



**Pani**  
**Izabela Szadura**  
**Zastępca Dyrektora**  
**Departamentu Kontroli Rynku**  
**w Głównym Inspektoracie**  
**Ochrony Środowiska**

*Szanowne Pani Dyrektorko*

Odpowiadając na Pani pismo z dnia 29 października 2015 r., znak: DKR-0701-168/15/kckk, w którym zwrócono się z prośbą o ustosunkowanie się do przepisów odnoszących się do obowiązków związanych z tworzeniem sieci zbierania pojazdów na warunkach określonych przez ustawę z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 140), zajmuję następujące stanowisko.

Zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 140) w brzmieniu nadanym przez ustawę z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 933) *wprowadzający pojazd jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów, zwaną dalej "siecią", obejmującą terytorium kraju w taki sposób, aby w każdym województwie były prowadzone co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedna stacja demontażu, położone w różnych miejscowościach, zapewniające właścicielowi pojazdu możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji. Zgodnie art. 11 ust. 2 ww. ustawy wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, jest obowiązany zapewnić sieć obejmującą co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedną stację demontażu, położone w różnych miejscowościach na terytorium kraju. Stosownie do art. 11 ust. 3 ww. ustawy wprowadzający pojazd zapewnia sieć wyłącznie przez własne stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów lub na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu.*

Jak wynika z art. 11a ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w brzmieniu nadanym przez ustawę z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw *wprowadzający pojazd zapewniający sieć na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu jest obowiązany do ich zawarcia w formie pisemnej pod*

*rygorem nieważności. Stosownie do art. 11a ust. 2 ww. ustawy umowy, o których mowa w ust. 1, określają w szczególności warunki:*

- 1) przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stację demontażu;*
- 2) finansowania przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających wartości rynkowej lub o wartości rynkowej ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, uwzględniając liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego pojazd.*

Jak wynika z przedmiotowych przepisów to wprowadzający pojazd jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Sieć tę wprowadzający pojazd może tworzyć wyłącznie za pomocą własnych stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów lub na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu. Z przepisów tych można wyciągnąć wniosek, iż sieć zbierania pojazdów tworzona przez wprowadzającego pojazd może składać się:

- wyłącznie z własnych stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów, a więc takich, w których wprowadzający pojazd występuje jednocześnie jako przedsiębiorca prowadzący stację demontażu lub punkt zbierania, a więc posiada w tym zakresie odpowiednie decyzje administracyjne w zakresie gospodarki odpadami;
- wyłącznie ze stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów, które działają w sieci wprowadzającego pojazd na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu;
- z własnych stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów wprowadzającego pojazd oraz ze stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów, które działają w sieci tego wprowadzającego pojazd na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu.

Podkreślić też należy, że o ile wprowadzający pojazd powinien stworzyć sieć zbierania pojazdów albo zapłacić opłatę za brak sieci, to przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może swoją działalność prowadzić zarówno w sieci danego wprowadzającego pojazd, jak i nie należąc do żadnej sieci zbierania pojazdów wprowadzającego pojazd. W przypadku więc przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu zawarcie umowy z wprowadzającym pojazd na tworzenie sieci zbierania pojazdów zależy wyłącznie od woli tego podmiotu, gdyż ustawa nie nakazuje mu zawierania takich umów.

Jak wynika z art. 11 ust. 3 ww. ustawy w przypadku, gdy wprowadzający pojazd nie zapewnia sieci tylko przez własne stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów, to w takim przypadku pozostałe stacje demontażu i punkty zbierania, które mają działać w jego sieci, jest obowiązany zapewnić przez podpisanie takiej liczby umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu, którzy prowadzą stacje demontażu lub mają zawarte umowy z przedsiębiorcami prowadzącymi punkty zbierania pojazdów na podstawie art. 34 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, które to stacje demontażu oraz punkty

zbierania zapewniają spełnienie warunków, o których mowa w art. 11 ust. 1 i 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Należy też podkreślić, iż jak wynika z art. 11 ust. 3 ww. ustawy wskazane w tym przepisie umowy mają być zawarte pomiędzy wprowadzającym pojazd oraz przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu. Stroną takich umów jest więc wyłącznie wprowadzający pojazd oraz przedsiębiorca prowadzący stację demontażu. Umowa, którą wprowadzający pojazd zawarłby z jakimkolwiek innym podmiotem niż przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie będzie umową, o której mowa w art. 11 ust. 3 ww. ustawy.

Wskazać też należy, iż przedsiębiorca prowadzący stację demontażu zawierający umowę jako strona umowy może zapewnić funkcjonowanie w sieci wprowadzającemu pojazd tylko stacje demontażu przez siebie prowadzone na podstawie posiadanych przez siebie decyzji administracyjnych oraz punkty zbierania pojazdów, które są prowadzone przez prowadzącego punkt zbierania pojazdów, z którym ten prowadzący stację demontażu ma podpisaną umowę, o której mowa w art. 34 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, gdyż tylko te stacje demontażu oraz punkty zbierania pojazdów będą zbierały w jego imieniu pojazdy wycofane z eksploatacji zgodnie z ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Prowadzący stację demontażu może więc oferować do sieci zbierania pojazdów stacje demontażu i punkty zbierania, które działają w jego imieniu zgodnie z ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przez wystawianie zaświadczeń o demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji w imieniu tego przedsiębiorcy.

Powyższe potwierdza też użycie w art. 11 ust. 3 oraz art. 11a ust. 1 ww. ustawy liczby mnogiej w odniesieniu do podpisywanych umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu mających zapewnić sieć. Z przepisu tego wynika, iż tych umów ma być tyle, aby zapewniały one łącznie spełnienie warunku określonego w art. 11 ust. 1 i 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Jak wynika też z ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przedmiotowo istotne składniki umowy, o której mowa w art. 11 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, określające jej typ, a także charakter wynikającego z niej stosunku prawnego, zawiera art. 11a ust. 2 ww. ustawy. Wskazane w tym przepisie przedmiotowo istotne składniki umowy o zapewnienie sieci wraz ze wskazaniem w art. 11 ust. 3 ww. ustawy, określającym, iż stroną takiej umowy jest wyłącznie wprowadzający pojazd oraz przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, konstytuują taką umowę. Umowa, która nie jest zawarta pomiędzy wprowadzającym pojazd oraz przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu lub też nie zawiera elementów wskazanych w art. 11a ust. 2 ww. ustawy nie jest więc umową, za pomocą której wprowadzający pojazd może wykazać zapewnienie sieci zbierania pojazdów.

Jak wynika zaś z art. 11a ust. 2 ww. ustawy umowy, o których mowa w ust. 1, określają w szczególności warunki:

- 1) przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stację demontażu;

- 2) finansowania przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających wartości rynkowej lub o wartości rynkowej ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, uwzględniając liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego pojazd.

W każdej umowie, która ma być umową, o której mowa w art. 11 ust. 3 ww. ustawy należy więc wskazać w szczególności warunki przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stację demontażu. Choć strony, realizując to postanowienie mają swobodę w zakresie określania tych warunków, gdyż ustawa nie określa w tym zakresie żadnych kryteriów, to należy podkreślić, iż postanowienia te nie mogą być sprzeczne z warunkami przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji określonymi już w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Postanowienia te nie mogą też pośrednio wpływać na brak możliwości realizacji wskazanych przepisów. W zakresie jednak pozostałym określenie w umowie zawartej między wprowadzającym pojazd oraz przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu szczegółowych warunków przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stację demontażu zależy od woli stron zawierających taką umowę.

Jak wynika z art. 11a ust. 2 ww. ustawy umowa taka powinna także przewidywać warunki finansowania przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających wartości rynkowej lub o wartości rynkowej ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, uwzględniając liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego pojazd. Z powyższego wyciągnąć należy wniosek, iż umowa, o której mowa w art. 11 ust. 3 ww. ustawy, jest co do zasady umową odpłatną, gdyż wprowadzający pojazd jest obowiązany zapewnić finansowanie kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji ponoszonych przez prowadzącego stację demontażu. Wykluczyć więc należy, aby umowa co do zasady nieodpłatna spełniała ten warunek, gdyż ustawa wyraźnie wskazuje, iż w umowie zawartej między wprowadzającym pojazd a przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu mają się znaleźć w szczególności warunki finansowania przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jak wynika z ustawy wskazane zasady finansowania powinny być określone bezpośrednio w umowie, a więc nie mogą one jedynie odsyłać do innych dokumentów nie stanowiących części umowy, oraz finansowanie ma być dokonywane przez wprowadzającego pojazdy na rzecz prowadzącego stację demontażu.

Wskazać też należy, iż nawet jeżeli w przypadku indywidualnego przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu dotychczas nie występowały koszty gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających wartości rynkowej lub o wartości rynkowej

ujemnej, to również w tych okolicznościach w umowie muszą znaleźć się postanowienia dotyczące finansowania przez wprowadzającego pojazdy tych kosztów na wypadek ich wystąpienia, gdyż takiej możliwości nie można z góry wykluczyć w umowie, gdyż byłoby to sprzeczne z ustawą.

Należy jednak podkreślić, że zasady tego finansowania nie zostały w ustawie określone, a więc należy przyjąć, iż strony tej umowy mogą je w różny sposób kształtować pod warunkiem, iż te warunki zapewniają finansowanie przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających wartości rynkowej lub o wartości rynkowej ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, uwzględniając liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego pojazd.

Biorąc więc pod uwagę powyższe można przyjąć, że szczegółowe warunki finansowania przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających wartości rynkowej lub o wartości rynkowej ujemnej, mogą przewidywać ryczałtowe wynagrodzenie dla prowadzącego stację demontażu (miesięczne, roczne), ale mogą też przewidywać kształtowanie tego wynagrodzenia na podstawie liczby przyjętych pojazdów, a także innych wybranych zgodnie przez strony umowy zasad finansowania.

Należy też podkreślić, iż zgodnie ze Słownikiem języka polskiego pod red. W. Doroszewskiego finansować to tyle co „dostarczać środków pieniężnych na coś”. W przypadku umowy, o której mowa w art. 11 ust. 3 ww. ustawy, dostarczenie środków pieniężnych przez wprowadzającego pojazd na coś ma polegać na dostarczeniu środków pieniężnych na koszty gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających wartości rynkowej lub o wartości rynkowej ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, wykluczyć więc należy, iż świadczenie wprowadzającego pojazd może polegać na świadczeniu usług na rzecz przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu zamiast dostarczenia środków pieniężnych na koszty gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Odnosząc się zaś do pytania, czy w związku ze zmianą sposobu tworzenia sieci po dniu 1 stycznia 2016 r. wprowadzający pojazdy, którzy prowadzą już działalność w zakresie produkcji, importu oraz wewnątrzspółnotowego nabycia pojazdów będą obowiązani złożyć Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska zawiadomienie o zmianie danych, a jeśli tak, czy powinni do tych zawiadomień dołączyć kopie umów, zajmując następujące stanowisko.

Zgodnie z art. 234 ust. 11 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r. poz. 21, z późn. zm.) w brzmieniu nadanym przez ustawę z dnia 11 września 2015 r. o zużytych sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1688) *do czasu utworzenia rejestru, o którym mowa w art. 49 ust. 1, stosuje się art. 13 ustawy, o której*

*mowa w art. 213, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Jak zaś wynika z art. 18 ustawy z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2015 r. poz. 933) do czasu utworzenia rejestru, o którym mowa w art. 49 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 7, do zawiadomień składanych na podstawie art. 13 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie ustawy zmienianej w art. 7, wprowadzający pojazd dołącza kopie umów, o których mowa w art. 11 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.*

Z art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 14 grudnia 2014 r. o odpadach wynika, że *wprowadzający pojazd 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 podjęcia tej działalności. Stosownie do art. 13 ust. 3 ww. ustawy wprowadzający pojazd jest obowiązany złożyć Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska zawiadomienie o zakończeniu działalności, o której mowa w ust. 1, w terminie 7 dni od dnia trwałego zaprzestania wykonywania tej działalności. Zgodnie zaś z art. 13 ust. 4 ww. ustawy zawiadomienia, o których mowa w ust. 1 i 3, powinny odpowiednio zawierać:*

- 1) nazwę, siedzibę i adres albo imię, nazwisko i adres wprowadzającego pojazd;*
- 2) datę podjęcia albo zakończenia działalności;*
- 3) określenie rodzaju działalności;*
- 4) adresy stacji demontażu oraz punktów zbierania pojazdów, które działają w ramach jego sieci.*

Stosownie zaś do art. 13 ust. 5 ww. ustawy 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. Jeżeli zmiana dotyczy danych, o których mowa w ust. 4 pkt 4, należy wskazać datę wystąpienia zmiany.*

Jak wynika więc z art. 13 ww. ustawy w przepisie tym przewiduje się trzy rodzaje zawiadomień:

- 1) zawiadomienie o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów przewidziane w art. 13 ust. 1 ww. ustawy;*
- 2) zawiadomienie o zakończeniu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów przewidziane w art. 13 ust. 3 ww. ustawy; oraz*
- 3) zawiadomienie o zmianie danych zawartych w zawiadomieniu o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów przewidziane w art. 13 ust. 5 ww. ustawy.*

Wobec tego przyjąć należy, iż obowiązek dołączenia do zawiadomień składanych na podstawie art. 13 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych

z eksploatacji w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 14 grudnia 2014 r. o odpadach kopii umów, o których mowa w art. 11 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w brzmieniu nadanym przez ustawę z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw dotyczy wszystkich wskazanych wyżej zawiadomień, gdyż ustawa w tym zakresie nie wprowadza żadnych różnic. Do każdego ze wskazanych wyżej zawiadomień wprowadzający pojazd jest obowiązany przedłożyć ww. umowy.

Należy też wskazać, iż zgodnie z art. 8 ustawy z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw *umowy, o których mowa w art. 11 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, które nie spełniają wymagań, o których mowa w art. 11a ustawy zmienianej w art. 1, zachowują ważność na czas, na jaki zostały zawarte, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.*

W świetle wskazanych przepisów przyjęć więc należy, iż obowiązek dołączania kopii umów, o których mowa w art. 11 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w brzmieniu nadanym przez ustawę z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw ciąży nie tylko na wprowadzającym pojazd, który rozpoczyna działalność w zakresie wprowadzania pojazdów, ale również na wprowadzającym pojazd, który obecnie prowadzi działalność w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzspółnotowego nabycia pojazdów i złożył już zawiadomienie o rozpoczęciu działalności, gdyż na nim obowiązek dołączania kopii tych umów ciąży z tytułu obowiązku aktualizowania zawiadomienia na podstawie art. 13 ust. 5 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Biorąc zaś pod uwagę, iż wszystkie umowy dotychczas zawarte w praktyce ze względu na brzmienie art. 11a ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji będą musiały być zmienione, to podmioty te wraz z zawarciem nowych umów będą obowiązane dostarczyć takie umowy wraz z zawiadomieniem o zmianie danych zawartych w zawiadomieniu o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzspółnotowego nabycia pojazdów przewidzianym w art. 13 ust. 5 ww. ustawy nie później niż do końca miesiąca następującego po miesiącu, w którym nastąpiła zmiana takich umów.

z powazaniem

Zastępca Dyrektora  
Departamentu Prawnego

Kamili Zawadzki

Do wiadomości:  
Departament Gospodarki Odpadami

