



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IV kadencja

**Druk nr 2597**  
Warszawa, 29 stycznia 2004 r.

Pan  
Marek Borowski  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

## **- o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.**

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Bogusława Liberadzkiego.

(-) Andrzej Aumiller; (-) Barbara Błońska-Fajfrowska; (-) Elżbieta Bolek; (-) Anna Górna-Kubacka; (-) Marian Janicki; (-) Marian Kawa; (-) Jacek Kowalik; (-) Józef Kubica; (-) Jerzy Kulej; (-) Stanisław Kurpiewski; (-) Bogusław Liberadzki; (-) Janusz Lisak; (-) Aleksandra Łuszczyńska; (-) Waclaw Martyniuk; (-) Jerzy Müller; (-) Jan Orkisz; (-) Danuta Polak; (-) Andrzej Różański; (-) Kazimierz Sas; (-) Joanna Sosnowska; (-) Jan Sztwiertnia; (-) Tadeusz Tomaszewski; (-) Ryszard Tomczyk; (-) Bogusława Towalewska; (-) Franciszek Wołowicz; (-) Grzegorz Woźny; (-) Zbyszek Zaborowski; (-) Jan Zaworski.

**Ustawa z**  
**dnia.....**  
**o recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji<sup>1</sup>**

**Rozdział I**

**Przepisy ogólne**

Art. 1. 1. Ustawa określa wymagania, jakim muszą odpowiadać pojazdy oraz przedmioty wyposażenia i części pojazdów ze względu na zasady ochrony środowiska przed odpadami, oraz zasady postępowania z pojazdami będącymi odpadami, zwanymi dalej „pojazdami wycofywanymi z eksploatacji”, zapewniające ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.

2. W sprawach dotyczących postępowania z pojazdami wycofywanymi z eksploatacji w zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się przepisy o odpadach.

3. Przepisy ustawy nie naruszają postanowień działu II w tytule I ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, póź. 627, z późn. zm.<sup>2</sup>)

Art. 2. Przepisy ustawy stosuje się do pojazdów produkowanych na terytorium kraju i do pojazdów wprowadzanych na terytorium kraju w ramach importu lub w ramach wewnątrznspółnotowego nabycia oraz wszystkich odpadów powstałych z pojazdów.

Art. 3. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) imporcie - rozumie się przez to przywóz pojazdu z terytorium państwa trzeciego w celu wprowadzenia na terytorium kraju;
- 2) masie pojazdów - rozumie się przez to sumę mas własnych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, póź. 515, z późn. zm.<sup>3</sup>), pomniejszoną o masę paliwa w ilości nominalnej;
- 3) pojeździe - rozumie się przez to pojazdy samochodowe zaliczone do kategorii M1 lub N1, określonych w przepisach o ruchu drogowym, oraz trójkołowe pojazdy silnikowe, z wyłączeniem motocykli trójkołowych;
- 4) ponownym użyciu - rozumie się przez to zastosowanie przedmiotów wyposażenia i części, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym, wymontowanych z pojazdów wycofywanych z eksploatacji, w tym samym celu, do którego zostały pierwotnie zaprojektowane i wykonane;
- 5) przetwarzaniu - rozumie się przez to wszystkie czynności podejmowane po przekazaniu pojazdu wycofywanego z eksploatacji do stacji demontażu w celu demontażu, pocięcia, rozdrobnienia, przygotowania do odzysku lub unieszkodliwienia odpadów, wytworzonych w trakcie tych czynności;

---

<sup>1</sup> Niniejsza ustawa zmienia ustawę - Prawo o ruchu drogowym, ustawę o odpadach oraz ustawę o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej i opłacie depozytowej.

<sup>2</sup> zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 115, póź. 1229, z 2002 r. Nr 74, póź. 676, Nr 113, póź. 984, Nr 153, póź. 1271 i Nr 233, póź. 1957 oraz z 2003 r. Nr 46, póź. 392, Nr 80, póź. 717 i 721, Nr 162, póź. 1568, Nr 175, póź. 1693 i Nr 190, póź. 1865).

<sup>3</sup> zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 124, póź. 1152, Nr 130, póź. 1190, Nr 137, póź. 1302, Nr 149, póź. 1451 i 1452, Nr 162, póź. 1568).

- 6) stacji demontażu - rozumie się przez to zakład prowadzący przetwarzanie o zdolności przetwarzania co najmniej 1.000 pojazdów wycofywanych z eksploatacji rocznie, w tym demontaż obejmujący następujące czynności:
  - a) usunięcie z pojazdów wycofanych z eksploatacji substancji i elementów niebezpiecznych, w tym płynów,
  - b) wymontowanie z pojazdów wycofanych z eksploatacji przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia,
  - c) wymontowanie elementów nadających się do odzysku lub recyklingu;
- 7) strzeżenie - rozumie się przez to każdą instalację służącą do rozdrabniania odpadów powstałych w trakcie demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji, w tym dla potrzeb uzyskania złomu metalowego przydatnego do bezpośredniego wykorzystania;
- 8) terytorium kraju - rozumie się przez to terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 9) terytorium państwa członkowskiego - rozumie się przez to terytorium państwa wchodzącego w skład terytorium Wspólnoty Europejskiej;
- 10) terytorium państwa trzeciego - rozumie się przez to terytorium państwa nie wchodzącego w skład terytorium Wspólnoty Europejskiej;
- 11) terytorium Wspólnoty Europejskiej - rozumie się przez to terytoria państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej, z tym że następujące terytoria poszczególnych państw członkowskich są wyłączone z terytorium Wspólnoty Europejskiej:
  - wyspa Heligoland, terytorium Buesingen - z Republiki Federalnej Niemiec,
  - Ceuta, Melilla, wyspy Kanaryjskie - z Królestwa Hiszpanii,
  - Livigno, Campione d'Italia, włoska część jeziora Lugano - z Republiki Włoskiej,
  - departamenty zamorskie Republiki Francuskiej - z Republiki Francuskiej,
  - Góra Athos - z Republiki Greckiej,
  - wyspy Alandzkie - z Republiki Finlandii,
- 12) wewnątrzwspólnotowe nabycie - rozumie się przez to przemieszczanie pojazdu z terytorium innego państwa członkowskiego w celu wprowadzenia na terytorium kraju.

Art. 4. 1. Zbieranie pojazdów wycofywanych z eksploatacji mogą prowadzić wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący punkty zbierania pojazdów i przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu.

2. Demontaż pojazdów wycofywanych z eksploatacji, w tym usunięcie substancji i materiałów niebezpiecznych, może być prowadzony wyłącznie w stacjach demontażu, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Dopuszcza się usunięcie substancji i materiałów niebezpiecznych poza stacjami demontażu w trakcie prowadzenia działań ratowniczych.

## **Rozdział 2**

### **Obowiązki wprowadzających pojazdy**

Art. 5. 1. Przedsiębiorca będący producentem pojazdów jest obowiązany do:

- 1) ograniczania stosowania substancji niebezpiecznych w pojazdach tak, aby w szczególności zapobiegać ich emisji do środowiska i ułatwiać recykling;
- 2) uwzględniania wymogów demontażu, ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części, odzysku i recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji tak, aby możliwe było osiągnięcie poziomu odzysku w wysokości 95% i poziomu recyklingu w

wysokości 85% masy pojazdu;

- 3) stosowania materiałów pochodzących z recyklingu do produkcji pojazdów i innych produktów.
2. Obowiązki określone w ust. 1 dotyczą odpowiednio producentów przedmiotów wyposażenia i części pojazdów.

Art. 6. Przedsiębiorca będący producentem lub dokonującym wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdów, zwany dalej „wprowadzającym pojazd”, oraz jego następcy prawni są obowiązani do udostępniania i zamieszczania w materiałach promocyjnych informacji dotyczących:

- 1) konstrukcji pojazdów, przedmiotów wyposażenia i ich części w zakresie przydatności do odzysku i recyklingu;
- 2) zgodnego z wymaganiami ochrony środowiska postępowania z pojazdami wycofywanymi z eksploatacji, w szczególności usuwania wszystkich płynów i innych czynności związanych z demontażem;
- 3) rozwoju sposobów ponownego użycia, odzysku i recyklingu części pojazdów wycofywanych z eksploatacji;
- 4) postępu dokonanego przez nich w dziedzinie możliwości osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu.

Art. 7. 1. Wprowadzający pojazd jest obowiązany do zapewnienia oznaczania przedmiotów wyposażenia i części pojazdów z tworzyw sztucznych o wadze powyżej 100 g, a dla przedmiotów wyposażenia i części pojazdów z elastomerów o wadze powyżej 200g.

2. Obowiązki określone w ust. 1 dotyczą pojazdów wyprodukowanych po dniu wejścia w życie ustawy.

3. Obowiązki określone w ust. 1 dotyczą odpowiednio producentów przedmiotów wyposażenia i części pojazdów.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje oznaczeń i sposób oznaczania przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, kierując się potrzebą identyfikacji rodzaju materiału, z jakiego są one wykonane.

Art. 8. 1. Wprowadzający pojazd oraz jego następcy prawni są obowiązani, na wniosek przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku, przekazać temu przedsiębiorcy informacje dotyczące sposobu demontażu pojazdu, w tym umiejscowienia wszystkich substancji i elementów niebezpiecznych oraz metod testowania części pojazdu przeznaczonych do ponownego użycia, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Termin 30-dniowy przekazania informacji dotyczących sposobu demontażu pojazdu nie obowiązuje w przypadku pojazdu nowego typu w okresie do 6 miesięcy od daty wprowadzenia na terytorium kraju pierwszego pojazdu tego typu.

3. Wprowadzenie pojazdu na terytorium kraju następuje:

- 1) z dniem wydania pojazdu z magazynu, w celu ostatecznego wprowadzenia go do obrotu;
- 2) z dniem dopuszczenia go do obrotu na terytorium kraju - w przypadku importu pojazdu;
- 3) z dniem wystawienia faktury potwierdzającej wewnątrzwspólnotowe nabycie - w przypadku wewnątrzwspólnotowego nabycia.

Art. 9. Przepisy niniejszego rozdziału nie dotyczą przedsiębiorców importujących lub dokonujących wewnątrzwspólnotowego nabycia na potrzeby własne pojazdów w ilości do 3 sztuk rocznie.

### **Rozdział 3** **Obowiązki właścicieli pojazdów**

Art. 10. 1. Właściciel pojazdu lub upoważniona przez niego osoba przedstawiająca pojazd pierwszego badania technicznego lub okresowego badania technicznego, jest obowiązany do wpłacenia opłaty recyklingowej w wysokości 5 zł.

2. Opłata recyklingowa jest pobierana przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów w rozumieniu przepisów w ruchu drogowym.

Art. 11. Właściciel pojazdu wycofywanego z eksploatacji może przekazać go wyłącznie do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, który zawarł umowę ze stacją demontażu.

Art. 12. Właściciel pojazdu wycofywanego z eksploatacji lub upoważniona przez niego osoba, przekazując pojazd do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, jest obowiązany okazać dowód osobisty lub inny dokument potwierdzający tożsamość oraz dowód rejestracyjny pojazdu.

Art. 13. Właściciel pojazdu wycofywanego z eksploatacji jest obowiązany w terminie 30 dni od dnia otrzymania zaświadczenia o demontażu pojazdu lub formularza przyjęcia odpadów metali, o którym mowa w art. 43a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, póź. 628, z późn. zm.<sup>4</sup>), złożyć wniosek o wyrejestrowanie pojazdu.

### **Rozdział 4**

#### **Obowiązki przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu**

Art. 14. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu powinien zapewniać bezpieczne dla środowiska i zdrowia ludzi przetwarzanie pojazdów wycofywanych z eksploatacji i powstających z nich odpadów.

Art. 15. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany uzyskać pozwolenie zintegrowane, o którym mowa w ustawie - Prawo ochrony środowiska.

Art. 16. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofywanego z eksploatacji.

2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie może żądać od właściciela pojazdu opłaty

---

<sup>4</sup> zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 41, póź. 365, Nr 113, póź. 984 i Nr 199, póź. 1671 oraz z 2003 r. Nr 7, póź. 78.

przy przyjmowaniu pojazdu wycofywanego z eksploatacji, pod warunkiem, że:

- 1) pojazd jest zarejestrowany na terytorium kraju, zgodnie z odrębnymi przepisami;
- 2) pojazd wycofywany z eksploatacji:
  - a) jest kompletny,
  - b) nie zawiera innych odpadów, które nie pochodzą z danego pojazdu.

3. Za pojazd kompletny uważa się pojazd, który zawiera wszystkie istotne elementy i jego masa jest nie mniejsza niż 90% masy pojazdu.

4. W przypadku przyjmowania od właściciela niekompletnego pojazdu wycofywanego z eksploatacji, opłata za 1 kg brakującej masy nie może przekraczać 1 zł.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, określi, w drodze rozporządzenia, listę istotnych elementów pojazdu, o których mowa w ust. 2 pkt 2 lit. a, kierując się potrzebą zapewnienia właściwego postępowania z pojazdami wycofywanymi z eksploatacji oraz wymogami ochrony środowiska.

Art. 17. 1. Przyjmując pojazd wycofany z eksploatacji, który jest kompletny, przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do wydania zaświadczenia o przyjęciu pojazdu do demontażu, zwanego dalej „zaświadczeniem o demontażu pojazdu”.

2. Zaświadczenie o demontażu pojazdu jest sporządzane w 3 egzemplarzach, z których pierwszy egzemplarz otrzymuje właściciel pojazdu, drugi jest przekazywany w terminie 7 dni organowi rejestrującemu właściwemu ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, a trzeci pozostaje u przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu.

Art. 18. 1. W przypadku przyjmowania pojazdu, który nie spełnia warunków określonych w art. 16 ust. 2, przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do wypełnienia formularza przyjęcia odpadów metali, o którym mowa w art. 43a ustawy o odpadach, w trzech egzemplarzach. Przepisy art. 17 ust. 2 stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może nie wydać właścicielowi pojazdu formularza przyjęcia odpadów metali, jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 16 ust. 4.

Art. 19. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu prowadzi ewidencję zaświadczeń o demontażu pojazdu oraz formularzy przyjęcia odpadów metali, o których mowa w art. 43a ustawy o odpadach, wydanych przez niego i przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów, z którymi zawarł umowę.

Art. 20. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, kierując się potrzebą identyfikacji pojazdu oraz zapewnieniem wiarygodności zaświadczenia dla wyrejestrowania pojazdu, określi, w drodze rozporządzenia, wzór zaświadczenia o demontażu pojazdu, zasady przechowywania jego kopii oraz sposób prowadzenia ewidencji, o której mowa w art. 19.

Art. 21. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany osiągnąć do dnia 1 stycznia 2006 r. poziom odzysku i recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji w wysokości odpowiednio 85% i 80% masy pojazdów przyjętych do jego stacji demontażu rocznie oraz osiągnąć do dnia 1 stycznia 2015 r. poziom odzysku i recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji w wysokości odpowiednio 95% i 85% masy pojazdów przyjętych do jego stacji demontażu rocznie, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Dla pojazdów wyprodukowanych przed dniem 1 stycznia 1980 r. osiągnięty poziom odzysku

i recyklingu powinien wynosić odpowiednio 75% i 70% masy pojazdów przyjętych do jego stacji demontażu rocznie.

Art. 22. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do sporządzenia rocznego sprawozdania zawierającego:

- 1) informacje o liczbie, markach, masie pojazdów i roku produkcji pojazdów wycofywanych z eksploatacji, przyjętych do jego stacji demontażu;
  - 2) informacje o masie odpadów poddanych odzyskowi i recyklingowi oraz przekazanych do odzysku i recyklingu, a także masie przekazanych do ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów wycofywanych z eksploatacji;
  - 3) informacje o przedsiębiorcach, którym przekazano odpady do odzysku i recyklingu, z podaniem nazwy i siedziby lub imienia i nazwiska oraz adresu przedsiębiorcy;
  - 4) informacje o osiągniętym w danej stacji poziomie odzysku i recyklingu, z podziałem na pojazdy wyprodukowane przed i po dniu 1 stycznia 1980 r.
2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, w terminie do dnia 15 lutego następnego roku.
3. Dokumenty, na podstawie których sporządza się sprawozdanie, powinny być przechowywane przez 5 lat.
4. Minister właściwy do spraw środowiska, kierując się potrzebą ujednoczenia sprawozdań, określi, w drodze rozporządzenia, sposób przekazywania i wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 1.

Art. 23. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany w terminie 14 dni złożyć zawiadomienie wojewodzie, właściwemu miejscowo do wydania pozwolenia zintegrowanego, o fakcie likwidacji działalności w zakresie demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji lub o rozwiązaniu umowy z przedsiębiorcą prowadzącym punkt zbierania pojazdów.

2. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:

- 1) nazwę i siedzibę lub imię i nazwisko oraz adres przedsiębiorcy;
- 2) datę likwidacji działalności lub rozwiązania umowy;
- 3) w przypadku rozwiązania umowy - nazwę i siedzibę lub imię i nazwisko oraz adres przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów.

## **Rozdział 5**

### **Obowiązki przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów**

Art. 24. 1. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany zapewnić bezpieczne dla środowiska i zdrowia ludzi zbieranie pojazdów wycofywanych z eksploatacji.

2. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany posiadać zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów, o którym mowa w ustawie o odpadach.

3. Do wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany dołączyć kopię umowy z przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw

środowiska, kierując się potrzebą zapewnienia bezpiecznego dla środowiska i zdrowia ludzi zbierania pojazdów wycofywanych z eksploatacji oraz uwzględniając wydawanie zaświadczeń o demontażu pojazdu, określi, w drodze rozporządzenia, minimalne wymagania dla punktów zbierania pojazdów.

Art. 25. 1. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofywanego z eksploatacji.

2. Do przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów stosuje się odpowiednio przepisy art. 16, 17 i 18, z zastrzeżeniem ust. 3

3. Zaświadczenie o demontażu pojazdu lub formularz przyjęcia odpadów metali, o którym mowa w art. 43 a ustawy o odpadach w czterech egzemplarzach, przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów sporządza w 4 egzemplarzach, z których pierwszy egzemplarz otrzymuje właściciel pojazdu, drugi jest przekazywany w terminie 7 dni do organowi rejestrującemu właściwemu ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu i trzeci jest przekazywany do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, a czwarty pozostaje u przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów.

Art. 26. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów ma prawo do wydawania zaświadczeń o demontażu pojazdu jeżeli spełnia łącznie następujące warunki:

- 1) posiada zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów;
- 2) zawarł umowę z przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu, jeżeli są to różni przedsiębiorcy;
- 3) przekazuje przyjęte pojazdy wycofywane z eksploatacji do stacji demontażu.

Art. 27. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany do przekazania wszystkich zebranych pojazdów wycofywanych z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, z którym zawarł umowę, jeżeli są to różni przedsiębiorcy, wraz z kopiami wydanych zaświadczeń o demontażu pojazdów oraz formularzy przyjęcia odpadów metali, o których mowa w art. 43a ustawy o odpadach.

Art. 28. 1. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany w terminie 14 dni złożyć zawiadomienie staroście, właściwemu miejscowo do wydania zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów, o fakcie likwidacji działalności w zakresie zbierania pojazdów wycofywanych z eksploatacji lub o rozwiązaniu umowy z przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu.

2. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:

- 1) nazwę i siedzibę lub imię i nazwisko oraz adres przedsiębiorcy;
- 2) datę likwidacji działalności lub rozwiązania umowy;
- 3) w przypadku rozwiązania umowy - nazwę i siedzibę lub imię i nazwisko oraz adres przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu.

3. Zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów wygasa z dniem likwidacji działalności lub rozwiązania umowy, o której mowa w ust. 1.

## **Rozdział 6**

### **Obowiązki przedsiębiorców prowadzących strzepiarki**

Art. 29. 1. Przedsiębiorca prowadzący strzepiarkę jest obowiązany zapewnić bezpieczne dla środowiska i zdrowia ludzi rozdrabnianie odpadów pochodzących z pojazdów wycofywanych



z eksploatacji.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, kierując się potrzebą zapewnienia bezpiecznego dla środowiska i zdrowia ludzi rozdrabniania odpadów powstałych w trakcie demontażu części pojazdów wycofywanych z eksploatacji, może określić, w drodze rozporządzenia, minimalne wymagania dla strzepiarek.

Art. 30. 1. Przedsiębiorca prowadzący strzepiarkę jest obowiązany do sporządzenia rocznego sprawozdania zawierającego informacje o masie odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych rozdrabnianiu oraz masie wysegregowanych odpadów przekazanych do odzysku i recyklingu.

2. Przedsiębiorca prowadzący strzepiarkę przekazuje Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, w terminie do dnia 15 lutego następnego roku.

3. Dokumenty, na podstawie których sporządza się sprawozdanie, powinny być przechowywane przez 5 lat.

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

## **Rozdział 7**

### **Kompetencje organów administracji publicznej**

Art. 31. 1. Starosta wydaje zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów, o którym mowa w ustawie o odpadach, dla przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów po uzgodnieniu z wojewodą, właściwym miejscowo do wydania pozwolenia zintegrowanego dla przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, z którym przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów zawarł umowę.

2. W zezwoleniu na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów starosta dodatkowo określa przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu, któremu przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany przekazywać zebrane pojazdy wycofywane z eksploatacji.

3. Starosta przekazuje wojewodzie, o którym mowa w ust. 1, kopię wydanego zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów.

Art. 32. Wojewoda wydaje pozwolenie zintegrowane przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu po sprawdzeniu, przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska, funkcjonowania instalacji i urządzeń służących do demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji.

Art. 33. 1. Wojewoda prowadzi wykaz:

1) przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, dla których wydał pozwolenie zintegrowane;

2) przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów, którzy zawarli umowy z przedsiębiorcami, o których mowa w pkt 1.

2. Wykaz, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać:

1) nazwę i siedzibę lub imię i nazwisko oraz adres przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów;

- 2) siedziby lub adresy stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów.
3. Informację o umieszczeniu w wykazie lub usunięciu z wykazu wojewoda przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów.
4. Wykaz, o którym mowa w ust. 1, wojewoda zamieszcza na stronie internetowej urzędu wojewódzkiego.

Art. 34. Wojewódzki inspektor ochrony środowiska co najmniej raz w roku kontroluje każdą stację demontażu.

## **Rozdział 8**

### **Zadania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej**

Art. 35. 1. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej gromadzi na odrębnym rachunku bankowym wpływy z tytułu opłaty recyklingowej, o której mowa w art. 10.

2. Środki pochodzące z opłaty recyklingowej, powiększone o przychody z oprocentowania, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przeznacza na:

- 1) dopłatę do demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji;
- 2) dofinansowanie działań inwestycyjnych w zakresie demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji;
- 3) dofinansowanie działań inwestycyjnych w zakresie gospodarowania odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji;
- 4) dofinansowanie działań inwestycyjnych w zakresie zbierania pojazdów wycofywanych z eksploatacji;
- 5) dofinansowanie gmin w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofywanych z eksploatacji.

3. Środki, o których mowa w ust. 2, zebrane w danym roku kalendarzowym, przeznacza się w 45% na dopłaty do demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji, w 45% na dofinansowanie pozostałych działań wymienionych w ust. 2 pkt 2-5, a z pozostałych 10% tworzy się fundusz rezerwowy.

Art. 36. 1. Dopłata do demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji jest udzielana przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, który łącznie spełnia następujące warunki:

- 1) uzyskał wymagane poziomy odzysku i recyklingu, o których mowa w art. 21;
- 2) posiada pozwolenie zintegrowane;
- 3) złożył w terminie sprawozdanie, o którym mowa w art. 22.

2. Środki przeznaczone na dopłatę do demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji są dzielone proporcjonalnie do masy pojazdów wycofywanych z eksploatacji przyjętych przez stację demontażu, wykazanych w sprawozdaniach, o których mowa w art. 22.

3. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przekazuje dopłaty do demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji w terminie do dnia 31 maja.

Art. 37. Dofinansowanie działań inwestycyjnych w zakresie demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji może być udzielone przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, który łącznie spełnia następujące warunki:

- 1) posiada pozwolenie zintegrowane;
- 2) złożył w terminie sprawozdanie, o którym mowa w art. 22.

Art. 38. Dofinansowanie działań inwestycyjnych w zakresie gospodarowania odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji może być udzielone przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, przedsiębiorcy prowadzącemu strzępiarkę lub inną instalację przetwarzania, odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, który posiada wymagane decyzje w zakresie gospodarki odpadami oraz spełnia odpowiednio wymagania określone w przepisach o odpadach.

Art. 39. Dofinansowanie działań inwestycyjnych w zakresie zbierania pojazdów wycofywanych z eksploatacji może być udzielone przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów, który posiada wymagane decyzje w zakresie gospodarki odpadami oraz spełnia odpowiednio wymagania określone w przepisach o odpadach.

Art. 40. 1. Środki funduszu rezerwowego, o którym mowa w art. 35 ust. 3, mogą być przeznaczane na dopłaty do demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji, w przypadku gdy wpływy z opłaty recyklingowej w danym roku kalendarzowym są niższe niż wielkość środków zgromadzonych na tym funduszu.

2. Przy każdorazowym uruchomieniu środków funduszu rezerwowego można przeznaczyć na dopłaty do demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji do 80% środków w nim zgromadzonych.

Art. 41. 1. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej jest obowiązany przekazać ministrowi właściwemu do spraw środowiska zbiorczą informację o:

- 1) zgromadzonych wpływach z tytułu opłaty recyklingowej;
- 2) liczbie, markach, masie pojazdów i roku produkcji pojazdów wycofywanych z eksploatacji przyjętych do stacji demontażu;
- 3) masie odpadów poddanych odzyskowi i recyklingowi w stacjach demontażu oraz przekazanych do odzysku i recyklingu, a także masie przekazanych do ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów wycofywanych z eksploatacji;
- 4) masie odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych rozdrabnianiu oraz masie wydzielonych odpadów przekazanych do odzysku i recyklingu;
- 5) uzyskanych w skali kraju poziomach odzysku i recyklingu;
- 6) stacjach demontażu, które uzyskały dopłatę;
- 7) gminach, które uzyskały dofinansowanie w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofywanych z eksploatacji, w terminie do dnia 30 czerwca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy.

2. Minister właściwy do spraw środowiska, kierując się potrzebą ujednolicenia informacji, określi, w drodze rozporządzenia, sposób przekazywania i wzór informacji, o której mowa w ust. 1.

## **Rozdział 9**

### **Przepisy karne**

Art. 42. Kto, będąc do tego obowiązany, nie zapewnia oznaczania przedmiotów wyposażenia i

części pojazdów, podlega karze grzywny.

Art. 43. Kto, będąc do tego obowiązany, nie przekazuje przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu informacji dotyczących sposobu demontażu pojazdu oraz metod testowania części pojazdu przeznaczonych do ponownego użycia, podlega karze grzywny.

Art. 44. Kto nie przekazuje pojazdu wycofywanego z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, podlega karze grzywny.

Art. 45. Kto, będąc do tego obowiązany, nie przyjmuje pojazdu wycofywanego z eksploatacji do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów, podlega karze grzywny.

Art. 46. Kto poza stacją demontażu dokonuje:

- 1) usunięcia z pojazdów wycofanych z eksploatacji substancji i elementów niebezpiecznych, w tym płynów,
- 2) wymontowania z pojazdów wycofanych z eksploatacji przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia,
- 3) wymontowanie elementów nadających się do odzysku, w tym recyklingu, podlega karze grzywny.

Art. 47. Kto, będąc do tego obowiązany, nie przekazuje zaświadczeń o demontażu pojazdów lub formularzy przyjęcia odpadów metali, o których mowa w art. 43a ustawy o odpadach, organowi rejestrującemu właściwemu ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, podlega karze grzywny.

Art. 48. Kto, będąc do tego obowiązany, nie składa rocznych sprawozdań lub składa sprawozdania nierzetelne, podlega karze grzywny.

## **Rozdział 10**

### **Zmiany w przepisach obowiązujących**

Art. 49. W ustawie z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska ( Dz. U. z 2002 r. Nr 112, póź. 982, Nr 113, póź. 984 i Nr 153, póź. 1271 oraz z 2003 r. Nr 170 póź. 1652) w art. 2 ust. 1 w pkt 14 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

„15) kontrola przestrzegania przepisów o recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji.”.

Art. 50. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, póź. 515, Nr 124, póź. 1152, Nr 130, póź. 1190, Nr 137, póź. 1302, Nr 149, póź. 1451 i 1452, Nr 162, póź. 1568) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 66:

a) w ust. 4 po pkt 1 dodaje się pkt 1 w brzmieniu:

„1a) stosowania w pojeździe przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów wycofywanych z eksploatacji, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko,

b) dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do

spraw gospodarki oraz ministrem właściwym do spraw środowiska, kierując się względami technicznymi, zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego i wymogami ochrony środowiska oraz mając na celu zapobieganie nieprawidłowościom w obrocie przedmiotami wyposażenia i częściami wymontowanymi z pojazdów wycofywanych z eksploatacji, określi, w drodze rozporządzenia:

1) wykaz przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów zużytych lub nienadających się do użytkowania, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko,

2) szczegółowe warunki wprowadzania do obrotu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów wycofywanych z eksploatacji.";

2) w art. 68 ust. 4 w pkt 3 na końcu kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) art. 5 ust. 1 pkt 2 oraz art. 7 ustawy z dnia .... o recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji (Dz. U. Nr ..., póź. ...).”;

3) w art. 73:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rejestracji pojazdu dokonuje, na wniosek właściciela, starosta właściwy ze względu na miejsce jego zamieszkania (siedzibę), wydając dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne oraz nalepkę kontrolną, jeżeli jest wymagana, z zastrzeżeniem ust. 1a - 5.”,

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

„1a. Pierwszej rejestracji pojazdu starosta dokonuje po przedstawieniu dowodu wpłacenia opłaty recyklingowej, o której mowa w art. 10 ustawy o recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji.”;

4) w art. 79:

a) w ust. 1:

- zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„Pojazd podlega wyrejestrowaniu przez organ właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, na wniosek jego właściciela, w przypadku:”,

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) przekazania pojazdu do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub działającego w jego imieniu przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, na podstawie wydanego przez niego zaświadczenia o demontażu pojazdu, o którym mowa w przepisach o recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie;”,

- po pkt 5 dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) przekazania niekompletnego pojazdu do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub działającego w jego imieniu przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, na podstawie wydanego przez niego formularza przyjęcia odpadów metali, o którym mowa w art. 43a ustawy o odpadach.”,

b) uchyla się ust. 2,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku nieprzedłożenia przez właściciela pojazdu zaświadczenia o demontażu pojazdu, organ rejestrujący po otrzymaniu kopii zaświadczenia o

demontażu pojazdu dokonuje w ciągu kolejnych 30 dni wyrejestrowania pojazdu z urzędu, po uprzednim zawiadomieniu właściciela pojazdu o podjętym w tym zakresie postępowaniu i wezwaniu go do zwrotu dowodu rejestracyjnego, karty pojazdu, jeżeli była wydana, oraz tablic rejestracyjnych.",

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 5 i 6, warunkiem wyrejestrowania pojazdu jest wniesienie przez właściciela pojazdu opłaty na rzecz gminy na realizację zadań związanych z utrzymaniem czystości i porządku w gminach.”;

5) w art. 80b:

a) w ust. 1 w pkt 6 w lit. e kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:

„f) wyrejestrowaniu pojazdu, a jeżeli warunkiem wyrejestrowania pojazdu było wydanie zaświadczenia o demontażu pojazdu lub formularza przyjęcia odpadów metalnych, również informacje o tym zaświadczeniu lub formularzu,”;

b) w ust. 2 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) w lit. a i f - organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, niezwłocznie po dokonaniu zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym lub czynności związanych z wyrejestrowaniem pojazdu,”;

6) w art. 80c:

a) w ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) organom właściwym w sprawach rejestracji pojazdów,”;

b) w ust. 1 w pkt 12 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 13 w brzmieniu:

„13) ministrowi właściwemu do spraw środowiska.”;

c) po ust. 7 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Minister właściwy do spraw administracji publicznej, kierując się potrzebami ujednolicenia wniosków oraz usprawnienia procesu udostępniania danych z centralnej ewidencji pojazdów, określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku, o którym mowa w ust. 3 i 6.”;

7) po art. 83 dodaje się art. 83a w brzmieniu:

„Art. 83a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pobiera opłatę recyklingową.

2. Wpływy z tytułu opłat recyklingowych przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów przekazuje w terminie do 15 dnia miesiąca następującego po upływie każdego kwartału na wyodrębniony rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

3. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów przekazuje informację o liczbie wykonanych pierwszych badań technicznych lub okresowych badań technicznych oraz wysokości pobranych opłat recyklingowych do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w terminie, o którym mowa w ust. 2.

Art. 51. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, póź. 627, z 2001 r. Nr 115, póź. 1229, z 2002 r. Nr 74, póź. 676, Nr 113, póź. 984, Nr 153, póź. 1271 i Nr 233, póź. 1957 oraz z 2003 r. Nr 46, póź. 392, Nr 80, póź. 717 i 721, Nr 162, póź. 1568, Nr 175, póź. 1693 i Nr 190, póź. 1865) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 401 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przychodami Narodowego Funduszu są także wpływy z opłat recyklingowych

pobieranych na podstawie przepisów ustawy o recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji.";

2) w art. 402 ust. 1 wyrazy „w art. 401 ust. 1” zastępuje się wyrazami „w art. 401 ust. 1-3”.

Art. 52. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, póź. 628, z 2002 r. Nr 41, póź. 365, Nr 113, póź. 984 i Nr 199, póź. 1671 oraz z 2003 r. Nr 7, póź. 78) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 29 ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) jest niezgodny z wymaganiami przepisów o odpadach.”;

2) po art. 43 dodaje się art. 43a w brzmieniu:

„Art. 43a. 1. Posiadacz odpadów prowadzący punkt zbierania odpadów metali, w tym punkt skupu złomu, jest obowiązany przy przyjmowaniu tych odpadów do wypełnienia formularza przyjęcia odpadów metali w dwóch egzemplarzach, po jednym egzemplarzu dla przekazującego i przyjmującego odpady.

2. Formularz, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać w szczególności:

1) określenie rodzaju odpadów, rodzaju produktu, z którego powstał odpad oraz źródło pochodzenia;

2) imię i nazwisko, adres zamieszkania oraz numer dowodu osobistego lub innego dokumentu stwierdzającego tożsamość osoby przekazującej odpady, a w przypadku gdy osoba ta działa w imieniu przedsiębiorcy również nazwę i adres siedziby tego przedsiębiorcy.

3. Osoba przekazująca odpady metali jest obowiązana do okazania dokumentu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 w celu potwierdzenia jej tożsamości.

4. Posiadacz odpadów prowadzący punkt zbierania odpadów metali, w tym punkt skupu złomu, jest obowiązany odmówić przyjęcia odpadów metali w przypadku, gdy osoba przekazująca te odpady odmawia okazania dokumentu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

5. Posiadacz odpadów prowadzący punkt zbierania odpadów metali, w tym punkt skupu złomu, jest obowiązany przechowywać wypełnione formularze przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym je sporządzono.

6. Posiadacz odpadów prowadzący punkt zbierania odpadów metali, w tym punkt skupu złomu, jest obowiązany przedstawić przechowywane formularze na żądanie organów przeprowadzających kontrolę, policji, straży miejskiej i służb ochrony kolei.

7. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza, o którym mowa w ust. 1, kierując się potrzebą ujednoczenia tego dokumentu, zapewnienia właściwej kontroli obrotu odpadami metali oraz zapobiegania kradzieży i dewastacji w szczególności urządzeń telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, kolejowych i wodno-kanalizacyjnych.”

3) w art. 63 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Określenie miejsca i sposobu magazynowania odpadów następuje w:

1) pozwoleniu zintegrowanym, o którym mowa w przepisach o ochronie środowiska,

2) pozwoleniu na wytwarzanie odpadów, o którym mowa w art. 17 ust. 2,

3) decyzji zatwierdzającej program gospodarki odpadami niebezpiecznymi, o której mowa w art. 17 ust. 1 pkt 1,

4) informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania

- wytworzonymi odpadami, o której mowa w art. 17 ust. 1 pkt 2,
- 5) zezwoleniu na prowadzenie działalności w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów, o którym mowa w art. 26 ust. 1,
- 6) zezwoleniu na prowadzeniu działalności w zakresie zbierania lub transportu odpadów, o którym mowa w art. 28 ust. 1,
- 7) zgłoszeniu do rejestru, o którym mowa w art. 33 ust. 5.";

4) po art. 75 dodaje się art. 75a w brzmieniu:

„Art. 75a. Kto, prowadząc punkt zbierania odpadów metali, w tym punkt skupu złomu, przyjmuje odpady bez potwierdzenia tożsamości osoby przekazującej te odpady lub bez wypełnienia formularza przyjęcia odpadów metali, podlega karze aresztu albo grzywny.”

Art. 53. W ustawie z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej i opłacie depozytowej (Dz. U. Nr 63, póź. 639, z 2002 r. Nr 113, póź. 984 oraz z 2003 r. Nr 7, póź. 78) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustawa określa obowiązki przedsiębiorców będących producentami, importerami lub dokonujących wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów, związane z wprowadzeniem na terytorium kraju produktów w opakowaniach, których rodzaje określa załącznik nr 1 do ustawy i produktów wymienionych w załącznikach nr 2 i 3 do ustawy, oraz określa zasady ustalania i pobierania opłaty produktowej i opłaty depozytowej.”

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisy ustawy stosuje się również do przedsiębiorcy wprowadzającego na terytorium kraju w drodze importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia towary, których częściami składowymi lub przynależnościami są produkty wymienione w załącznikach nr 2 i 3 do ustawy.”

2) w art. 2:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) eksporcie produktów - rozumie się przez to potwierdzony przez urząd celny wyjścia wywóz produktów lub produktów w opakowaniach z terytorium kraju poza terytorium Wspólnoty,”

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) imporcie produktów - rozumie się przez to przywóz produktów lub produktów w opakowaniach z terytorium państwa trzeciego w celu wprowadzenia na terytorium kraju,”

c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3a) importerze - rozumie się przez to także importerów importujących produkty lub produkty w opakowaniach na potrzeby własne; nie uważa się za importera produktów lub produktów w opakowaniach przedsiębiorcy, który dokonuje eksportu lub wewnątrzwspólnotowej dostawy uprzednio importowanych produktów lub produktów w opakowaniach”

d) dodaje się pkt 11a), 11b), 11c), 11d), 11e), 11f) oraz 11 g) w brzmieniu:

„11 a) terytorium kraju - rozumie się przez to terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,



11 b) terytorium państwa członkowskiego - rozumie się przez to terytorium państwa wchodzącego w skład terytorium Wspólnoty Europejskiej,

11c) terytorium państwa trzeciego - rozumie się przez to terytorium nie wchodzące w skład terytorium Wspólnoty Europejskiej,

11d) terytorium Wspólnoty Europejskiej - rozumie się przez to terytoria państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej, z tym że następujące terytoria poszczególnych państw członkowskich są wyłączone z terytorium Wspólnoty Europejskiej:

- wyspa Heligoland, terytorium Buesingen - z Republiki Federalnej Niemiec,
- Ceuta, Melilla, wyspy Kanaryjskie - z Królestwa Hiszpanii,
- Livigno, Campione d'Italia, włoska część jeziora Lugano - z Republiki Włoskiej,
- departamenty zamorskie Republiki Francuskiej - z Republiki Francuskiej,
- Góra Athos - z Republiki Greckiej,
- wyspy Alandzkie - z Republiki Finlandii,

11e) wewnątrzwspólnotowa dostawa produktów lub produktów w opakowaniach - rozumie się przez to wywóz produktów lub produktów w opakowaniach z terytorium kraju na terytorium innego państwa członkowskiego,

11 f) wewnątrzwspólnotowe nabycie produktów lub produktów w opakowaniach - rozumie się przez to przemieszczanie produktów lub produktów w opakowaniach z terytorium innego państwa członkowskiego w celu wprowadzenia na terytorium kraju,"

11g) wewnątrzwspólnotowy nabywca - rozumie się przez to także przedsiębiorców dokonujących wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów lub produktów w opakowaniach na potrzeby własne; nie uważa się za wewnątrzwspólnotowego nabywcę produktów lub produktów w opakowaniach przedsiębiorcy, który dokonuje eksportu lub wewnątrzwspólnotowej dostawy uprzednio wewnątrzwspólnotowo nabytych produktów lub produktów w opakowaniach",

e) dodaje się pkt 12e w brzmieniu:

„12e) wprowadzenie na rynek krajowy - rozumie się przez to wprowadzenie na terytorium kraju,".

3) w art. 3

a) ust 6. otrzymuje brzmienie:

„6. W przypadku importu produktów lub produktów w opakowaniach uważa się, że importer wprowadza na terytorium kraju produkty lub produkty w opakowaniach w dacie ich dopuszczenia do obrotu na terytorium kraju."

b) dodaje się ust. 6a. w brzmieniu:

„6a. W przypadku wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów lub produktów w opakowaniach uważa się, że przedsiębiorca wprowadza na terytorium kraju produkty lub produkty w opakowaniach w dacie wystawienia faktury potwierdzającej wewnątrzwspólnotowe nabycie produktów lub produktów w opakowaniu,".

c) ust. 11 a. otrzymuje brzmienie:

„11a. Przy obliczaniu poziomu odzysku i recyklingu odpadów

opakowaniowych i poużytkowych, do masy lub ilości wprowadzonych na rynek opakowań lub produktów nie wlicza się produktów i produktów w opakowaniach, które zostały wyeksportowane lub opuściły terytorium kraju w drodze wewnątrzwspólnotowej dostawy, dokonanej przez przedsiębiorcę innego niż wytwórca tych produktów lub produktów w opakowaniach, na podstawie dokumentów potwierdzających ten eksport lub wewnątrzwspólnotową dostawę produktów lub produktów w opakowaniach.",

d) ust. 1 b. otrzymuje brzmienie:

„11b. Do rzeczywiście osiągniętego poziomu odzysku i recyklingu odpadów opakowaniowych i poużytkowych nie wlicza się importu oraz wewnątrzwspólnotowego nabycia odpadów opakowaniowych i poużytkowych, które poddaje się odzyskowi i recyklingowi na terytorium kraju.",

f) ust. 9 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) masę opon zebranych i zregenerowanych (bieżnikowanych) na terytorium kraju.",

g) ust. 9 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) masę olejów bazowych pochodzących z regeneracji zebranych na terytorium kraju olejów odpadowych, zużytych do wytworzenia wprowadzonych na terytorium kraju olejów smarowych, z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w ust. 12 i 13.",

h) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Przy obliczaniu osiągniętych poziomów recyklingu przez danego przedsiębiorcę do masy olejów odpadowych poddanych recyklingowi dodaje się masę olejów bazowych pochodzących z regeneracji zebranych na terytorium kraju olejów odpadowych, zużytych do wytworzenia wprowadzonych na terytorium kraju olejów smarowych, z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w ust. 12 i 13.",

i) ust. 11a otrzymuje brzmienie:

„11. Przy obliczaniu poziomu odzysku i recyklingu nie uwzględnia się produktów, które są częściami składowymi lub przynależnościami towarów wyeksportowanych lub wywiezionych z terytorium kraju w drodze wewnątrzwspólnotowej dostawy.",

4) w art. 11 ust. 1 c. otrzymuje brzmienie:

„1 c. W przypadku eksportu odpadów lub wewnątrzwspólnotowej dostawy odpadów w celu poddania odzyskowi lub recyklingowi, masę lub ilość odpadów ustala się na podstawie dokumentów potwierdzających ten eksport lub faktury potwierdzającej wewnątrzwspólnotową dostawę odpadów.",

5) w art. 14 ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) dla produktów wymienionych w póż. 3 - 9 w załączniku nr 3 do ustawy - 2,09 zł za 1 kg dla opony nowej i używanej regenerowanej (bieżnikowanej) oraz 8,36 zł za 1 kg dla opony używanej nieregenerowanej (niebieżnikowanej)."

6) w art. 23 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorca wytwarzający, importujący lub dokonujący wewnątrzwspólnotowego nabycia akumulatorów ołowiowych (kwasowych) jest obowiązany dołączyć do produktu informację o warunkach i trybie zwrotu zużytego

akumulatora oraz o własnych punktach systemu zbiórki tego odpadu."

## **Rozdział 11**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

Art. 54. 1. Wyznaczone przez wojewodę, na podstawie dotychczasowych przepisów, przedsiębiorstwa utylizacji pojazdów i składnice złomu zachowują uprawnienia do wydawania zaświadczeń do dnia 30 czerwca 2004 r.

2. Przedsiębiorca, który przed dniem wejścia w życie ustawy, uzyskał decyzję na wytwarzanie odpadów powstających w związku z gospodarowaniem odpadami w postaci pojazdów wycofywanych z eksploatacji, może prowadzić stację demontażu do dnia wygaśnięcia ważności decyzji wydanych na podstawie dotychczasowych przepisów, nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2004 r.

3. Przedsiębiorca, który przed dniem wejścia w życie ustawy, uzyskał zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania pojazdów wycofywanych z eksploatacji lub inną decyzję obejmującą zbieranie tych odpadów, może prowadzić punkt zbierania pojazdów do dnia wygaśnięcia ważności decyzji wydanych na podstawie dotychczasowych przepisów, nie dłużej jednak niż do dnia 31 grudnia 2004 r.

Art. 55. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 maja 2004 r., z tym że przepisy:

1) art. 10 ustawy stosuje się od dnia 1 stycznia 2005 r.;

2) art. 16 ust. 2 i art. 24 ust. 2 ustawy dla pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2002 r., stosuje się od dnia 1 stycznia 2007 r.

## UZASADNIENIE

Niniejsza ustawa stanowi przeniesienie do prawa krajowego wymagań Unii Europejskiej zawartych w następujących aktach prawnych:

- dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji zmienionej decyzją Komisji 2002/525/WE (tekst pierwotny: OJ L 269 21.10.2000 p. 34) oraz wydanych na jej podstawie decyzji, tj.:
- decyzji Komisji 2001/753/WE z dnia 17 października 2001 r. w sprawie kwestionariusza dla raportów państw członkowskich dotyczących implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (OJ L 28226.10.2001p.77),
- decyzji Komisji 2002/151/WE z dnia 19 lutego 2002 r. o minimalnych wymaganiach dla certyfikatu zniszczenia wydawanego zgodnie z art. 5(3) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (OJ L50 21.2.2002 p. 94),
- decyzji Komisji 2003/13 8/WE z dnia 27 lutego 2003 r. ustanawiającej normy kodowania części i materiałów stosownie do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (OJ L53 28.2.2003 p. 53).

Należy przy tym zaznaczyć, że prace nad całym systemem prawnym dotyczącym pojazdów wycofanych z eksploatacji nie zostały jeszcze zakończone w Unii Europejskiej. Już na jesieni 2002 r. oczekiwano wydania kolejnej decyzji Komisji, która ma określić metody obliczania poziomów odzysku i recyklingu. Prace nad projektem tej decyzji nie zostały jednak jeszcze zakończone. Dokument ten trzeba będzie uwzględnić już w trakcie prac parlamentarnych nad omawianą ustawą.

Na wstępie należy wskazać, że pakiet ustaw ekologicznych, który wszedł w życie na przełomie 2001 i 2002 r., tj. ustawa - Prawo ochrony środowiska, ustawa o odpadach oraz ustawa o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej i opłacie depozytowej, jak również dotychczasowe zapisy ustawy - Prawo o ruchu drogowym stworzyły ramy prawne dla transpozycji w/w aktów prawnych Unii Europejskiej. Dzięki temu nie jest konieczne m.in. przenoszenie niektórych definicji, które już obowiązują w prawie polskim - np. odpadów, odzysku, recyklingu (art. 3 ustawy o odpadach), wprowadzanie ograniczeń lub zakazów stosowania w nich niektórych substancji, np. metali ciężkich (art. 169 ustawy - Prawo ochrony środowiska), minimalnych wymagań dotyczących stacji demontażu (art. 206 ustawy - Prawo ochrony środowiska) czy też wymogu wydawania zaświadczeń (art. 79 ustawy - Prawo o ruchu drogowym).

Niniejszy projekt, który ma postać odrębnej ustawy poświęconej wyłącznie pojazdom wycofywanym z eksploatacji i odpowiada merytorycznie zakresowi w/w dyrektywy. Okazała się jednak nieunikniona zmiana pewnych przepisów w już obowiązujących przepisach, stąd w rozdziale 10 zawarte zostały zmiany ustawy - Prawo o ruchu drogowym, ustawy o odpadach oraz ustawy o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej i opłacie depozytowej.

Wprowadzone zmiany dokonują również uporządkowania w zakresie stosowanej dotychczas w różnych aktach prawnych terminologii związanej z gospodarką odpadami pochodzącymi z pojazdów, eliminują podwójną procedurę „koncesjonowania” przedsiębiorców zajmujących się zbieraniem pojazdów wycofanych z eksploatacji (zezwolenia z ustawy o odpadach oraz wyznaczenie przez wojewodę wg ustawy - Prawo o ruchu drogowym) oraz usuwają przepisy,

które były szkodliwe z punktu widzenia ochrony środowiska (szczególnie wprowadzające możliwość wyrejestrowania pojazdów po oddaniu tylko ich części, co powodowało prowadzenie demontażu pojazdów w niewłaściwych i niekontrolowanych warunkach). Nowe przepisy odnoszą się do pojazdów samochodowych zaliczonych do kategorii M1 lub N1, o których mowa w przepisach o ruchu drogowym, a w szczególnych przypadkach również do trójkołowych pojazdów silnikowych z wyłączeniem motocykli trójkołowych.

Zgodnie z przedłożonym projektem ustawy, głównym ogniwem w zakresie przetwarzania pojazdów wycofywanych z eksploatacji mają być stacje demontażu, w których będą wykonywane co najmniej następujące czynności:

- usunięcie z pojazdów wycofanych z eksploatacji substancji i elementów niebezpiecznych, w tym płynów,
- wymontowanie z pojazdów wycofanych z eksploatacji części nadających się do ponownego użycia,
- wymontowanie elementów nadających się do odzysku, w tym recyklingu.

Stacja demontażu będzie również odbierała, bezpośrednio lub poprzez punkty zbierania pojazdów, pojazdy wycofywane z eksploatacji od ich ostatnich właścicieli i będzie wydawała zaświadczenia o demontażu pojazdu, które będą podstawą wyrejestrowania pojazdu. W zależności od głębokości przeprowadzonego demontażu pozostałe karoserie będą mogły być kierowane - po sprasowaniu - wprost do huty lub ewentualnie poprzez strzepiarki. Jest to zgodne z zasadą segregacji odpadów u źródła i najnowszymi trendami w tej dziedzinie (np. B. Bilitewski, G. Hardtle, K. Marek - Podręcznik gospodarki odpadami. Teoria i praktyka - Warszawa 2003 lub Praca zbiorowa pod red. R. Sawwy - Recykling Samochodów. Ekologia, Prawo, Praktyka, Perspektywy - Warszawa 2001). Historycznie przetwarzanie pojazdów wycofywanych z eksploatacji zapoczątkowano w latach 50-tych w USA, stosując do tego strzepiarki. Wzrastające wymagania w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa pracy wymusiły wprowadzenie pewnych standardów w stosunku do pojazdów kierowanych do strzepiarek (np. usuwanie płynów i materiałów niebezpiecznych, szczególnie łatwopalnych i tworzących mieszaniny wybuchowe). Osiągnięcie poziomów odzysku, a szczególnie recyklingu, wymaganych przez dyrektywę stwarza konieczność stosowania kolejnych procesów - opartych głównie na operacji flotacji - w celu rozdziału na poszczególne frakcje, możliwe do dalszego przerobu. Wobec powyższego bardziej racjonalnym wydaje się rozdział na poszczególne frakcje w trakcie demontażu, niż najpierw zmieszanie odpadów w strzepiarce, a potem ich rozdział w trakcie procesów, które również mają określone oddziaływanie na środowisko.

Projekt ustawy nakłada na wprowadzających pojazdy, którymi są producenci, importerzy i dokonujący wewnątrzwspólnotowego nabycia, obowiązki zarówno w zakresie projektowania pojazdów, jak i stosowania oznakowanych materiałów do ich produkcji.

Przyjmując, że w Polsce byłoby 500.000 pojazdów do demontażu, a stacja przyjmowała średnio 5.000 pojazdów rocznie (pracując w systemie jednozmianowym), to byłoby potrzebnych 100 stacji. Przy założeniu systemu dwuzmianowego liczba potrzebnych stacji wynosiłaby 50. Należy przy tym podkreślić, że taka stacja spełniałaby jednocześnie funkcje punktu zbierania pojazdów, co ograniczyłoby wydatki modernizacyjne w zakresie punktów zbierania pojazdów. Zakładając, że koszt budowy takiej stacji wynosi 3 mln zł, to łączny koszt wyniósłby 150 mln zł - w latach 2004 - 2006, czyli 50 mln rocznie. Przy rocznej sprzedaży 400.000 nowych pojazdów, oznaczałoby to średnio 125 zł na pojazd.

Koszt wybudowania nowej strzępiarki o zdolności przerobowej 90.000 Mg rocznie wynosi ok. 40 mln zł, natomiast instalacji do rozdziału powstałych odpadów (wykorzystującej proces flotacji) - ok. 20 mln zł.

Nie ulega wątpliwości, że spełnienie następujących warunków:

- jak najszybsze uruchomienie Centralnej Ewidencji Pojazdów oraz zweryfikowanie danych zawartych w bazach wojewódzkich,
- skuteczne egzekwowanie przepisów w zakresie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej (OC) jest niezbędne dla właściwego wdrażania przepisów omawianego projektu ustawy.

Dla przejrzystości zapisów projekt ustawy podzielono na następujące rozdziały:

1. Przepisy ogólne, w którym określono zakres ustawy oraz zdefiniowano podstawowe pojęcia.
2. Obowiązki wprowadzających pojazdy, tj. przedsiębiorców będących producentami, dokonującymi wewnątrzwspólnotowego nabycia i importerami pojazdów.
3. Obowiązki właścicieli pojazdów.
4. Obowiązki przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu.
5. Obowiązki przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów.
6. Obowiązki przedsiębiorców prowadzących strzępiarki.
7. Kompetencje organów administracji publicznej.
8. Zadania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.
9. Przepisy karne.
10. Zmiany w przepisach obowiązujących.
11. Przepisy przejściowe i końcowe, w tym w zakresie ważności dotychczas uzyskanych decyzji w zakresie gospodarki odpadami, jak i wyznaczenia przedsiębiorstw utylizacji pojazdów i składnic złomu na podstawie ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Ustawa ma wejść w życie z dniem 1 maja 2004 r., przy czym art. 10 ustawy, dotyczący opłaty recyklingowej, stosuje się od dnia 1 stycznia 2005 r., a przepisy dotyczące bezpłatny przekazywania pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2002 r. ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2007 r.

Projekt ustawy nakłada nowe zadania na:

- organy administracji publicznej, jak np.: prowadzenie przez wojewodów wykazów stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów wycofywanych z eksploatacji, kontrola funkcjonowania instalacji i urządzeń służących do demontażu przez wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska;
- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej jako państwowy fundusz celowy.

Zadania te jednak nie spowodują znaczących obciążeń dla budżetu państwa, gdyż nie wymagają zatrudnienia nowych pracowników.

Wejście w życie ustawy nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

Ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, dnia 5 lutego 2004 r.

Pan  
Marek Borowski  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

### **Opinia w sprawie zgodności poselskiego projektu ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z prawem Unii Europejskiej**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. - Regulamin Sejmu (M.P. z 2002 r. Nr 23, poz. 398) sporządza się następującą opinię:

#### **1. Przedmiot projektu ustawy**

Przedmiotem opiniowanego projektu jest stworzenie systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Projekt nakłada na posiadaczy pojazdów oraz na przedsiębiorców (wprowadzających pojazdy na polski rynek, prowadzących stacje demontażu, punkty zbiórki i strzępiarki) obowiązki związane z funkcjonowaniem tego systemu, określa także kompetencje organów administracji i zadania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ponadto zdefiniowane zostały konieczne pojęcia oraz określono sankcje karne za naruszanie przepisów ustawy.

Projekt zawiera również przepisy nowelizujące inne ustawy: z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska, z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach oraz z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej i opłacie depozytowej. Proponowane zmiany wynikają z tworzenia systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, choć w części wykraczają poza podstawowy

zakres związanych z nim spraw – dotyczy to np. wprowadzenia obowiązku rejestrowania przez punkty zbiórki metali, w tym skupy złomu, wszystkich zbieranych surowców oraz tożsamości osób je dostarczających.

## 2. Stan prawa wspólnotowego materii objętej projektem

W prawie wspólnotowym materia, której dotyczy projekt, regulowana jest przez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wyeksploatowanych. Dyrektywa reguluje kilka rodzajów działań związanych z ochroną środowiska przed zanieczyszczeniem w wyniku wycofywania pojazdów z eksploatacji: prewencję, zbieranie, przetwarzanie, powtórne wykorzystanie i odzysk, informowanie oraz sprawozdawczość. Określa ona zasady organizowania powtórnego wykorzystywania, odzysku i recyklingu oraz związane z tym obowiązki przedsiębiorców działających na rynku motoryzacyjnym (w tym producentów pojazdów) i państw członkowskich UE. Wyznacza także poziomy powtórnego wykorzystania, odzysku i recyklingu części i materiałów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, jakie mają zostać osiągnięte w przewidzianej perspektywie czasowej.

Niektóre kwestie szczegółowe pozostawione zostały do uregulowania przez Komisję Europejską. Dotychczas wydała ona następujące akty prawne:

- decyzję Komisji 2001/753/WE z dnia 17 października 2001 r. dotyczącą kwestionariusza stanowiącego podstawę sprawozdań Państw Członkowskich w sprawie wykonania dyrektywy 2000/53/WE,
- decyzję Komisji 2002/151/WE z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia minimalnych wymogów, jakim powinno odpowiadać świadectwo złomowania wystawione zgodnie z przepisem art. 5 ust. 3 dyrektywy 2000/53/WE,
- decyzję Komisji 2002/525/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. zmieniającą Załącznik II do dyrektywy 2000/53/WE,
- decyzję Komisji 2003/138/WE z dnia 27 lutego 2003 r. ustanawiającą standardy kodowania części i materiałów stosowanych w pojazdach zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE.

Dotychczas brak kluczowej decyzji szczegółowo określającej sposób obliczania poziomów powtórnego wykorzystania, odzysku i recyklingu. Komisja powinna wydać tę decyzję do października 2002 r.

## 3. Układ Europejski

Układ ustanawiający stowarzyszenie Rzeczypospolitej Polskiej ze



Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi (Układ Europejski) nie zawiera szczegółowych postanowień dotyczących zagospodarowywania odpadów, w tym pojazdów wycofanych z eksploatacji. Polska zobowiązana jest jednak na podstawie przepisu art. 68 Układu do zbliżania swojego ustawodawstwa do obowiązującego ustawodawstwa wspólnotowego, zaś w art. 69 ochronę środowiska wymieniono jako jedną z dziedzin, w których zbliżanie prawa jest szczególnie ważne.

#### 4. Traktat akcesyjny

Traktat dotyczący przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej do Unii Europejskiej (Traktat akcesyjny), w Akcie dotyczącym warunków przystąpienia, w dziedzinie ochrony środowiska nie przewiduje dla Polski odstępstw w zakresie regulowanym przez opiniowany projekt. Wynika z tego obowiązek pełnej implementacji przepisów dotyczących recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

#### 5. Analiza przepisów projektu

W opinii autorów projektu, wyrażonej w uzasadnieniu, dostosowuje on polskie prawo do przepisów dyrektywy 2000/53/WE oraz wydanych na jej podstawie decyzji. Opinia ta nie jest w pełni uzasadniona. Projekt zawiera wprawdzie przepisy transponujące część przepisów dyrektywy, pominięto jednak kilka istotnych kwestii, inne zaś uregulowano w sposób odmienny, niż w dyrektywie. Te braki i niezgodności przedstawione zostaną poniżej zgodnie z układem tematycznym dyrektywy.

W odniesieniu do prewencji, obowiązkom wprowadzających pojazdy na polski rynek (tj. producentów wg terminologii dyrektywy) w zakresie przyjaznego dla środowiska projektowania i produkcji pojazdów nie towarzyszą żadne zachęty lub sankcje, co powoduje, że są one w praktyce nieegzekwowalne. Co więcej, w projekcie brak transpozycji przepisu art. 4 ust. 2 lit. a dyrektywy, nakładającego na państwa członkowskie UE obowiązek częściowego zakazania wprowadzania na rynek po dniu 1 lipca 2003 r. materiałów i części pojazdów zawierających ołów, rtęć, kadm lub sześciowartościowy chrom.

Najpoważniejsze zastrzeżenia wobec projektu dotyczą zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji. Dyrektywa w art. 5 ust. 1 nakazuje utworzenie przez operatorów gospodarczych (przedsiębiorców działających na rynku motoryzacyjnym) systemów zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zapewnienie odpowiedniej

dostępności punktów zbiórki na terytorium kraju. Ostatni posiadacz lub właściciel pojazdu powinien móc przekazać pojazd do stacji demontażu bez ponoszenia opłat – całość lub co najmniej znaczną część kosztów tej operacji powinni ponosić producenci pojazdów (art. 5 ust. 4). Projekt zawiera przepisy regulujące funkcjonowanie punktów zbierania pojazdów, jednak brak w nim jakichkolwiek instrumentów zapewniających powstanie odpowiedniej sieci takich punktów. Co więcej, koszty funkcjonowania systemu w ogóle nie obciążą producentów pojazdów – zamiast nich zapłacą użytkownicy samochodów, obligatoryjnie opodatkowani opłatą recyklingową, zgodnie z art. 10 ust. 1 projektu. Rozwiązanie to jest sprzeczne nie tylko z przepisami dyrektywy 2000/53/WE, lecz również z jedną z zasad ustawodawstwa UE dotyczącego ochrony środowiska, wg której producent powinien przynajmniej w części odpowiadać za bezpieczną utylizację swojego produktu po ostatecznym zakończeniu jego użytkowania.

Odnosnie przetwarzania, projekt nie przewiduje instrumentu zachęcającego przedsiębiorców przetwarzających pojazdy wycofane z eksploatacji do wprowadzenia certyfikowanego systemu zarządzania środowiskiem. Stworzenia takich zachęt wymaga przepis art. 6 ust. 5 dyrektywy.

Kolejne zastrzeżenia dotyczą powtórnego wykorzystania i odzysku. Przepisy projektu nakładają obowiązek uzyskania określonych poziomów powtórnego wykorzystania i odzysku jedynie na przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu – projekt nie przewiduje żadnej odpowiedzialności wprowadzających w przypadku uzyskania poziomów niższych, niż wymagane. Tymczasem przepis art. 7 ust. 2 dyrektywy dotyczy uzyskiwania odpowiednich wyników w zakresie powtórnego wykorzystania i odzysku przez operatorów gospodarczych. Pojęcie to odnosi się do grupy przedsiębiorców szerszej, niż tylko operatorzy instalacji demontażu. Z powyższego po raz kolejny wynika, że opiniowany projekt nie zawiera instrumentów skłaniających producentów do uwzględniania na etapie projektowania lub wytwarzania pojazdów wymagań dotyczących ich recyklingu.

Należy także zauważyć, że dofinansowywanie przez NFOŚiGW działań inwestycyjnych przedsiębiorców, jakie przewidują przepisy art. 37-39 projektu, może zostać uznane za pomoc publiczną i jako taka wymagać zatwierdzenia przez Komisję Europejską zgodnie z przepisem art. 88 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Pozostałe przepisy projektu nie budzą zastrzeżeń ze względu na ich zgodność z obowiązującym prawem UE.

## 6. Konkluzje

Poselski projekt ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, ze względu na:

- brak przepisów dotyczących częściowego zakazu wprowadzania na rynek części i materiałów zawierających określone substancje niebezpieczne oraz, wymaganego przez przepis art. 4 ust. 2 lit. a dyrektywy 2000/53/WE;
- brak przepisów dotyczących obowiązku stworzenia odpowiednio dostępnej sieci punktów zbiórki pojazdów wycofywanych z eksploatacji, przewidzianego przez przepis art. 5 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE;
- brak przepisów dotyczących wprowadzania certyfikowanych systemów zarządzania środowiskiem przez przedsiębiorców przetwarzających pojazdy wycofane z eksploatacji, wymaganych przez przepis art. 6 ust. 5 dyrektywy 2000/53/WE;
- sprzeczność przepisu art. 10 ust. 1 projektu z przepisem art. 5 ust. 4 dyrektywy 2000/53/WE;
- brak odpowiedzialności wprowadzających pojazdy na polski rynek za wykonanie obowiązków nakładanych przez przepisy art. 5, 6 i 21 projektu, przewidzianej przez przepisy art. 4 ust. 1, art. 7 ust. 2 i art. 9 ust. 2 dyrektywy 2000/53/WE;

jest niezgodny z obowiązującym prawem Unii Europejskiej. Projekt jest tym samym sprzeczny ze spoczywającym na Polsce obowiązkiem dostosowawczym wynikającym z Układu Europejskiego.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego

Akceptował: Dyrektor Biura Studiów i Ekspertyz

  
Wiesław Stąskiewicz

Deskryptory bazy REX: ochrona środowiska, odpad, pojazd, recykling, Unia Europejska

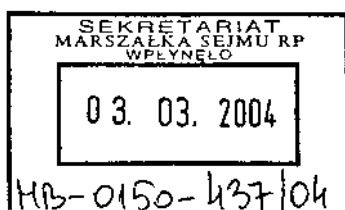


Warszawa, dnia 3 marca 2004 r. r.

SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Komisja Europejska

EUR-027- 49/04



**Marszałek Sejmu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**  
**Pan Marek Borowski**

W związku ze skierowaniem przez Pana Marszałka, przesyłam opinię Komisji Europejskiej o poselskim projekcie ustawy o recydingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przyjętą na posiedzeniu w dniu 3 marca 2004 r. w trybie art. 34 ust. 10 regulaminu Sejmu.

Przewodniczący Komisji

(Jerzy Czepułkowski)

Opinia nr 55  
Komisji Europejskiej  
przyjęta na posiedzeniu w dniu 3 marca 2004 r.  
w związku ze zgłoszonymi przez Biuro Studiów i Ekspertyz Kancelarii Sejmu  
w trybie art. 34. ust. 9 Regulaminu Sejmu wątpliwościami co do zgodności poselskiego  
projektu ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji  
z prawem Unii Europejskiej

Komisja Europejska na swoim posiedzeniu w dniu 3 marca 2004 r. zapoznała się ze stanowiskiem przedstawiciela wnioskodawców oraz przygotowaną przez Biuro Studiów i Ekspertyz opinią w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Projekt ustawy ma na celu stworzenie systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, nakładając na posiadaczy pojazdów oraz na przedsiębiorców obowiązki związane z funkcjonowaniem tego systemu. Projekt ustawy określa także kompetencje organów administracji i zadania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W prawie wspólnotowym kwestie związane z przedmiotem projektu ustawy reguluje m. in. dyrektywa 2000/53/WE. W art. 5 ust. 1 nakazuje ona utworzenie przez operatorów gospodarczych systemu zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zapewnienia odpowiedniej dostępności punktów zbiórki na terytorium kraju. Projekt ustawy nie zapewnia instrumentów gwarantujących powstanie odpowiedniej sieci punktów zbiórki. Projekt ustawy zakłada też w art. 10 ust. 1, wbrew przepisom dyrektywy, że koszty funkcjonowania systemu poniosą użytkownicy samochodów obligatoryjnie obciążeni opłatą recydingową. Przepis ten jest również sprzeczny z jedną z zasad ustawodawstwa UE dotyczącego ochrony środowiska, zgodnie z którą producent powinien przynajmniej w części odpowiadać za bezpieczną utylizację swojego produktu.

Należy także zauważyć, że dofinansowywanie przez NFOŚiGW działań inwestycyjnych przedsiębiorców, przewidzianych w przepisach art. 37-39 projektu, może zostać uznane za pomoc publiczną i jako taka, zgodnie z przepisami TWE wymagać zatwierdzenia przez Komisję Europejską.

Komisja stwierdza, że przedstawiony poselski projekt ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji ze względu na brak regulacji wymaganych przez przepisy dyrektywy 2000/53/WE jest niezgodny z prawem Unii Europejskiej. Komisja uznaje, że w toku dalszych prac legislacyjnych istnieje konieczność i możliwość usunięcia wskazanych powyżej zastrzeżeń co do zgodności projektu z prawem UE.

---

**Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej**

Skierowano do druku 5 marca 2004 r.

Cena 1,39 zł + 22% VAT

