

**USTAWA**

z dnia .....2011 r.

**o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji  
oraz niektórych innych ustaw<sup>1),2)</sup>**

Art. 1. W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.<sup>3)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e, określonej w przepisach o ruchu drogowym, stosuje się przepisy art. 11-19, art. 21, art. 22, art. 23 ust. 1 oraz art. 39-41.”;

2) w art. 3 po pkt 14 dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

„15) wprowadzenie na terytorium kraju – wprowadzenie pojazdu po raz pierwszy w celu używania lub dystrybucji na terytorium kraju.”;

3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Art. 4. 1. Wprowadzenie na terytorium kraju następuje z dniem:

- 1) wydania pojazdu z magazynu lub przekazania innemu podmiotowi – w przypadku pojazdu wyprodukowanego na terytorium kraju;
- 2) wystawienia faktury potwierdzającej wewnątrzwspólnotowe nabycie pojazdu;
- 3) przywozu pojazdu na terytorium kraju.

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia 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. Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 5, str. 224).

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 175, poz. 1458, z 2007 r. Nr 176, poz. 1236, z 2009 r. Nr 79, poz. 666, Nr 92, poz. 753 i Nr 215, poz. 1664 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 145 i Nr 76, poz. 489.

2. Jeżeli z przepisów ust. 1 wynika, że wprowadzenie na terytorium kraju nastąpiło w dwóch terminach, za dzień wprowadzenia na terytorium kraju uważa się dzień wcześniejszy.
3. Ciężar udowodnienia, że wprowadzenie na terytorium kraju nie nastąpiło albo nastąpiło w innym dniu niż określony w ust. 1, spoczywa na wprowadzającym pojazd.”;

4) po art. 10 dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Art. 10a. 1. Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju co najmniej 100 pojazdów w roku kalendarzowym, jest obowiązany do zapewnienia rocznego poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, zwanego dalej „poziomem zbierania”, co najmniej w wysokości 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium

2. Wprowadzający pojazd, o którym mowa w ust. 1, liczy poziom zbierania w stosunku do masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w poprzednim roku kalendarzowym. Wprowadzający pojazd, który rozpoczyna działalność w danym roku kalendarzowym, liczy poziom zbierania w stosunku do masy pojazdów wprowadzonych w tym roku kalendarzowym.

3. W ostatnim roku prowadzenia działalności wprowadzający pojazd, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany zapewnić poziom zbierania w stosunku do masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim oraz w roku zakończenia działalności.

4. Wprowadzający pojazd, o którym mowa w ust. 1, potwierdza zrealizowanie obowiązku, o którym mowa w ust. 1, przez uzyskanie zaświadczenia potwierdzającego masę zebranych na jego rzecz pojazdów wycofanych z eksploatacji sporządzonego przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu.

5. Wprowadzający pojazd, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany przechowywać zaświadczenie potwierdzające masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji przez 5 lat licząc od końca roku kalendarzowego, za który zostało wydane.”;

5) uchyla się art. 11 i 12;

6) w art. 13:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju co najmniej 100 pojazdów w roku kalendarzowym, jest obowiązany złożyć Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska zawiadomienie o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów, w terminie 30 dni od dnia wprowadzenia na terytorium kraju setnego pojazdu.”,

- b) uchyla się ust. 2,
- c) w ust. 4 uchyla się pkt 4,
- d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 4, wprowadzający pojazd jest obowiązany poinformować o tym Głównego Inspektora Ochrony Środowiska nie później niż do końca miesiąca następującego po miesiącu, w którym nastąpiła zmiana.”;

7) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Art. 14. 1. Wprowadzający pojazd, który jest obowiązany do zapewnienia poziomu zbierania, i nie spełnia tego obowiązku jest obowiązany do naliczenia i wpłacenia opłaty za brak zapewnienia poziomu zbierania.

2. Opłatę, o której mowa w ust. 1, oblicza się jako iloczyn stawki opłaty za brak zapewnienia poziomu zbierania i masy brakującej do zapewnienia poziomu zbierania.

3. Stawka opłaty za brak zapewnienia poziomu zbierania wynosi 500 zł za 1 Mg.”;

8) w art. 15 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wprowadzający pojazd, który jest obowiązany do zapewnienia poziomu zbierania, jest obowiązany do złożenia Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska rocznego sprawozdania o osiągniętym poziomie zbierania oraz o wysokości należnej opłaty za brak zapewnienia poziomu zbierania, w terminie do dnia 15 marca roku następującego po roku, którego opłata dotyczy.”;

9) art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Art. 16. 1. Obowiązek obliczenia opłaty za brak zapewnienia poziomu zbierania powstaje na koniec roku kalendarzowego.

2. Wprowadzający pojazdy, który jest obowiązany do zapewnienia poziomu zbierania, jest obowiązany wpłacić opłatę za brak zapewnienia poziomu zbierania na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do dnia 31 marca roku następującego po roku, którego opłata dotyczy.”;

10) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Art. 17. 1. W razie stwierdzenia, że wprowadzający pojazd, który jest obowiązany do zapewnienia poziomego zbierania, nie dokonał wpłaty opłaty za brak zapewnienia poziomego zbierania albo dokonał wpłaty w wysokości niższej od należnej, Główny Inspektor Ochrony Środowiska wydaje decyzję, w której określa wysokość zaległości z tytułu opłaty za brak zapewnienia poziomego zbierania.

2. W przypadku niewykonania decyzji określonej w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, wprowadzający pojazdy jest obowiązany wpłacić bez wezwania dodatkową opłatę za brak zapewnienia poziomego zbierania na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w wysokości odpowiadającej 20% kwoty niewpłaconej opłaty za brak zapewnienia poziomego zbierania.

3. Do opłaty za brak zapewnienia poziomego zbierania oraz do dodatkowej opłaty za brak zapewnienia poziomego zbierania stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.<sup>4)</sup>) z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.”;

11) uchyla się art. 17a;

12) w art. 23:

a) ust. 1-7 otrzymują brzmienie:

„1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, który posiada cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.<sup>5)</sup>), z zastrzeżeniem ust. 7.

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 85, poz. 727, Nr 86, poz. 732 i Nr 143, poz. 1199, z 2006 r. Nr 66, poz. 470, Nr 104, poz. 708, Nr 143, poz. 1031, Nr 217, poz. 1590, Nr 225, poz. 1635, z 2007 r. Nr 112, poz. 769, Nr 120, poz. 818, Nr 192, poz. 1378 i Nr 225, poz. 1671, z 2008 r. Nr 118, poz. 745, Nr 141, poz. 888, Nr 180, poz. 1109 i Nr 209, poz. 1316, 1318 i 1320, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 44, poz. 362, Nr 57, poz. 466, Nr 131, poz. 1075, Nr 157, poz. 1241, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323, Nr 213, poz. 1652 i Nr 216, poz. 1676 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 57, poz. 355, Nr 127, poz. 858, Nr 167, poz. 1131, Nr 182, poz. 1228 i Nr 197, poz. 1306.

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 90, poz. 757, Nr 25, poz. 202, Nr 90, poz. 756, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i poz. 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802, Nr 97,

2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji nie pobiera opłaty od właściciela pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może pobrać opłatę przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji, jeżeli nie jest spełniony co najmniej jeden z warunków:

1) pojazd jest zarejestrowany na terytorium Unii Europejskiej, zgodnie z odrębnymi przepisami;

2) pojazd wycofany z eksploatacji:

a) jest kompletny,

b) nie zawiera innych odpadów, które nie pochodzą z danego pojazdu.

4. Za pojazd kompletny uważa się pojazd, który zawiera wszystkie istotne elementy.

5. W przypadku przyjmowania od właściciela niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji opłata, o której mowa w ust. 3, nie może przekraczać wysokości 10 zł za 1 kg brakującej masy pojazdu.

6. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, o której mowa w ust. 3, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej.

7. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia niekompletnego pojazdu, jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3.”,

b) uchyla się ust. 7a i 7b;

13) po art. 23 dodaje się art. 23a w brzmieniu:

„Art. 23a. 1. Wyłącznym podmiotem uprawnionym do wystawiania zaświadczenia potwierdzającego masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji jest przedsiębiorca prowadzący stację demontażu umieszczony w wykazie, o którym mowa w art. 42.

2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, jest drukiem ścisłego zarachowania.

3. Zaświadczenie potwierdzające masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji sporządzane jest w 3 egzemplarzach, z których pierwszy otrzymuje wprowadzający pojazd, drugi jest przekazywany Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, a trzeci pozostaje u przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu.

---

poz. 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443 i Nr 225, poz. 1466.

4. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany przekazać zaświadczenie potwierdzające masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska najpóźniej w terminie 30 dni po upływie terminu określonego w ust. 7.
5. Zaświadczenia potwierdzające masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji wydane przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu, nie mogą być wydane na większą masę pojazdów wycofanych z eksploatacji niż faktyczna masa pojazdów zebranych przez tę stację demontażu w roku kalendarzowym, za który zaświadczenie jest wydawane.
6. Zaświadczenia potwierdzające masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji wydane przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu, nie mogą być wydane na większą masę pojazdów wycofanych z eksploatacji niż moce przerobowe tej stacji demontażu, określone w posiadanym przez nią pozwoleniu zintegrowanym lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu.
7. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może wydać zaświadczenia potwierdzające masę zebranych pojazdów za dany rok kalendarzowy, najpóźniej do dnia 15 lutego następnego roku.
8. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany przechowywać zaświadczenia potwierdzające masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji przez 5 lat licząc od końca roku kalendarzowego, za który zostały wydane.
9. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu prowadzi ewidencję wydanych przez niego zaświadczeń potwierdzających masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji według kolejności ich wydawania, zgodnie z numerem zaświadczenia.
10. Zaświadczenie potwierdzające masę zebranych pojazdów wycofanych eksploatacji wydane niezgodnie z ust. 1- 9 oraz przepisami wydanymi na podstawie ust. 11 jest nieważne.
11. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wzór zaświadczenia potwierdzającego masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz sposób jego przekazywania, sposób przechowywania zaświadczeń i sposób prowadzenia ewidencji zaświadczeń, kierując się potrzebą ujednoczenia danych zawartych w zaświadczeniu i formy zaświadczenia oraz ułatwienia jego przekazywania, jak również zapewnienia łatwości weryfikacji danych nim zawartych.”;

14) w art. 25 uchyla się ust. 2;

15) w art. 30:

a) w ust. 1:

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) wydanych wprowadzającym pojazd zaświadczeniach potwierdzających masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) masie odpadów poddanych odzyskowi, w tym recyklingowi, oraz przekazanych do odzysku, w tym recyklingu, unieszkodliwiania, a także masie przeznaczonych do ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przekazuje Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska oraz marszałkowi województwa sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, w terminie do dnia 15 marca następnego roku.”;

16) po art. 30 dodaje się art. 30a w brzmieniu:

„Art. 30a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 28 ust. 1, jest obowiązany do wpłacenia opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, obliczanej odrębnie w przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu:

1) odzysku;

2) recyklingu.

2. Opłatę za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu oblicza się jako iloczyn stawki opłaty i brakującej masy odpadów wymaganej do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji.

3. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 2, wynosi:

a) 0,1 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów wymaganej do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu, w przypadku, gdy do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu brakuje nie więcej niż 5%;

- b) 0,2 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów wymaganej do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu, w przypadku, gdy do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu brakuje więcej niż 5%.
4. W przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu przez dwa kolejne lata, stawka opłaty, o której mowa w ust. 3, dla obliczenia opłaty należnej za drugi rok nieosiągnięcia wymaganego poziomu, ulega podwojeniu.
5. Obowiązek wpłacenia opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, obliczonej w sposób określony w ust. 1- 4, powstaje na koniec roku kalendarzowego.
6. Opłata, o której mowa w ust. 1, wpłacana jest na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego w terminie do dnia 15 marca roku następującego po roku, którego opłata dotyczy.
7. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do sporządzenia i przedłożenia marszałkowi województwa rocznego sprawozdania o wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu w terminie do dnia 15 marca roku następującego po roku, którego sprawozdanie dotyczy.
8. W razie stwierdzenia, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu mimo ciążącego obowiązku, nie dokonał wpłaty opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu lub dokonał wpłaty w wysokości niższej od należnej, marszałek województwa wydaje decyzję, w której określa wysokość zaległości z tytułu opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu.
9. Do opłat za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują marszałkowi województwa.
10. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 7, oraz sposób jego przekazywania, kierując się potrzebą ujednoczenia sprawozdań.”;

17) art. 35 otrzymuje brzmienie:

„Art. 35. 1. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany, najpóźniej do 10 stycznia, przekazać wszystkie zebrane w roku poprzednim pojazdy wycofane z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, z którym zawarł umowę, jeżeli nie jest to ten sam przedsiębiorca.



2. Do transportu pojazdów wycofanych z eksploatacji do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu nie stosuje się przepisu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach, chyba że ich stan stwarza zagrożenie dla środowiska.”;

18) w art. 38:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę jest obowiązany wykonać raz na 5 lat próbę strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu określenia zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych, z zastrzeżeniem ust. 1a i 1b.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę wykonuje próbę strzępienia w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia działalności w zakresie strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji.

1b. W przypadku dokonania zmian konstrukcyjnych lub technologicznych, skutkujących zmianą składu materiałowego rozdrobnionych odpadów, przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę jest obowiązany do przeprowadzenia próby strzępienia w terminie 30 dni od dnia dokonania zmian.”;

19) w art. 39:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Starosta wydaje zezwolenie na zbieranie odpadów przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów po zaopiniowaniu przez marszałka województwa lub regionalnego dyrektora ochrony środowiska właściwego miejscowo do wydania pozwolenia zintegrowanego lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, z którym przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów zawarł umowę oraz po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełnienia minimalnych wymagań dla punktów zbierania pojazdów.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów wydaje zaświadczenie o demontażu pojazdu lub zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu bez przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji, starosta cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji bez odszkodowania.”;

20) w art. 40:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację demontażu wydaje zaświadczenie o demontażu pojazdu lub zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu bez przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji, marszałek województwa lub regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa pozwolenia lub decyzje, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”;

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3b w brzmieniu:

„3a. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację demontażu wydaje zaświadczenie potwierdzające masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji na większą masę pojazdów wycofanych z eksploatacji niż faktyczna masa pojazdów zebranych przez tę stację demontażu w roku kalendarzowym, za który zaświadczenie jest wydawane, lub na większą masę pojazdów wycofanych z eksploatacji niż moce przerobowe tej stacji demontażu, określone w posiadanym przez nią pozwoleniu zintegrowanym lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu, marszałek województwa lub regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa pozwolenia lub decyzje, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”;

21) w art. 41:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Pozwolenia lub decyzje, o których mowa w ust. 1, są wydawane po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełnienia minimalnych wymagań dla strzepiarek.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący strzepiarkę zawiera w informacji dotyczącej zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych, o których mowa w art. 38 ust. 2, informacje sprzeczne ze stanem rzeczywistym, marszałek województwa lub regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa pozwolenia lub decyzje, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”;

22) uchyla się art. 43;

23) po art. 43 dodaje się art. 43a - 43c w brzmieniu:

„Art. 43a. 1. Dyrektor Izby Celnej przekazuje Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska kwartalne informacje o podmiotach, które dokonały wpłaty akcyzy, dotyczącej samochodów osobowych w rozumieniu art. 100 ust. 4 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11, z późn. zm.<sup>6)</sup>), będących pojazdami w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy, w terminie do końca następnego miesiąca po upływie każdego kwartału, wraz z podaniem nazwy albo imienia i nazwiska i adresu siedziby albo adresu zamieszkania podmiotu oraz informacji o liczbie samochodów osobowych, od których dany podmiot odprowadził akcyzę.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, jest przekazywana w formie elektronicznej.

Art. 43b. 1. Główny Inspektor Ochrony Środowiska sporządza i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw środowiska sprawozdanie o realizacji ustawy, zawierające w szczególności informacje o:

- 1) liczbie, markach, masie i roku produkcji pojazdów oraz masie pojazdów wycofanych z eksploatacji, które zostały przyjęte do stacji demontażu;
- 2) wydanych wprowadzającym pojazdy zaświadczeniach potwierdzających masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 3) masie odpadów poddanych odzyskowi, w tym recyklingowi, oraz przekazanych do odzysku, w tym recyklingu, unieszkodliwiania, a także masie przeznaczonych do ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 4) uzyskanych w skali kraju poziomach odzysku i recyklingu;
- 5) zgromadzonych wpływach z tytułu opłat, o których mowa w art. 14 ust. 1, art. 17 ust. 1 i 2 oraz art. 30a ust. 1 ustawy

- w terminie do dnia 31 lipca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy.

2. Minister właściwy do spraw środowiska, kierując się potrzebą ujednoczenia sprawozdania, określi, w drodze rozporządzenia, sposób przekazywania i wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 1.

Art. 43c. 1. Marszałek województwa prowadzi odrębny rachunek bankowy w celu gromadzenia i przekazywania wpływów z opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

2. Wpływy z tytułu opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, powiększone o przychody z oprocentowania rachunku

---

<sup>6)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 98, poz. 819, Nr 168, poz. 1323, Nr 215, poz. 1267 oraz z 2010 r. Nr 21, poz. 104 i Nr 151, poz. 1013.

bankowego i pomniejszone o dochody województwa, o których mowa w ust. 3, marszałek województwa przekazuje w terminie do dnia 30 maja roku następującego po roku, którego opłata dotyczy, na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

3. Wpływy z tytułu opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w wysokości 5% stanowią dochody województwa.

4. Marszałek województwa jest obowiązany do sporządzania i przekazywania Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska kwartalnych informacji o podmiotach wpłacających opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu z podaniem nazwy, oznaczenia siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu danej opłaty oraz terminu dokonania wpłaty, w rozumieniu art. 60 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, w terminie do końca miesiąca po zakończeniu kwartału, którego dotyczą te informacje.”;

24) art. 47 otrzymuje brzmienie:

„Art. 47. Kto, wbrew przepisom art. 13, składa zawiadomienie o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów zawierające fałszywe dane lub składa je nieterminowo, podlega karze grzywny.”;

25) po art. 52 dodaje się art. 52a w brzmieniu:

„Art. 52a. Kto, wbrew przepisowi art. 35 ust. 1, nie przekazuje wszystkich zebranych w roku poprzednim pojazdów wycofanych z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, z którym zawarł umowę, jeżeli nie jest to ten sam przedsiębiorca, podlega karze grzywny.”;

26) art. 53 otrzymuje brzmienie:

„Art. 53. Orzekanie w sprawach, o których mowa w art. 44-52a, następuje na zasadach i w trybie określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.”;

27) w art. 53a:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Kto, poza punktem zbierania pojazdów lub poza stacją demontażu, prowadzi działalność w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, podlega karze pieniężnej od 10 000 do 100 000 zł.”;

b) ust. 2 - 5 otrzymują brzmienie:

„2. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 1a, wymierza, w drodze decyzji, wojewódzki inspektor ochrony środowiska.

3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 1a, wnosi się na wyodrębniony rachunek bankowy wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska.

4. Przy ustalaniu wysokości kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 1a, należy uwzględnić stopień szkodliwości czynu, w szczególności zakres naruszeń, ilość odpadów, rodzaj stwarzanego zagrożenia dla środowiska oraz okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów o odpadach.

5. Do kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 1a, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska.”;

28) po art. 53a dodaje się art. 53b w brzmieniu:

„Art. 53b. 1. Wprowadzający pojazd, który wbrew przepisom art. 13, nie składa zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów, podlega karze pieniężnej.

2. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, wymierza, w drodze decyzji, Główny Inspektor Ochrony Środowiska.

3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, wnosi się na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja, o której mowa w ust. 2, stała się ostateczna.

4. Karę pieniężną wymierza się w wysokości 150 zł za każdy dzień zwłoki w związku z niezłożeniem zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1. Wysokość kary pieniężnej ustala się na dzień wydania decyzji, o której mowa w ust. 2, a w przypadku dalszego nieskładania zawiadomienia, ustala się kolejną karę pieniężną.

5. Główny Inspektor Ochrony Środowiska nie wszczyna postępowania w sprawie wymierzenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, jeżeli wprowadzający pojazd dobrowolnie złożył po terminie zawiadomienie, o którym mowa w art. 13 ust. 1., oraz wpłacił bez wezwania 500 zł na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przed wszczęciem postępowania, o którym mowa w ust. 1.

6. Przepis ust. 5 nie ma zastosowania w przypadku, gdy przed złożeniem zawiadomienia, o którym mowa w ust. 5, Główny Inspektor Ochrony Środowiska lub inny organ

administracji był w posiadaniu informacji o niezłożeniu zawiadomienia w terminie przez danego wprowadzającego, lub wszczął kontrolę u danego wprowadzającego.

7. Do kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, z tym, że uprawnienia organów podatkowych przysługują Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.”;

29) użyte w ustawie w różnej liczbie i przypadku wyrazy „zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazami „zezwolenie na zbieranie odpadów”.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. 2010 r. Nr 46, poz. 275 i Nr 106, poz. 672) po art. 147a dodaje się art. 147b w brzmieniu:

„Art. 147b. Kto nie dopełnia obowiązku zawiadomienia starosty lub prezydenta miasta na prawach powiatu o:

- 1) nabyciu lub zbyciu pojazdu,
- 2) zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym  
- podlega karze grzywny.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>5)</sup>) w art. 72 w ust. 1 uchyla się pkt 9.

Art. 4. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.<sup>7)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 400k w ust. 2:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) sporządzanie i przekazywanie Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska kwartalnych informacji o podmiotach wpłacających opłaty, o których mowa w art. 14 ust. 1, art. 17 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych

---

<sup>7)</sup> Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 111, poz. 708, Nr 138, poz. 865, Nr 154, poz. 958, Nr 171, poz. 1056, Nr 199, poz. 1227, Nr 223, poz. 1446 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100, Nr 20, poz. 106 i Nr 79, poz. 666, Nr 130, poz. 1070 i Nr 215, poz. 1664 oraz z 2010 r. Nr 21, poz. 104, Nr 28, poz. 145, Nr 40, poz. 227, Nr 76, poz. 489, Nr 119, poz. 804, Nr 152, poz. 1018 i 1019, Nr 182, poz. 1228, Nr 229, poz. 1498 i Nr 249, poz. 1657).

z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.<sup>3)</sup>), z podaniem nazwy, oznaczenia siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu danej opłaty oraz terminu dokonania wpłaty, w rozumieniu art. 60 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.), w terminie do końca miesiąca po zakończeniu kwartału, którego dotyczą te informacje;”

b) w pkt 4:

– lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) zgromadzonych wpływach z tytułu opłat, o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz art. 17 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”

– po lit. a dodaje się lit. aa) w brzmieniu:

„aa) wydanych wprowadzającym pojazdy zaświadczeniach potwierdzających masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji;”

– uchyla się lit. b, c, e,

– uchyla się lit. f, g, h;

2) w art. 401 w ust. 7:

a) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) wpływy z opłat, o których mowa w art. 14 ust. 1, art. 17 ust. 1 i 2 oraz art. 43c ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”

b) pkt 11b otrzymuje brzmienie:

„11b) wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w art. 53a i 53b ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;

3) w art. 401c w ust. 9:

a) uchyla się pkt 4,

b) po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;

4) w art. 410a:

a) uchyla się ust. 1,

b) ust. 2 i 2a otrzymuje brzmienie:

„2. Środki przeznaczone na dopłaty do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji są dzielone w stosunku do masy pojazdów wycofanych z eksploatacji przyjętych do stacji demontażu, wykazanej w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, jako przekraczającą masę pojazdów wycofanych z eksploatacji wynikającą z zaświadczeń, o których mowa w art. 10a ust. 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

2a. Wysokość dopłaty do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji wynosi 500 zł za każdą tonę pojazdów wycofanych z eksploatacji przyjętych do stacji demontażu przekraczającą masę pojazdów wycofanych z eksploatacji wynikającą z zaświadczeń, o których mowa w art. 10a ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.”,

c) uchyla się ust. 3-3c;

5) w art. 411 w ust. 1 w pkt 2 uchyla się lit. d.

Art. 5. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.<sup>8)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13 dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

#### **Wariant I**

„4. W przypadku ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej pojazdu, w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.<sup>3)</sup>), wypłata odszkodowania za pojazd uzależniona jest od przedstawienia rachunków za naprawę pojazdu ze stwierdzoną szkodą całkowitą albo po przedstawieniu zaświadczenia o demontażu pojazdu, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 2 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie, lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o którym mowa w art. 25 ust. 1 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia

<sup>8)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 26, poz. 225, Nr 96, poz. 959, Nr 141, poz. 1492, Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2778, z 2005 r. Nr 167, poz. 1396, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119, z 2007 r. Nr 49, poz. 328, Nr 82, poz. 557, Nr 102, poz. 691, Nr 133, poz. 922, z 2008 r. Nr 225, poz. 1486, z 2009 r. Nr 91, poz. 739, Nr 97, poz. 802 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 145 i Nr 43 poz. 246.



20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie.

5. W przypadku, gdy mimo ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej, o której mowa w ust. 4, pojazd spełnia wymagania dopuszczenia do ruchu drogowego bez dokonywania napraw, podstawą wypłaty odszkodowania jest zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego wydane przez stację kontroli pojazdów.”;

#### **Wariant II**

1) w art. 13 dodaje się ust. 4-5 w brzmieniu:

„4. W przypadku ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej pojazdu, w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.<sup>3)</sup>), zakład ubezpieczeń jest obowiązany do ustalenia, czy pojazd będący przedmiotem likwidacji szkody spełnia wymagania techniczne zapewniające ochronę środowiska lub zdrowia lub życia ludzi, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 3a ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

5. Jeżeli pojazd będący przedmiotem likwidacji szkody nie spełnia wymagań technicznych zapewniających ochronę środowiska lub zdrowia lub życia ludzi, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 3a ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, wypłata odszkodowania za pojazd następuje po przedstawieniu zaświadczenia o demontażu pojazdu, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 2 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie, lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o którym mowa w art. 25 ust. 1 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie.”;

2) w art. 33 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) z dniem wystawienia zaświadczenia o demontażu pojazdu, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 2 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o którym mowa w art. 25 ust. 1 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.”.

Art. 6. Poziom zbierania, o którym mowa w art. 10a ustawy zmienianej w art. 1, wynosi:

- 1) w roku 2012 - 40% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju;
- 2) w roku 2013 - 45% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju;
- 3) w roku 2014 - 50% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju;
- 4) w roku 2015 - 60% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju.

Art. 7. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wygasa obowiązek wnoszenia opłat, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 8. 1. Na wniosek podmiotu, który dokonał wpłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, nienależnie lub w nadmiernej wysokości, dokonuje się zwrotu nadpłaconej kwoty.

2. Prawo do zwrotu nadpłaconej kwoty wpłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wygasa po upływie 3 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Do ustalania terminu dokonania wpłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się odpowiednio art. 60 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.<sup>4)</sup>).

Art. 9. Wpływy z opłat, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, wniesionych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, są uwzględniane przy ustalaniu wysokości zobowiązania określonego w art. 401c ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

Art. 10. Do opłat za brak sieci, o których mowa w ustawie zmienianej w art. 1, za rok 2011 i lata poprzednie, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 11. 1. Sprawozdania, o których mowa w art. 30 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, sporządzane za rok 2011, przekazywane są zgodnie z dotychczasowymi przepisami.

2. Sprawozdania, o których mowa w art. 30 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 sporządzane za rok 2012, 2013 i 2014 przekazywane są do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska

i Gospodarki Wodnej zgodnie z dotychczasowymi przepisami art. 30 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1.

3. Sprawozdania, o których mowa w art. 30 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, sporządzane za rok 2015 i lata następne, przekazywane są zgodnie z art. 30 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

4. Sprawozdanie o realizacji ustawy, o którym mowa w art. 43b ustawy zmienianej w art. 1, jest sporządzane po raz pierwszy za rok 2015 i przekazywane do dnia 31 lipca 2016 r.

Art. 12. Próbę strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wykonuje się w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy - w przypadku strzępiarek funkcjonujących na rynku.

Art. 13. Do spraw wszczętych, a niezakończonych prowadzonych na podstawie art. 39 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 14. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 15 ust. 2, art. 23 ust. 8, art. 30 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 15 ust. 2, art. 23 ust. 8, art. 30 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 15. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 2 - 4, pkt 5 w zakresie art. 11, pkt 6 - 10, pkt 13, pkt 15 lit. a, pkt 16 - 17, pkt 23 w zakresie art. 43a, pkt 25, art. 4 pkt 1 lit. c oraz pkt 4 lit. b, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.;
- 2) art. 1 pkt 23 w zakresie art. 43c, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.;
- 3) art. 1 pkt 15 lit. b i art. 1 pkt 21 w zakresie art. 43b, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.;
- 4) art. 1 pkt 22, art. 4 pkt 1 lit. b tiret trzecie, pkt 3 lit. a, pkt 4 lit. a i c oraz pkt 5, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;
- 5) art. 4 pkt 1 lit. b tiret czwarte, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2017 r.

Za zgodność pod względem  
prawnym i merytorycznym

Dyrektor Departamentu  
Gospodarki Odpadami

Beata Kłopotek

10.02.2016

Gregorz Winiarski  
10.02.2016

Naczelnik Wydziału II Departamentu Prawnego

Andrzej Kusior  
20.02.16

Zastępca Dyrektora

Dominik Gajewski



## UZASADNIENIE

Niniejszy projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw wprowadza zmiany w następujących ustawach:

- ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2010 r. Nr 46, poz. 275, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2008 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.).

Konieczność nowelizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wynika przede wszystkim z potrzeby zapewnienia pełnej transpozycji 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.) oraz skierowania całego strumienia powstających odpadów do legalnych stacji demontażu (wyeliminowanie szarej strefy w przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji).

Poniżej przedstawiono szczegółowe uzasadnienie proponowanych zmian.

W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji zaproponowano zmianę art. 2 ust. 1a ustawy dotyczącego zakresu stosowania określonych przepisów ustawy do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e, w celu pełnego dostosowania do przepisów art. 3 ust. 5 dyrektywy o pojazdach wycofanych z eksploatacji.

Zaproponowano również wprowadzenie definicji pojęcia „wprowadzenie na terytorium kraju”, które pojawiało się w przepisach ustawy i nie było dotąd zdefiniowane. Dodatkowo dokonano również zmian w art. 4 określającym, kiedy dzień w którym następuje wprowadzenie na terytorium kraju. Zmiana tego art. ma na celu wyeliminowanie pojawiających się wątpliwości interpretacyjnych, przy czym zaproponowano przepisy

analogicznie jak w przypadku ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach (art. 7).

Wprowadzono rezygnację z wnoszenia opłaty, o której mowa w art. 12 ustawy, przez podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu oraz wprowadzających, którzy nie mają dotychczas obowiązku zapewnienia sieci. Opłaty te były pobierane w związku z dużym napływem pojazdów zza granicy, wprowadzanych przez indywidualne podmioty i przekazywane były m.in. na działania związane ze zbieraniem i demontażem pojazdów ze względu na konieczność stworzenia i rozwoju systemu przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. System ten był tworzony od 2005 r. i obecnie już funkcjonuje, w związku z powyższym zaproponowano rezygnację z pobierania opłat. Obowiązek wprowadzających pojazdy do zapewnienia sieci (uchylenie art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji) zastąpiony został obowiązkiem zapewnienia poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji (nowy art. 10a). Obowiązek ten dotyczyć będzie wprowadzających co najmniej 100 pojazdów w ciągu roku, pozostali wprowadzający nie mają obowiązku zapewnienia poziomu zbierania. Minimalny roczny poziom zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji wynosi 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju. Jest to poziom wymagany do osiągnięcia w 2016 r. Przepisy przejściowe określają natomiast minimalne poziomy zbierania w latach 2012 -2015, które wynoszą w 2012 r. – 40%, w 2013 r. – 45%, w 2014 r. – 50%, w 2015 r. – 60% (art. projektu ustawy). Zaświadczenia potwierdzające masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji wystawiane będą przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu. Zaświadczenie stanowić będzie druk ścisłego zarachowania i sporządzane będzie w 3 egzemplarzach (dla wprowadzającego pojazd, dla Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, dla przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu).

Ponadto zaświadczenia nie mogą być wydane na większą masę niż faktyczna masa pojazdów zebranych przez tę stację demontażu w roku, za który zaświadczenie jest wydawane. Nie mogą być również wydane na większą masę niż moce przerobowe danej stacji demontażu, określone w posiadanym przez nią pozwoleniu zintegrowanym lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu. Zaświadczenia wydane z naruszeniem tych przepisów będą nieważne w zakresie przekraczającym określoną masę. Zaświadczenia wydawane będą najpóźniej do 15 lutego następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy. W drodze rozporządzenia zostanie natomiast określony wzór zaświadczenia, sposób jego przekazywania, przechowywania oraz

sposób prowadzenia ewidencji zaświadczeń. Przedmiotowe kwestie zostały uregulowane w nowym art. 10a i 23a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Natomiast z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wygasa obowiązek wnoszenia opłat, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Wprowadzający pojazdy zostaną tym samym włączeni w większym stopniu w funkcjonowanie systemu przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji poprzez zapewnienie, że pojazdy będą trafiały do legalnych stacji demontażu. W art. 13 zawężono obowiązek składania zawiadomienia do wprowadzających co najmniej 100 pojazdów w roku kalendarzowym, a także zaproponowano uchylenie przepisów stanowiących o konieczności przekazywania przez wprowadzających pojazdy adresów stacji demontażu oraz punktów zbierania pojazdów, które działają w ramach sieci tego wprowadzającego. Wprowadzono również zmiany do art. 14, 15, 16 i 17 ustawy, tak aby w przepisach tych uwzględnić również kary dla wprowadzających za brak zapewnienia poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W związku z rezygnacją z pobierania opłat, o których mowa w art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji proponuje się uchylenie art. 17a ustawy.

W celu zapewnienia spójności przepisów ustawy z przepisami dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji proponuje się zmianę przepisów art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji poprzez wprowadzenia, jako generalnej, zasady niepobierania opłaty przy przyjmowaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Określono natomiast przypadki, w których opłata może być pobrana. Zrezygnowano przy tym z określenia pojazdu kompletnego, jako pojazdu posiadającego co najmniej 90% masy pojazdu. Ponadto w art. 23 zmieniono warunki, w których przedsiębiorca nie pobiera opłaty od właściciela pojazdu przy przyjmowaniu pojazdu do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdu. Zmiana dotyczy wymogu w zakresie rejestracji pojazdu. Wymóg rejestracji na terenie kraju zostanie zastąpiony wymogiem rejestracji na terytorium Unii Europejskiej. Ponadto, w związku ze zniesieniem obowiązku zapewnienia sieci, w art. 23 uchylono art. 7a i 7b dotyczące odmowy przyjęcia pojazdu niekompletnego przez prowadzącą stację demontażu.

W związku z faktem, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia pojazdu niekompletnego, zaproponowano uchylenie przepisu art. 25 ust. 2 ustawy, stanowiącego, że jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty za przekazanie pojazdu

niekompletnego przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie wydaje zaświadczenia o demontażu.

Zaproponowano zmiany przepisów dotyczących składania sprawozdań, o których mowa w art. 30 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Proponuje się, aby przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu składali sprawozdania do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska i marszałków województw, a nie jak do tej pory – do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i marszałków województw. W związku z obowiązkiem wydawania zaświadczeń potwierdzających zapewnienie poziomu zbierania rozszerzony został zakres sprawozdań składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu. Proponuje się pozostawienie dotychczasowego terminu na złożenie tych sprawozdań, tzn. 15 marca następnego roku. Główny Inspektor Ochrony Środowiska, na podstawie otrzymanych informacji, będzie sporządzać i przekazywać ministrowi właściwemu ds. środowiska sprawozdanie o realizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w terminie do dnia 31 lipca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy. W projekcie ustawy zawarte zostało upoważnienie do wydania przez ministra właściwego do spraw środowiska rozporządzenia określającego wzór i zakres sprawozdania przekazywanego przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (nowy art. 43b). Sprawozdania składane przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu wynikające z art. 30 ust. 1, za rok 2011, 2012, 2013, 2014, będą składane do NFOŚiGW, natomiast począwszy od sprawozdań za rok 2015 do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Natomiast pierwsze sprawozdanie o realizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji składane przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska ministrowi właściwemu do spraw środowiska dotyczyć będzie roku 2015 i przekazywane będzie do 31 lipca 2016 r.

Kolejną zmianą jest wprowadzenie przepisów (art. 30a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji) dotyczących opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów (art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji) dla przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, w przypadku nieosiągnięcia wymaganych przepisami art. 28 poziomów odzysku i recyklingu. Opłaty wpłacane będą na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, a następnie przekazywane do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wpływy z tytułu tej opłaty w wysokości 5 % będą stanowić dochody budżetu samorządu województwa (nowy art. 43c).

Wprowadzono propozycję zobowiązania przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów do przekazywania pojazdów wycofanych z eksploatacji najpóźniej do 10



stycznia następnego roku do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu i rozszerzono wyłączenie z zakresu stosowania przepisu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach również do transportu pojazdów wycofanych eksploatacji do stacji demontażu (a nie tylko do punktu zbierania) - zmiana art. 35, jak również wprowadzono sankcje za nieprzestrzeganie tego przepisu w art. 52a.

Zaproponowano zmianę częstotliwości wykonania próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji z rocznej na raz na 5 lat w związku z faktem, że skład surowcowy pojazdów przyjmowanych do strzępienia nie zmienia się co roku, w związku z powyższym nie ma potrzeby wykonywania próby strzępienia corocznie (art. 38 ust. 1). Dookreślono również, kiedy mają być przeprowadzane próby strzępienia, np. w przypadku zmiany technologii strzępienia.

W celu usprawnienia funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz ułatwienia jego kontroli wprowadzono przepisy dotyczące wydawania zezwolenia na zbieranie odpadów w związku z prowadzeniem punktu zbierania pojazdów oraz pozwolenia na wytwarzanie odpadów w związku z prowadzeniem strzępiarki wyłącznie po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełniania minimalnych wymagań odpowiednio dla punktów zbierania pojazdów oraz strzępiarek (art. 39 ust. 1 i art. 41 ust. 1a). Przepis taki proponuje się za względu na szereg nieprawidłowości związanych z niespełnianiem minimalnych wymagań wykrywanych przez wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska w trakcie kontroli u nowo otwieranych podmiotów, już po wydaniu decyzji. Ponadto w art. 39 ust. 1 podczas wydawania przez starostę zezwolenia w zakresie zbierania odpadów przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów obowiązek uzgodnienia z marszałkiem lub regionalnym dyrektorem ochrony środowiska zastąpiono obowiązkiem zaopiniowania.

Zaproponowano ponadto zmianę przepisów art. 40 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji dotyczących poświadczenia nieprawdy w zaświadczeniach o demontażu. W obecnym stanie prawnym brzmienie art. 40 ust. 3 powoduje konieczność odwołania do art. 97 ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, który stanowi, że organ administracji publicznej zawiesza postępowanie, gdy rozpatrzenie sprawy i wydanie decyzji zależy od uprzedniego rozstrzygnięcia zagadnienia wstępnego przez inny organ lub sąd. W związku z faktem, że poświadczenie nieprawdy dotyczy głównie wydawania zaświadczenia bez przyjmowania pojazdu do stacji demontażu, w art. 40 ust. 3 zaproponowano cofnięcie decyzji dotyczącej gospodarki odpadami przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, jeżeli wyda on zaświadczenie o demontażu pojazdu lub

zaświadczenie o przyjęciu pojazdu niekompletnego bez przyjęcia tego pojazdu. Analogiczna zmiana dotyczy przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów.

Zaproponowano również zmiany art. 41 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby nie było konieczności odwoływania się do 97 ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, analogicznie jak we wskazanym powyżej art. 40 ust. 3. W związku z powyższym „poświadczenie nieprawdy” zastąpiono „wskazywaniem informacji sprzecznych ze stanem rzeczywistym”.

Zaproponowano ponadto uchylenie z dniem 1 stycznia 2016 r. art. 43 ustawy stanowiącego o obowiązkowej corocznej kontroli stacji demontażu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska. Wiąże się to z faktem, że dopłaty do demontażu zostaną również przekazane po raz ostatni do dnia 31 grudnia 2015 r. Każda stacja demontażu będzie kontrolowana przed rozpoczęciem działalności i wydaniem decyzji. Ponadto inspektorzy wioś kontrolują stacje demontażu przy każdej informacji o możliwych nieprawidłowościach. Natomiast zniesienie tego obowiązku pozwoli na szersze kontrolowanie nielegalnych stacji demontażu i ograniczanie ich działalności.

W projekcie ustawy wprowadzono ponadto zobowiązanie dla dyrektorów Izb Celnych do przekazywania Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska kwartalnych informacji o podmiotach, które dokonały wpłaty akcyzy, dotyczącej samochodów osobowych w rozumieniu art. 100 ust. 4 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11, z późn. zm.), będących pojazdami w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy w terminie do końca następnego miesiąca po upływie każdego kwartału, wraz z podaniem nazwy albo imienia i nazwiska i adresu siedziby albo adresu zamieszkania podmiotu oraz informacji o liczbie samochodów, od których dany podmiot odprowadził akcyzę (nowy art. 43a). Główny Inspektorat Ochrony Środowiska będzie zatem w posiadaniu danych nt. podmiotów wpłacających akcyzę, tym samym pozwoli to na uzyskanie informacji o podmiotach wprowadzających pojazdy do Polski, niezbędnych do zapewnienia egzekucji przepisów dotyczących zapewnienia poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zgodnie z art. 100 ust. 4 ustawy o podatku akcyzowym samochody osobowe są to pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne objęte pozycją CN 8703 przeznaczone zasadniczo do przewozu osób, inne niż objęte pozycją 8702, włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi, z wyłączeniem skuterów śnieżnych o kodzie CN 8703 10 11, pojazdów typu meleks o kodzie CN 8703 10 18 oraz pojazdów typu quad o kodzie CN 8703 10 18.

Zaproponowano również (w art. 53a) wprowadzenie wysokiej kary pieniężnej za zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji przez podmioty nieprowadzące punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu, co umożliwi Inspekcji Ochrony Środowiska skuteczniejsze ograniczenie działalności takich podmiotów (najczęściej podejrzanych również o prowadzenie nielegalnego demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji) w przypadku, gdy niemożliwe jest udowodnienie prowadzenia demontażu pojazdów. Kara pieniężna przewidziana w ustawie o odpadach w art. 79b pkt 6 wydaje się niewystarczająca w przypadku ujawnienia dużej liczby zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji (nawet kilkadziesiąt do kilkuset sztuk uszkodzonych pojazdów).

Wprowadzono art. 53b w rozdziale 8a, zgodnie z którym wprowadzający pojazdy, który wbrew przepisom art. 13 nie składa zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzspółnotowego nabycia pojazdów, podlega karze pieniężnej. Kara wymierzana jest w wysokości 150 zł za każdy dzień zwłoki w związku z niedopełnieniem obowiązków wynikających z art. 13 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wysokość kary pieniężnej ustala się na dzień wydania decyzji, a w przypadku dalszego nieskładania zawiadomienia ustala się kolejną karę pieniężną. Karę wymierza w drodze decyzji Główny Inspektor Ochrony Środowiska i jest ona wnoszona na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Dodatkowo wprowadzono rozwiązanie, zgodnie z którym jeżeli wprowadzający pojazd dobrowolnie złożył po terminie zawiadomienie oraz wpłacił bez wezwania 500 zł na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przed wszczęciem postępowania w sprawie wymierzenia kary pieniężnej, Główny Inspektor Ochrony Środowiska nie wszczyna tego postępowania. Natomiast w przypadku złożenia zawiadomienia zawierającego fałszywe dane stosuje się karę grzywny (art. 47).

W sprawach dotyczących kar pieniężnych w tym zakresie stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

W związku z wejściem w życie ustawy z dnia 22 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 28, poz. 145), która dokonała zmiany nazw zezwoleń w zakresie gospodarowania odpadami, zaproponowano zmianę nomenklatury w tym zakresie również w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Zaproponowano ponadto zmiany w przepisach ustawy – Kodeks wykroczeń poprzez wprowadzenie sankcji dla właściciela pojazdu za niedopełnienie obowiązków określonych

w art. 78 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), który stanowi, że właściciel pojazdu zarejestrowanego jest obowiązany zawiadomić w terminie 30 dni starostę lub prezydenta miasta na prawach powiatu o:

- 1) nabyciu lub zbyciu pojazdu,
- 2) zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym.

Propozycja wprowadzenia tego przepisu wynika z potrzeby zapobiegania procederowi polegającemu na nabywaniu pojazdów (zużytych czy uszkodzonych w wyniku kolizji drogowych) przez podmioty, które nie zgłaszają faktu nabycia tego pojazdu, a demontują pojazd na części. Wprowadzenie tego przepisu ma na celu doprowadzenie do sytuacji, że podmiotom tym nie opłacałoby się kupować pojazdów i nie dopełniać obowiązku zgłoszenia nabycia pojazdu. Spowodowałoby to również, iż właściciele pojazdów, nie mając potencjalnych nabywców, oddawaliby je do legalnie działających stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów, celem uzyskania zaświadczenia o demontażu pojazdu, potrzebnego do ich wyrejestrowania.

W związku z uchynieniem art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzono również zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie uchynienia przepisu stanowiącego o konieczności przedkładania wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu dowodu wpłaty w wysokości 500 zł lub oświadczenia o zapewnieniu sieci zbierania pojazdów (art. 3 projektu ustawy).

W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.) zmieniono zakres kwartalnych informacji przekazywanych przez NFOŚiGW do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska – usunięto informacje o opłatach, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (art. 400k ust. 2 pkt 3). W art. 401 ust. 7 pkt 9 wskazano, że przychodami Narodowego Funduszu są również wpływy z opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz kary z nowo dodanego art. 53b ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ponadto zawarto przepis, że wśród celów wskazanych w art. 401c w ust. 9 ustawy – Prawo ochrony środowiska wymienia się również wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wprowadzono zmiany dotyczące systemu finansowania przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, poprzez zniesienie dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji przyznawanych na

dotychczasowych zasadach, a zastąpienie ich dopłatami za masę pojazdów wycofanych z eksploatacji przyjętych do stacji demontażu, wykraczającą poza masę pojazdów wycofanych z eksploatacji wynikającą z zaświadczeń potwierdzających masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Proponuje się ponadto wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.) w zakresie przepisów dotyczących wystąpienia „szkody całkowitej” pojazdu (art. 5 projektu ustawy). Proponuje się, aby w przypadku ustalenia przez zakład ubezpieczeń „szkody całkowitej” pojazdu wypłata odszkodowania za pojazd była uzależniona od przedstawienia rachunków za naprawę pojazdu ze stwierdzoną szkodą całkowitą albo po przedstawieniu zaświadczenia o demontażu pojazdu wycofanego z eksploatacji lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu. Zakłada się, że takie rozwiązanie pozostawiałoby właścicielowi pojazdu możliwość dysponowania pojazdem, a jednocześnie zabezpieczałoby środowisko w przypadku niepodjęcia decyzji o naprawie pojazdu poprzez obowiązek okazania dowodu przekazania pojazdu do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów. Wskazano jednocześnie, że w przypadku, gdy mimo ustalenia przez Zakład Ubezpieczeń szkody całkowitej, o której mowa w ust. 4, pojazd spełnia wymagania dopuszczenia do ruchu drogowego bez dokonywania napraw, podstawą wypłaty odszkodowania jest zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego wydane przez stację kontroli pojazdów. Powyższe rozwiązanie zaproponowano jako wariant I. Natomiast w wariantcie II wskazano, że w przypadku ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej pojazdu, zakład ubezpieczeń jest obowiązany do ustalenia, czy pojazd będący przedmiotem likwidacji szkody spełnia wymagania techniczne zapewniające ochronę środowiska lub zdrowia lub życia ludzi, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 3a ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jeżeli pojazd będący przedmiotem likwidacji szkody nie spełnia tych wymagań technicznych, wówczas stanowi pojazd wycofany z eksploatacji i wypłata odszkodowania za pojazd następuje po przedstawieniu zaświadczenia o demontażu pojazdu albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie, lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie.

Ponadto w ustawie zaproponowano, aby umowa ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ulegała rozwiązaniu z dniem wystawienia zaświadczenia o demontażu pojazdu lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o których

mowa w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (art. 5 pkt 2 projektu ustawy).

Jednocześnie należy podkreślić, że ubezpieczyciele pojazdów są jednym z podmiotów, na które dyrektywa 2000/53/WE pozwala nakładać obowiązki związane ze stworzeniem systemu zbierania pojazdów, gdyż stosownie do art. 2 pkt 10 dyrektywy 2000/53/WE wchodzi ona w zakres definicji podmiotu gospodarczego. Nałożenie pewnych obowiązków związanych z wyegzekwowaniem obowiązku przekazania pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu będzie realizacją postanowienia zawartego w art. 5 ust. 2 dyrektywy 2000/53/WE.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Stosownie do przepisu art. 5 ustawy 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 ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Środowiska. Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa zgłosił jeden podmiot – Oiler Organizacja Odzysku S.A.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem UE.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny:

Projekt ustawy dotyczy:

- 1) wprowadzających pojazdy, przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów, przedsiębiorców prowadzących strzępiarki,
- 2) właściwych organów ochrony środowiska, odpowiadających za wydawanie decyzji wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu, punktów zbierania pojazdów i strzępiarek, a także organów prowadzących kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska,
- 3) Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- 4) Dyrektorów Izb Celnych,
- 5) zakładów ubezpieczeń,
- 6) Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego,
- 7) właścicieli pojazdów.

### 2. Konsultacje

Projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw został przesłany do administracji rządowej i samorządowej, przedstawicieli przedsiębiorców objętych przedmiotowymi przepisami, izb gospodarczych, a także instytucji badawczych i społecznych, których zakres działania obejmuje gospodarkę odpadami w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji. Projekt ustawy został również umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Środowiska na stronie internetowej [www.mos.gov.pl](http://www.mos.gov.pl).

Projekt ustawy przesłany do konsultacji zakładał rezygnację z pobierania opłat od wprowadzenia pojazdów i rezygnację z udzielania dopłat do demontażu. Negatywne uwagi zgłoszone do projektu dotyczyły likwidacji dopłat do demontażu. Dopłaty do demontażu zostały zachowane i będą udzielane za pojazdy przetworzone do końca 2014 r. i będą udzielane w 2015 r.

Szereg uwag dotyczył istniejącego już obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów i proponowanego obowiązku zapewnienia mocy przerobowych. W wyniku uwag zgłoszonych w konsultacjach społecznych obowiązek zapewnienia sieci został zastąpiony

obowiązkiem dla wprowadzających pojazdy do zapewnienia poziomu zbierania pojazdów. Pierwszym rokiem obowiązywania minimalnych poziomów będzie 2012 r. – minimalny poziom zbierania będzie wynosić 40%, natomiast docelowy minimalny poziom zbierania będzie wynosić 70% w roku 2016. Uwzględniono ponadto uwagi dotyczące zróżnicowania obowiązków dla wprowadzających pojazdy w zależności od skali prowadzonej działalności - obowiązek zapewnienia poziomu zbierania dotyczy jedynie wprowadzających, co najmniej 100 pojazdów w ciągu roku. W zakresie uwag dotyczących opłaty produktowej zmieniono nazwę na opłata za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i zrezygnowano z cofania decyzji przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu w przypadku nieosiągnięcia poziomu odzysku i recyklingu przez 3 kolejne lata.

Nie uwzględniono uwag dotyczących wystąpienia szkody całkowitej pojazdu, w tym w zakresie zagospodarowania pozostałości przez uszkodzowanego poprzez ich samodzielną sprzedaż lub w częściach, gdyż jest to niezgodne z prawem (art. 5 ust. 2 oraz art. 18 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji), odpadów w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji nie można samodzielnie demontować. W związku z uwagami w zakresie szkody całkowitej dotyczącymi spełnienia wymagań technicznych, o których mowa w art. 3a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji zaproponowano dwa warianty tego przepisu: wariant I w takim brzmieniu jak przesłany do konsultacji społecznych (rozszerzony jedynie o przepisy, że w przypadku, gdy mimo ustalenia przez Zakład Ubezpieczeń szkody całkowitej, o której mowa w ust. 4, pojazd spełnia wymagania dopuszczenia do ruchu drogowego bez dokonywania napraw, podstawą wypłaty odszkodowania jest zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego wydane przez stację kontroli pojazdów), a także wariant II, który wskazuje, że w przypadku ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej pojazdu, zakład ubezpieczeń jest obowiązany do ustalenia, czy pojazd będący przedmiotem likwidacji szkody spełnia wymagania techniczne zapewniające ochronę środowiska lub zdrowia lub życia ludzi, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 3a ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Nie uwzględniono ponadto uwag, które były sprzeczne z dyrektywą 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych eksploatacji. Ponadto zostały zgłoszone uwagi, które nie dotyczyły projektu ustawy i z tej racji nie mogły być uwzględnione.

### **3. Przedstawienie wyników analizy wpływu aktu normatywnego na:**

- a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**



Rezygnacja z wnoszenia opłat, o których mowa w art. 12 (przez podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu oraz wprowadzających, którzy obecnie nie mają obowiązku zapewnienia sieci), spowoduje zmniejszenie wpływów do NFOŚiGW. Z drugiej strony jednak rezygnuje się również z dopłat do demontażu pojazdów przekazywanych przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu na dotychczasowych zasadach. Dopłaty będą udzielane za odpady przetworzone jedynie do 2014 r. i będą uwzględniały wystawione zaświadczenia potwierdzające masę zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji. Dodatkowymi źródłami przychodów NFOŚiGW staną się opłaty, o których mowa w proponowanym art. 30a i kary pieniężne, o których mowa w proponowanym art. 53b. Kary pieniężne będą wymierzone za popełnienie czynu stanowiącego obecnie wykroczenie z art. 47 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Przewiduje się utworzenie w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska 3 dodatkowych etatów, począwszy od 2015 r., ze względu na nałożenie dodatkowych obowiązków, a mianowicie przyjmowanie od Izb Celnych kwartalnych informacji o podmiotach, które dokonały wpłaty akcyzy za samochody osobowe i weryfikacji tych informacji, sporządzanie sprawozdania o realizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ponadto wprowadzenie kar za niezłożenie zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów będzie skutkowało zwiększeniem liczby prowadzonych przez GIOŚ postępowań w sprawie nakładania przez GIOŚ kary pieniężnej za niespełnienie tego obowiązku. Ponadto obowiązek dla Głównego Inspektora Ochrony Środowiska rozliczania zapewnienia sieci zbierania pojazdów zastąpiony zostanie obowiązkiem rozliczania zapewnienia poziomu zbierania pojazdów, dla wprowadzających co najmniej 100 pojazdów w ciągu roku.

Poniżej przedstawiono szczegółowe wyliczenia:

#### **I. Wynagrodzenie osobowe – 3 700,00 zł**

**3 700,00 zł** x 3 etaty x 12 miesięcy = 133 200 zł

#### **II. Pochodne od wynagrodzeń**

1. Składki na ZUS –

**3 700,00 zł** x 15,10% x 3 etaty x 12 miesięcy = 20 113,2 zł

2. Składki na Fundusz Pracy-

**3 700,00 zł** x 2,45% x 3 etaty x 12 miesięcy = 3263,4 zł.

Wynagrodzenie+ pochodne = 156 576,6 zł

### **III. Koszty poniesione na wyposażenie i utrzymanie stanowisk pracy**

14 000 zł x 3 etaty = 42 000,00 zł

**Wynagrodzenie roczne = 198 576,6 zł**

W projekcie ustawy zaproponowano wprowadzenie opłat za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, które wpłacane są na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, a następnie przekazywane do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wpływy z tytułu opłaty produktowej w wysokości 5 % stanowią dochody budżetu samorządu województwa.

#### **b) rynek pracy**

Celem projektowanej regulacji jest uszczelnienie systemu gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, poprzez ograniczenie działalności szarej strefy – tym samym przewidywane jest zwiększenie zatrudnienia w legalnie działających stacjach demontażu, w związku ze skierowaniem większego strumienia odpadów do tych stacji.

#### **c) wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Proponowane zmiany w większym stopniu zaangażują wprowadzających pojazdy w funkcjonowanie systemu przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wprowadzający będą mieli obowiązek osiągania poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ponadto zwiększy się konkurencyjność istniejących legalnych stacji demontażu.

#### **d) wpływ na sytuację i rozwój regionalny**

Zwiększenie strumienia odpadów napływających do legalnych stacji demontażu wpłynie na rozwój regionalnej gospodarki pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz odpadami powstałymi z demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

#### **e) wpływ na ochronę środowiska**

Projektowana regulacja wpłynie korzystnie na ochronę środowiska, gdyż ma na celu skierowanie całego strumienia odpadów w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji do miejsc, w których będzie zapewnione zgodne z prawem i bezpieczne dla środowiska ich przetworzenie, ograniczenie ilości odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przetwarzanych poza wyznaczonymi miejscami.