do najnowszej specyfikacji tego konkretnego modelu części.

3. Zakres przedmiotowy Rozporządzenia

Rozporządzenie określa wykaz przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, **których ponowne użycie:**

- zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego; lub
- negatywnie wpływa na środowisko.

Rygorystyczna lub rozszerzająca interpretacja Rozporządzenia może skutkować ograniczeniem możliwości regeneracji części używanych. Taka wykładnia Rozporządzenia prowadziłaby do skutków odwrotnych od celów zarówno Rozporządzenia, jak i przepisów unijnych, których implementacji służy Rozporządzenie.

4. Podstawa prawna Rozporządzenia – konieczność wykładni pro wspólnotowej

Rozporządzenie zostało wydane na podstawie art. 66 ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.4, dalej: „UPRD”) oraz służy implementacji art. 7 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE.

Art. 66 ust. 9 UPRD, podobnie jak Rozporządzenie, stanowi o ustaleniu wykazu części samochodowych, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko. Natomiast art. 7 ust. 1 Dyrektywy 2000/53/WE zobowiązuje Państwa Członkowskie między innymi do podjęcia środków **w celu zachęcenia do ponownego używania części, które nadają się do**

ponownego użycia. Zgodnie z postanowieniami art. 7 ust. 1 Dyrektywy 2000/53/WE promocja ponownego użycia części samochodowych musi uwzględniać wymogi bezpieczeństwa pojazdów oraz ochrony środowiska.

Niewątpliwie, Rozporządzenie realizując cele Dyrektywy 2000/53/WE powinno być interpretowane w taki sposób, aby promowało jak najszerze wydłużenie cyklu życia części samochodowych. Nie ulega żadnym wątpliwościom, że regeneracja służy celom Dyrektywy 2000/53/WE i zgodnie z jej postanowieniami powinna być promowana przez Państwa Członkowskie.

5. Wykładnia systemowa

Konkluzja, że regeneracja części samochodowych powinna być promowana przez Państwa członkowskie, wynika nie tylko wprost z art. 7 ust. 1 Dyrektywy 2000/53/WE, ale również z szeregu innych regulacji:

- art. 6 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. 2005 Nr 25 poz. 202), który między innymi zobowiązuje producentów samochodów do uwzględniania wymogów ponownego użycia części pojazdów;
- art. 166 prawa ochrony środowiska (Dz.U. 2022 poz. 2556), który nakazuje przy wytwarzaniu produktu dążyć do ograniczania między innymi zużycia materiałów i energii oraz ograniczenia rozwiązań utrudniających użycie części produktu w innym produkcie;
- art. 17 ustawy o odpadach (Dz.U. 2022 poz. 699 z późn. zm.), który zapobieganie powstawaniu odpadów oraz przygotowanie do ponownego użycia uznaje za działalność najwyższej usytuowaną w hierarchii postępowania z odpadami;
- art. 19a ustawy o odpadach, zgodnie z którym zapobieganie powstawaniu odpadów polega między innymi na projektowaniu i wytwarzaniu produktów nadających się do naprawy i ponownego użycia.

Niewątpliwie systemowa wykładnia Rozporządzenia, w kontekście przytoczonych regulacji krajowych, które są odzwierciedleniem zasad wynikających z prawa UE oraz międzynarodowych porozumień i strategii w zakresie ochrony środowiska uzasadnia promocję regeneracji części samochodowych jako działalności służącej ochronie środowiska.

6. Regeneracja - ocena ryzyka zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz negatywnego wpływu na środowisko

Nie budzi wątpliwości, że części samochodowe poddane regeneracji w procesie opisanym powyżej, dodatkowo poddane szeregowi testów, w pełni wpisują się w cele Dyrektywy 2000/53/WE, która jest implementowana Rozporządzeniem. W szczególności, w żadnym razie nie można uznać, że ich ponowne użycie:

- zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego; lub
- negatywnie wpływa na środowisko.

Wprost przeciwnie. Części po regeneracji posiadają właściwości fabrycznie nowych części samochodowych.

Z perspektywy zapewnienia jakości procesu regeneracji oraz jakości zregenerowanych części samochodowych (zarówno w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego jak i wpływu na środowisko) warto odnotować, że w przemyśle motoryzacyjnym powszechnie stosowana jest procedura kontroli i zapewnienia jakości części oparta o ocenę zgodności typu wyrobu. Procedura ta pozwala na zapewnienie oraz potwierdzenie spełniania odpowiednich standardów oraz powtarzalności jakości poszczególnych części samochodowych.

7. Kierunek zmian Rozporządzenia – projekt Rozporządzenia o Cyrkularnej Gospodarce Pojazdami

7.1. *Katalog części samochodowych, wyłączonych z ponownego użycia*

Mając na uwadze, że:

- Rozporządzenie służy wdrożeniu postanowień Dyrektywy 2000/53/WE;
- Dyrektywa 2000/53/WE ma zostać zastąpiona Rozporządzeniem o Cyrkularnej Gospodarce Pojazdami;
- Rozporządzenie zostało przyjęte w 2005 r. i nie uwzględnia zmian technologicznych, które dokonały się w ciągu ostatnich blisko dwudziestu lat;

niezbędne wydaje się dostosowanie postanowień Rozporządzenia do współczesnych realiów rynkowych oraz technologicznych, a także podejścia prezentowanego w ramach Unii Europejskiej.

W tym zakresie celowe wydaje się odwołanie do Części E Załącznika VII do projektowanego Rozporządzenia o Cyrkularnej Gospodarce Pojazdami, który wprowadza katalog „Komponentów i części, które nie mogą być ponownie użyte”. Załącznik ten ma znacznie węższy zakres niż Załącznik do Rozporządzenia, **nie odnosi się w szczególności do kategorii Elementów elektrycznych i elektronicznych układów bezpieczeństwa jazdy wymienionych w pkt. 10 Załącznika do Rozporządzenia.**

7.2. *Rozróżnienie „ponownego użycia” oraz „regeneracji lub odnowienia”*

Warto również odnotować, że w Rozporządzeniu o Cyrkularnej Gospodarce Pojazdami dokonano jednoznacznego rozróżnienia „ponownego użycia” oraz „regeneracji lub odnowienia” używanych części samochodowych.

W szczególności:

- Część D Załącznika VII do projektowanego Rozporządzenia o Cyrkularnej Gospodarce Pojazdami odnosi się do:
 - ponownego użycia;
 - regeneracji;
 - odnowienia;części i komponentów
- następnie w pkt. 1 Części D Załącznika VII, który odnosi się do oceny technicznej usuniętych części i komponentów:
 - litera a) zawiera kryteria oceny dla części i komponentów przeznaczonych do celów **ponownego użycia**;
 - litera b) zawiera kryteria oceny dla części i komponentów przeznaczonych do celów **regeneracji lub odnowienia**.

Zarówno fakt, że obu kategoriom (ponowne użycie oraz regeneracja/odnowienie) poświęcono odrębne jednostki redakcyjne projektowanego aktu prawnego jak również fakt, że przewidziano różne kryteria oceny technicznej, niezbycie dowodzi, że ponowne użycie oraz regeneracja to dwie różne kategorie prawne.

Mając na uwadze względy pewności i przejrzystości prawa wnosimy o jednoznaczne wskazanie w Rozporządzeniu, że odnosi się ono wyłącznie do ponownego użycia określonych części samochodowych. Nie odnosi się natomiast do kwestii regeneracji oraz odnowienia używanych części samochodowych.

8. Podsumowanie

Zmiana przepisów w kierunku opisanym powyżej byłaby pożądana dla rozwoju działalności w obszarze profesjonalnej, fabrycznej regeneracji części samochodowych przez cały przemysł motoryzacyjny, części regenerowanych i innych przedsiębiorców działających w podobnym modelu, co jest istotne dla realizacji zasady zrównoważonego rozwoju oraz osiągnięcia celów Rozporządzenia i Dyrektywy.

Mając na uwadze powyższe uzasadnienie, prosimy o zajęcie stanowiska w sprawie.

Z poważaniem:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'T. Bęben', written over the typed name.

Tomasz Bęben
Prezes Zarządu

Stowarzyszenie Dystrybutorów
i Producentów Części Motoryzacyjnych