



Warszawa, dnia

lipca 2013 r.

**MINISTER ŚRODOWISKA**

Material do rozpatrzenia na  
posiedzeniu Rady Ministrów  
w dniu 2 lipca 2013 r.

DGOop-0230- 2 / 25574 / 12/AL

L. wych.

KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW  
Departament Rady Ministrów

RM-10-49-13 01-07-2013

CZŁONKOWIE RADY MINISTRÓW

Przedstawiam **AUTOPOPRAWKĘ**, zgłoszoną przez  
Ministra Środowiska

w ślad za pismem z dnia 13 czerwca 2013 r.

- do rozpatrzenia

(-) Sekretarz Rady Ministrów

Pan

Maciej Berek

Sekretarz Rady Ministrów

W związku z planowanym w dniu 2 lipca 2013 r. rozpatrzeniem przez Radę Ministrów projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, poniżej przedstawiam autopoprawkę do przedmiotowego projektu, wraz z uzasadnieniem do poszczególnych punktów. Zmiany w porównaniu do projektu ustawy wersji z dnia 4 czerwca 2013 r. zaznaczone są pogrubieniem.

**I.****W art. 1 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:**

„a) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) wprowadzającym pojazd – rozumie się przez to przedsiębiorcę:

a) będącego producentem pojazdu **lub**b) prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu, **lub**c) **dokonującego okazjonalnie wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu dla celów zarobkowych;**”**Uzasadnienie:**

Proponowana zmiana jest odpowiedzią na występującą obecnie praktykę wprowadzania pojazdów na rynek w celach zarobkowych przez osoby niemające zarejestrowanej działalności gospodarczej w zakresie wprowadzania pojazdów i zmierza do objęcia również tych osób lub podmiotów obowiązkami związanymi z recyklingiem pojazdów.

## II.

## W art. 5:

1) w pkt 3, w art. 401c dodaje się ust. 13 w brzmieniu:

„13. Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż 10 % kwoty przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 9, przeznacza się na edukację ekologiczną w zakresie postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Przepis ust. 10 stosuje się.”,

2) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) w art. 410a:

a) uchyla się ust. 1-3c,

b) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Wysokość dopłaty do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji wynosi w:

1) 2013 r. – 500 zł,

2) 2014 r. – 300 zł,

3) 2015 r. – 200 zł

– za każdą tonę pojazdów wycofanych z eksploatacji przyjętych do stacji demontażu.”

Uzasadnienie:

Proponowane zmiany dotyczą ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska. Zmiana przedstawiona w pkt 1 ma zobowiązać Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do przeznaczenia części środków pochodzących z kar i opłat pobieranych na podstawie ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji na edukację ekologiczną w zakresie postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Działania edukacyjne w dłuższej perspektywie powinny wpłynąć na zwiększenie znajomości przepisów ustawy, w szczególności wymogu, aby wszystkie pojazdy demontowane były w legalnych stacjach demontażu, a w konsekwencji doprowadzić do ograniczenia nielegalnego demontażu pojazdów.

Szacuje się, że w Polsce do legalnych stacji demontażu trafia ok. 30 % pojazdów. Zakładając, że pojazd przed oddaniem do demontażu jest użytkowany średnio przez ok. 20 lat można oczekiwać, że ok. 5% pojazdów powinno być wycofywane z eksploatacji rocznie. W Polsce zarejestrowano jest ok. 17 mln 300 tysięcy pojazdów osobowych (dane za 2010 r.), zatem do stacji demontażu powinno trafiać 850 - 900 tys. pojazdów rocznie. Tymczasem, w roku 2010 pojazdów wyrejestrowanych ze względu na demontaż było ok. 255 tys., a w roku 2011 ok. 300 tys. pojazdów. O istnieniu zjawiska demontażu pojazdów poza uprawnionymi stacjami demontażu można wnioskować również ze struktury wiekowej pojazdów w Polsce. Według danych GUS ok. 1,4 mln pojazdów osobowych zarejestrowanych w Polsce ma więcej niż 30 lat. Większość pojazdów z tej grupy prawdopodobnie została zdemontowana bez wyrejestrowania.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i niektórych innych ustaw przewiduje rezygnację z dopłat do demontażu pojazdów. W pkt 2 przedstawiono harmonogram stopniowej rezygnacji z dopłat w ciągu trzech kolejnych lat tak, aby umożliwić przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu dostosowanie się do zmienionych zasad finansowania demontażu.

## III.

Art. 5a. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392) w art. 13 dodaje się ust. 4 i 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>), wypłata odszkodowania za pojazd następuje po przedstawieniu zaświadczenia o demontażu pojazdu, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 2 tej ustawy, albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie, lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o którym mowa w art. 25 ust. 1 tej ustawy, albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie.

5. W przypadku gdy mimo ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej pojazd w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji spełnia wymagania dopuszczenia do ruchu drogowego, podstawą wypłaty odszkodowania za pojazd jest zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego wydane przez stację kontroli pojazdów.”

Uzasadnienie:

Proponowana zmiana art. 13 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych ma za zadanie zapewnienie zgodnego z ustawą o recyklingu pojazdów zagospodarowania pozostałości powypadkowych (wraków) pojazdów przez uprawnione do tego stacje demontażu.

Obecna praktyka w zakresie wypłaty ubezpieczeń dla pojazdów, dla których orzeczono szkodę całkowitą nie motywuje do takiego postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji. W większości przypadków decyzja ubezpieczyciela o szkodzie całkowitej skutkuje pozostawieniem właścicielowi wraku pojazdu (pozostałości). Właściciel decyduje o dalszych losach wraku pojazdu. Jednocześnie wypłacane odszkodowanie jest niższe o cenę, jaką właściciel pojazdu uzyskuje ze sprzedaży tego pojazdu. W większości przypadków, wycena wartości pozostałości dokonywana jest w oparciu o ceny, jakie za tę pozostałość można uzyskać nie w uprawnionych stacjach demontażu, ale w punktach, które prowadzą demontaż pojazdów bez wymaganych zezwoleń. Takie punkty są preferowane ze względu na fakt, iż są w stanie zaoferować wyższą cenę za pojazd wycofany z eksploatacji, gdyż nie ponoszą kosztów związanych z zagospodarowaniem odpadów pochodzących z pojazdów, czy ze sprawozdawczością. Działanie takie jest niezgodne z art. 18 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, zgodnie z którym właściciel pojazdu wycofanego z eksploatacji powinien go przekazywać wyłącznie do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów. Należy wskazać, że tak skonstruowany system, sam zgodny z prawem, zachęca i niejako legitymizuje działanie szarej strefy, a w szczególności działania polegające na nielegalnym demontażu, obrocie nielegalnie pozyskanymi częściami oraz dokumentacją pojazdów.

W związku z powyższym proponuje się uzależnienie wypłaty odszkodowania za pojazd od przedstawienia zaświadczenia o demontażu pojazdu lub, w przypadku gdy mimo ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej pojazd ten spełnia wymagania dopuszczenia do ruchu drogowego, zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego.

Wprowadzenie powyższego przepisu jest zgodne z postanowieniami Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, gdyż art. 5 dyrektywy wskazuje, że „podmioty

gospodarcze" stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji (...). Podmiotem gospodarczym zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 10 dyrektywy są również podmioty zapewniające ubezpieczenie.

#### IV.

Po art. 10 dodaje się art. 10a w brzmieniu:

**Art. 10a.** Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany po raz pierwszy do uiszczenia opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, o której mowa w art. 30a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, za rok 2015.

Art. 14 i 15 skreśla się.

**Art. 16** otrzymuje brzmienie:

„Art. 16. Orzekanie w sprawach, o których mowa w art. 12 niniejszej ustawy, następuje na zasadach i w trybie określonych w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia.”.

#### Uzasadnienie:

Polska jako kraj związana jest przepisami dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji w zakresie osiągania ustalonych poziomów odzysku i recyklingu. Według przepisów ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji realizacja tego obowiązku spoczywała i spoczywa przede wszystkim na prowadzących stacje demontażu. W dotychczasowym systemie uzyskanie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu było warunkiem uzyskania dopłaty do prowadzenia działalności, a według sprawozdań, składanych przez prowadzących stacje demontażu, większość z nich wywiązywała się z tego obowiązku. W roku 2010 na 651 przedsiębiorców, którzy przekazali sprawozdania, wymaganych poziomów odzysku i recyklingu nie osiągnęło 35, to jest 5,3% przedsiębiorców. W związku ze zniesieniem dopłat projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadza w art. 30a opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. W autopoprawce proponuje się przesunięcie terminu wejścia w życie przepisów dotyczących opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu na rok 2015, aby przedsiębiorcy mieli czas na przygotowanie się do nowych przepisów.

W związku ze zmianą terminu wejścia w życie skreśla się przepisy przejściowe art. 14 i 15, które odnosiły się do składania sprawozdania o wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji za rok 2014. W związku ze skreśleniem art. 15, w art. 16 dotyczy orzekania jedynie w sprawach, o których mowa w art. 12 (poprzednio art. 12 i art. 15).

#### V.

**Art. 21** otrzymuje brzmienie:

„Art. 21. Dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, o których mowa w art. 410a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 5, udziela się po raz ostatni za rok 2015.”.

S03INZ007

**Art. 23 otrzymuje brzmienie:**

„Art. 23. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 7, 8, 11 i 24, art. 2, art. 3 oraz art. 5 pkt 1, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2014 r.;
- 2) art. 1 pkt 18 i 25 oraz art. 6 pkt 4 lit. a, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.;
- 3) art. 1 pkt 26, który wchodzi w życie z dniem utworzenia Bazy danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 238 ust. 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.
- 4) art. 5 pkt 3 lit. a i pkt 4 lit. a, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

**Uzasadnienie:**

Są to zmiany przepisów przejściowych oraz terminów wejścia w życie, wynikające z przepisów i zmian omówionych powyżej: zmiany terminu wypłaty dopłat do demontażu pojazdów oraz przepisów dotyczących opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu.

Ponadto, ocena skutków regulacji projektu zostanie uzupełniona o informacje dotyczące potencjalnej możliwości zmniejszania się liczby stacji demontażu i ewentualnego spadku rentowności stacji o dużych mocach przerobowych jako prawdopodobnego skutku zniesienia dopłat do demontażu. Należy jednak stwierdzić, że dokonanie powyższych autopoprawek powinno przyczynić się do złagodzenia negatywnych skutków wprowadzenia zmian ustawowych, stacje demontażu nie będą pozbawione dopłat w ciągu jednego roku, a zaproponowane okresy przejściowe powinny umożliwić zwiększenie rentowności demontażu pojazdów. Ponadto, propozycja uszczelnienia systemu powinna przyczynić się do zwiększenia ilości pojazdów kierowanych do demontażu, a tym samym do stopniowej likwidacji konieczności dopłacania za wraki.

2 *for...*  
MINISTER ŚRODOWISKA

*Marcin Korolec*  
Marcin Korolec