

Czego nie można montować **ponownie?**

W czasie kryzysu każdy chce jak najwięcej zaoszczędzić. Dotyczy to także części i podzespołów pojazdów, które mają wpływ na bezpieczeństwo oraz wpływają negatywnie na środowisko naturalne. Na portalach aukcyjnych mamy wiele ofert sprzedaży części samochodowych od osób prywatnych. Pojawiają się także, coraz częściej, oferty pochodzące od samych producentów pojazdów, którzy sprzedają części i podzespoły używane.



Rafał Szczerbicki
radca prawny
rafal.szczerbicki@skplex.pl
współpracuje z PISKP

Co do zasady prawo dopuszcza możliwość ponownego montowania w pojeździe części i podzespołów wcześniej używanych. Istnieją jednak od tej ogólnej zasady wyjątki, albowiem ustawodawca wprowadził do naszego systemu prawnego zakaz ponownego montażu pewnej grupy przedmiotów wyposażenia, które wpływają bezpośrednio na bezpieczeństwo lub na ochronę środowiska naturalnego. W związku z tym, że jesteśmy członkami Unii Europejskiej, także w tej dziedzinie prawo unijne wywarło wpływ na kształt naszych uregulowań prawnych.

W celu implementacji do prawa polskiego dyrektywy 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269), zmienionej decyzją Komisji Europejskiej z dnia 27 czerwca 2002 r. (Dz. Urz. WE L 170 z 29.06.2002), w Dzienniku Ustaw z 2005 r., nr 201, poz. 1666 opublikowano rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. określające przedmioty wyposażenia i części wymontowane z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko (tab.).

Przez ponowne użycie rozumie się zastosowanie przedmiotów wyposażenia i części w tym samym celu, dla którego zostały pierwotnie zaprojektowane i wykonane. Mówimy oczywiście o sytuacji wykorzystania części z pojazdu innego niż ten, który jest właśnie naprawiany.

Przez odpad rozumie się każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia się jest obowiązany. Analizując te zapisy w kontekście faktu powszechnego handlu tymi elementami, z przykrością musimy stwierdzić, że wszakże w naszym kraju zaimplementowano prawo unijne w tym zakresie, ale faktycznie przepisy są martwe.

1	Poduszki powietrzne z aktywatorami pirotechnicznymi, jednostkami kontroli elektronicznej i czujnikami
2	Klocki, szczęki hamulcowe
3	Przewody i uszczelnianie układu hamulcowego
4	Tłumiki układu wydechowego
5	Przeguby układu kierowniczego i zawieszenia
6	Fotele zintegrowane z pasami bezpieczeństwa lub poduszkami powietrznymi
7	Układ blokady kierownicy
8	Immobilisery wraz z transponderami sterowania elektrycznego
9	Urządzenia przeciwwłamaniowe i alarmowe
10	Elementy elektryczne i elektroniczne układów bezpieczeństwa jazdy (w szczególności: ABS, ASR)
11	Przewody paliwowe
12	Filtry jednorazowe i wkłady filtra
13	Zawory recyrkulacji spalin
14	Instalacje zasilania gazem silników
15	Automatyczne i nieautomatyczne zestawy pasów bezpieczeństwa, łącznie z częścią pasa wykonaną z materiału, klamrami, mechanizmem służącym do zwijania pasów, aktywatorami pirotechnicznymi i mechanicznymi
16	Pióra wycieraczek szyb
17	Płyny eksploatacyjne, w szczególności: olej silnikowy, olej przekładniowy, olej do przekładni hydraulicznych, olej do układów hydraulicznych, płyn chłodzący, płyn odmrażający, płyn hamulcowy, płyn do układów klimatyzacyjnych
18	Konwertory katalityczne (katalizatory)
19	Kondensatory zawierające PCB

Rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia w § 10 określa, że przedmioty wyposażenia i części pojazdów związane z bezpieczeństwem ich użytkowania i ochroną środowiska mogą być stosowane w pojazdach, jeżeli są oznakowane:

- znakami homologacji
- cechami producenta pojazdu, na który wystawiono świadectwo homologacji typu pojazdu
- cechami dostawcy producenta pojazdu, na który wystawiono świadectwo homologacji typu pojazd
- znakiem zgodności zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności i akredytacji

Niestety, to wyliczenie nie daje nam rozwiązania tej kwestii, albowiem należy założyć, że zmontowane części były legalnie wprowadzone wcześniej do obrotu i są oznaczone odpowiednimi znakami homologacji.

Ustawa „Prawo o ruchu drogowym” w art. 66 ust. 4 pkt 1a wyraźnie wskazuje, że zabrania się stosowania w pojeździe przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko. Niestety, podczas badania technicznego diagnosta faktycznie nie jest w stanie wykryć, czy po naprawie zamontowano w pojeździe zabronioną część lub podzespół. W tabeli usterek w rozporządzeniu w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań w SKP brak wyraźnie sformułowanych wytycznych w tym zakresie. Wprowadzono wskaże obecnie pojęcie „niebezpiecznej przeróbki”, przez co rozumie się przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu na drodze lub nieproporcjonalnie niekorzystny wpływ na środowisko.

Podstawa prawna

- Rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko (DzU z 2005 r., nr 201, poz. 1666)

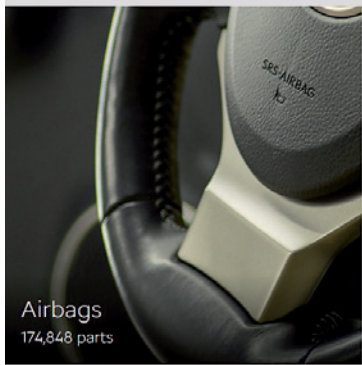
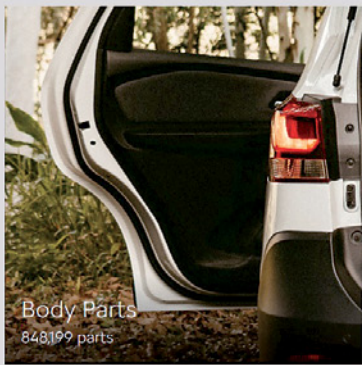
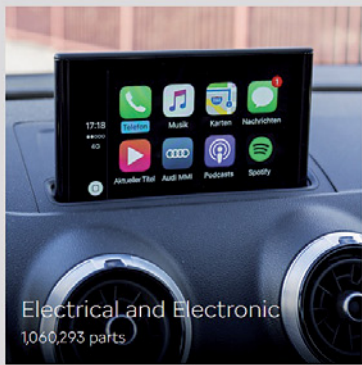
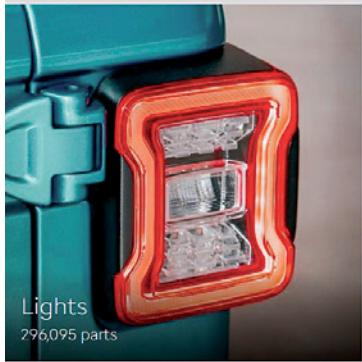
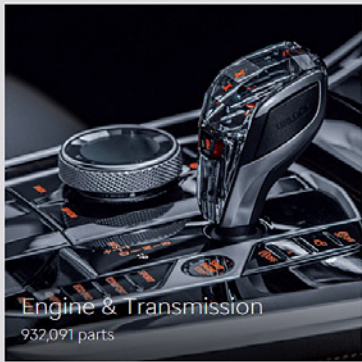
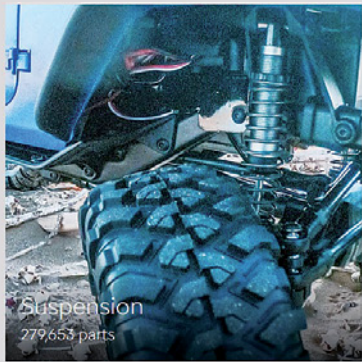
To jednak stanowczo za mało w kontekście nakazu kontroli organoleptycznej, którą przeprowadza się bez demontażu zespołów i części pojazdu.

Podsumowując, ustawodawca oczywiście zadbał o należyłą implementację przepisów unijnych. Stworzono wykaz, który w zamyśle ma poprawić bezpieczeństwo użytkowników pojazdów oraz zapewnić należyłą ochronę środowiska naturalnego. Niestety, w mojej ocenie egzekwowanie powyższych zapisów w realiach zarówno kontroli drogowej, jak i badania technicznego w SKP jest niemożliwe. Oceny stanu technicznego, w wielu przypadkach, dokonuje się organoleptycznie, co uniemożliwia stwierdzenie, bez demontażu części, czy została ona niezgodnie z prawem ponownie użyta. Należy przypomnieć, że ani policjant, ani diagnosta nie może demontować części pojazdu w czasie procesu kontroli jego stanu technicznego.

Od redakcji: Liczymy na współpracę przy tworzeniu tekstów z zakresu prawa. Wszystkich zainteresowanych rozwiązaniem nurtujących ich problemów prosimy o kontakt mailowy z autorem artykułu. Odpowiedzi zamieścimy na łamach miesięcznika. ■

Categories

Find the used part you are looking for

 Airbags 174,848 parts	 Body Parts 848,199 parts	 Electrical and Electronic 1,060,293 parts	 Interior 578,202 parts
 Lights 296,095 parts	 Engine & Transmission 932,091 parts	 Suspension 279,653 parts	Jeden z koncernów samochodowych wprowadził do oferty na rynek europejski, ale nie polski, używane części zamienne, obejmujące m.in. poduszki powietrzne i elementy układu ABS Do you wish to make a search? See our complete catalog.