

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI
z dnia 2010 r.

w sprawie listy materiałów, przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, które mogą zawierać ołów, rtęć, kadm oraz sześciowartościowy chrom

Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.2)) zarządza się, co następuje:

§ 1. W materiałach, przedmiotach wyposażenia i częściach pojazdów dopuszcza się stosowanie ołowiu, kadmu, rtęci i sześciowartościowego chromu, zgodnie z postanowieniami Załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269 z 21.10.2000, str. 34 z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 5, str. 224).

§ 2. Traci moc rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 4 października 2005 r. w sprawie listy materiałów, przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, które mogą zawierać ołów, rtęć, kadm oraz sześciowartościowy chrom (Dz. U. Nr 200, poz. 1653).

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER GOSPODARKI
W porozumieniu
MINISTER INFRASTRUKTURY

1) Minister Gospodarki kieruje działem administracji rządowej - gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki (Dz. U. Nr 216, poz. 1593).

2) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 175, poz. 1458, z 2007 r. Nr 176, poz. 1236 oraz z 2009 r. Nr 79, poz. 666 i Nr 92, poz. 753.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki w sprawie listy materiałów, przedmiotów

wyposażenia i części pojazdów, które mogą zawierać ołów, rtęć, kadm oraz sześciowartościowy chrom jest wykonaniem delegacji ustawowej zawartej w art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.) oraz stanowi transpozycję załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269 z 21.10.2000, str. 34; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 5, str. 224).

Dyrektywa 2000/53/WE przewiduje w art. 4 ust. 2 zakaz wprowadzania do obrotu pojazdów zawierających ołów, kadm, rtęć oraz sześciowartościowy chrom. Jednakże, w związku z koniecznością używania wymienionych substancji w niektórych materiałach i częściach pojazdów, dyrektywa przewiduje odstępstwa od ogólnej zasady wyrażonej w art. 4, które zostały zawarte w załączniku II. Załącznik ten, przy uwzględnieniu postępu naukowo-technicznego, jest na bieżąco aktualizowany.

W związku z zarzutami Komisji Europejskiej w sprawie błędnej i niepełnej transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, podjęte zostały działania w celu dostosowania przepisów wydanych na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Obecnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 4 października 2005 r. w sprawie listy materiałów, przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, które mogą zawierać ołów, rtęć, kadm oraz sześciowartościowy chrom zawiera merytoryczne przepisy dotyczące wyłączeń w stosowaniu w pojazdach ołowiu, kadmu, rtęci i sześciowartościowego chromu. Załącznik II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, w związku z postępem naukowo-technicznym, podlega częstym nowelizacjom, które wymagałyby równie częstych zmian rozporządzenia wydanego na podstawie art. 7 ust 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Zgodnie z punktem 78 „Wytycznych polityki legislacyjnej i techniki prawodawczej - Zapewnienie efektywności prawa Unii Europejskiej w polskim prawie krajowym” „w szczególności, gdy załącznik do dyrektywy zawiera informacje bardzo szczegółowe lub techniczne i z tego powodu podlega częstym nowelizacjom, w uzasadnionych przypadkach możliwe jest dokonanie jego transpozycji do prawa krajowego poprzez zamieszczenie w odpowiednim przepisie ustawy lub aktu wykonawczego odesłania do jego treści”.

Opracowanie powyższego projektu rozporządzenia wynika z konieczności transponowania do prawa polskiego postanowień Załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji w wersji zmienionej decyzją Komisji 2008/689/WE z dnia 1 sierpnia 2008 r. zmieniającą załącznik II do dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. UE L 225 z 22.08.2008, str. 10). Jednakże, w Komisji Europejskiej trwają obecnie prace nad decyzją ponownie zmieniającą Załącznik II. W związku z tym, przesłanka częstych nowelizacji dotyczących informacji bardzo szczegółowych lub technicznych jest w kontekście przedmiotowej regulacji spełniona. Dlatego też zaproponowana forma regulacji wydaje się być wskazaną. Dzięki takiemu rozwiązaniu, każda aktualnie obowiązująca wersja Załącznika II będzie automatycznie

transponowana do polskiego porządku prawnego. Eliminuje to możliwość ewentualnego zarzutu Komisji Europejskiej dotyczącego braku transpozycji przepisów dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Jednocześnie, w związku z tym, że implementacja Załącznika II dokonana zostaje poprzez odesłanie zawarte w krajowym akcie prawnym, istnieje w dalszym ciągu możliwość uszczegółowienia rozporządzenia, poprzez wprowadzenie w nim dodatkowych przepisów, jeżeli konieczność taka wynikłaby z kolejnych wersji Załącznika II. W przyszłości może to wiązać się np. z wprowadzeniem dodatkowych przepisów w rozporządzeniu dotyczących oznakowania materiałów, przedmiotów wyposażenia i części pojazdów. Merytoryczne przepisy Załącznika II w wersji zmienionej decyzją Komisji 2008/689/WE z dnia 1 sierpnia 2008 r. zmieniającą załącznik II do dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie przewidują takiej konieczności.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej i nie podlega procedurze notyfikacji zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Cel regulacji

Rozporządzenie transponuje przepisy zawarte w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269 z 21.10.2000, str. 34; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 5, str. 224).

2. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Rozporządzenie oddziałuje na producentów pojazdów oraz producentów materiałów, przedmiotów wyposażenia i części pojazdów.

3. Konsultacje

Projekt rozporządzenia, w celu opracowania Oceny Skutków Regulacji, zostanie skonsultowany z Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego, Stowarzyszeniem Forum Recyklingu Samochodów, Polską Izbą Motoryzacji, Związkiem Pracodawców Motoryzacji oraz Krajową Izbą Gospodarczą Elektroniki i Telekomunikacji.

4. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Brak wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

5. Wpływ aktu normatywnego na rynek pracy

Brak wpływu na rynek pracy

6. Wpływ aktu normatywnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Rozporządzenie wpłynie na producentów pojazdów oraz producentów materiałów, przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, którzy będą zmuszeni do wyeliminowania produkcji zawierającej substancje, które nie wypełniają zakresu przedmiotowego wyłączeń wynikających z Załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

7. Wpływ aktu normatywnego na sytuację i rozwój regionalny

Brak wpływu na sytuację i rozwój regionalny

8. Wpływ aktu normatywnego na ochronę środowiska

Rozporządzenie wpłynie korzystnie na środowisko w związku z wyeliminowaniem z produkcji materiałów, przedmiotów wyposażenia i części pojazdów zawierających szkodliwe substancje.