



Warszawa, dnia 10. 12. 2014 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

DGOop-0230- 2 /48900/12/AL

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Nawiązując do ustaleń Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2014 r., w załączeniu przekazuję ostateczny tekst projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i niektórych innych ustaw oraz OSR do projektu, uwzględniające autopoprawki Ministra Środowiska przekazane pismami z dnia 27 i 28 października oraz 2 grudnia 2014 r.

Z up. Ministra
Sekretarz Stanu
Stanisław Gawłowski

nr 120031/14 du. 10.12.2014r

U S T A W A

z dnia2014 r.

**o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych
innych ustaw^{1),2)}**

Art. 1. W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822) wprowadza się następujące zmiany:

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

„1a. Do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e, określonej w przepisach o ruchu drogowym, stosuje się przepisy art. 11, art. 13-19, art. 21, art. 22, art. 23 ust. 1 oraz art. 39–41.”;

2) w art. 3:

a) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) wprowadzającym pojazd – rozumie się przez to przedsiębiorcę będącego producentem pojazdu lub przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu ”;

b) w pkt 15 w części wspólnej wyliczenia kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 16 w brzmieniu:

„16) wprowadzeniu na terytorium kraju – rozumie się przez to wprowadzenie pojazdu po raz pierwszy na terytorium kraju w celu używania lub dystrybucji.”;

3) w art. 3a po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Wojewódzki inspektor ochrony środowiska, w drodze decyzji, stwierdza niespełnienie przez pojazd wymagań technicznych, o których mowa w ust. 1.”;

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

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

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269 z 21.10.2000, str. 34, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 5, str. 224).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska oraz ustawę z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

1) wydania pojazdu z magazynu lub przekazania innemu podmiotowi – w przypadku pojazdu wyprodukowanego na terytorium kraju;

2) dopuszczenia pojazdu do obrotu na terytorium kraju – w przypadku importu;

3) wystawienia faktury albo przywozu pojazdu na terytorium kraju – w przypadku wewnątrzwspólnotowego nabycia.

2. Jeżeli z przepisów ust. 1 wynika, że wprowadzenie na terytorium kraju mogło nastąpić w różnych terminach, za dzień wprowadzenia na terytorium kraju uważa się dzień najwcześniejszy.

3. Ciężar udowodnienia, że wprowadzenie na terytorium kraju nie nastąpiło albo nastąpiło w innym dniu niż określony w ust. 1, spoczywa na wprowadzającym pojazd.”;

5) w rozdziale 1 po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Art. 5a. Podmioty zajmujące się naprawą pojazdów gospodarują częściami będącymi odpadami, usuniętymi w trakcie naprawy samochodów osobowych w rozumieniu art. 2 pkt 40 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾), zwanych dalej „samochodami osobowymi”, lub przekazują te części, uprawnionym posiadaczom odpadów, w tym prowadzącym stacje demontażu, na zasadach określonych w art. 27 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, z późn. zm.⁴⁾).”;

6) w art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Materiały, przedmioty wyposażenia i części pojazdów nie mogą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu.”;

7) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Art. 11. 1. 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.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822.

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 888 i 1238 oraz z 2014 r. poz. 695, 1101 i 1322.

2. Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, obowiązany jest 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.

3. Wprowadzający pojazd zapewnia sieć wyłącznie przez własne stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów lub na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu.”;

8) po art. 11 dodaje się art. 11a w brzmieniu:

„Art. 11a. 1. Wprowadzający pojazd zapewniający sieć na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu jest obowiązany do ich zawarcia w formie pisemnej pod rygorem nieważności.

2. 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.”;

9) uchyla się art. 12;

10) art. 13 i art. 14 otrzymują brzmienie:

„Art. 13. Wprowadzający pojazd podlega wpisowi do rejestru, o którym mowa w art. 49 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Art. 14. 1. Wprowadzający pojazd, który nie zapewnił sieci w roku kalendarzowym, jest obowiązany bez wezwania do obliczenia i uiszczenia opłaty za brak sieci.

2. Wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci, jeżeli nie zapewnił sieci przez okres nie dłuższy niż 21 dni w ciągu roku kalendarzowego.

3. Wysokość opłaty za brak sieci oblicza się według wzorów określonych w załączniku do ustawy.

4. Maksymalna wysokość opłaty stałej za brak sieci wynosi 20 000 zł.

5. Maksymalna stawka opłaty za brak sieci wynosi 20 zł za brak jednej stacji demontażu lub jednego punktu zbierania pojazdów w ciągu roku kalendarzowego za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju w ciągu tego roku.

6. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty stałej za brak sieci oraz stawkę opłaty za brak sieci, uwzględniając koszty recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz kierując się koniecznością zapewnienia, aby opłata za brak sieci była środkiem ekonomicznym zachęcającym do budowy sieci przez wprowadzającego pojazd.”;

11) w art. 17 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia, że wprowadzający pojazd, mimo ciążącego na nim obowiązku, nie uiścił opłaty za brak sieci albo uiścił opłatę w wysokości niższej od należnej, Główny Inspektor Ochrony Środowiska wydaje decyzję, w której określa wysokość zobowiązania z tytułu opłaty za brak sieci.

2. W przypadku niewykonania decyzji, o której mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, Główny Inspektor Ochrony Środowiska ustala, w drodze decyzji, dodatkową opłatę za brak sieci w wysokości odpowiadającej 20% kwoty niewiszczonej opłaty za brak sieci.”;

12) uchyla się art. 17a;

13) art. 23 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, który posiada cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

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

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

1) pojazd wycofany z eksploatacji nie jest zarejestrowany na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

2) pojazd wycofany z eksploatacji:

- a) jest niekompletny,
- b) zawiera odpady, które zostały do niego dodane.

4. Za pojazd niekompletny uważa się pojazd, który nie zawiera co najmniej jednego istotnego elementu określonego w przepisach wydanych na podstawie ust. 8.

5. W przypadku przyjmowania niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji opłata, o której mowa w ust. 3, nie może przekraczać 10 zł za każdy kilogram brakującej masy pojazdu.

6. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, o której mowa w ust. 3, przy przyjmowaniu niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Służby Więziennej, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, jednostek ochrony przeciwpożarowej oraz kontroli skarbowej.

7. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji, jeżeli właściciel pojazdu nie uiścił opłaty, o której mowa w ust. 3.

8. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, mając na uwadze wymogi ochrony środowiska, potrzebę zapewnienia kompletności pojazdów w celu uzyskania odpowiednich poziomów odzysku i recyklingu oraz przeciwdziałanie niewłaściwemu zagospodarowaniu odpadów, określi, w drodze rozporządzenia, listę istotnych elementów pojazdu kompletnego.”;

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

„Art. 23a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia będącymi odpadami części samochodów osobowych usuniętych w trakcie naprawy.

2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu za przyjęcie będących odpadami części samochodów osobowych usuniętych w trakcie naprawy może pobrać opłatę.”;

15) w art. 24

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, przyjmując pojazd wycofany z eksploatacji, który posiada wszystkie istotne elementy określone w przepisach wydanych na podstawie art. 23 ust. 8, jest obowiązany do:”;

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

„1a. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, w zakresie tablic rejestracyjnych, nie dotyczy pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”;

16) w art. 25:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku przyjmowania pojazdu niekompletnego przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do wydania zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu. Przepisy art. 24 ust. 1 pkt 1 i ust. 1a – 5 stosuje się odpowiednio.”;

b) uchyla się ust. 2;

17) po art. 28 dodaje się art. 28a w brzmieniu:

„Art. 28a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który w roku kalendarzowym nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 28 ust. 1, jest obowiązany do obliczenia i uiszczenia bez wezwania opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obliczanej odrębnie w przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu.

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

3. Stawka opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji wynosi:

1) 0,1 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w przypadku gdy do osiągnięcia wymaganego poziomu brakuje nie więcej niż 5%;

2) 0,2 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w przypadku gdy do osiągnięcia wymaganego poziomu brakuje więcej niż 5%.

4. W przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji przez co najmniej dwa kolejne lata, stawka opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji do obliczenia opłaty należnej za drugi i każdy kolejny rok nieosiągnięcia wymaganego poziomu stanowi dwukrotność stawki określonej zgodnie z ust. 3.

5. Opłata za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji jest uiszczana na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, w terminie do dnia 15 marca roku następującego po roku, którego opłata dotyczy.

6. W przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, mimo ciążącego na nim obowiązku, nie uiścił opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji albo uiścił opłatę w wysokości niższej od należnej, marszałek województwa wydaje decyzję, w której określa wysokość tej opłaty.

7. Do należności z tytułu opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują marszałkowi województwa.”;

18) w art. 35 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

19) w art. 38:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę przekazuje przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu, od których przyjmuje odpady do strzępienia, informację dotyczącą zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych określonej w wyniku przeprowadzenia próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji, w ciągu miesiąca od jej przeprowadzenia.”;

20) w art. 39:

a) ust. 1–5 otrzymują brzmienie:

„1. Starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska wydaje zezwolenie na zbieranie odpadów przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów po:

1) zaopiniowaniu przez:

a) marszałka województwa,

b) regionalnego dyrektora ochrony środowiska, o ile nie jest to ten sam organ,

– właściwych miejscowo do wydania pozwolenia zintegrowanego lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, z którym przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów zawarł umowę;

2) sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełnienia minimalnych wymagań dla punktów zbierania pojazdów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 32 ust. 3.

2. W zezwoleniu, o którym mowa w ust. 1, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska określa przedsiębiorcę lub przedsiębiorców prowadzących stację demontażu, którym przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany przekazywać zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji.

3. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów poświadczą nieprawdę w zaświadczeniu o demontażu pojazdu lub zaświadczeniu o przyjęciu niekompletnego pojazdu, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.

4. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów narusza przepisy ustawy, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska wzywa go do niezwłocznego zaniechania naruszeń.

5. Jeżeli przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 4, mimo wezwania nadal narusza przepisy ustawy, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska przekazuje marszałkowi województwa lub regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska, o ile nie jest to ten sam organ, właściwym miejscowo do wydania pozwolenia zintegrowanego lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami, oraz marszałkowi województwa lub regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska właściwym ze względu na adres punktu zbierania pojazdów kopie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, oraz decyzji, o których mowa w ust. 3 i 5.”;

21) w art. 40 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

22) w art. 41:

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

„1a. Pozwolenie lub decyzja, o których mowa w ust. 1, są wydawane po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełnienia minimalnych wymagań dla strzępiarek, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 2.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę przekazał informację dotyczącą zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych, niezgodną ze stanem rzeczywistym, marszałek województwa albo regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa pozwolenie lub decyzję, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”;

23) uchyla się art. 43;

24) w rozdziale 7 po art. 43 dodaje się art. 43a w brzmieniu:

„Art. 43a. 1. Marszałek województwa prowadzi odrębny rachunek bankowy w celu gromadzenia i przekazywania wpływów z tytułu opłat za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji.

2. Wpływy z tytułu opłat za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji powiększone o dochody z oprocentowania rachunku bankowego i pomniejszone o dochód budżetu samorządu województwa, o którym mowa w ust. 3, marszałek województwa przekazuje w terminie do dnia 30 maja roku następującego po roku, którego opłaty dotyczą, na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

3. Wpływy z tytułu opłat za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji powiększone o dochody z oprocentowania rachunku bankowego w wysokości 5% stanowią dochód budżetu samorządu województwa.”;

25) uchyla się art. 47;

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

„Art. 52a. Kto wbrew przepisowi art. 35 ust. 1 nie przekazuje najpóźniej do dnia 10 stycznia wszystkich zebranych w roku poprzednim pojazdów wycofanych

z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, z którym zawarł umowę, jeżeli nie jest to ten sam przedsiębiorca, podlega karze grzywny.”;

27) art. 53 otrzymuje brzmienie:

„Art. 53. 1. Orzekanie w sprawach, o których mowa w art. 44 – 49, art. 51 i art. 52a, następuje na zasadach i w trybie określonych w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 395, z późn. zm.⁵⁾).

2. Za wykroczenia, o których mowa w art. 44 – 49, art. 51 i art. 52a, odpowiada, jak sprawca, także ten, kto na podstawie przepisu prawa, decyzji właściwego organu, umowy lub faktycznego wykonywania zajmuje się sprawami gospodarczymi w zakresie gospodarki odpadami osoby fizycznej, osoby prawnej albo jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej, której odrębne przepisy przyznają zdolność prawną”;

28) użyte w art. 32 ust. 2 oraz art. 36 ust. 1 i 3 w różnej liczbie i przypadku, wyrazy „zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazami „zezwolenie na zbieranie odpadów”;

29) dodaje się załącznik do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.⁶⁾) w art. 23 w ust. 1 pkt 16b otrzymuje brzmienie:

„16b) dodatkowej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów, o której mowa w art. 17 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822), z tym że kosztem uzyskania przychodów są poniesione opłaty, o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz art. 28a ust. 1 tej ustawy, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 28a ust. 4 tej ustawy;”.

⁵⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 765, 1247 oraz z 2014 r. poz. 486, 579, 786 i 969.

⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 440, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540 oraz z 2013 r. poz. 21, 888, 985, 1036, 1287, 1304, 1387 i 1717 oraz z 2014 r. poz. 223, 312, 567, 598, 773, 915, 1052, 1215 i 1328.

Art. 3. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.⁷⁾) w art. 16 w ust. 1 pkt 19b otrzymuje brzmienie:

„19b) dodatkowej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów, o której mowa w art. 17 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822), z tym że kosztem uzyskania przychodów są poniesione opłaty, o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz art. 28a ust. 1 tej ustawy, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 28a ust. 4 tej ustawy;”.

Art. 4. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾) w art. 72 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w ust. 1 uchyla się pkt 9;
- 2) w ust. 2 uchyla się pkt 6.

Art. 5. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.⁸⁾) wprowadza się następujące zmiany:

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

- a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) sporządzanie i przekazywanie Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska kwartalnych informacji o podmiotach uiszczających opłaty, o których mowa w art. 14 ust. 1 i art. 17 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822 i 1322), z podaniem nazwy, siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu opłaty oraz daty dokonania zapłaty w rozumieniu art. 60 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, w terminie do końca miesiąca po zakończeniu kwartału, którego dotyczą te informacje;”.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 781, Nr 178, poz. 1059, Nr 205, poz. 1202 i Nr 234, poz. 1389 i 1391 oraz z 2012 r. poz. 362, 596, 769, 1010, 1342, 1448 i 1540, z 2013 r. poz. 21, 613, 888, 1012, 1027, 1036, 1287 i 1387 oraz z 2014 r. poz. 40, 312 i 598.

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 1238 oraz z 2014 r. poz. 40, 47, 457, 822, 1101, 1146 i 1322.

- b) w pkt 4:
 - lit. a otrzymuje brzmienie:
 - „a) zgromadzonych wpływach z tytułu opłat, o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz art. 17 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji,”,
 - uchyla się lit. e i f;
- 2) w art. 401 w ust. 7:
 - a) pkt 9 otrzymuje brzmienie:
 - „9) wpływy z opłat, o których mowa w art. 14 ust. 1, art. 17 ust. 1 i 2 oraz art. 43a ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”,
 - b) uchyla się pkt 11b;
- 3) w art. 401c w ust. 9:
 - a) w ust. 9:
 - wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
 - „Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 8–11a, 12 i 13, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, przeznacza się na:”,
 - b) uchyla się pkt 2,
 - c) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
 - „2a) wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;
- 4) w art. 402 uchyla się ust. 15;
- 5) w art. 410a uchyla się ust. 1 – 3c;
- 6) w art. 411 w ust. 1:
 - a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
 - „Finansowanie działalności, o której mowa w art. 400a ust. 1 oraz art. 410a ust. 4–6, ze środków Narodowego Funduszu i wojewódzkich funduszy odbywa się przez:”,
 - b) w pkt 2 uchyla się lit. d.

Art. 6. W ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 49 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Rejestr jest publicznie dostępny, z wyłączeniem:

1) informacji o:

a) warunkach umowy, jaką wprowadzający sprzęt elektryczny i elektroniczny zawarł z organizacją odzysku sprzętu elektrycznego i elektronicznego,

b) wysokości wnoszonych opłat rejestrowych i rocznych,

c) rodzaju i wysokości zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1155 oraz z 2014 r. poz. 1322);

2) dokumentów, o których mowa w art. 53 ust. 7 pkt 6.”;

2) w art. 52 w ust. 1 w pkt 5 w lit. a tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„– informację o stacjach demontażu i punktach zbierania pojazdów działających w ramach sieci zbierania pojazdów wraz z datą, od której dana stacja lub punkt funkcjonuje w sieci.”;

3) w art. 53:

a) w ust. 7 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) w przypadku wprowadzających pojazdy – umowy z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu zawarte w postaci elektronicznej albo uwierzytelnione kopie tych umów zawartych w postaci papierowej.”;

b) dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Marszałek województwa zamieszcza w rejestrze dokumenty, o których mowa w ust. 7 pkt 6, i udostępnia je na żądanie właściwych organów.”;

4) w art. 75 w ust 2:

a) w pkt 4 w lit. f średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. g w brzmieniu:

„g) wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu.”;

b) w pkt 5 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) wynikach próby strzępienia, jeżeli w roku, którego dotyczy sprawozdanie przeprowadzono próbę strzępienia.”;

5) w art. 207:

a) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) w art. 400k w ust. 2 pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4) sporządzanie i przekazywanie ministrowi właściwemu do spraw środowiska, w terminie do dnia 30 czerwca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy, zbiorczej informacji o:

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

b) gminach, które uzyskały dofinansowanie w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji,

c) powiatach, które uzyskały dofinansowanie w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji;

5) sporządzanie i przekazywanie ministrowi właściwemu do spraw środowiska zbiorczej informacji o zgromadzonych wpływach z tytułu opłat, o których mowa w art. 64 ust. 2 i 3 oraz art. 69 ust. 2 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1155. z późn. zm.) oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 80 ust. 2–9 tej ustawy, w terminie do dnia 30 czerwca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy.”;”;

b) w pkt 18 uchyla się lit. a–d;

6) w art. 253 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) art. 207 pkt 18 w zakresie art. 410a ust. 4 pkt 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.”.

Art. 7. 1. Umowy, o których mowa w art. 11 ust. 3 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.

Art. 8. Na wniosek podmiotu, który przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dokonał nienależnie lub w nadmiernej wysokości wpłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dokonuje

zwrotu nadpłaconej kwoty na rachunek bankowy wskazany we wniosku, w terminie 30 dni od dnia:

- 1) złożenia wniosku – w przypadku:
 - a) gdy kwota wpłaty albo łączna kwota wpłat przekracza 500 zł,
 - b) wpłaty dokonanej od pojazdu historycznego w rozumieniu art. 3 pkt 5 ustawy zmienianej w art. 1,
 - c) wpłaty dokonanej od pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony;
- 2) doręczenia Funduszowi odpisu prawomocnego orzeczenia sądu nakazującego zwrot nadpłaconej kwoty;
- 3) zawarcia między podmiotem, który złożył wniosek, a Funduszem porozumienia w sprawie zwrotu nadpłaconej kwoty.

2. Prawo do żądania zwrotu nadpłaconej kwoty wygasa, jeżeli wniosek, o którym mowa w ust. 1, nie został złożony w terminie 3 lat od dnia wejścia w życie ustawy.

3. Zwrot, o którym mowa w ust. 1, zmniejsza wysokość zobowiązania określonego w art. 401c ust. 9 ustawy zmienianej w art. 5.

Art. 9. 1. Wpływy z opłat, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, wniesionych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, są uwzględniane przy ustalaniu wysokości zobowiązania określonego w art. 401c ust. 9 ustawy zmienianej w art. 5.

2. Informację, o której mowa w art. 400k ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 5, za kwartał poprzedzający kwartał, w którym weszła w życie niniejsza ustawa, Zarząd Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej składa według przepisów dotychczasowych.

Art. 10. Do udzielenia i finansowania dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji za 2015 rok stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 11. Zarząd Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej składa informację, o której mowa w art. 400k ust. 2 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 5, za rok 2015 według przepisów dotychczasowych.

Art. 12. Do opłat za brak sieci zbierania pojazdów należnych za okres przed dniem 1 stycznia 2016 r. stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 13. Do czasu utworzenia rejestru, o którym mowa w art. 49 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 6, do zawiadomień składanych na podstawie art. 13 ustawy zmienianej w

art. 1 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie ustawy zmienianej w art. 6, wprowadzający pojazd dołącza uwierzytelnione kopie umów, o których mowa w art. 11 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 14. 1. Kto wbrew przepisowi art. 13 nie dołącza do zawiadomień o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów uwierzytelnionych kopii umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu, podlega karze grzywny.

2. Orzekanie w sprawach, o których mowa w ust. 1, następuje na zasadach i w trybie określonych w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 395, z późn. zm.⁵⁾).

Art. 15. 1. Próbe strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wykonuje się w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę wykonał próbę strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.

Art. 16. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, prowadzonych na podstawie:

- 1) art. 39 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1,
- 2) art. 72 ustawy zmienianej w art. 4

– w stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 17. 1. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 18. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2015 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 7, 8, pkt 10 w zakresie art. 14, pkt 17 i 23, art. 2, art. 3 oraz art. 5 pkt 1 i pkt 3 lit. b, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;

- 2) art. 1 pkt 24, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.;
- 3) art. 1 pkt 25, który wchodzi w życie z dniem utworzenia bazy, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 238 ust. 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Załącznik do ustawy z dnia
..... (poz. ...)

WZORY OBLICZANIA WYSOKOŚCI OPŁATY ZA BRAK SIECI ZBIERANIA POJAZDÓW

1. Wysokość należnej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów dla wprowadzającego pojazdy, o którym mowa w art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822), należy obliczać w następujący sposób:

$$A = B + (C \times D \times \frac{E_1 + E_2 + \dots + E_{48}}{365})$$

2. Wysokość należnej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów dla wprowadzającego pojazdy, o którym mowa w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy obliczać w następujący sposób:

$$A = B + (C \times D \times \frac{E_1 + E_2 + E_3}{365})$$

Objaśnienia :

A - wysokość należnej opłaty za brak sieci liczona w zł,

B - opłata stała za brak sieci w zł,

C - liczba pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w ciągu roku kalendarzowego przez danego wprowadzającego w szt.,

D - stawka opłaty za brak sieci w zł,

E z indeksem liczbowym - liczba dni, w których do zapewnienia sieci brakowało kolejnych stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów.

UZASADNIENIE

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

- ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o recyklingu pojazdów”,
- ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, z późn. zm.).

Konieczność nowelizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wynika przede wszystkim z potrzeby zapewnienia pełnej transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269 z 21.10.2000, str. 34, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2000/53/WE”, oraz skierowania strumienia powstających odpadów do legalnych stacji demontażu (wyeliminowania szarej strefy w przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji). Komisja Europejska w 2009 r. wystosowała do Polski zarzuty formalne, a w dniu 22 marca 2012 r. uzasadnioną opinię dotyczącą nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2000/53/WE (naruszenie nr 2008/2330).

Poniżej przedstawiono szczegółowe uzasadnienie proponowanych zmian.

W ustawie o recyklingu pojazdów zaproponowano zmianę art. 2 ust. 1a dotyczącego zakresu stosowania określonych przepisów tej ustawy do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e, w celu pełnego dostosowania do przepisów art. 3 ust. 5 dyrektywy 2000/53/WE.

Zaproponowano także zmianę obowiązującej definicji pojęcia „wprowadzającego pojazd”. Przez wprowadzającego pojazd powinno się rozumieć wyłącznie profesjonalnych producentów, importerów i wewnątrzwspólnotowych nabywców, a nie jak do tej pory także

te osoby (prowadzących działalność inną niż handel samochodami), które dokonały wprowadzenia, np. jednego pojazdu na terytorium kraju na użytek własnej firmy.

Zaproponowano również wprowadzenie definicji pojęcia „wprowadzenie na terytorium kraju”, które było stosowane w przepisach ustawy o recyklingu pojazdów i nie było dotąd zdefiniowane. W art. 3a ustawy o recyklingu pojazdów wskazano wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska jako organ właściwy do wydawania decyzji stwierdzającej niespełnienie przez pojazd wymagań technicznych, zapewniających ochronę środowiska lub zdrowia i życia ludzi. Rozwiązanie to wprowadzono ze względu na pojawiające się wątpliwości co do kompetencji poszczególnych organów w zakresie kontroli i kwalifikowania pojazdów jako pojazdów wycofanych z eksploatacji ze względu na ich stan techniczny. Wojewódzki inspektor ochrony środowiska został wskazany jako organ uprawniony do kontroli podmiotów korzystających ze środowiska oraz do podejmowania decyzji wstrzymujących działalność prowadzoną z naruszeniem wymagań związanych z ochroną środowiska. Dotyczy to np. powszechnych sytuacji, gdy warsztat samochodowy gromadzi pojazdy pod pozorem dokonywania w nich napraw, podczas gdy w rzeczywistości są to pojazdy niekwalifikujące się do naprawy, służące jako magazyn części zamiennych na potrzeby warsztatu lub sprzedawanych za pośrednictwem aukcji internetowych.

Dokonano również zmian w art. 4 ustawy o recyklingu pojazdów określającym termin, w którym następuje wprowadzenie na terytorium kraju. Zmiana tego artykułu ma na celu wyeliminowanie pojawiających się wątpliwości interpretacyjnych, przy czym w przypadku wewnątrzwspólnotowego nabycia zaproponowano przepisy analogicznie do przepisu art. 7 ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach (Dz. U. Nr 79, poz. 666, z późn. zm.).

W celu zapewnienia zgodności polskiego prawa z dyrektywą 2000/53/WE do ustawy o recyklingu pojazdów dodano projektowany art. 5a oraz art. 23a dotyczące zagospodarowania zużytych części usuniętych z samochodów osobowych, w rozumieniu ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W przypadku art. 23a ustawy o recyklingu pojazdów zrezygnowano z ustalania maksymalnej kwoty opłaty, jaką może pobrać stacja demontażu przy przyjmowaniu zużytych części. Jest to podyktowane faktem, że stacje demontażu nie będą jedynymi podmiotami, jakie przyjmują zużyte części. Tego typu odpady funkcjonują już na rynku odpadów i są przyjmowane przez firmy prowadzące gospodarkę odpadami, a zatem mają swoje ceny rynkowe. Ponadto trudno określić maksymalną opłatę dla tak niejednorodnej grupy odpadów, w której mieszczą się m.in. akumulatory, opony, filtry

olejowe, lampy, katalizatory oraz części z metali żelaznych.

Wprowadzono zmiany w art. 7 ustawy o recyklingu pojazdów w celu zapewnienia zgodności polskiego prawa z dyrektywą 2000/53/WE w zakresie ciężarków do wyważania kół, szczotek węglowych do silników elektrycznych oraz okładzin hamulcowych. Zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE brzmienie ww. przepisu powinno wskazywać na ogólny zakaz stosowania ww. metali w materiałach, przedmiotach wyposażenia i częściach pojazdów, natomiast wyjątki określają przepisy szczegółowe, na podstawie załącznika II do tej dyrektywy.

W odniesieniu do obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów zaproponowano podział na podmioty wprowadzające nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku oraz powyżej 1000 pojazdów w ciągu roku. Podmioty te będą objęte obowiązkiem zapewnienia sieci recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale w różnym stopniu. Podmioty wprowadzające powyżej 1000 pojazdów rocznie będą zobowiązane do zapewnienia sieci zbierania pojazdów składającej się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie, w różnych miejscowościach, co oznacza konieczność zapewnienia co najmniej 48 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów na terenie kraju. Wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie będą, na mocy art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów, zobowiązani do zapewnienia sieci składającej się co najmniej z 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach. Objęcie wszystkich firm wprowadzających pojazdy obowiązkiem zapewnienia sieci zlikwiduje sytuację, w której część firm była objęta obowiązkiem zapewnienia sieci, część natomiast obowiązkiem uiszczenia opłaty.

Podmioty wprowadzające powyżej 1000 pojazdów rocznie są to w praktyce producenci i profesjonalni importerzy, wprowadzający przede wszystkim pojazdy nowe, a więc wydający karty pojazdu. Ta grupa przedsiębiorców, zgodnie z ustawą o recyklingu pojazdów, ma obowiązek zapewnienia możliwości oddania pojazdu przez ostatniego użytkownika do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu, położonych w odległości nie większej niż 50 km w linii prostej od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu (art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów). Taki kształt sieci sprawia trudności przedsiębiorcom oraz organom kontrolnym pod względem określenia, czy wszyscy właściciele są objęci zasięgiem sieci. Ze względu na powyższe zdecydowano się na zmianę wymagań na zapewnienie określonej liczby stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie.

Natomiast wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie objęci zostaną obowiązkiem zapewnienia sieci zbierania pojazdów, odpowiadającej sieci zbierania pojazdów w jednym

województwie, ze względu na fakt, iż firmy te działają zazwyczaj lokalnie, a nie przez sieć przedstawicieli (dealerów), na terenie całego kraju. Aby ułatwić firmom tworzenie sieci, nie wprowadza się obowiązku, aby cała sieć zapewniona była wyłącznie na terenie województwa, na którym wprowadzający prowadzi działalność.

Zmieniany art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów transponuje art. 5 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE, który wskazuje, że państwa członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji (...) oraz że punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.

Ponadto, do ustawy o recyklingu pojazdów dodaje się art. 11a precyzujący wymagania dotyczące umowy między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu. Zgodnie z art. 11a ustawy o recyklingu pojazdów, umowa między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu ma być zawarta w formie pisemnej. Trzeba zauważyć, że mimo tego, że sieć zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji może składać się ze stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, to umowy zawierane są przez wprowadzających pojazdy jedynie ze stacjami demontażu. Z kolei stacje demontażu podpisują umowy z punktami zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Umowa ma precyzować warunki przyjmowania pojazdów do stacji demontażu (przy czym ogólne warunki przyjmowania pojazdów określa art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów). Ponadto umowa ma określać warunki, na jakich wprowadzający pojazdy pokrywa koszty zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Odpady te mają być zagospodarowane w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, które wynikają z dyrektywy 2000/53/WE. W szczególności przepis ten dotyczy przypadków, gdy pojazd wycofany z eksploatacji nie ma wartości rynkowej lub jest ona ujemna. Przy określaniu warunków finansowania zagospodarowania odpadów bierze się pod uwagę liczbę wprowadzanych pojazdów. Art. 11a transponuje art. 5 dyrektywy 2000/53/WE.

Wprowadzono ponadto rezygnację z wnoszenia opłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, przez podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu oraz wprowadzających, którzy nie mają dotychczas obowiązku zapewnienia sieci. Opłaty te były pobierane w związku z dużym napływem pojazdów zza granicy, wprowadzanych przez indywidualne podmioty i przekazywane były m.in. na działania związane ze zbieraniem i demontażem pojazdów ze względu na konieczność stworzenia i rozwoju systemu przetwarzania pojazdów wycofanych

z eksploatacji. System ten był tworzony od 2005 r. i obecnie już funkcjonuje, w związku z powyższym zaproponowano rezygnację z pobierania wyżej wymienionych opłat.

W art. 13 ustawy o recyklingu pojazdów dokonano zmiany redakcyjnej polegającej na usunięciu przywołania adresu publikacyjnego ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, ze względu na jego wcześniejsze przywołanie (w dodanym art. 5a ustawy o recyklingu pojazdów).

W art. 14 ustawy o recyklingu pojazdów wprowadzono zmiany do przepisów dotyczących opłaty za brak sieci. Wzór obliczania wysokości opłaty za brak sieci będzie określony w załączniku do ustawy o recyklingu pojazdów. Wysokość opłaty, tak jak w obowiązującej ustawie o recyklingu pojazdów, zależy od liczby wprowadzanych pojazdów oraz liczby dni, w których nie zapewniono sieci, a dodatkowo od liczby brakujących elementów sieci (punktów demontażu lub punktów zbierania pojazdów). Takie podejście umożliwia nałożenie opłaty proporcjonalnej do stopnia niezapewnienia sieci. W obowiązującej ustawie nie można uzależnić wysokości opłaty od liczby brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, w związku z czym konieczne było wyznaczenie progów uzależniających wysokość opłaty od zapewnienia sieci na określonym procencie powierzchni kraju.

W związku ze zmianą liczenia opłaty za brak sieci zmienia się sens fizyczny stawki opłaty za brak sieci. Nie będzie to już odpowiednik kosztu demontażu jednego pojazdu, ale odpowiednik kosztów demontażu jednego pojazdu podzielony przez liczbę stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w pełnej sieci (48). Ponieważ przedstawiony powyżej sposób obliczenia opłaty za brak sieci jest nieproporcjonalnie korzystny dla wprowadzających małe ilości pojazdów, co wynika z faktu, że zmieniana ustawa o recyklingu pojazdów zobowiązuje ich do zapewnienia sieci składającej się nie z 48, ale jedynie 3 stacji. Aby wyrównać tę dysproporcję, elementem opłaty będzie tzw. opłata stała. Będzie ona określana na takim poziomie, że dla wprowadzających małe ilości pojazdów stanowić będzie istotną część całej opłaty i jako taka stanie się bodźcem ekonomicznym dla zapewnienia sieci, zaś w przypadku wprowadzających duże ilości pojazdów opłata ta będzie stanowić niewielką część całej opłaty. W projekcie zaproponowano maksymalną stawkę opłaty za brak sieci w wysokości 20 zł oraz maksymalną wysokość opłaty stałej za brak sieci w wysokości 20 000 zł, a także wprowadzono upoważnienie dla ministra właściwego do spraw środowiska do wydania rozporządzenia określającego wysokość opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci. Stawka będzie ustalana w rozporządzeniu w zależności od szacowanego kosztu recyklingu pojazdu wycofanego z eksploatacji w taki sposób, aby opłata pełniła rolę

ekonomicznego bodźca do budowy sieci zbierania pojazdów. Jest to praktyka stosowana w ustawach regulujących gospodarkę odpadami.

Ponadto, w celu uproszczenia przepisów, zrezygnowano z wyliczenia sytuacji, w których wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci. W zamian wprowadzono przepis, zgodnie z którym wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci, jeżeli nie zapewnia sieci przez okres nie dłuższy niż 21 dni w ciągu roku kalendarzowego (zmieniany art. 14 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów). W przypadku nie zapewnienia sieci przez okres dłuższy niż 21 dni w roku kalendarzowym, wprowadzający pojazd będzie obowiązany do obliczenia opłaty za brak sieci za wszystkie dni, w których nie zapewnił sieci. Przepis ten ma na celu zachęcenie przedsiębiorcy do szybkiego zapewnienia sieci, zgodnie z wymogami ustawowymi.

W art. 17 ustawy o recyklingu pojazdów zmieniono wysokość dodatkowej opłaty za brak sieci z 50% na 20% opłaty za brak sieci. Zmniejszenie dodatkowej opłaty do 20% opłaty za brak sieci stanowi niezbędne, w dobie kryzysu, zmniejszenie obciążeń fiskalnych dla przedsiębiorców, co powinno przyczynić się do poprawy ich konkurencyjności na rynku, a jednocześnie nadal będzie opłacalne dla przedsiębiorców wywiązywanie się ze zobowiązań w terminie. W związku z rezygnacją z pobierania opłat, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, proponuje się uchylenie art. 17a tej ustawy, który dotyczy zwrotu nienależnie pobranej opłaty.

Ponadto, w celu zapewnienia spójności przepisów ustawy o recyklingu pojazdów z przepisami dyrektywy 2000/53/WE proponuje się zmianę przepisów art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów przez wprowadzenie generalnej zasady niepobierania opłaty przy przyjmowaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Określono natomiast przypadki, w których opłata może być pobrana. Zrezygnowano przy tym z określenia pojazdu kompletnego, jako pojazdu posiadającego co najmniej 90% masy pojazdu. Ponadto zmieniono warunki, w których przedsiębiorca nie pobiera opłaty od właściciela pojazdu przy przyjmowaniu pojazdu do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdu. Zmiana dotyczy wymogu w zakresie rejestracji pojazdu. Wymóg rejestracji na terenie kraju zostanie zastąpiony wymogiem rejestracji na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, kraju będącego członkiem Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu lub Konfederacji Szwajcarskiej. Ponadto ze względu na specyfikę pojazdów stosowanych przez Służbę Celną i Straż Graniczną, celowe było włączenie Służby Celnej oraz Straży Granicznej do katalogu

podmiotów, od których przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów. Ponadto do katalogu tego włączono również, na wniosek odpowiednich podmiotów, pojazdy: Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Biura Ochrony Rządu, ze względu na ich specjalistyczne wyposażenie, które warunkuje przynajmniej częściowy wstępny demontaż tych pojazdów poza stacją demontażu, a także pojazdy Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej oraz kontroli skarbowej. Ponadto w art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów utrzymano przepis ust. 5 określający maksymalną wysokość opłaty za kilogram brakującej masy niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji przyjmowanego do stacji demontażu. Regulacja ta została wprowadzona i jest utrzymana ze względu na liczne przypadki przekazywania do stacji demontażu pojazdów niekompletnych. W innych przypadkach, dla których prowadzący stację demontażu może pobrać opłatę jest ona ustalana dowolnie, na zasadach rynkowych.

W art. 24 ustawy o recyklingu pojazdów wprowadzono wyjątek dla pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w zakresie unieważnienia tablic rejestracyjnych. Propozycja wynika z § 15 ust. 2 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 września 2011 r. w sprawie rejestracji pojazdów Biura Ochrony Rządu, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, kontroli skarbowej i Służby Celnej. (Dz. U. Nr 195, poz. 1160), który zezwala na ponowne użycie wyróżników, a tym samym tablic rejestracyjnych, wydawanych zgodnie z obowiązującymi wzorami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczenia pojazdów (Dz. U. z 2007 r. Nr 186, poz. 1322, z późn. zm.). W związku z powyższym, przy przyjęciu pojazdów powyższych służb do stacji demontażu nie będą unieważniane tablice rejestracyjne.

W związku ze zmianą art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów zmieniono art. 25 ust. 1 tej ustawy, w którym znajduje się odwołanie do art. 23. Ponadto, ze względu na fakt, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia pojazdu niekompletnego, na podstawie art. 23 ust. 7 ustawy o recyklingu pojazdów, zaproponowano uchylenie przepisu art. 25 ust. 2 tej ustawy, stanowiącego, że jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty za przekazanie pojazdu niekompletnego przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie wydaje zaświadczenia o demontażu.

Kolejną zmianą jest wprowadzenie przepisów (art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów), dotyczących opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów dla przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, w przypadku nieosiągnięcia wymaganych przepisami art. 28 ustawy o recyklingu pojazdów poziomów odzysku i recyklingu. Polska jest związana przepisami dyrektywy 2000/53/WE w zakresie osiągania ustalonych poziomów odzysku i recyklingu, a realizacja tego obowiązku spoczywa przede wszystkim na prowadzących stacje demontażu. W dotychczasowym systemie warunkiem uzyskania dopłaty do prowadzenia działalności było uzyskanie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. W związku ze zniesieniem dopłat, wprowadzono wyżej wymienione opłaty. Informacja o wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji będzie częścią sprawozdania, o którym mowa w art. 75 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Sposób gromadzenia i przekazywania wyżej wymienionych opłat reguluje art. 43a ustawy o recyklingu pojazdów.

Wprowadzono propozycję zobowiązania przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów do przekazywania pojazdów wycofanych z eksploatacji najpóźniej do dnia 10 stycznia następnego roku do przedsiębiorcy prowadzącego stacje demontażu tak, aby przy sporządzaniu sprawozdania z osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu mógł on, zgodnie z art. 28 ust. 5a ustawy o recyklingu pojazdów, uwzględnić masę pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych odzyskowi lub recyklingowi do końca stycznia następnego roku w przypadku, gdy pochodzą z pojazdów wycofanych z eksploatacji przyjętych do stacji demontażu w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia danego roku (art. 35 ust.1 ustawy o recyklingu pojazdów), jak również wprowadzono sankcje za nieprzestrzeganie tego przepisu w art. 52a ustawy o recyklingu pojazdów.

Zmieniono art. 38 ustawy o recyklingu pojazdów dotyczący próby strzępienia. Zaproponowano zmianę częstotliwości wykonania próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji z rocznej na raz na 5 lat w związku z faktem, że skład surowcowy pojazdów przyjmowanych do strzępienia nie zmienia się co roku (art. 38 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów). Dookreślono również, kiedy mają być przeprowadzane próby strzępienia, np. w przypadku zmiany technologii strzępienia. W związku z wykonywaniem próby strzępienia raz na 5 lat zmieniono art. 75 ust. 2 pkt 5 lit. a ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach precyzując, że prowadzący strzępiarkę przekazuje informację o wynikach próby strzępienia, jeśli w poprzednim roku przeprowadzono taką próbę. Rozporządzenie określające sposób

wykonania próby strzępienia, wydane na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy o recyklingu pojazdów pozostaje w mocy do czasu wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 38 ust. 4, nie dłużej jednak niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy (art. 16 projektu ustawy).

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

Zaproponowano ponadto zmianę przepisów art. 39 ust. 3 oraz art. 40 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów dotyczących poświadczenia nieprawdy w zaświadczeniach o demontażu. W obecnym stanie prawnym brzmienie art. 39 ust. 3 oraz art. 40 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów powoduje konieczność odwołania do art. 97 Kodeksu postępowania administracyjnego, który stanowi, że organ administracji publicznej zawiesza postępowanie, gdy rozpatrzenie sprawy i wydanie decyzji zależy od uprzedniego rozstrzygnięcia zagadnienia wstępnego przez inny organ lub sąd. W związku z faktem, że poświadczenie nieprawdy dotyczy głównie wydawania zaświadczenia bez przyjmowania pojazdu do stacji demontażu, w art. 40 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów zaproponowano cofnięcie pozwolenia lub decyzji dotyczącej gospodarki odpadami przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, jeżeli wyda on zaświadczenie o demontażu pojazdu lub zaświadczenie o przyjęciu pojazdu niekompletnego bez przyjęcia tego pojazdu. Analogiczna zmiana dotyczy przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów (art. 39 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów).

Zaproponowano również zmiany art. 41 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, aby nie było

konieczności odwoływania się do art. 97 Kodeksu postępowania administracyjnego, analogicznie jak we wskazanym powyżej art. 40 ust. 3. W związku z powyższym „poświadczenie nieprawdy” zastąpiono „informacją niezgodną ze stanem rzeczywistym”.

Zaproponowano ponadto uchylenie z dniem 1 stycznia 2015 r. art. 43 ustawy o recyklingu pojazdów stanowiącego o obowiązkowej corocznej kontroli stacji demontażu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska. Każda stacja demontażu będzie kontrolowana przed rozpoczęciem działalności i wydaniem decyzji. Ponadto inspektorzy wojewódzkich inspekcji ochrony środowiska kontrolują stacje demontażu po uzyskaniu każdej informacji o możliwych nieprawidłowościach. Natomiast zniesienie tego obowiązku pozwoli na szersze kontrolowanie nielegalnie prowadzonej działalności w zakresie demontażu pojazdów i jej ograniczanie.

W związku z wprowadzeniem art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów, dotyczącego opłat za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu proponuje się dodanie art. 43a ustawy o recyklingu pojazdów, określającego sposób gromadzenia i przekazywania wpływów z wyżej wymienionych opłat. Opłaty będą wpłacane na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, a następnie przekazywane do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wpływy z tytułu tej opłaty w wysokości 5% będą stanowić dochody województwa.

Proponuje się uchylenie art. 47 ustawy o recyklingu pojazdów, przewidującego karę grzywny za niezłożenie zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie wprowadzania pojazdów na rynek lub za złożenie zawiadomienia zawierającego fałszywe dane, ze względu na zastąpienie tego obowiązku obowiązkiem złożenia wniosku o wpis do rejestru na podstawie art. 50 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach oraz ze względu na art. 179 ustawy o odpadach, przewidujący karę aresztu lub grzywny za niezłożenie wniosku o wpis do rejestru.

Ze względu na zmianę art. 35 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów, zobowiązującą przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów do przekazywania pojazdów wycofanych z eksploatacji najpóźniej do dnia 10 stycznia następnego roku do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, w nowododanym art. 52a ustawy o recyklingu pojazdów wprowadzono sankcje za nieprzestrzeganie tego przepisu.

Dla przepisów karnych, zawartych w rozdziale 8 ustawy o recyklingu pojazdów (art. 44–49, art. 51 i art. 52a) w art. 53 ust. 2 wprowadzono klauzulę rozszerzającą – w płaszczyźnie podmiotu czynu zabronionego – zakres kryminalizacji za wykroczenia indywidualne podmiotów kolektywnych wymienionych w ww. przepisach ustawy o recyklingu pojazdów.

Dodawany przepis, zawierający szczególną regulację określającą podstawy odpowiedzialności za sprawstwo za wykroczenia określone w art. 44–49, art. 51 i art. 52a ustawy o recyklingu pojazdów, nawiązuje do regulacji zawartej w art. 308 Kodeksu karnego oraz art. 9 § 3 Kodeksu karnego skarbowego. Rola jaką będzie spełniał nowo dodawany przepis jest widoczna szczególnie wyraźnie w tych przypadkach, w których wprowadzający pojazd albo prowadzący stację demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji nie są osobami fizycznymi, ale jednostkami organizacyjnymi, co jest częste w obrocie gospodarczym. Gdyby nie dodawany art. 53 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, nieuczciwe zachowania osób zajmujących się sprawami gospodarczymi tych jednostek pozostawałyby bezkarne, a sankcja karna związana z tymi wykroczeniami trafiałaby tu w pustkę. Nie mógłby ponieść odpowiedzialności karnej wprowadzający pojazdy albo prowadzący demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji, bo nie jest osobą fizyczną. Nie ponosiłaby odpowiedzialności również osoba fizyczna, która działała za niego, bo sama nie jest wprowadzającym pojazdy albo prowadzącym demontaż pojazdów, czego wymaga opis czynu zabronionego.

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

Zaproponowanie przepisu art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów dotyczącego opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wprowadziło konieczność dokonania zmian w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, aby poniesione opłaty mogły stanowić koszt uzyskania przychodów. Nie stanowi kosztu uzyskania przychodu jedynie połowa kwoty opłaty naliczanej zgodnie z art. 28a ust. 4 ustawy o recyklingu pojazdów, a zatem opłaty zwiększonej ze względu na niewywiązywanie się z obowiązku uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu w ciągu dwóch kolejnych lat (odpowiednio art. 2 oraz art. 3 projektu ustawy).

W związku z uchyleniem art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzono również zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (art. 4 projektu ustawy) w zakresie uchylenia przepisu art. 72 ust. 1 pkt 9, stanowiącego o konieczności przedkładania wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu dowodu wpłaty w wysokości 500 zł lub oświadczenia o zapewnieniu sieci zbierania pojazdów oraz

powiązanego z nim art. 72 ust. 2 pkt. 6. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, w art. 400k ust. 2 pkt 3 zmieniono zakres kwartalnych informacji przekazywanych przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska – usunięto informacje o opłatach, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów. Wprowadzono też warunek, że informacja o podmiotach uiszczających opłaty ma zawierać datę dokonania zapłaty. Informacja ta jest potrzebna Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska do oceny, czy podmiot wywiązał się w terminie z obowiązku dokonania zapłaty. Zmieniono również art. 400k ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dotyczący sporządzania i przekazywania ministrowi właściwemu do spraw środowiska przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zbiorczej informacji o pojazdach wycofanych z eksploatacji. W związku z planowanym zniesieniem dopłat do demontażu pojazdów nie będą już przekazywane informacje o stacjach demontażu, które otrzymały finansowanie. Odpowiedni przepis przejściowy zawiera art. 10 projektu ustawy.

W art. 401 ust. 7 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska wskazano, że przychodami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej są również wpływy z opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, a wykreślono wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w art. 53a ustawy o recyklingu pojazdów. Ponadto, do celów tzw. zobowiązania wieloletniego odpadowego wskazanych w art. 401c w ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dodano wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, uchylono natomiast pkt 2 dotyczący finansowania dopłat do demontażu. W związku z proponowanym zniesieniem dopłat do demontażu pozostaje uchylenie w art. 410a ust. 1–3c, określających warunki przyznawania dopłat oraz art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. d. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej udziela na realizację przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z recyklingiem pojazdów wycofanych z eksploatacji pomocy finansowej w formie bardzo nisko oprocentowanej pożyczki (oprocentowanie 1% w skali roku), do 75% kosztów kwalifikowanych zadania (koszty kwalifikowane są w bardzo szerokim zakresie), umarżanej do 30% (maksymalna wysokość umorzenia jest zależna jedynie od dopuszczalnej pomocy publicznej). Minimalny koszt zadania wynosi 100 tys. zł, a nabór wniosków o dofinansowanie następuje w sposób ciągły.

Wprowadzono również zmiany w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (art. 6 projektu ustawy). W art. 52 ww. ustawy rozszerzono zakres informacji, zawartych w rejestrze, odnoszących się do wprowadzającego pojazdy (art. 52 ust. 1 pkt 5 lit. a) o podanie daty, od której dana stacja demontażu funkcjonuje w sieci wprowadzającego. Natomiast w art. 53 ust. 7 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach dodano, iż w przypadku wprowadzających pojazdy, do wniosku o wpis do rejestru dołączają oni uwierzytelnione kopie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu. Proponuje się, aby kopie ww. umów nie były publicznie dostępne, przez zmianę art. 49 ust. 7 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Zaproponowanie przepisu art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów, dotyczącego opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wprowadziło konieczność dokonania zmian również w art. 75 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, dotyczącym rocznego sprawozdania o odpadach i gospodarowaniu odpadami. W art. 75 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach dodano przepis dotyczący uwzględnienia w ww. sprawozdaniu informacji o wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, a w związku ze zmianą częstotliwości przeprowadzania próby strzępienia również w art. 75 w ust. 2 pkt 5 lit. a ww. ustawy doprecyzowano, że w sprawozdaniu przekazuje się informacje o wynikach próby strzępienia, jeśli w poprzednim roku przeprowadzono próbę strzępienia (art. 6 pkt 4 projektu ustawy). W związku ze zmianami proponowanymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dokonano odpowiednich zmian w art. 207 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, zmieniającym ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, zmieniając art. 207 ust. 14, uchylając w art. 207 w pkt 18 lit. a–d oraz zmieniając pkt 3 w art. 253.

Projekt ustawy zawiera przepisy przejściowe odnoszące się do:

- umów zawartych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu, które nie spełniają warunków określonych w dodanym art. 11a ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów; umowy te zachowują ważność w terminie 12 miesięcy od wejścia w życie ustawy (art. 7 projektu ustawy); umowy zawarte przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, które spełniają warunki określone w dodanym art. 11a ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów nie muszą być zmieniane i zachowują ważność,
- trybu zwrotu nadpłaconych wpłat opłaty dokonywanych na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy

o recyklingu pojazdów nienależnie lub w nadmiernej wysokości, dokonanych przed dniem wejścia w życie ustawy (art. 8 projektu ustawy); w takim przypadku prawo żądania zwrotu nadpłaty wygasa, jeżeli wniosek o zwrot nadpłaconej kwoty opłaty nie został złożony w terminie 3 lat od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy,

— udzielania i finansowania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dopłat do demontażu pojazdów po raz ostatni za rok 2015 (art. 10 projektu ustawy),

– sporządzania i przekazywania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej rocznej informacji o pojazdach wycofanych z eksploatacji, obejmującej informację o wpływach z opłat, o których mowa w art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów, oraz o stacjach demontażu, które uzyskały dofinansowanie, po raz ostatni za rok 2015 (art. 11 projektu ustawy),

– sposobu naliczania opłat za brak sieci w roku 2016 i wcześniejszych (art. 12 projektu ustawy),

– dołączania uwierzytelnionych kopii umów do zawiadomień, jakie wprowadzający pojazdy składa Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska na podstawie art. 234 ust. 11 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (art. 13 projektu ustawy), wraz z przepisem karnym (art. 14 projektu ustawy),

– próby strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów; projektowana ustawa wskazuje obowiązek wykonania próby strzępienia w terminie 30 dni od dnia jej wejścia w życie, jednak podmioty, które wykonały próbę strzępienia nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem jej wejścia w życie są zwolnione z tego obowiązku (art. 15 projektu ustawy),

– zastosowania przepisów dotychczasowych do spraw wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, prowadzonych na podstawie przepisów art. 39 ust. 1 oraz art. 41 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów, dotyczących wydawania decyzji w zakresie gospodarki odpadami oraz prowadzonych na podstawie art. 72 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, czyli spraw dotyczących rejestracji pojazdu (art. 16 projektu ustawy),

– utrzymania w mocy przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 8 i art. 38 ust. 4 ustawy o recyklingu pojazdów do czasu wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych, jednak nie dłużej niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy (art. 17 projektu ustawy).

Ustawa nie zwiększa poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych.

Dodatkowe obowiązki wynikające z projektowanych regulacji dla Inspekcji Ochrony Środowiska będą realizowane w ramach środków pozostających w dyspozycji tej jednostki bez konieczności zwiększania środków na ten cel z budżetu państwa.

W związku z rezygnacją z pobierania opłaty w wysokości 500 zł od podmiotów niebędących przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu zakłada się zmniejszenie wpływów do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o 350 mln zł rocznie. Natomiast w związku z rezygnacją z dopłat do demontażu pojazdów zakłada się zmniejszenie wydatków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o ok. 70 – 100 mln zł rocznie.

Projektowana ustawa nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.). Stosownie do przepisu art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Środowiska. Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy w trybie art. 7 ww. ustawy zgłosiły następujące podmioty:

- Oiler Organizacja Odzysku S.A. – zgłoszenie z dnia 17 listopada 2010 r.,
- Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów Eko-auto – zgłoszenie z dnia 14 lutego 2012 r.,
- Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów – zgłoszenie z dnia 22 lutego 2012 r.,
- Stowarzyszenie GPP Ekologia – zgłoszenie z dnia 8 sierpnia 2012 r.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Środowiska Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Podsekretarz Stanu Pan Janusz Ostapiuk Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Łeska, e-mail: agnieszka.leska@mos.gov.pl	Data sporządzenia 02.12.2014 Źródło: Prawo UE Nr w wykazie prac UC38
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

- 1) Konieczność odniesienia się do zarzutów formalnych oraz uzasadnionej opinii, odnoszących się do nieprawidłowej, zdaniem Komisji Europejskiej, transpozycji Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności w świetle skierowania skargi przez Komisję Europejską do Trybunału Sprawiedliwości UE, o czym Komisja poinformowała 16 października 2014 r;
- 2) Wynikająca z dyrektywy 2000/53/WE konieczność osiągania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 3) Inne zagadnienia – potrzeba doprecyzowania definicji, doprecyzowanie wymagań dotyczących odpowiedzialności producenta w umowach między wprowadzającymi a stacjami demontażu (odpowiedzialność producenta), doprecyzowanie wymagań w odniesieniu do punktów zbierania pojazdów, zmiana wymagań odnośnie do próby strzępienia pojazdów.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

1) W odniesieniu do zarzutów Komisji Europejskiej:

- a) zmiana art. 7 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, dotycząca bezwzględnego zakazu stosowania ołowiu w przedmiotach wyposażenia i częściach pojazdu,
- b) uchylenie art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Rezygnuje się z obowiązku wnoszenia opłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, przez podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu oraz wprowadzających, którzy nie mają dotychczas obowiązku zapewnienia sieci,
- c) wprowadzenie przepisów odnoszących się do zagospodarowania zużytych części z samochodów osobowych (art. 5a oraz 23a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji),
- d) zmiana art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w taki sposób, aby zapewnić bezpłatne przyjęcie do stacji demontażu nie tylko pojazdów rejestrowanych na terenie kraju, ale we wszystkich krajach należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Dodatkowo, w związku z uchyleniem przepisów dotyczących opłaty recyklingowej projekt wprowadza również zmiany w art. 11 dotyczącym odpowiedzialności producenta – zapewnienia sieci zbierania pojazdów przez wprowadzających pojazdy, obejmując tym obowiązkiem również wprowadzających pojazdy używane. Dotychczas wprowadzający te pojazdy objęci byli obowiązkiem uiszczenia opłaty recyklingowej.

Oczekuje się, że wyżej opisane zmiany zapewnią, w opinii Komisji Europejskiej, pełną zgodność przepisów krajowych z Dyrektywą 2000/53/WE i w konsekwencji wycofanie skargi z TS UE.

- 2) Dla zapewnienia osiągania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzono w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji art. 28a przewidujący, że prowadzący stacje demontażu będą ponosić opłaty za nieosiąganie wymaganych poziomów. Obecnie osiąganie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu jest jednym z wymogów, jakie prowadzący stacje demontażu muszą spełnić, aby uzyskać dopłaty do demontażu ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów przewiduje zniesienie opłaty recyklingowej, a w związku z tym nie będą również wypłacane dopłaty do demontażu pojazdów;

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Ad. 1. Problem związany z zarzutami KE dotyczącymi nieprawidłowej transpozycji Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji odnosi się jedynie do sytuacji Polski i dokonanej w kraju transpozycji. W zakresie sporu z Komisją Europejską dotyczącego opłaty, o której mowa w art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów jest on pochodną specyficznej dla Polski sytuacji i niektórych innych krajów UE12, w której prywatny import pojazdów używanych z innych krajów UE utrzymuje się na wysokim poziomie. Dyrektywa 2000/53/WE nie przewiduje wprost przepisów odnoszących się do takiego przypadku.

W Czechach w celu ograniczenia importu takich pojazdów wprowadzono podatek ekologiczny, którego wysokość uzależniona jest od normy emisji spalin (CO₂) dla danego pojazdu. Im wyższe normy spełnia samochód, tym niższy jest podatek. Większość krajów nie ma podobnych przepisów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Wprowadzający powyżej 1000 pojazdów rocznie	40 podmiotów	Dane własne na podstawie informacji przekazywanych przez przedsiębiorców Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska	Dla wprowadzających ponad 1000 pojazdów w ciągu roku dotychczasowy obowiązek zapewnienia sieci w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdu lub stacji demontażu położonego w odległości nie większej niż 50 km od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu zostaje zastąpiony obowiązkiem zapewnienia sieci w taki sposób, aby w każdym województwie były co najmniej 3 stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów. Zmniejsza to wymaganą liczbę stacji demontażu/punktów zbierania w sieci z ok. 120 do 48 na terenie kraju. Firmy spełniające wymagania odnośnie do zapewnienia sieci w obecnym stanie prawnym w większości dysponują wymaganymi 3 stacjami demontażu/punktami zbierania w każdym województwie. Dodawany art. 11a ustawy o recyklingu pojazdów wymaga, aby umowa między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu określała warunki na jakich wprowadzający pojazdy pokrywa koszty zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności gdy pojazd wycofany z eksploatacji nie ma wartości rynkowej lub jest ona ujemna. Może to spowodować konieczność zmiany tych umów z prowadzącymi stacje demontażu, które nie są zgodne z art. 11a. W skrajnym przypadku może to spowodować konieczność zmiany 48 umów ze wszystkimi stacjami demontażu w sieci, jeśli sieć jest zapewniana wyłącznie przez stacje demontażu, a nie punkty zbierania pojazdów, gdyż trzeba zauważyć, że mimo tego, że sieć zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji może składać się ze stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, to umowy zawierane są przez wprowadzających jedynie ze stacjami demontażu (z punktami zbierania nie

			zawiera się umów). Zgodnie z przepisem przejściowym, na zmianę dotychczasowych umów, które nie spełniają wymogów nowododawanego art. 11a ustawy o recyklingu pojazdów przedsiębiorcy mają 12 miesięcy.
Wprowadzający poniżej 1000 pojazdów rocznie	Kilka tys. podmiotów	Jw.	Będą oni zobowiązani do zapewnienia sieci składającej się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach. Biorąc pod uwagę, że większość z nich dotychczas była zobowiązana do wniesienia na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju, ich obciążenie na rzecz systemu recyklingu pojazdów ulega zmniejszeniu.
Prowadzący stacje demontażu pojazdów	Ok. 850 podmiotów	Dane własne na podstawie wykazów prowadzonych przez marszałków województw	Ze względu na zniesienie dopłat do demontażu pojazdów suma przychodów w branży demontażu zmniejszy się o wysokość dopłat, czyli ok. 115 mln zł rocznie. Konsekwencją proponowanej zmiany może być mniejsza płynność finansowa, która w większym stopniu, niż dotychczas związana będzie z koniunkturą na rynku, w tym ceną złomu. Taka sytuacja doprowadzić może do większej konsolidacji sektora i może wiązać się z rezygnacją z działalności tych stacji demontażu, które swoje funkcjonowanie opierały głównie na dopłatach do demontażu pojazdów wypłacanych przez NFOŚiGW. Należy przy tym zauważyć, że od roku 2005, to jest od wprowadzenia systemu dopłat do demontażu pojazdów powstało ok. 400 stacji demontażu. Obecnie funkcjonuje ich ok. 850. Ustawa wprowadza też opłaty za nieosiągnięcie przez prowadzących stacje demontażu poziomów odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zgodnie ze sprawozdaniem za rok 2010, przekazanym Komisji Europejskiej w roku 2012, poziom odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji wynosił odpowiednio 89,8 oraz 88,8 % (poziomy wymagane dyrektywą 2000/53/WE to odpowiednio 85 % i 80%). W roku 2009, na 604 przedsiębiorców, którzy przekazali sprawozdania o pojazdach wycofanych z eksploatacji, wymaganych poziomów odzysku i recyklingu nie osiągnęło 56 (to jest 9 % przedsiębiorców), natomiast w roku 2010 na 651 przedsiębiorców, którzy przekazali sprawozdania, wymaganych poziomów odzysku i recyklingu nie osiągnęło 35, to jest 5,3% przedsiębiorców. Gdyby proponowane przepisy zastosować do danych za rok 2010, całkowite wpływy z opłaty za

			nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wyniosłoby około 150 000 zł, co daje średnio opłatę w szacowanej wysokości 2 700 zł od każdej firmy. Trzeba zauważyć, że średnia opłata nie jest tutaj najlepszym wskaźnikiem, bowiem stopień nieosiągnięcia poziomów przez firmy był bardzo zróżnicowany.
Prowadzący strzępiarki	Kilkanaście podmiotów	Dane własne	Zmniejszy się obciążenie tych przedsiębiorców, ze względu na zmniejszenie częstotliwości próby strzępienia z rocznej na raz na pięć lat.
Właściciele pojazdów	650 tys. podmiotów rocznie	Na podstawie centralnej ewidencji pojazdów	Nabywcy pojazdów używanych sprowadzanych z zagranicy (ok. 650 tys. rocznie) nie będą uiszczać opłaty recyklingowej (500 zł za pojazd).

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw został przesłany do administracji rządowej i samorządowej, przedstawiciele przedsiębiorców objętych przedmiotowymi przepisami, izb gospodarczych, a także instytucji badawczych i społecznych, których zakres działania obejmuje gospodarkę odpadami w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji. Projekt otrzymały następujące podmioty:

- 1) wojewodowie;
- 2) marszałkowie województw;
- 3) Główny Inspektor Ochrony Środowiska;
- 4) Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- 5) Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska;
- 6) Przemysłowy Instytut Motoryzacji, ul. Jagiellońska 55, 03-301 Warszawa;
- 7) Przemysłowy Instytut Automatyki i Pomiarów, Al. Jerozolimskie 202, 02-486 Warszawa;
- 8) Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, Al. Jerozolimskie 202, 02-486 Warszawa;
- 9) Instytut Transportu Drogowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa;
- 10) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Al. Niepodległości 69, 02-626 Warszawa;
- 11) Izba Przemysłowo-Handlowa Gospodarki Złomem, ul. Świętokrzyska 18, 00-052 Warszawa;
- 12) Związek Pracodawców Gospodarki Odpadami, ul. Mokotowska 48/205, 00-542 Warszawa;
- 13) Krajowa Izba Gospodarki Odpadami, Al. Jerozolimskie 44 pok. 324/325, 00-024 Warszawa;
- 14) Izba Gospodarcza Metali Nieżelaznych, ul. Graniczna 29, 40-956 Katowice;
- 15) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Recyklingu, ul. Karmelicka 30/2, 00-181 Warszawa;
- 16) Polska Izba Gospodarki Odpadami, ul. Świętokrzyska 36 lok. 47, 00-116 Warszawa;
- 17) Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych Kossutha 6, 40-844 Katowice;
- 18) Instytut Gospodarowania Odpadami, ul. Barbary 21A/247, 40-053, Katowice;
- 19) Instytut Metali Nieżelaznych, ul. Sowińskiego 5, 44-100 Gliwice;
- 20) Instytut Metalurgii Żelaza, ul. K. Miarki 12, 44-100 Gliwice;
- 21) Polska Izba Ubezpieczeń, ul. Wspólna 47/49, 00-684 Warszawa;
- 22) Biuro Rzecznika Ubezpieczonych, Al. Jerozolimskie 44, 00-024 Warszawa;
- 23) Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, ul. Płocka 9/11, 01-231 Warszawa.

Projekt ustawy został również umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Środowiska na stronie internetowej www.mos.gov.pl.

Pierwotny projekt ustawy, przesłany do konsultacji społecznych, zakładał rezygnację z pobierania opłat od wprowadzania pojazdów (tzw. opłata recyklingowa) oraz rezygnację z dopłat do demontażu pojazdów. Zakładał również, że zostanie zachowany, taki jak w obecnie obowiązującej ustawie, kształt sieci zbierania pojazdów (wprowadzający pojazd miał zapewnić sieć w taki sposób, aby właściciel pojazdu miał do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu nie więcej niż 50 km w linii prostej), przy czym wprowadzający miał spełniać dodatkowy warunek, a mianowicie, stacje w jego sieci miały zapewniać moce przerobowe na poziomie 70% masy pojazdów wprowadzonych przez niego na rynek krajowy w roku poprzednim. Opłaty za niezapewnienie sieci zbierania pojazdów pozostały niezmienione. Ponadto, projekt zakładał zmianę ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych,

Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.) w zakresie uzależnienia wypłaty odszkodowania za szkodę całkowitą pojazdu od przedstawienia rachunków za naprawę pojazdu albo przedstawienia zaświadczenia o demontażu pojazdu lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu.

W ramach konsultacji społecznych Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego wskazał, że obowiązek zapewnienia odpowiedniej mocy przerobowych jest niemożliwy do zrealizowania, wymagałby bowiem, statystycznie, aby wprowadzający podpisali umowy ze wszystkimi istniejącymi stacjami demontażu, a w niektórych przypadkach taki wymóg pozbawiłby wprowadzających możliwości zapewniania sieci zgodnej z wymogami ustawowymi. Związek zgłosił też zastrzeżenia do braku w ustawie definicji „mocy przerobowych”. Uwagi dotyczące braku metodologii obliczania mocy przerobowych zgłosiły też, m.in. Izba Przemysłowo-Handlowa Gospodarki Złomem i Instytut Transportu Samochodowego. Zastrzeżenia co do obowiązku zapewnienia mocy przerobowych zgłoszone zostały również przez OILER Organizację Odzysku S.A. Ponadto, PZPM oraz Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów (FORS) zgłosiło zastrzeżenia co do objęcia obowiązkiem zapewnienia sieci wszystkich wprowadzających, bez względu na ich wielkość. Dodatkowo Stowarzyszenie FORS wskazało, że obowiązek zapewnienia sieci zbierania nie zapewnia realizacji art. 5 ust. 4 dyrektywy 2000/53/WE, zgodnie z którym producent pojazdu jest zobowiązany do pokrycia kosztów dostarczenia pojazdu do uprawnionych zakładów przetwarzania, jeśli wartość pojazdu jest ujemna lub zerowa oraz wyraziło opinię, że wymagany kształt sieci (50 km) powoduje, że jej zapewnienie jest skomplikowane, kosztowne i trudne do kontrolowania. Stowarzyszenie proponowało, aby producent lub przedsiębiorca prowadzący stację demontażu w imieniu producenta zapewniał ostatniemu użytkownikowi bezkosztowe dostarczenie pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu z każdego miejsca na terytorium kraju, przy jednoczesnym zapewnieniu przez producenta, że w każdym województwie będą działać przynajmniej 3 stacje demontażu będące stacjami producenta lub działające w jego imieniu na podstawie umowy cywilnoprawnej. Ponadto, uwagi zgłoszone do projektu przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, Izbę Przemysłowo-Handlową Gospodarki Złomem oraz Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego dotyczyły likwidacji dopłat do demontażu.

W projekcie skierowanym do uzgodnień międzyresortowych (projekt z dnia 10 lutego 2011 r.) zrezygnowano z obowiązku zapewnienia sieci na rzecz wprowadzenia obowiązku zapewnienia poziomu zbierania przez wprowadzających pojazdy. Poziom zbierania miał wynosić od 40% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w poprzednim roku kalendarzowym w pierwszym roku obowiązywania ustawy do 70% w piątym roku obowiązywania ustawy. Obowiązek obejmował wprowadzających co najmniej 100 pojazdów rocznie. Opłata za niezapewnienie poziomu zbierania zależna była od masy pojazdów wprowadzonych na rynek. Przyjmując, w przybliżeniu, że przeciętna masa pojazdu wynosi 1200 kg, opłata za niezapewnienie poziomów zbierania (w ogóle, przez cały rok kalendarzowy) wynosiłaby dla wprowadzającego 30 000 pojazdów rocznie 18 000 000 zł, dla wprowadzającego 5 000 pojazdów rocznie 3 000 000 zł.

Ponadto, przywrócono dopłaty do demontażu, które miały obowiązywać do 2015 r.

W zakresie uwag dotyczących opłaty produktowej zmieniono nazwę na opłata za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i zrezygnowano z cofania decyzji przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu w przypadku nieosiągnięcia poziomu odzysku i recyklingu przez 3 kolejne lata.

W związku z uwagami w zakresie wypłaty odszkodowania za szkodę całkowitą zaproponowano dwa warianty tego przepisu: wariant I w takim brzmieniu, jak przesłany do konsultacji społecznych, a także wariant II, który przewidywał, że w przypadku ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej pojazdu, zakład ubezpieczeń byłby obowiązany do ustalenia, czy pojazd będący przedmiotem likwidacji szkody spełnia wymagania techniczne zapewniające ochronę środowiska lub zdrowia lub życia ludzi, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 3a ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. (Nie uwzględniono uwag zgłaszanych przez Komisję Nadzoru Finansowego dotyczących wystąpienia szkody całkowitej pojazdu, w tym w zakresie zagospodarowania pozostałości pojazdu przez poszkodowanego poprzez ich samodzielną sprzedaż w całości lub w częściach, gdyż jest to niezgodne z prawem (art. 5 ust. 2 oraz art. 18 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji).

W nawiązaniu do powyższego projektu, do Ministerstwa Środowiska wpłynęły uwagi PZPM dotyczące: usunięcia obowiązku zapewnienia rocznego poziomu zbierania wraz z przepisami towarzyszącymi, dotyczącymi dokumentacji poświadczającej wykonanie ww. obowiązku, opłaty za brak zapewnienia poziomu zbierania, sprawozdań z wykonania tego obowiązku, modyfikacji systemu dopłat do demontażu ze względu na niemożność jego zrealizowania. PZPM argumentował, że obowiązek zapewnienia rocznego poziomu zbierania jest niemożliwy do zrealizowania, podając przykład, że w roku 2009 masa pojazdów przyjętych do stacji demontażu wyniosła mniej niż 40% masy sprzedanych pojazdów nowych. Zastrzeżenia dotyczyły również zaangażowania w system recyklingu wprowadzających powyżej 100

pojazdów rocznie, a nie wszystkich profesjonalnych wprowadzających. Ponadto PZPM podkreślał, że wprowadzający nie ma możliwości wpłynięcia na ostatniego właściciela, aby oddał on pojazd do wskazanej stacji demontażu. Tę uwagę zawarło w swoim stanowisku, przekazanym w ramach uzgodnień międzyresortowych również Ministerstwo Gospodarki. Uwagi dotyczące obowiązku zapewnienia poziomu zbierania zgłosił również Instytut Transportu Samochodowego oraz Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych. Stowarzyszenie FORS w piśmie skierowanym do Ministerstwa Gospodarki (do wiadomości Ministerstwa Środowiska) zaprezentowało pogląd, że zniesienie obowiązku zapewnienia sieci jest krokiem w dobrym kierunku, niesłuszne jest jednak zastępowanie go obowiązkiem zapewnienia poziomu zbierania, szczególnie, że dyrektywa 2000/53/WE mówi o zapewnieniu zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji. FORS protestował również przeciwko opłatom za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu oraz likwidacji dopłat do demontażu i traktowaniu ich jako pomocy *de minimis*.

W projekcie przekazanym pod obrady Komitetu do Spraw Europejskich (projekt z dnia 7 kwietnia 2011 r.) odstąpiono od obowiązku zapewnienia poziomu zbierania pojazdów, wprowadzono natomiast obowiązek zapewnienia sieci rozumiany jako zapewnienie, że w każdym województwie będą prowadzone co najmniej 3 stacje demontażu, położone w różnych miejscowościach, zapewniające właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji. Projekt ustawy przewidywał jednak, że wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku zapewniłaby sieć tylko w jednym województwie. Dodatkowo zaproponowano, aby minister właściwy ds. środowiska ogłaszał w formie komunikatu do dnia 30 września każdego roku łączne moce przerobowe wszystkich stacji demontażu w Polsce, określone w posiadanych przez nie pozwoleniach zintegrowanych lub innych decyzjach w zakresie gospodarki odpadami wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu oraz liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim. W przypadku, gdy w skali kraju moce przerobowe nie wynosiłyby co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim, wprowadzający pojazd byłby obowiązany w następnym roku kalendarzowym do zapewnienia w ramach swojej sieci mocy przerobowych wynoszących co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych przez siebie w roku poprzednim oraz wykazania, że stacje demontażu tworzące jego sieć spełniają ten warunek. W tym przypadku, opłata za niezapewnienie sieci składałaby się z sumy opłat za brak stacji demontażu oraz za niezapewnienie mocy przerobowych. Przy niezapewnieniu sieci przez cały rok, opłata wynosiłaby: dla wprowadzającego 30 000 pojazdów rocznie 19 440 000 zł, dla wprowadzającego 5 000 pojazdów rocznie 3 240 000 zł. Zaproponowano również rezygnację z dopłat do demontażu pojazdów i zdecydowano o wybraniu wariantu I w przypadku nowelizacji ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, w piśmie z dnia 20 kwietnia 2011 r., skierowanym do Ministerstwa Środowiska, Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Gospodarki odniósł się z aprobatą do proponowanego kształtu sieci (3 w województwie), natomiast postulował likwidację obowiązku zapewnienia mocy przerobowych. Tę uwagę zawarło w swoim stanowisku również Ministerstwo Gospodarki. W dniu 12 grudnia 2011 r. wpłynęło do Ministerstwa Środowiska pismo FORS w którym Stowarzyszenie wystąpiło z propozycją wycofania projektu z dalszych prac i przygotowanie nowego projektu, który będzie realizował założenia dyrektywy 2000/53/WE, w szczególności w zakresie zbierania pojazdów, finansowania systemu i obowiązków prowadzących stacje demontażu.

Projekt ustawy został uzgodniony podczas posiedzenia Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 27 kwietnia 2011 r.

W projekcie z dnia 27 kwietnia 2012 r., przekazanym ponownie pod obrady Komitetu do Spraw Europejskich przyjęto uwagi Ministerstwa Finansów i zrezygnowano z wprowadzenia zmian w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Ponadto, zgodnie z uwagami zgłoszonymi przez Ministerstwo Gospodarki, zrezygnowano z obowiązku zapewnienia przez wprowadzającego pojazd sieci, której łączne moce przerobowe wynosiłyby 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim. W związku z powyższym zrezygnowano również z przepisu o ogłaszaniu przez Ministra Środowiska w formie komunikatu łącznych mocy przerobowych wszystkich stacji demontażu w Polsce za rok poprzedni, a także z obowiązku umieszczania w wykazie przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu prowadzonym przez Marszałka województwa informacji o mocach przerobowych stacji demontażu. Wysokość opłat w tym projekcie zależała jedynie od liczby brakujących stacji demontażu/punków zbierania i za niezapewnienie sieci wyniosłaby, niezależnie od liczby wprowadzonych pojazdów, maksymalnie 2 400 000 zł.

Dodano projektowany art. 5a oraz art. 23a ustawy dotyczący zagospodarowania zużytych części pochodzących z samochodów osobowych. Ponadto, na wniosek Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wskazano wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska jako organ właściwy do stwierdzenia, czy pojazd spełnia wymagania techniczne określone w art. 3a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z uwagami

Ministerstwa Finansów zrezygnowano ze zwiększenia zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska oraz z obowiązku przekazywania przez dyrektorów izb celnych informacji o podmiotach wprowadzających pojazdy na teren kraju.

Komitet do Spraw Europejskich przyjął projekt wraz z tabelarycznym zestawieniem zgłoszonych uwag oraz ze stanowiskiem Ministerstwa Środowiska. Zaproponowane przez Ministerstwo Środowiska zmiany przepisów związane były również z potrzebą lepszego dostosowania kształtu ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji do wymagań dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, zwanej dalej „dyrektywą 200/53/WE”, w kontekście uwag Komisji Europejskiej, zawartych w uzasadnionej opinii. Ministerstwo Środowiska zaproponowało zmiany odnoszące się do kształtu sieci oraz opłaty za brak sieci oraz odpowiedzialności finansowej wprowadzających pojazdy. Ponadto uzupełniono uzasadnienie i OSR zgodnie z uwagami Ministerstwa Finansów. W odniesieniu do kształtu sieci Ministerstwo Spraw Zagranicznych wskazywało, w ślad za argumentacją Komisji Europejskiej, że jednym z celów art. 5 dyrektywy 2000/53/WE jest zapewnienie przez państwa członkowskie, że punkty zbierania pojazdów będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium, w związku z czym tym istotniejsze jest, aby poza nałożonym na wprowadzających obowiązkiem stworzenia sieci zbierania pojazdów, środki finansowe pochodzące z opłat również stanowiły gwarancję, że stworzony zostanie odpowiedni system zbierania pojazdów. W odniesieniu do tej uwagi Ministerstwo Środowiska wskazało, że wpływy z opłat, zgodnie z art. 401 ust. 7 pkt 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska są przychodami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i zgodnie z art. 401c ust. 9 ww. ustawy mogą one być przeznaczone między innymi na finansowanie działań inwestycyjnych w zakresie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, gospodarowania odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Ponadto w odniesieniu do obecnego systemu Komisja Europejska podkreśla niewspółmierne obciążenie dużych i małych wprowadzających pojazdy: mali, poprzez opłatę recyklingową, finansują system, natomiast duzi, mimo że zapewniają sieć, nie ponoszą wkładu finansowego.

Aby wywiązać się z obowiązku prawidłowej transpozycji dyrektywy 2000/53/WE oraz zrównoważyć obowiązki dużych i małych wprowadzających pojazdy, a także, nie wprowadzać zbyt wielu zmian wykraczających poza zakres dostosowania do prawa UE, zaproponowano:

- powrót do obowiązku zapewnienia sieci w kształcie obecnie obowiązującym, jako nie budzącego zastrzeżeń Komisji Europejskiej oraz funkcjonującego w szeregu innych krajów europejskich (m.in. w Wielkiej Brytanii, Słowenii czy na Węgrzech); dla małych wprowadzających (wprowadzających poniżej 1000 pojazdów rocznie), dodano obowiązek zapewnienia sieci składającej się z 5 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów; założeniem było obciążenie wprowadzających poniżej 1000 pojazdów rocznie obowiązkiem zapewnienia lokalnej sieci zbierania pojazdów, związanej z terenem prowadzenia działalności,

- wprowadzenie art. 11a, precyzujący wymagania odnośnie do umowy między wprowadzającym a stacją demontażu,

- w związku z przywróceniem dotychczasowego kształtu sieci powrót do obliczania opłaty za brak sieci w zależności od liczby wprowadzanych pojazdów oraz liczby dni, w których nie zapewniono sieci, przy czym stawkę opłaty za brak sieci określać miało rozporządzenie Ministra Środowiska.

Ponadto, uwzględniono uwagi dotyczące uzupełnienia oraz oceny skutków regulacji oraz uwagę Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dotyczącą włączenia Inspekcji Transportu Drogowego do katalogu podmiotów, od których przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów. Odnosząc się do uwagi Rządowego Centrum Legislacji rozszerzono możliwość nieodpłatnego przekazania pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu na pojazdy zarejestrowane w krajach Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

W projekcie z dnia 19 lipca 2012 r., przekazanym pod obrady stałego Komitetu Rady Ministrów dodatkowo uwzględniono uwagi:

- Ministerstwa Finansów dotyczącą zmian w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych;

- Ministerstwa Sprawiedliwości, rezygnując ze zmiany Kodeksie wykroczeń wprowadzającej sankcję dla właściciela pojazdu za niedopełnienie obowiązków określonych w art. 78 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Ponadto, w ramach autopoprawki zaproponowano następujące zmiany:

- modyfikację art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów dotyczącego zapewnienia sieci; biorąc pod uwagę, że wymóg zapewnienia sieci w takim kształcie, aby właściciel pojazdu miał do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu nie

więcej niż 50 km w linii prostej jest trudny do kontroli, a rozwiązanie umowy z jednym lub kilkoma stacjami demontażu może powodować konieczność rekonstrukcji większych fragmentów sieci, zaproponowano wprowadzenie wymogu zapewnienia określonej liczby stacji w województwie, przy utrzymaniu ogólnej liczby stacji w sieci na terenie kraju na zbliżonym poziomie; obecnie sieć w pełnym kształcie składa się z ok. 120 – 150 stacji demontażu i punktów zbierania, zaproponowano zatem wymóg zapewnienia ośmiu stacji demontażu lub punktów zbierania w województwie, co w skali kraju stanowi 128 stacji demontażu lub punktów zbierania; w związku z tą zmianą wprowadzono dla wprowadzających nie więcej niż 1000 pojazdów wymóg zapewnienia sieci odpowiadającej sieci w jednym województwie, a zatem składającej się z ośmiu stacji demontażu,

– zmianę art. 11a przez wskazanie, że pokrycie kosztów demontażu pojazdów ma obejmować w szczególności koszty pojazdów o wartości zerowej lub ujemnej,

– w art. 13 ust. 4a wykreślono wyrażenia *lub punkty zbierania pojazdów*, ponieważ zgodnie z ustawą punkt zabierania pojazdów musi mieć zawartą umowę ze stacją demontażu,

– z projektu ustawy wykreślono proponowany art. 13a zobowiązujący przedsiębiorców do składania sprawozdania o liczbie pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w ciągu roku, ze względu na fakt, że liczba pojazdów wprowadzanych na rynek podawana jest w rocznym sprawozdaniu o wysokości należnej opłaty za brak sieci,

– w związku ze zmianą kształtu sieci zaproponowano zmianę sposobu naliczania opłaty za brak sieci (art. 14), uzależniając ją dodatkowo od liczby brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów; wprowadzono maksymalną stawkę opłaty za brak sieci w wysokości 20 zł; stawkę opłaty za brak sieci miało określać rozporządzenie Ministra Środowiska; przy zastosowaniu stawek maksymalnych dla wprowadzających 30 000 pojazdów rocznie opłata wynosiłaby 76 820 000 zł, przy zastosowaniu stawki 5 zł (zakładano, że w projekcie rozporządzenia zaproponowana zastanie stawka 5 zł) 19 220 000, natomiast dla wprowadzających 5 000 pojazdów rocznie odpowiednio: 19 220 000 zł oraz 4 820 000 zł,

– zmianę art. 53b ustawy dotyczącego kary za brak zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów przez usunięcie ust. 6 oraz wykreślenie z ust. 5 słów „bez wezwania”; zaproponowana zmiana ma stanowić zachętę dla wprowadzających pojazdy do dobrowolnego złożenia zawiadomienia, bez konieczności wszczynania przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska procedury administracyjnej,

– zmianę art. 3 pkt 1 lit. a ustawy poprzez rozszerzenie zakresu informacji przekazywanej Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska o informację o podmiotach wpłacających kary pieniężne, o których mowa w art. 53b ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego pismem z dnia 12 września 2012 r. zgłosił szereg uwag do projektu, związanych przede wszystkim z kształtem sieci zbierania pojazdów oraz wysokością opłat. Zastrzeżenia budziła konieczność zapewnienia 8 stacji w województwie. PZPM argumentował, że w obecnym kształcie do zapewnienia sieci potrzeba co prawda ok. 120 stacji demontażu lub punktów zbierania, ale nie są one rozmieszczone równomiernie w każdym województwie, w szczególności dla województw o mniejszej powierzchni: opolskiego, świętokrzyskiego wystarczające są 2-4 stacje demontażu/punkty zbierania. Zastrzeżenia budziła też wysokość opłat za niezapewnienie sieci liczona dla stawek maksymalnych zapisanych w ustawie.

Pismem z dnia 26 listopada 2012 r. Stowarzyszenie Forum Recyklingu Pojazdów przekazało swoje zastrzeżenia do projektu. Uwagi odnosiły się do funkcjonowania szarej strefy w zakresie recyklingu pojazdów, rezygnacji z włączenia zakładów ubezpieczeniowych do systemu recyklingu pojazdów, niezapewnienia w ramach ustawy finansowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz nierealizowania zasady „zanieczyszczający płaci”. Stowarzyszenie wyraziło również swój sprzeciw wobec wprowadzenia opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu. Swoje stanowisko przekazało również Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów Eko-Auto, pismem z dnia 10 stycznia 2013 r. Stowarzyszenie odniosło się do likwidacji dopłat do demontażu oraz zaproponowało, aby obowiązek osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu spoczywał na wprowadzających, a nie na prowadzących stacje demontażu.

W związku z uwagami przemysłu motoryzacyjnego Ministerstwo Gospodarki, pismem z dnia 19 października 2012 r. przedstawiło propozycję zmiany przepisów dotyczących kształtu sieci.

Projekt z dnia 10 kwietnia 2013 r., przekazany ponownie pod obrady Komitetu Rady Ministrów uwzględnił uwagi przyjęte przez stały Komitet Rady Ministrów w dniu 9 sierpnia 2012 r., dotyczące m.in., rezygnacji z wprowadzenia w ustawie - Prawo o ruchu drogowym administracyjnej kary pieniężnej za niedopełnienie obowiązków określonych w art. 78 ust. 2 tej ustawy, zmiany prawno - redakcyjne wprowadzone przez Komisję Prawniczą oraz zmiany wynikające z konieczności dostosowania projektu ustawy do ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Zawiera także zmiany zaproponowane w ramach autopoprawki przez Ministra Środowiska, wynikające z uwag zgłoszonych po stałym Komitecie Rady Ministrów oraz podczas Komisji Prawniczej. Są to:

– zmiana art. 11 dotyczącego zapewnienia sieci zbierania pojazdów; zgodnie ze stanowiskiem Ministra Gospodarki zaproponowano sieć składającą się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie,

w tym co najmniej 1 stacji demontażu, położonych w różnych miejscowościach, a dla wprowadzających mniej niż 1000 pojazdów rocznie sieć składającą się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, w tym co najmniej jednej stacji demontażu, położonych w różnych miejscowościach na terenie kraju; sposób obliczania opłaty za brak sieci oraz maksymalna stawka opłaty za brak sieci nie zmieniła się (skorygowano jedynie formę zapisu wzoru, który określa wysokość opłaty); stawkę opłaty za brak sieci ma określać rozporządzenie Ministra Środowiska; przy zastosowaniu stawek maksymalnych dla wprowadzających 30 000 pojazdów rocznie opłata wynosiłaby 28 820 000 zł, przy zastosowaniu stawki 12 zł (wysokość zakładana w projekcie rozporządzenia) 17 292 000 zł, natomiast dla wprowadzających 5 000 pojazdów rocznie odpowiednio: 4 800 000 zł oraz 2 892 000 zł; zmniejszenie liczby wymaganych stacji demontażu/punktów zbierania ma, m.in. ułatwić przedsiębiorcom zawieranie nowych umów z prowadzącymi stacje demontażu oraz ograniczyć koszty związane z przygotowaniem i negocjowaniem umów,

– rozszerzenie katalogu podmiotów, od których przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów (art. 23 ustawy) o Centralne Biuro Antykorupcyjne, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Wywiadu Wojskowego, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego oraz służby kontroli skarbowej.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
NFOŚiGW	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-3575
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
NFOŚiGW	325	325	325	325	325	325	325	325	325	325	325	3575
Saldo ogółem												
budżet państwa												
NFOŚiGW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Przedmiotowy projekt przewiduje zmniejszenie rocznych wpływów do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o ok. 325 mln zł rocznie, ze względu na zniesienie opłaty recyklingowej. O tę samą kwotę ulegną zmniejszeniu bezzwrotne wydatki (dotacje) NFOŚiGW przeznaczone na wsparcie przedsięwzięć związanych z gospodarowaniem odpadami, zapobieganiem powstawaniu odpadów oraz edukacją ekologiczną, w tym o ok. 115 mln zł wydatki na dopłaty do demontażu pojazdów. Obowiązki Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wynikające z projektu będą realizowane w ramach środków pozostających w jego dyspozycji.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przyjęto następujące założenia: Obecnie opłatą recyklingową w wysokości 500 zł objęte jest ok. 650 tys. sztuk pojazdów rocznie, zatem przychody tytułu opłaty recyklingowej wynoszą ok. 325 mln zł rocznie. Założono, że w przypadku, gdyby opłata nie została zniesiona, przychody utrzymałyby się na stałym poziomie, zatem przychody NFOŚiGW ulegną zmniejszeniu o ok. 325 mln zł rocznie.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i	-115	-115	-115	-115	-115	-115	-1 265
		-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-1,65

(w mln zł, ceny stałe z r.)	średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	325	325	325	325	325	325	3 575
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Dla wprowadzających ponad 1000 pojazdów w ciągu roku dotychczasowy obowiązek zapewnienia sieci w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu położonego w odległości nie większej niż 50 km od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu zostaje zastąpiony obowiązkiem zapewnienia sieci w taki sposób, aby w każdym województwie były co najmniej 3 stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów. Zmniejsza to wymaganą liczbę stacji demontażu/punktów zbierania w sieci z ok. 120 do 48 na terenie kraju. Firmy spełniające wymagania odnośnie do zapewnienia sieci w obecnym stanie prawnym w większości dysponują wymaganymi 3 stacjami demontażu/punktami zbierania w każdym województwie. Przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego wskazali przykład jednego podmiotu, który w jednym województwie nie spełniał wymagań nowej ustawy i zapewniał dwie stacje demontażu. Przy założeniu, że nie podjąłby on próby zmiany kształtu sieci, opłata za niezapewnienie sieci wyniosłaby w jego przypadku, zależnie od liczby wprowadzonych pojazdów od ok. 32 000 zł do ok. 380 000 zł. Jednak wydaje się, że obecnie liczba stacji demontażu na terenie kraju (w połowie 2014 r. ok. 850 stacji) pozwala na dokonanie korekt w strukturze sieci, a więc i uniknięcie opłaty za brak sieci.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jeśli chodzi o wprowadzających mniej niż 1000 pojazdów rocznie będą oni, na mocy art. 11 ustawy, zobowiązani do zapewnienia sieci składającej się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach. Biorąc pod uwagę, że większość z nich dotychczas była zobowiązana do wniesienia na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju, ich obciążenie na rzecz systemu recyklingu pojazdów ulega zmniejszeniu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		W sektorze małych i średnich przedsiębiorstw ujemne wartości w wysokości 115 mln zł oznaczają spadek przychodów branży wynikający z likwidacji dopłat do demontażu. Są to te same wartości o jakie planowane jest zmniejszenie wydatków NFOŚiGW. Natomiast wartości ujemne w wysokości 0,15 mln zł rocznie oznaczają wartość ewentualnych oszacowanych kar z tytułu nieosiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji (oszacowanie wykazane w pkt 4 OSR). W sekcji rodzina, obywatele i gospodarstwa domowe wartości dodatnie oznaczają oszczędności gospodarstw domowych wynikające z rezygnacji z opłaty recyklingowej. Są to te same wartości, o jakie planowo zmniejszą się wpływy NFOŚiGW.						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☐ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy				

☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Wprowadzający pojazdy, wnioskując o wpis do rejestru, wraz z informacją o stacjach demontażu będą przekazywali uwierzytelnione kopie umów zawartych z tymi stacjami. Sprawozdanie o wytworzonych odpadach i gospodarowaniu nimi, składane na podstawie art. 75 ustawy o odpadach w zakresie dotyczącym prowadzących stacje demontażu zostanie rozszerzone o informację dotyczącą wysokości opłaty za nieosiąganie poziomów odzysku i recyklingu.	
9. Wpływ na rynek pracy	
Ze względu na zniesienie dopłat do demontażu pojazdów suma przychodów w branży demontażu zmniejszy się o wysokość dopłat, czyli ok. 115 mln zł rocznie. Konsekwencją proponowanej zmiany może być mniejsza płynność finansowa związana z koniunkturą na rynku, w tym ceną złomu. Taka sytuacja doprowadzić może do większej konsolidacji sektora i może wiązać się z rezygnacją z działalności tych stacji demontażu, które swoje funkcjonowanie opierały głównie na dopłatach do demontażu pojazdów wypłacanych przez NFOŚiGW.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ informatyzacja ☒ zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowana regulacja dotyczy zagadnień związanych z ochroną środowiska i zdrowia ludzi, jednak nie przewiduje się wystąpienia zmian w stosunku do sytuacji obecnej.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Usunięcie niezgodności z prawem UE nastąpi z chwilą wejścia w życie projektowanych przepisów.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
W związku z koniecznością przygotowania sprawozdania o osiągniętych poziomach odzysku i recyklingu dla Komisji Europejskiej corocznie ocenie poddawana jest: liczba pojazdów przekazywana do demontażu oraz osiągnięte poziomy odzysku i recyklingu.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
-	

