

ODPADY

www.odpadywfirmie.wip.pl

AKTUALNOŚCI PRAWNE – INTERPRETACJE – EWIDENCJE

W BIEŻĄCYM NUMERZE M.IN.:

Ewidencja odpadów

Czy każdy odpad należy ewidencjonować? Jak robić to zgodnie z prawem? Czy są jakieś ilości zwalniające z obowiązku prowadzenia ewidencji odpadów? Jak to się ma do przedkładania sprawozdania o rodzajach i ilości wytwarzanych odpadów?

Str. 4

Kiedy trzeba uzyskać pozwolenie na wytwarzanie odpadów

Niekiedy w ramach prowadzonej działalności gospodarczej wytwarzane są takie ilości odpadów niebezpiecznych lub innych niż niebezpieczne, że podmiot zaczyna podlegać pod obowiązek uzyskania pozwolenia na wytwarzanie odpadów. Tak się dzieje w dwóch przypadkach, sprawdź w jakich.

Str. 7

Jakie kary można dostać

Niewywiązywanie się z podstawowych obowiązków w zakresie gospodarowania odpadami może się wiązać z bolesnymi konsekwencjami karnymi. Co grozi za nieprowadzenie ewidencji odpadów, brak selektywnej zbiórki odpadów albo przekazywanie odpadów podmiotom nieuprawnionym? Szczegóły w artykule.

Str. 7

Strefa Czytelnika – korzystaj bezpłatnie z usług dla prenumeratorów



Serwis internetowy:
Wzory dokumentów, e-booki, webinary
i archiwalne treści na:
www.odpadywfirmie.wip.pl



Pytanie do eksperta:
Wyślij pytanie na adres:
redakcja@odpadywfirmie.wip.pl,
a odpowiedź otrzymasz na e-mail



Serwis e-letterowy:
aktualności i porady wysyłane
na Twój adres e-mail



Jednostkowe stawki opłaty za umieszczenie odpadów na składowisku na rok 2024

Lp.	Kod odpadów	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Jednostkowa stawka opłaty w zł/Mg
131	04 01 03*	Odpady z odtłuszczania zawierające rozpuszczalniki (bez fazy ciekłej)	218,18
132	04 01 04	Brzeczka garbująca zawierająca chrom	83,07
133	04 01 05	Brzeczka garbująca niezawierająca chromu	25,89
134	04 01 06	Osady zawierające chrom, zwłaszcza z zakładowych oczyszczalni ścieków	83,07
135	04 01 07	Osady niezawierające chromu, zwłaszcza z zakładowych oczyszczalni ścieków	25,89
136	04 01 08	Odpady skóry wygarbowanej zawierające chrom (wióry, obcinki, pył ze szlifowania skór)	83,07
137	04 01 09	Odpady z polerowania i wykańczania	16,70
138	04 01 99	Inne niewymienione odpady	16,70
139	04 02	Odpady z przemysłu tekstylnego	
140	04 02 09	Odpady materiałów złożonych (np. tkaniny impregnowane, elastomery, plastomery)	25,89
141	04 02 10	Substancje organiczne z produktów naturalnych (np. tłuszcze, woski)	25,89
142	04 02 14*	Odpady z wykańczania zawierające rozpuszczalniki organiczne	83,07
143	04 02 15	Odpady z wykańczania inne niż wymienione w 04 02 14	25,89
144	04 02 16*	Barwniki i pigmenty zawierające substancje niebezpieczne	83,07
145	04 02 17	Barwniki i pigmenty inne niż wymienione w 04 02 16	25,89
146	04 02 19*	Odpady z zakładowych oczyszczalni ścieków zawierające substancje niebezpieczne	83,07
147	04 02 20	Odpady z zakładowych oczyszczalni ścieków inne niż wymienione w 04 02 19	25,89
148	04 02 21	Odpady z nieprzetworzonych włókien tekstylnych	16,70
149	04 02 22	Odpady z przetworzonych włókien tekstylnych	16,70
150	04 02 80	Odpady z mokrej obróbki wyrobów tekstylnych	25,89
151	04 02 99	Inne niewymienione odpady	16,70
152	05	Odpady z przeróbki ropy naftowej, oczyszczania gazu ziemnego oraz pirolitycznej przeróbki węgla	
153	05 01	Odpady z przeróbki (np. rafinacji) ropy naftowej	
154	05 01 02*	Osady z odsalania	83,07
155	05 01 03*	Osady z dna zbiorników	218,18
156	05 0104*	Kwaśne szlamy z procesów alkilowania	218,18
157	05 0105*	Wycieki ropy naftowej	218,18
158	05 0106*	Zaolejone osady z konserwacji instalacji lub urządzeń	83,07
159	05 0107*	Kwaśne smoły	218,18
160	05 0108*	Inne smoły	83,07
97	02 07 80	Wytłoki, osady moszczowe i pofermentacyjne, wywary	25,89
98	02 07 99	Inne niewymienione odpady	16,70
99	03	Odpady z przetwórstwa drewna oraz z produkcji płyt i mebli, masy celulozowej, papieru i tektury	
100	03 01	Odpady z przetwórstwa drewna oraz z produkcji płyt i mebli	

Redaktor prowadząca: **Aleksandra Koriat**
 Menedżer produktu: **Monika Doros**
 Kierownik grupy tematycznej: **Piotr Szczygiel**
 Koordynator produkcji: **Mariusz Jezierski**
 Druk: **KRMdruk**

Skład: **Raster Studio**

Nakład: **400 egz.**

Nr rejestrowy BDO: 000008579

Wiedza i Praktyka sp. z o.o.

03-918 Warszawa, ul. Lotewska 9a

Tel.: 22 518 29 29, faks: 22 617 60 10

Kontakt: www.formularze.wip.pl

NIP: 526-19-92-256

Numer KRS: 0000098264

– Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, Sąd Gospodarczy XIII Wydział Gospodarczy Rejestrowy

Publikacja „Odpady” wraz z przysługującymi Czytelnikom innymi elementami dostępnymi w subskrypcji (e-letter, WWW i inne) chronione są prawem autorskim. Przedruk i sprzedaż tych materiałów bez zgody wydawcy są zabronione. Zakaz nie dotyczy cytowania publikacji z powołaniem się na źródło. Publikacja „Odpady” została przygotowana z zachowaniem najwyższej staranności i z wykorzystaniem wysokich kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia autorów i konsultantów. Zaproponowane w publikacji „Odpady” oraz w innych dostępnych elementach subskrypcji wskazówki, porady i interpretacje nie mają charakteru porady prawnej i dotyczą sytuacji typowych. Ewentualne zastosowanie się do nich powinno być skonsultowane z wykwalifikowanym specjalistą lub ekspertem, w celu uwzględnienia indywidualnych okoliczności związanych z daną sprawą, w związku z czym zastosowanie lub wykorzystanie w jakikolwiek sposób informacji zawartych w tych materiałach następuje na własne ryzyko i odpowiedzialność osoby tego dokonującej. Publikowane rozwiązania nie mogą być traktowane jako oficjalne stanowiska organów i urzędów państwowych.

Podstawowe informacje 3

Cele i założenia systemu..... 4

Podstawowe zasady funkcjonowania systemu 5

Odpowiedzialność karna 12

Ewidencja odpadów oraz sprawozdawczość w ramach realizacji recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji ... 13

Jak zaklasyfikować odpady, które powstają na stacji demontażu pojazdów? 14

Karta ewidencji pojazdów wycofanych z eksploatacji – kiedy ją stosować 15

Przekroczenie masy odpadów w stacji demontażu pojazdów 16

NASI EKSPERCI:

					
Aleksandra Gembora	Tomasz Kaler	Izabela Kunowska-Pokrop	Karolina Szewczyk-Cieślak	Norbert Szymkiewicz	Marzena Litwin-Gratkowska
specjalista ds. ochrony środowiska, absolwentka międzywydziałowych studiów ochrony środowiska w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie	absolwent prawa specjalizujący się w prawie ochrony środowiska, autor publikacji i szkoleń z dziedziny prawa środowiskowego	wieloletni dziennikarz oraz autor tekstów z zakresu ochrony środowiska	koordynator ds. ochrony środowiska, właścicielka firmy zajmującej się doradztwem ekologicznym	inspektor ds. bhp/ppoż. i ochrony środowiska, absolwent Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Biologii, specjalizacja Ochrona środowiska	właścicielka firmy świadczącej usługi doradcze w zakresie ochrony środowiska



Aleksandra Koriat
redaktor prowadząca

Drogi Czytelniku!

W tym wydaniu specjalnym omawiamy temat systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Tłumaczymy definicje i wymagania prawne w tym zakresie.

Szerokie opracowanie zawiera informacje o celach i założeniach systemu oraz zasadach jego funkcjonowania. Omówiona została odpowiedzialność karna oraz obowiązki w zakresie ewidencji i sprawozdawczości w BDO.

Serdecznie zapraszam do zapoznania się z tym materiałem, ponieważ odpady pochodzące z pojazdów wycofanych z eksploatacji odgrywają dużą rolę na rynku odpadowym.

Serdecznie zapraszam do zadawania pytań ekspertom redakcji oraz do sugestii, o czym chcielibyście przeczytać w kolejnym wydaniu specjalnym magazynu „Odpady”.

Pytania oraz sugestie można kierować na adres: redakcja@odpadywfirmie.wip.pl.

Życzę miłej lektury.

Napisz do naszego eksperta:
redakcja@odpadywfirmie.wip.pl

Zaloguj się na stronie
www.odpadywfirmie.wip.pl
i czytaj wydanie online

Twój Asystent

PORTAL OCHRONY ŚRODOWISKA

Pobierz bezpłatną aplikację przeznaczoną dla Specjalistów ds. Ochrony Środowiska

Bądź na bieżąco ze zmianami w Twojej pracy

System recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

Pojazdy wycofane z eksploatacji stanowią dużą część strumienia odpadów. Z tego powodu powstały przepisy prawne, które regulują postępowanie z odpadami powstającymi z takich pojazdów. Przeczytaj wydanie specjalne, aby dowiedzieć się więcej na ten temat.



TOMASZ KALER
specjalista ds. ochrony
środowiska

Podstawowym aktem prawnym regulującym postępowanie z pojazdami wycofanymi z eksploatacji w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz stosownie do zasad ochrony środowiska jest

ustawa z 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (dalej URPWE).

Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do magazynowania odpadów.

Podstawowe informacje o systemie recyklingu pojazdów

Pojazd samochodowy po zakończeniu swojego cyklu życia staje się odpadem obciążającym naturalne środowisko i w związku z tym powinien być poddany recyklingowi. Ze względu na znaczny udział wraków samochodowych w ogólnym bilansie odpadów niebezpiecznych dla środowiska naturalnego stały się one przedmiotem specjalnego traktowania.

UE podjęła temat strategii wobec wraków samochodowych w celu optymalizacji procesu demontażu poprzez zwiększenie odzysku poszczególnych odpadów poddawanych recyklingowi oraz odzysku materiałowego i energetycznego, a także poprzez unieszkodliwianie na składowiskach odpadów innych niż niebezpieczne.

ZAŁOŻENIA PRZEPISÓW PRAWNYCH

Ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadza mechanizmy tworzące system:

- sieć stacji demontażu,
- sieć punktów zbierania pojazdów,
- sieć zbierania (tworzonych przez podmioty wprowadzające pojazdy),
- system finansowania,
- system przepływu informacji.

Komisja Europejska zainicjowała program strategii przetwarzania zużytych pojazdów w celu maksymalnego odzysku i recyklingu. W koncepcji budowy systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji należy skoncentrować się na założeniu, aby zdecentralizowana sieć zakładów zbiórki i demontażu starych samochodów została powiązana ze scentralizowanym przetwarzaniem pozostałości

nadwozi i wartościowych materiałów pochodzących z demontażu.

CHARAKTERYSTYKA ODPADU

Wycofany z eksploatacji samochód to przede wszystkim duże zagrożenie dla środowiska, zawiera bowiem metale, oleje, płyny chłodnicze, akumulatory, zużyte opony, szkło i tworzywa sztuczne. Pozostałe materiały powinny być poddane procesowi recyklingu pod kątem ich ponownego użycia. Pojazdy wycofane z eksploatacji niepoddane procesowi recyklingu niosą ze sobą ogromne zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.

ZBIERANIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Ustawa recyklingowa zobowiązała wprowadzających pojazdy na rynek do utworzenia i utrzymania sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Podstawowym warunkiem jest możliwość oddania pojazdu do recyklingu w miejscu odległym nie więcej niż 50 km w linii prostej. Traktując to geometrycznie, bez żadnych ograniczeń, można stwierdzić, że potrzeba 70 okręgów o promieniu 50 km, aby pokryć cały obszar Polski.

Przez okres obowiązywania ustawy powstały nowe i spełniające wymagania elementy infrastruktury (punkty zbierania, stacje demontażu, młyny przemysłowe, zakłady recyklingowe zagospodarowujące pozyskane materiały), spełniające wymagania usta-

wowe wraz z koniecznym wyposażeniem w urządzenia niezbędne do sprawnego i szybkiego demontażu. Inwestycje zostały sfinansowane z prywatnych środków, funduszy krajowych lub europejskich. Przed tak stworzonym systemem są kolejne wyzwania.

Cele i założenia systemu

System recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji ma swoje założenia i cele. Opierają się one na jak największym ograniczeniu wpływu na środowisko procesu produkcji i utylizacji pojazdów. Podstawowym celem jest uszczelnienie systemu odbioru i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Cele, które zostały wprowadzone i powinny być dalej utrzymane dzięki URPWE:

1. dalsza budowa szczelnego systemu odbioru i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, system taki ma być łatwo dostępny dla właścicieli pojazdów;
2. wprowadzenie ściśle określonego dokumentu potwierdzającego przyjęcie pojazdu do przetwarzania, aby zapewnione było pozbywanie się pojazdów wycofanych z eksploatacji wyłącznie w punktach zbierania i stacjach demontażu posiadających stosowne zezwolenie, które potwierdza zgodne z przepisami funkcjonowanie przedsiębiorstwa;
3. możliwość bezpłatnego pozbycia się pojazdu przez ostatniego właściciela, ale tylko pod warunkiem że nie brakuje w nim żadnych istotnych części;
4. określenie wysokich wymagań ekologicznych dla procesu przetwarzania pojazdów – prawie do 100 % ma zostać osiągnięty poziom recyklingu, tzn. taki odsetek masy pojazdu musi zostać ponownie wykorzystany na różne sposoby;
5. redukcja ilości metali szkodliwych dla człowieka i środowiska lub nawet całkowita ich eliminacja z konstrukcji pojazdów (ołów, rtęć, sześciowartościowy chrom, kadm);
6. wprowadzenie obowiązku potwierdzenia możliwości prawie 100% poziomu recyklingu pojazdu już na etapie jego homologacji – przed rozpoczęciem produkcji seryjnej.

JAKIE PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA POWINIEN SPEŁNIĆ SYSTEM?

System powinien zapewnić:

- możliwie wysoki poziom ochrony środowiska przed zniszczeniem spowodowanym pozostałościami po zużytych pojazdach,
- opłacalność działania przedsiębiorców i pracowników w zakresie recyklingu,
- dostępność do tego rodzaju usług,

- efektywność funkcjonowania systemu,
- dobre warunki demontażu i wysoka jakość demontażu,
- wysokie kompetencje zawodowe pracowników,
- wymagany dopływ zużytych pojazdów do legalnie działających stacji demontażu,
- opracowanie dobrych praktyk w działaniu systemu w procesie technologicznym demontażu,
- wykluczenie zjawisk o charakterze korupcyjnym,
- ograniczenie znaczenia szarej strefy, która w branży recyklingu pojazdów nie daje przedsiębiorcom działającym legalnie żadnych szans (nikt nie jest w stanie konkurować z ofertą części z nielegalnego demontażu, których cena nie uwzględnia podatków, kosztów ochrony środowiska, zatrudnienia, zezwoleń, sprawozdawczości, kontroli jakości).

GDZIE MAJĄ ZASTOSOWANIE PRZEPISY?

Przepisy URPWE stosuje się do:

- pojazdów wyprodukowanych na terytorium kraju,
- pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w drodze importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia,
- odpadów powstałych z pojazdów,
- motorowerów trójkołowych (w ograniczonym zakresie).

POJĘCIE POJAZDU

Pojazd – rozumie się przez to pojazdy samochodowe zaliczone do kategorii M1 lub N1, określonych w przepisach o ruchu drogowym, oraz motorowery trójkołowe zaliczone do kategorii L2e, określonych w przepisach o ruchu drogowym

Auta kategorii N1 to samochody do przewozu towarów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 t. Auta kategorii M1 to pojazdy osobowe, w których można przewozić nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.