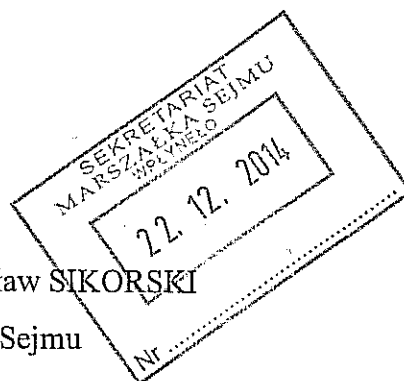




PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa, dnia 22 grudnia 2014 r.

RM-10-49-13



Pan Radosław SIKORSKI
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Środowiska.

Z poważaniem

U S T A W A

z dnia

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 i 1322) 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.”;

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.

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) wydania pojazdu z magazynu lub przekazania innemu podmiotowi – w przypadku pojazdu wyprodukowanego na terytorium kraju;
- 2) 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, jest obowiązany zapewnić sieć obejmującą co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedną stację demontażu, położone w różnych miejscowościach na terytorium kraju.

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 nieuiszczonej opłaty za brak sieci.”;

12) uchyla się art. 17a;

13) art. 23 otrzymuje brzmienie:

„Art. 23. 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 uiszczył opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji albo uiszczył 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 poświadczają 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 i 1322), 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. 3. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych

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

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 440, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540, 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, 1328, 1563, 1644 i 1662.

(Dz. U. z 2014 r. poz. 851, 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 i 1322), 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 oraz 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;”,
 - 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;”,

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 915, 1138, 1146, 1215, 1328, 1457, 1563 i 1662.

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, 1322 i 1662.

- 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) 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 zużytych sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1155 oraz z 2014 r. poz. 1322 i 1662);
- 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. 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. 1. 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. Próbę strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wykonuje się w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie 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

– 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.

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, z późn. zm.), 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 2014 r. poz. 851, 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 art. 2 pkt 40 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. 2 ustawy o recyklingu pojazdów). W przypadku niezapewnienia 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. 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 z dnia 20 czerwca 1997 r. – 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, z późn. zm.), 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 2014 r. poz. 1522). 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. 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 stację 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. 18 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 obowiązkiem 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 do wskazanego powyżej art. 40 ust. 3. W związku z powyższym „poświadczenie nieprawdy” zastąpiono „informacją niezgodną ze stanem rzeczywistym”.

Zaproponowano 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 stanowiły 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 tej ustawy, 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 nowo dodanym 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 uchyceniem 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 uchycenia 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 ww. ustawy. 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 dodawanym 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 dodawanym 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 sposobu 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 Łęska, e-mail: agnieszka.leska@mos.gov.pl	Data sporządzenia 02.12.2014 r. 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 art. 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) W celu 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. Projekt 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?

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 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. 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 nowo dodawanego 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 wyniosłyby około 150 000 zł, co daje średnio opłatę w szacowanej wysokości 2700 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, przedstawicieli przedsiębiorców objętych przedmiotowymi przepisami, izb gospodarczych, a także instytucji badawczych i społecznych, których zakres działania obejmuje gospodarkę odpadami w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji. Projekt 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 ul. 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. z 2013 r. poz. 392, 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 odpowiednich 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 zaproponowało, 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 5000 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 do spraw 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 5000 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/punktów 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, 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 tym istotne 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 niebudzącego 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, precyzującego 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 w 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 8 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 zostanie stawka 5 zł) 19 220 000 zł, natomiast dla wprowadzających 5000 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 nieosiąganie 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 Stałego Komitetu Rady Ministrów uwzględnia 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 prawnoredakcyjne 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 5000 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. Projekt nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.											
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 z 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 (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-115	-115	-115	-115	-115	-115	-1 265
		- 0,15	- 0,15	- 0,15	- 0,15	- 0,15	- 0,15	- 1,65
	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		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						

do obliczeń założeń	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 nieosiągnięcie 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 oceniane jest: liczba pojazdów przekazywana do demontażu oraz osiągnięte poziomy odzysku i recyklingu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
—		

Informacja
o
wniesieniu do Ministerstwa Środowiska
zgłoszeń podmiotów zainteresowanych pracami nad projektem ustawy o zmianie
ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych
ustaw (w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia
prawa)

1. 17 listopada 2010 r. – OILER Organizacja Odzysku S.A.
2. 14 lutego 2012 r. – Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów
EKO-AUTO
3. 22 lutego 2012 r. – Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów
4. 8 sierpnia 2012 r. – Stowarzyszenie GPP Ekologia

**ZGŁOSZENIE
ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ZGŁOSZENIE ZMIANY
-DANYCH-**

Projekt ustawy z dnia 23 września 2010 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

(tytuł projektu - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacją zamieszczoną w programie prac legislacyjnych)

A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM

1. Nazwa/imię i nazwisko**

OILER ORGANIZACJA ODZYSKU S.A.

2. Siedziba/miejsce zamieszkania**

83-110 Tczew, ul. Malinowska 24 A

3. Adres do korespondencji i adres e-mail

83-110 Tczew, ul. Malinowska 24 A adres e-mail: tjawniak@oiler.pl

**B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU
WYMIONIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM**

Lp.	Imię i nazwisko	Adres miejsca zameldowania na pobyt stały
1	TADEUSZ JAWNIAK	
2		
3		
4		
5		

C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĄDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY

1. W treści art. 1 pkt 1 projektu ustawy wnosimy, zgodnie z konstytucyjną zasadą równości wobec prawa, o objęcie definicją „wprowadzającego pojazd” (art. 3 pkt 14 ustawy) wszystkich podmiotów wprowadzających pojazdy na obszar kraju.

Uzasadnienie

Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.) nakazuje ponoszenie ciężarów na zagospodarowanie pojazdów wyeksploatowanych, w postaci obowiązku zorganizowania sieci zbierania pojazdów lub opłaty w wysokości 500 zł od każdego wprowadzonego pojazdu.

Poza sporem jest fakt, że transport pojazdu z punktu zbierania do stacji demontażu, odzysk i recykling powstałych odpadów, wreszcie usuwanie porzuconych wraków, oznaczają konieczność poniesienia nakładów finansowych. Według powszechnie dostępnych źródeł wiedzy, do kraju przywozi się więcej pojazdów używanych (w ramach tzw. importu prywatnego), niż wprowadza pojazdów nowych (rodzimej i zagranicznej produkcji).

Projekt ustawy przewiduje, że w kosztach złomowania pojazdów partycypować będą wyłącznie przedsiębiorcy produkujący pojazdy oraz prowadzący działalność gospodarczą w zakresie importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów. Poniosą oni koszty nie tylko za „własne”, nowe pojazdy, ale również za zagospodarowanie znacznie większej liczby pojazdów sprowadzonych prywatnie, często po kilkuletniej eksploatacji za granicą, a więc z założenia szybciej podlegające złomowaniu. Nakładów nie poniosą także podmioty, które – prowadząc inne rodzaje działalności – sprowadzają pojazdy do kraju na własny użytek.

Z powodów wyżej wymienionych, projekt ustawy narusza zasady sprawiedliwości społecznej i równości wobec prawa, wyrażonych w Konstytucji.

2. W art. 1 pkt 2 projektu ustawy wnosimy o uzupełnienie art. 11 ustawy o przepis uprawniający wprowadzającego pojazd do odbioru pojazdu bezpośrednio od właściciela.

Uzasadnienie

Art. 11 ustawy zmusza wprowadzających pojazdy do utworzenia sieci miejsc zbierania pojazdów, o lokalizacjach położonych w odległości nie większej niż 50 kilometrów od miejsca zamieszkania lub siedziby właściciela pojazdu. Jest to wymóg obligatoryjny, nawet jeżeli utrzymanie sieci jest ekonomicznie nieopłacalne i społecznie nieuzasadnione. Ponadto warunek odległości od miejsca zamieszkania lub siedziby właściciela pojazdu, jest bardzo wątpliwy z punktu widzenia zasady legalizmu. Występują tu dwa zagadnienia. Albo państwo żądając opłaty za brak sieci musiałoby wykazać, że miejsce oddania pojazdu znajduje się w odległości większej, ale nie od każdego właściciela pojazdu, lecz od tego, który chciał pozbyć się pojazdu. Albo musiałby istnieć przymus prawny informowania wprowadzających pojazdy o adresach i siedzibach ich właścicieli.

Pozbawienie wprowadzającego alternatywy, w postaci możliwości odbioru pojazdu od właściciela, jest ograniczeniem wolności gospodarczej, w postaci prawa do wyboru korzystniejszego sposobu wykonania zobowiązań. Szczególnie, że takie ograniczenie nie jest uzasadnione celami ustawy.

Przy tej okazji nie sposób pominąć oczywistej sprzeczności przepisów ustawy. Art. 11 nakazuje utworzenie sieci, w postaci punktów zbierania pojazdów lub stacji demontażu, położonych w odległości nie większej niż 50 km od adresu zamieszkania (siedziby) właściciela pojazdu. Natomiast określone w art. 14 sankcje za brak sieci posługują się kryterium terytorium kraju.

3. Wnosimy o wykreślenie z art. 1 pkt 4 projektu ustawy proponowanego nowego art. 12a.

Uzasadnienie

Uzależnienie wymaganej mocy przetwarzania stacji demontażu od liczby pojazdów wprowadzanych, a więc nowych, jest nieporozumieniem. Moc przerobu powinna być dostosowana nie do ilości pojazdów wprowadzanych, lecz do ilości pojazdów wycofywanych z eksploatacji. Nowy art. 12a jest tożsamy z przyjęciem tezy o konieczności demontażu 70 % liczby pojazdów wprowadzonych w poprzednim roku. Takie założenie jest z natury fałszywe. Od czasu istnienia mechanizmów rynkowych każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą dostosowuje własne moce (zatrudnienie, maszyny, urządzenia, etc.) do oczekiwanego popytu. Inne działanie jest zwykłą niegospodarnością, a nawet jest uznawane przez prawo za działanie na własną szkodę. Prawo wyraźnie rozróżnia pojęcie granicznej ilości odpadów, które właściwy organ określa w zezwoleniu na gospodarowanie odpadami od użytego w proponowanym art. 12a pojęcia mocy przetwarzania. Są to dwie różne wielkości. Wymuszanie ustawą utrzymywania mocy stacji demontażowych na poziomie nieadekwatnym do rzeczywistych potrzeb demontażu pojazdów, jest działaniem godzącym w wolność gospodarczą i zwiększającym koszty społeczne, bez obiektywnego uzasadnienia.

4. Wnosimy o wykreślenie z art. 1 pkt 8 projektu ustawy proponowanego nowego art. 27a.

Uzasadnienie

Planowane nowe art. 12a i 27a tworzą obowiązek prawny, który wymusza utrzymywanie zdolności przetwarzania stacji demontażu na poziomie oderwanym od ilości złomowanych pojazdów. Należy pamiętać, że pojęcie „moc przetwarzania” jednoznacznie dotyczy aktualnej mocy stacji, a nie możliwej do osiągnięcia np. przez wzrost zatrudnienia. Proponowane rozwiązanie przypomina wzorce rodem z ekonomii socjalizmu i godzi w podstawowe mechanizmy rynkowe.

Ponadto, art. 12a i 27a nie będą mogły być skutecznie egzekwowane. Projekt ustawy nie przewiduje żadnych konsekwencji za naruszenie tych przepisów.

5. Wnosimy o wykreślenie z rozdziału 7 ustawy wszystkich przepisów określających wydawanie zezwoleń w zakresie gospodarowania odpadami dla prowadzących stacje demontażu oraz punkty zbierania pojazdów.

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243, ze sprost.) jej przepisy stosuje się również do zużytych pojazdów. Wydane na podstawie ustawy o odpadach rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206) kwalifikuje zużyte pojazdy oraz wszystkie odpady powstałe z ich demontażu do typowych odpadów podlegających ustawie o odpadach.

Brak jest jakiegokolwiek uzasadnienia prawnego i logicznego, aby zasady wydawania zezwoleń na gospodarowanie odpadami były, choćby częściowo, powtarzane w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Zamieszczenie w ustawie o recyklingu pojazdów przepisów o udzielaniu zezwoleń w zakresie gospodarowania odpadami stanowi jaskrawe naruszenie § 3 oraz § 4 ust. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. Nr 100, poz. 908).

6. Wnosimy, w art. 1 pkt 16 projektu ustawy, o zmianę art. 47 ustawy.

Uzasadnienie

Proponujemy następujące brzmienie art. 47 ustawy:

„Art. 47. Kto wbrew przepisom art. 13 nie składa zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów albo składa zawiadomienie zawierające nieprawdziwe dane, podlega karze grzywny.”

W projekcie ustawy, w jej art. 1 pkt 16 i 18, treści obu przepisów dotyczą tej samej sprawy, a różnice nie uzasadniają tworzenie oddzielnych artykułów.

7. Wnosimy o uzupełnienie art. 14 ustawy o przepis przewidujący sytuację wywozu pojazdów z kraju, po ich uprzednim wprowadzeniu.

Uzasadnienie

Obecna treść art. 14 ustawy zobowiązuje do obliczenia i wpłacenia opłaty za brak sieci. Ustawa nie zwalnia z opłaty za pojazdy, które zostały wprowadzone, a następnie wywiezione z kraju.

Brak uwzględnienia naszego wniosku spowoduje absurdalną nierówność wobec prawa. Wywiezienie pojazdów, zgodnie z art. 3 ust. 11 i 11a ustawy z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 90, poz. 607, z późn. zm.), spowoduje zwolnienie z obowiązków w zakresie zagospodarowania odpadów opakowaniowych, zużytych opon i olejów smarowych. Natomiast ustawa o recyklingu pojazdów nakazuje płacić za cały pojazd, chociaż fizycznie został wywieziony z kraju.

Opisana sytuacja oznacza złamanie nie tylko zasady równości wobec prawa, ale również sprawiedliwości społecznej i zaufania do instytucji państwa.

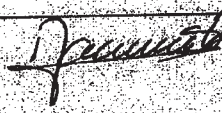
D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY

1	Odpis z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, numer KRS: 0000070606
2	Pełnomocnictwo dla Tadeusza Jawniaka do reprezentowania Oiler Organizacji Odzysku S.A. w procesie stanowienia prawa.
3	
4	
5	
6	
7	
8	

E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych i zgłoszenia dokonanego dnia

(podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)

F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE

Imię i nazwisko	Data	Podpis
TADEUSZ JAWNIAK	17 listopada 2010 r.	

* Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy treść: „ - Zgłoszenie zmiany danych” skreśla się.

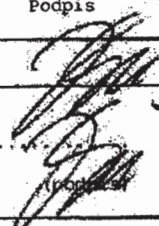
** Niepotrzebne skreślić.

Pouczenie

1. Jeżeli zgłoszenie ma na celu uwzględnienie zmian zaistniałych po dacie wniesienia urzędowego formularza zgłoszenia (art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414)) lub uzupełnienie braków formalnych poprzedniego zgłoszenia (§ 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 stycznia 2006 r. w sprawie zgłaszania zainteresowania pracami nad projektami aktów normatywnych (Dz. U. Nr 34, poz. 236)), w nowym urzędowym formularzu zgłoszenia należy wypełnić wszystkie konieczne rubryki, powtarzając również dane, które zachowały swoją aktualność.
2. Część B formularza wypełnia się w przypadku zgłoszenia dotyczącego jednostki organizacyjnej oraz w sytuacji, gdy osoba fizyczna, która zgłasza zainteresowanie pracami nad projektem aktu normatywnego, nie będzie uczestniczyła osobiście w tych pracach.
3. W części D formularza, stosownie do okoliczności, uwzględnia się dokumenty, o których mowa w art. 7 ust. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, a także pełnomocnictwa do wniesienia zgłoszenia lub do reprezentowania podmiotu w pracach nad projektem aktu normatywnego.
4. Część E formularza wypełnia się w przypadku uzupełnienia braków formalnych lub zmiany danych dotyczących wniesionego zgłoszenia.

Polskie Stowarzyszenie
Stacji Demontażu Pojazdów
EKO-AUTO
ul. Dobrowita 16, 61-063 Poznań
NIP 7671264190, REGON 301758971
KRS 0000387899

**WZÓR URZĘDOWEGO FORMULARZA ZGŁOSZENIA ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD
PROJEKTEM ZAŁOŻEŃ PROJEKTU USTAWY, PROJEKTEM USTAWY LUB PROJEKTEM
ROZPORZĄDZENIA**

ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH*		
Ustawy z dnia ...2012 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (tytuł projektu założeń projektu ustawy, projektu ustawy lub projektu rozporządzenia - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacją zamieszczoną w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów albo ministrów)		
A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM		
1. Nazwa/imię i nazwisko POLSKIE STOWARZYSZENIE STACJI DEMONTAŻU POJAZDÓW EKO-AUTO		
2. Adres siedziby/adres miejsca zamieszkania** ul. Dobrowita 16 61-063 Poznań		
3. Adres do korespondencji i adres e-mail ul. Dobrowita 16 61-063 Poznań e-mail: biuro@ekoauto.org		
B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMNIENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM		
Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1		
C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY		
Stowarzyszenie skupia podmioty prowadzące działalność w zakresie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Kąpiny ustawy wprost dotyczy działalności podmiotów będących członkami Stowarzyszenia.		
D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY		
1	Odpis z rajowego rejestru sądowego (kserokopia potwierdzona za zgodność z oryginałem)	
2	Zaświadczenie REGON (kserokopia)	
E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych** zgłoszenia dokonanego dnia (podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)		
F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE		
Imię i nazwisko	Data	Podpis
Jakub Smakulski	14.02.2012	
G. KLAUZUŁA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAN		
Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia		

Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, treść: "- Zgłoszenie zmiany danych" skreśla się.
Niepotrzebne skreślić.

Polskie Stowarzyszenie
Stacji Demontażu Pojazdów
EKO-AUTO
ul. Dobrowita 16, 61-063 Poznań
NIP 7671264190, REGON 301758971
KRS 0000387899

**WZÓR URZĘDOWEGO FORMULARZA ZGŁOSZENIA ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD
PROJEKTEM AKTU NORMATYWNEGO**

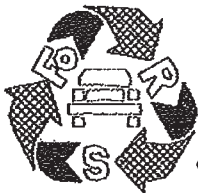
ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - STOWRZYSZENIE FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW		
Ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw		
A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM		
1. Nazwa/imię i nazwisko** STOWRZYSZENIE FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW		
2. Siedziba/miejsce zamieszkania** AL. JEROZOLIMSKIE 202 02-486 WARSZAWA		
3. Adres do korespondencji i adres e-mail AL. JEROZOLIMSKIE 202 02-486 WARSZAWA fors@fors.pl		
B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIANYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMIENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM		
Lp.	Imię i nazwisko	Adres miejsca zameldowania na pobyt stały
1	ADAM MAŁYSZKO	
2	AGNIESZKA MISIEJUK	
3	JERZY IZDEBSKI	
4		
5		
C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BUDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY		
POSTULOWANE ROZWIĄZANIA ORAZ UWAGI DO PROJEKTÓW USTAWY STOWRZYSZENIE FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW SKŁADAŁO W NASTĘPUJĄCYCH PISMACH:		
FORS/156/2010 19 listopada 2010 roku do Ministerstwa Środowiska FORS/024/2011 23 lutego 2011 roku do Ministerstwa Gospodarki FORS/057/2011 8 marca 2011 roku do Ministerstwa Środowiska FORS/060/2011 17 marca 2011 roku do Ministerstwa Gospodarki FORS/146/2011 12 grudnia 2011 roku do Ministra Środowiska		

D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY		
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
B. Wniosek zgłoszenia dotyczący uzupełnienia braków formalnych/ zmiany danych zgłoszenia dotychczasowego dnia (podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)		
F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE		
Imię i nazwisko	Data	Podpis
JERZY IZDEBSKI	22. 02. 2012	 SEKRETARZ ZARZĄDU

- * Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy treść: "- Zgłoszenie zmiany danych" skreśla się.
- ** Niepotrzebne skreślić.

Pouczenie

- Jeżeli zgłoszenie ma na celu uwzględnienie zmian zaistniałych po dacie wniesienia urzędowego formularza zgłoszenia (art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414)) lub uzupełnienie braków formalnych poprzedniego zgłoszenia (§ 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 stycznia 2006 r. w sprawie zgłaszania zainteresowania pracami nad projektami aktów normatywnych (Dz. U. Nr 34, poz. 236)), w nowym urzędowym formularzu zgłoszenia należy wypełnić wszystkie konieczne rubryki, powtarzając również dane, które zachowały swoją aktualność.
- Część B formularza wypełnia się w przypadku zgłoszenia dotyczącego jednostki organizacyjnej oraz w sytuacji, gdy osoba fizyczna, która zgłasza zainteresowanie pracami nad projektem aktu normatywnego, nie będzie uczestniczyła osobiście w tych pracach.
- W części D formularza, stosownie do okoliczności, uwzględnia się dokumenty, o których mowa w art. 7 ust. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, a także pełnomocnictwa do wniesienia zgłoszenia lub do reprezentowania podmiotu w pracach nad projektem aktu normatywnego.
- Część E formularza wypełnia się w przypadku uzupełnienia braków formalnych lub zmiany danych dotyczących wniesionego zgłoszenia.



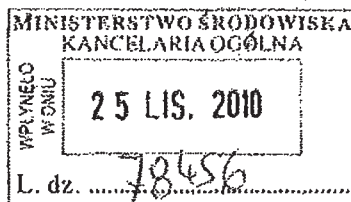
STOWARZYSZENIE

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, 19 listopada 2010 r.



Szanowny Pan
Bernard Błaszczyk
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Środowiska
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

Handwritten: NII 1060
mec. G. W. W. W. W.
1010 M 2 P
FORS/156/2010

Dotyczy: projektu z dnia 23 września 2010 r. ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw.

Handwritten: Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na pismo z dnia 11 października 2010 roku znak: DP-0230-41/48307/10/GW dziękujemy za przesłanie do naszego Stowarzyszenia projektu zmian w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i danie nam możliwości zgłaszania uwag do w/w projektu.

Do projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (zwanego dalej projektem), w imieniu członków stowarzyszenia FORS wnosimy następujące uwagi do projektu.

Odnosząc się do projektu ustawy zmieniającego ustawę o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji jako całości, należy stwierdzić, że projekt ten w sposób istotny zmienia dotychczasowe rozwiązania, określające zasady funkcjonowania rynku gospodarki odpadami w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jakkolwiek zmiany obowiązującego systemu, w celu jego uporządkowania, są przez przedsiębiorców pożądane i oczekiwane, tak przyjęty kierunek jest zaskakujący. Jak wskazuje uzasadnienie do projektu, konieczność nowelizacji przedmiotowej ustawy wynika z potrzeby zapewnienia pełnej zgodności z dyrektywą 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz skierowania całego strumienia powstających odpadów do legalnych stacji demontażu.

Należy podkreślić, że konieczność dostosowania przepisów krajowych do wymagań prawa wspólnotowego jest bezdyskusyjna, a na skierowanie pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu, oczekuje cały rynek. Zapoznając się z projektem, odnosi się jednak wrażenie, że proponowane rozwiązania nie doprowadzą do osiągnięcia zamierzonego celu, czyli uporządkowania tej części rynku gospodarki odpadami. Również ich zgodność z prawem Unii Europejskiej wydaje się być raczej wątpliwa. Za rewolucyjne należy uznać przede wszystkim odejście od głównego kierunku ustanowienia podziału odpowiedzialności, jaki wyznacza dyrektywa 2000/53/WE i całkowite przerzucenie ciężaru wykonania tej dyrektywy na przedsiębiorstwa zajmujące się demontażem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Potwierdza to głównie niewłaściwa transpozycja definicji producenta pojazdów, brak wskazania jako odpowiedzialnych za realizację postanowień dyrektywy wymienionych w niej podmiotów gospodarczych, zniesienie

instrumentów finansowania działalności stacji demontażu, nałożenie absurdalnych kar na stacje demontażu za brak realizacji obowiązków nałożonych dyrektywą na inne podmioty.

Analizując przedstawiony projekt, stanowczo stwierdzamy, że wymaga on gruntownych zmian, bez których przyjęcie prawa w proponowanym kształcie doprowadzi do zwielokrotnienia ilości pojazdów demontowanych poza systemem. Prowadzenie stacji demontażu pojazdów zgodnie z projektowanymi przepisami, wymaganiami ochrony środowiska i relacjami ekonomicznymi, kształtującymi rynek pod względem ekonomicznym, stanie się całkowicie nieopłacalne, a działania na rzecz ochrony środowiska staną się przeszkodą a nie sojusznikiem.

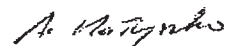
Biorąc powyższe pod uwagę chcielibyśmy przedstawić do rozważenia uwagi oraz propozycje zmian do projektu, które w ocenie praktyków i przedsiębiorców, na co dzień realizujących postanowienia obowiązującej ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, powinny wpłynąć na poprawę obecnego stanu gospodarowania tego typu odpadami niebezpiecznymi.

Komplet materiałów wraz z uwagami szczegółowymi wysyłamy pocztą, prześlemy je również drogą e-mail w dniu 2010-11-22. o godzina 8:00, zarówno do Pana Ministra jak i osób zainteresowanych.

zał. uwagi szczegółowe.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia



Adam Malyszko

ZALĄCZNIK

Dotyczy: projektu z dnia 23 września 2010 r. ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw.

Uwagi szczegółowe.

Art. 1 pkt.1 projektu – dotyczący zmiany art. 3 pkt. 14.

W artykule tym proponuje się zmianę definicji wprowadzającego pojazd, która z założenia ma być odzwierciedleniem definicji producenta zawartej w dyrektywie 2000/53/WE. Uważamy, że dla większej przejrzystości samej ustawy o recyklingu, konieczna jest zmiana dotychczasowej definicji wprowadzającego i na wzór rozwiązań wspólnotowych zastąpienie pojęcia „wprowadzającego” pojęciem „producenta”. Ponadto definicja producenta (dotychczasowy wprowadzający) powinna być ograniczona wyłącznie do grupy tzw. profesjonalistów tj. podmiotów, które obecnie, zgodnie z art. 10 ustawy o recyklingu odpowiedzialni są za realizację obowiązków z art. 6-9 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Takie rozwiązanie będzie w pełni zharmonizowane ze zmianami przygotowanymi przez Ministra Infrastruktury, który w projekcie ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu nie przewiduje już instytucji karty pojazdu.

Według definicji wspólnotowej, „producentem” jest producent pojazdów lub profesjonalny importer pojazdów do Państwa Członkowskiego. Natomiast z projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wynika, że wprowadzającym ma być także podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdów. Takie rozwiązanie spowoduje, że każdy przedsiębiorca, który w ramach prowadzonej działalności nabywa pojazd z obszaru Unii Europejskiej lub z państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej, będzie podlegać obowiązkom obciążających wprowadzających niezależnie od tego, czy wprowadzany pojazd jest pojazdem nowym czy używanym. Dyrektywa nie obejmuje „producentów” używanych pojazdów !

Uważamy zatem, że konieczne jest przyjęcie w ustawie o recyklingu definicji „producenta” zgodnej z dyrektywą przy jednoczesnym doprecyzowaniu określenia pojęcia „importera”.

Proponujemy, aby przy definiowaniu pojęcia „producenta” odwołać się do art. 68 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, który dotyczy świadectw homologacji.

Definicja producenta mogłaby zatem brzmieć następująco:

„producent” – rozumie się przez to przedsiębiorcę będącego producentem pojazdów lub przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie importu nowych pojazdów, obowiązanych, na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, do uzyskania dla wprowadzanych pojazdów świadectwa homologacji;”.

Przyjęcie powyższego rozwiązania wymaga także zmiany definicji importu określonej w art. 3 pkt 1) ustawy o recyklingu, która mogłaby mieć brzmienie następujące: „Import” - rozumie się przez to przywóz nowego pojazdu w celu wprowadzenia na terytorium kraju;”.

Pojęcie importu obejmowałoby zatem każdy przywóz nowego pojazdu celem wprowadzenia na terytorium kraju, niezależnie od tego, czy przywozu dokonywano z kraju z poza Unii, czy też z krajów będących w Unii. Oznaczałoby to jednoczesną rezygnację z definicji „wewnątrzwspólnotowego nabycia”, zawartej w art. 3 pkt 13 ustawy o recyklingu, gdyż definicja importu częściowo konsumowałaby wewnątrzwspólnotowe nabycie.

Konieczne będzie również zastąpienie w ustawie o recyklingu wyrażenia „wprowadzający” wyrażeniem „producent”.

Przyjęcie definicji w powyższym lub zbliżonym do powyższego kształcie będzie zgodne z dyrektywą 2000/53/WE i będzie stanowić kontynuację zmian, jakie zostały dokonane za sprawą nowelizacji ustawy o recyklingu w bieżącym roku, zgodnie z którymi wyłącznie przedsiębiorcy wprowadzający pojazdy nowe zostaliby obciążeni obowiązkiem organizowania systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji tj. zapewnienia sieci zbierania pojazdów. Zmiana terminologii z wprowadzającego pojazd na producenta definitywnie rozdzieli zakres obowiązków dotyczących m.in. projektowania, znakowania części, dostarczania informacji o demontażu, zapewnienia odbioru lub pokrycia kosztów dostarczenia do stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji z tego względu, że pojazd nie posiada żadnej wartości rynkowej lub jest ona ujemna, od obowiązków w zakresie zapewnienia funkcjonowania systemu zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji i osiagania odpowiednich poziomów powtórnego użycia, odzysku, recyklingu, za które odpowiedzialni są nie tylko producenci, ale także inne podmioty, o czym stanowi dyrektywa.

Dyrektywa 2000/53/WE nie precyzuje tego, kto ma ponieść koszt zagospodarowania pojazdu wycofanego z eksploatacji po jego dostarczeniu do stacji demontażu. W naszej ocenie mogą to być również osoby fizyczne nie prowadzące działalności gospodarczej, a dokonujące wprowadzenia pojazdu na terytorium kraju.

Do Państw Członkowskich, w zależności od specyfiki rynku w danym kraju, należy decyzja kto poniesie koszty przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji dostarczonych do stacji demontażu. W żadnym wypadku kosztami nie można obarczać prowadzącego zakład przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacją, który na gruncie polskich przepisów pozbawiony został prawa do wynagrodzenia za swoje usługi.

W związku z powyższym uważamy, że koniecznym jest określenie i zdefiniowanie podmiotu odpowiedzialnego za pokrycie kosztów przetwarzania oraz osiągnięcia odpowiednich poziomów powtórnego użycia, odzysku i recyklingu.

Art. 1 pkt 2 i 3 projektu – dotyczący zmiany art. 11 i 12 ustaw o recyklingu.

Uwagi do zmiany art. 11 i 12 ustawy o recyklingu przedstawiamy łącznie, bowiem obie zmiany dotyczą obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Proponowana w projekcie zmiana art. 11, połączona z całkowitym wykreśleniem art. 12 ustawy o recyklingu, prowadzić będzie do odrodzenia się zjawiska, z jakim mieliśmy do czynienia przed nowelizacją ustawy o recyklingu dokonaną ustawą z dnia 25 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw.

Chodzi mianowicie o działalność tzw. „integratorów sieci, czyli przedsiębiorców sprzedających potwierdzenia o podleganiu lub zapewnieniu sieci zbierania pojazdów, głównie przedsiębiorcom wprowadzającym do obrotu poniżej 1000 pojazdów w ciągu roku, którzy to przedsiębiorcy ze względów ekonomicznych nie byli w stanie zbudować własnej sieci. W związku z tym, iż działalność „integratorów sieci” oceniana była bardzo negatywnie i postrzegana jako źródło szeregu patologii, ustawodawca zdecydował się na ograniczenie obowiązku tworzenia sieci wyłącznie do przedsiębiorców wprowadzających nowe pojazdy (podmioty profesjonalne), co w znaczącym stopniu ograniczyło patologie dotyczące sieci.

W naszej ocenie proponowane brzmienie art. 11 ustawy o recyklingu, z uwzględnieniem projektowanej definicji wprowadzającego pojazd, obejmującej wszystkich przedsiębiorców, którzy zawodowo wprowadzają na polski rynek nowe lub używane pojazdy, niezależnie od ich ilości, będzie stwarzać warunki dla rozwoju działalności integratorów, a przede wszystkim - rozwoju patologii z tym związanych, wynikających też m.in. z braku możliwości skutecznego sprawdzenia działających sieci (pomimo wiedzy, że w 2006 roku żaden z kilku tysięcy przedsiębiorców nie zapewnił sieci, GIOŚ przeprowadził tylko kilkanaście skutecznych kontroli). Z tych względów proponowane zmiany oceniamy bardzo negatywnie.

Uważamy, że w ogóle nałożenie na wprowadzających pojazdy obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów w kształcie nadanym ustawą o recyklingu (to jest zapewnienie sieci obejmującej terytorium kraju w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji 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) jest rozwiązaniem wadliwym i konieczne jest rozważenie zamiany tego obowiązku.

Tak zdefiniowana sieć, jak ma to miejsce na gruncie ustawy o recyklingu, powoduje, że jej zapewnienie jest niezwykle skomplikowanym i kosztownym przedsięwzięciem, a ponadto bardzo trudnym do skontrolowania przez powołane do tego służby – tj. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Jeżeli zważy się fakt, iż w GIOŚ na koniec 2009 roku zarejestrowało się ponad 9.000 wprowadzających, to przy 120 umowach, jakie trzeba zawrzeć aby powstała sieć zgodna z ustawą, GIOŚ będzie miał do skontrolowania ponad milion umów. Między innymi z powyższych względów należy rozważyć likwidację obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów, zwłaszcza, że dyrektywa 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie posługuje się pojęciem sieci zbierania pojazdów w ogóle, lecz mówi o zapewnieniu wystarczającej dostępności punktów, do których może być przekazany pojazd wycofanych z eksploatacji.

Ponadto uważamy, że takie rozwiązania nie wypełniają dyspozycji art. 5 ust 4 dyrektywy 2000/53/WE. Zgodnie z powołanym przepisem dyrektywy, producent pojazdu jest obowiązany do zapewnienia, że dostarczenie pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbiórki nastąpi bez ponoszenia kosztów przez ostatniego właściciela pojazdu. Producenci mają więc obowiązek pokryć wszystkie koszty lub ich znaczącą część, związaną z dostarczeniem pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu lub powinni je dostarczać do stacji demontażu na koszt własny zwłaszcza, jeżeli pojazd nie posiada żadnej wartości rynkowej lub jest ona ujemna.

Analizując przedstawioną w projekcie propozycję w kontekście obowiązków zawartych w art. 5 ust 4 dyrektywy 2000/53/WE, wyrażamy pogląd, że przepis wspólnotowy w części dotyczącej obowiązków producenta w dalszym ciągu nie będzie realizowany. Powodem tego jest między innymi przepis art. 3a ustawy o recyklingu,

zgodnie z którym określone zostaną wymagania techniczne określające kiedy pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji - czyli odpadem, jak również fakt, iż pojazd może stać się odpadem z woli jego właściciela przed dostarczeniem go do stacji demontażu.

Jeżeli pojazd będzie w posiadaniu jego użytkownika lub właściciela i właściciel lub przepisy uznają go za odpad, wówczas jego dostarczenie do stacji demontażu powinno odbyć się bez żadnych kosztów dla posiadacza lub właściciela. Obowiązek zapewnienia sieci nie gwarantuje w takim przypadku dostarczenia odpadu do stacji demontażu bez ponoszenia kosztów po stronie właściciela lub posiadacza pojazdu wycofanego z eksploatacji. Zatem postanowienie dyrektywy 2000/53/WE o bezkosztowym dostarczeniu do stacji demontażu nie będzie wypełnione.

W celu zapewnienia pełnej zgodności polskiego prawa z dyrektywą 2000/53/WE, proponuje się rozważenie zmiany tego obowiązku w następujący sposób:

- 1) obowiązek pokrycia kosztów dostarczenia pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu spoczywałby wyłącznie na producentach pojazdów (nowa definicja producenta), czyli przedsiębiorcach wprowadzających na rynek krajowy **pojazdy nowe**;
- 2) producent lub przedsiębiorca prowadzący stację demontażu w imieniu producenta, zapewni ostatniemu użytkownikowi bezkosztowe dostarczenie pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu z każdego miejsca na terytorium kraju. Jednocześnie producent zapewni, że w każdym województwie będą działać przynajmniej 3 stacje demontażu będące stacjami producenta lub działające w jego imieniu na podstawie umowy cywilnoprawnej;
- 3) przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który nie zawrze umowy z producentem będzie miał prawo odmówienia bezkosztowego dostarczenia - transportu pojazdów wycofanych z eksploatacji z miejsca, w którym pojazd się znajduje do stacji demontażu; takiego prawa nie będzie miał prowadzący stację demontażu który zawarł umowę z producentem;
- 4) utrzymany powinien być obowiązek zgłoszenia do GIOŚ podjęcia działalności w zakresie produkcji lub importu nowych pojazdów, wraz z podaniem adresów stacji demontażu należących do producenta lub do przedsiębiorców, z którymi producent zawarł umowę;
- 5) należałoby ustanowić również sankcje za brak realizacji obowiązku bezkosztowego dostarczenia pojazdu - transportu pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu oraz niezapewnienia przez producenta na obszarze województwa co najmniej 3 stacji demontażu, działających na jego rzecz;
- 6) sankcje powinny obejmować również prowadzących stacje demontażu, którzy pomimo zawarcia umowy z producentem nie realizują obowiązku bezkosztowego dla ostatniego użytkownika dostarczenia - transportu pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu;
- 7) adresy stacji demontażu producenta pojazdów oraz stacji działających w imieniu producenta powinny być publikowane na stronach internetowych GIOŚ.

Ponadto uchylenie art. 12 wraz ze zmianą definicji wprowadzającego pojazdy powoduje także, że art. 11 ust. 4 dotyczący dołączania oświadczenia o podleganiu obowiązkowi zapewnienia sieci staje się zbędny, ponieważ wszyscy przedsiębiorcy w rozumieniu definicji „producenta” będą podlegali takiemu obowiązkowi.

Art. 1 pkt 10 – dotyczący wprowadzenia art. 30a oraz Art 4 – dotyczący Prawa ochrony środowiska.

Propozycję nałożenia na prowadzących stację demontażu sankcji za nieosiągnięcie poziomów odzysku w postaci obowiązku uiszczenia opłaty produktowej uważamy za całkowite nieporozumienie. Opłata produktowa dotyczy wprowadzających „produkt”, z którego w przyszłości powstanie odpad (podczas gdy prowadzący stację jest tym, który owe odpady poddaje procesom odzysku). Ponadto nie prowadzący stację demontażu, na gruncie przepisów dyrektywy 2000/53/WE, obowiązani są do osiągnięcia poziomów odzysku, lecz wszystkie podmioty gospodarcze wymienione w definicji tego terminu. Dodatkowo chcemy zwrócić uwagę, że utrzymuje się obowiązek osiągnięcia poziomów odzysku, recyklingu i zaostrza sankcje za ich nieosiągnięcie, likwidując całkowicie system finansowania. Nie do zaakceptowania jest również propozycja cofnięcia pozwolenia na prowadzenie stacji demontażu. System został skonstruowany w taki sposób, że prowadzący stację demontażu w znacznej mierze nie ma wpływu na wynik i zdany jest na działania innych operatorów. Chcemy też zwrócić uwagę, że sama ustawa stwarza bariery do osiągnięcia wymaganych po 2015 r. poziomów odzysku, określonych na poziomie 95% masy własnej pojazdu, skoro za pojazd kompletny uważany jest pojazd o masie 90% jego masy własnej!

Art. 6 dyrektywy 2000/53/WE nakłada obowiązki bezpośrednio na prowadzącego stację demontażu pojazdów w zakresie funkcjonowania takiej stacji demontażu. Na obowiązki te składają się m.in. działania inwestycyjne w zakresie wybudowania i wyposażenia stacji demontażu pojazdów w odpowiednie urządzenia ochronne oraz działania w zakresie prowadzenia i zapewnienia funkcjonowania stacji demontażu pojazdów. Przepis ten zawiera także wytyczne techniczne dotyczące samego demontażu pojazdów. Dostosowanie się do tych wytycznych i uzyskanie stosownych zezwoleń stanowią koszty funkcjonowania przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu. Jakkolwiek system dopłaty 500 zł do demontażu pojazdów stworzony na podstawie przepisów o pomocy de minimis należy uznać za niewłaściwy, tak zaproponowane zmiany w kierunku zlikwidowania wszelkich mechanizmów zapewniających zwrot kosztów demontażu pojazdów w stacji demontażu, stanowi początek końca z trudem budowanego od kilku lat systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, zgodnego z przepisami prawa. Według ustawy o recyklingu pojazdów prowadzący stację demontażu ma obowiązek przyjąć każdy pojazd, bez możliwości żądania opłaty za usługi w zakresie demontażu pojazdu. W stacji demontażu należy przeprowadzić czynności na odpadach, które generują koszty. Sprzedaż pozyskanych części oraz odpadów posiadających wartość rynkową nie bilansuje działalności stacji demontażu - ta działalność przynosi straty. Bez zapewnienia zwrotu kosztów, prowadzenie stacji demontażu zgodnie z przepisami będzie niemożliwe. Dodatkowo projekt rozszerza obowiązek przyjmowania pojazdów do demontażu bez możliwości pobrania zapłaty, jeżeli pojazd będzie zarejestrowany poza granicami kraju. Zgodnie z propozycją zawartą w art. 1 pkt 7 przedsiębiorca prowadzący stację demontażu pojazdów będzie zobowiązany do przyjęcia do stacji demontażu pojazdów zarejestrowanych na terytorium Unii Europejskiej bez pobierania żadnych opłat. Kolejnym przepisem zwiększającym koszty prowadzenia stacji demontażu jest zmiana rozporządzenia Ministra Gospodarki, w którym od dnia 10 listopada 2010 prowadzących stację zobowiązano do demontażu wszystkich elementów z tworzyw sztucznych, które mogą zostać poddane recyklingowi. Jakże jeszcze czynności trzeba będzie wykonać po 2015 roku poza obowiązkiem osiągnięcia 95% poziomu odzysku oraz 85% poziomu powtórnego użycia, recyklingu, nie określiła jeszcze nawet Komisja Europejska.

W uzasadnieniu do projektu stwierdzono, że środki były przekazywane stacjom demontażu tylko ze względu na konieczność stworzenia i rozwoju systemu przetwarzania tego typu odpadów. W związku z tym, że w ocenie resortu środowiska system gospodarki pojazdami wycofanymi z eksploatacji funkcjonuje, zaproponowano rezygnację z pobierania opłat, tym samym z dokonywania dopłat do demontażu. Podstawowe pytanie, które nasuwa się w związku z przedstawionymi zmianami to: kto pokryje potencjalną stratę wygenerowaną przez stację demontażu w wyniku ustanowionego zakazu pobierania opłat z tytułu przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji do demontażu?

Według propozycji oraz obowiązujących już przepisów prowadzący stację demontażu ma obowiązek przyjąć pojazd, odpowiednio zdemontować go i osiągnąć odpowiednie poziomy powtórnego użycia, odzysku i recyklingu - nie może jednak oczekiwać zwrotu poniesionych kosztów w przypadku wygenerowania straty. Sugerujemy zatem przyjęcie takich rozwiązań prawnych, które będą gwarantować funkcjonowanie prowadzących stacje demontażu pojazdów na równych zasadach. W przeciwnym wypadku tak jak system powstał za sprawą dopłat, tak ten system zniknie z rynku z powodu zmiany systemu z motywacyjnego na sankcyjny.

Zasadniczym celem zmiany ustawy o recyklingu powinno być uproszczenie systemu rozliczeń z wykonanych działań prowadzonych w stacji demontażu pojazdów. Obecny system potwierdzania osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu jest systemem nieczytelnym, posiadającym luki prawne oraz sprzyjającym patologiom (chodzi m.in. o potwierdzanie nieprawdy). Realizując cele dyrektywy 2000/53/WE w zakresie osiągania poziomów odzysku i recyklingu, przepisy krajowe powinny określać precyzyjnie czynności, które prowadzący stację demontażu zobligowany będzie wykonać, aby można było stwierdzić, że nastąpiło osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu. W praktyce oznaczałoby to dostosowanie katalogu czynności wymienionych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Dodatkowo należy określić zarówno minimalny jak i maksymalny procent masy odpadów powstałych po demontażu, które należy przekazać do strzępiarki. Wynika to z faktu, że w praktyce nie jest możliwe zagospodarowanie odpadu po demontażu pojazdu wycofanego z eksploatacji (karoseria) i bez udziału strzępiarki, zarówno z ekonomicznego jak i technicznego punktu widzenia.

Wykonanie określonych przepisami prawa czynności w zakresie demontażu pojazdu, powinno gwarantować osiągnięcie wymaganych poziomów powtórnego użycia, odzysku, recyklingu, z uwzględnieniem poziomów przewidzianych po 2015 roku. Przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu, którzy wykonają wskazane czynności, powinni otrzymywać zwrot udokumentowanych kosztów, poniesionych w związku z przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji zgodnie z przyjętymi w prawie wytycznymi. Zachowując dotychczasowe progi, zwrot kosztów nie powinien przekroczyć 500 zł za każdą przetworzoną tonę pojazdu wycofanego z eksploatacji.

Zwrot kosztów, na początkowym etapie funkcjonowania systemu powinien następować ze środków recyklingowych zgromadzonych dotychczas w NFOŚiGW. Uważamy również, że nie będzie sprzeczne z dyrektywą 2000/53/WE rozwiązanie, w którym koszty demontażu (po dostarczeniu pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu przez ostatniego właściciela lub producenta) obciążą proporcjonalnie wszystkich dokonujących po raz pierwszy rejestracji pojazdu w kraju lub wszystkich posiadaczy pojazdów zarejestrowanych w kraju.

W celu realizacji takiego założenia wystarczyłoby przekształcenie obecnie obowiązującego systemu zbierania opłat 500 zł na alternatywny, umożliwiający pobieranie opłat przed pierwszą rejestracją w kraju każdego pojazdu lub pobieranie opłaty, np. przy

ubezpieczeniu pojazdu zarejestrowanego (ubezpieczyciel jest wymieniony wśród podmiotów odpowiedzialnych za funkcjonowanie systemu). Zebrane kwoty nie powinny być większe od kwot kompensacji kosztów ponoszonych przez prowadzących stacje demontażu pojazdów, w związku zakazem pobierania opłat za przyjmowanie pojazdów do demontażu. Zebrane dotychczas w NFOSiGW środki z opłaty recyklingowej powinny pozostać jako gwarancja

funkcjonowania systemu. Nie zgadzamy się z tezą, że w przypadku gdy pierwszy użytkownik pojazdu może być również ostatnim, to nie może on ponosić żadnych kosztów związanych z zagospodarowaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Takie stwierdzenie nie pokrywa się z zapisami dyrektywy 2000/53/WE. Równie dobrze można twierdzić, że każdy podmiot gospodarczy wymieniony w dyrektywie może być pierwszym i ostatnim użytkownikiem i w związku z tym on również nie może ponosić żadnych kosztów.

Art. 1 pkt 11

Propozycję dotyczącą wydłużenia okresu stosowania do rozliczeń próby strzępienia do 5 lat należy uznać za właściwą, gdyż skład materiałowy pojazdu wycofanego z eksploatacji nie zmienia się w sposób istotny w okresach pięcioletnich. Złagodzenie przepisu wymaga jednak wprowadzenia pewnych obowiązków, które umożliwią zachowanie przejrzystych reguł współpracy pomiędzy prowadzącymi strzępiarki a prowadzącymi stacje demontażu pojazdów.

Do prawidłowego obliczania poziomów odzysku, w tym recyklingu, konieczne jest zobowiązanie podmiotu prowadzącego strzępiarkę do wykonania próby strzępienia:

- przed rozpoczęciem okresu rozliczeniowego, w którym wyniki z próby będą podstawą do obliczania przez prowadzącego stację demontażu poziomów odzysku i recyklingu,
- w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy - w przypadku strzępiarek funkcjonujących na rynku,
- w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia działalności w zakresie strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji - w przypadku instalacji nowych,
- w terminie 30 dni od dnia dokonania zmian konstrukcyjnych lub technologicznych, skutkujących zmianą składu materiałowego rozdrobnionych odpadów.

Należy dokonać również analizy sprawności strzępiarek pracujących na polskim rynku. Z naszych doświadczeń wynika, że strzępiarki w praktyce separują tylko metale żelazne i nieżelazne, a pozostałe frakcje materiałowe są mieszaniną odpadów i nadają się tylko do unieszkodliwiania. Pojawia się więc pytanie, czy obecnie stosowane technologie wspomagające przetwarzanie pojazdów są wystarczające do osiągnięcia celów wymaganych po roku 2015 i czy nawet bardzo głęboki demontaż pozwoli na odzyskanie 95% materiałów nadających się do odzysku ?

Art. 1 pkt 12

W naszej ocenie nie ma znaczenia, kto będzie prowadził punkt zbierania, tzn. czy będzie to przedsiębiorca:

- prowadzący stację demontażu oraz punkt zbierania na potrzeby własnej stacji,
- prowadzący stację demontażu oraz punkt zbierania na potrzeby innej stacji,
- prowadzący punkt zbierania, nie prowadzący stacji demontażu.

Warunki uzyskania zezwolenia powinny pozostać jednakowe..

Art. 1 pkt 13

Niezrozumiała jest propozycja, zgodnie z którą cofnięcie pozwolenia lub decyzji na prowadzenie stacji demontażu pojazdów następowałoby na podstawie bliżej nieokreślonych ustaleń własnych. Powstaje pytanie, kto miałby dokonywać takich ustaleń i według jakich kryteriów? Czy błąd, np. w nazwisku właściciela, numerze VIN, adresie zamieszkania, itd. będzie podstawą do cofnięcia pozwolenia? Projekt przepisu wymaga doprecyzowania i uzasadnienia jego wprowadzenia, zwłaszcza, że dotyczy tylko prowadzącego stację demontażu - nie dotyczy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, jak również prowadzącego strzępiarkę. Największym problemem jest fikcyjne wystawianie zaświadczeń o demontażu pojazdu lub zaświadczeń o przyjęciu pojazdu niekompletnego. Jeżeli ten przepis wymaga doprecyzowania to tylko w zakresie poświadczenia nieprawdy, np. określenie przypadków w których dochodzi do poświadczenia nieprawdy.

Uwagi dodatkowe do obowiązującej ustawy o recyklingu

Proponujemy określenie terminu, w którym prowadzący punkt zbierania zobowiązany będzie do przekazania zebranych pojazdów do stacji demontażu. Dla pojazdów zebranych w roku poprzednim proponujemy termin 10 stycznia.

Proponowane nowe brzmienie: Art. 35 ust. 1:

„Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany, najpóźniej do 10 stycznia, przekazać wszystkie zebrane w roku poprzednim pojazdy wycofane z eksploatacji do własnej stacji demontażu lub stacji przedsiębiorcy z którym zawarł umowę.”

Proponowane nowe brzmienie Art. 35 ust. 2:

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

Po wejściu w życie rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, których niespełnienie spowoduje zaliczenie pojazdu do pojazdów wycofanych z eksploatacji, utrudniony będzie ich transport do punktu zbierania. Wprowadzenie takiego przepisu umożliwi likwidację procedury, który obecnie ma miejsce, a polega on na przetrzymywaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji w punktach zbierania i handlu częściami wymontowywanymi z tych pojazdów w trakcie ich przetrzymywania. Dopelnieniem tego obowiązku będzie wprowadzenie sankcji za brak realizacji w/w obowiązków.

Proponujemy ponadto wprowadzenie sankcji za brak realizacji art. 9 ust. 4 w zakresie udostępniania informacji dotyczącej sposobu demontażu, magazynowania i testowania przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, które mogą być przeznaczone do ponownego użycia. Ze względu na brak sankcji wprowadzający pojazd ignorują prośby prowadzących stacje demontażu o przekazanie niezbędnych wytycznych dotyczących ponownego użycia części, co negatywnie wpływa na poziom odzysku, w tym recyklingu.

Zgodnie z art. 3 ust. 5 dyrektywy 2000/53/WE do pojazdów trójkołowych nie mają zastosowania m.in. przepisy dotyczące wliczania ich do poziomów odzysku, w tym recyklingu. Stosowny przepis ustawy o recyklingu powinien odzwierciedlać to postanowienie dyrektywy.

W art. 2 projektu, dotyczącym zmian w Kodeksie wykroczeń, proponujemy dodanie następującej treści:

„Tej samej karze podlega ten, kto nie dokonuje rejestracji pojazdu w terminie 30 dni od dnia nabycia.”

Takie obowiązki wynikają aktualnie z ustawy prawo o ruchu drogowym, natomiast projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdu do ruchu zakłada likwidację obowiązku zgłaszania faktu nabycia lub zbycia pojazdu. W tym miejscu apelujemy o dołożenie wszelkich starań, aby ten obowiązek pozostał. Wprowadzenie sankcji za niezarejestrowanie pojazdu w ciągu 30 dni, (obowiązek taki wynika z art 71 ust. 7 prawa o ruchu drogowym) ma na celu ograniczenia sprowadzania pojazdów w celu ich nielegalnego demontażu.

Dodatkowo należy rozważyć wprowadzenie obowiązku zarejestrowania lub zgłoszenia faktu nabycia pojazdu do starosty lub prezydenta miasta na prawach powiatu, który wcześniej był zarejestrowany przez inny organ niż starosta czy prezydent miasta (głównie dotyczy to pojazdów policji oraz innych służb mundurowych). Pojazdy sprzedane przez policję najczęściej trafiają do podmiotów nie prowadzących stacje demontażu pojazdów, którzy używają tych pojazdów jako źródło surowców (żłomu), ze względu na stan ich wyeksploatowania. Należy także podkreślić, że dyrektywa 2000/53/WE nie wyłącza tych pojazdów z zakresu jej stosowania.

Art. 5 - proponowany nowy ust. 4 w art. 13

Dostrzegając inicjatywę uregulowania kwestii skierowania do stacji demontażu pojazdów mocno uszkodzonych proponujemy wprowadzenie następujących zasad:

1. Zobowiązuje się zakład ubezpieczeń do ustalenia, czy pojazd będący przedmiotem likwidacji szkody, spełnia wymagania techniczne, o których mowa w art 3a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
2. W przypadku pojazdu, które nie spełniają wymagań technicznych, o których mowa w art. 3a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, wypłata odszkodowania następuje po przedstawieniu zaświadczenia o demontażu pojazdu.
3. W przypadku szkody całkowitej tzn. w przypadku, gdy koszty naprawy są równe lub przewyższają wartość pojazdu sprzed szkody, wypłata odszkodowania za pojazd następuje po przedstawieniu rachunków za naprawę albo po przedstawieniu zaświadczenia o demontażu. W tym przypadku nie należy ograniczać sposobu likwidacji szkody do pojazdów objętych ustawą o recyklingu pojazdów.

Alternatywnym rozwiązaniem może być odpowiednia adnotacja w CEPIK, która uniemożliwi dopuszczenie takiego pojazdu do ruchu.

Ponadto w obszarze ubezpieczeń dostrzegamy potrzebę dokonania następujących zmian:

-określenie organu odpowiedzialnego za systemową kontrolę spełnienia obowiązku zawarcia umowy OC,

- przyjęcie daty wystawienia zaświadczenia o demontażu lub zaświadczeni o przekazaniu pojazdu niekompletnego, o których mowa w ustawie o recyklingu, jako data rozwiązania umowy OC posiadacza pojazdu z zakładem ubezpieczeń, bez obowiązku jej wypowiedzania,
- wprowadzenie obowiązku zawarcia umowy OC w terminie 30 dni od nabycia pojazdu wcześniej zarejestrowanego na terytorium UE.
- przyjmując za zgodną z prawem interpretację GIOŚ, według której części zamienne nadające się do powtórnego użycia, wymontowane z pojazdu wycofanego z eksploatacji a znajdujące się na liście części mających wpływ na bezpieczeństwo - są odpadami, należy, w przypadku braku dostępu do nowych części, pojazdy w których w/w części zostały uszkodzone lub zużyte uznać za pojazd wycofany z eksploatacji. W takim przypadku każdy pojazd z uszkodzoną np. wycieraczką, której nie można wymienić na nową, będzie odpadem. W związku z tym każda wypłata odszkodowania dotycząca likwidacji szkody takiego pojazdu powinna zostać uzależniona od przedstawienia zaświadczenia o demontażu bez względu na to czy jest to szkoda całkowita czy nie.

Uwagi końcowe.

Przedstawiając powyższe uwagi do projektu uznajemy, że zmiany w obecnym systemie gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji są konieczne, nie tylko ze względu na potrzebę dostosowania przepisów do postanowień dyrektywy, ale także z uwagi na konieczność usunięcia barier dla rozwoju przedsiębiorczości działającej na rzecz recyklingu. Stanowczo jednak utrzymujemy, że konieczne są rozwiązania zmierzające do ustanowienia systemu obciążającego nie tylko prowadzących stacje demontażu pojazdów, ale również inne podmioty gospodarcze, które powinni uczestniczyć w tworzeniu systemu, zgodnego z dyrektywą 2000/53/WE. Niezbędne jest również wskazanie podmiotów lub osób, które poniosą koszty prawidłowego funkcjonowania systemu. Z tego względu opiniujemy negatywnie propozycje scedowania na prowadzących stacje demontażu ponoszenia wszelkich obowiązków, w tym związanych z osiąganiem celów w zakresie odzysku, recyklingu. Uważamy za nieodpowiedzialne nałożenie kar za brak realizacji obowiązków przy jednoczesnym zlikwidowaniu mechanizmu finansowania. Uważamy również, że przyjęcie projektu w takim kształcie wpłynie nie tyle negatywnie, co destrukcyjnie na wypracowany z trudem system odbioru i przetwarzania tego typu odpadów niebezpiecznych, przyczyniając się do rozwoju pseudo „integratorów sieci”, czy fikcyjnych stacji demontażu.

Za absolutnie skandaliczną uznajemy propozycję zmiany przeznaczenia zebranych przez NFOŚiGW środków z opłaty recyklingowej – ok. 2 miliarda zł i przeznaczenie ich na cele związane z poprawą funkcjonowania Inspekcji Ochrony Środowiska oraz innych służb, które ustawowo są zobowiązane do eliminowania z rynku nielegalnej działalności, nie tylko w zakresie demontażu pojazdów ale również w innych dziedzinach życia gospodarczego.

Oczekujemy, że przedstawione uwagi będą przyczynkiem do wypracowania projektu ustawy o recyklingu, który pozwoli na osiągnięcie celów środowiskowych przy jednoczesnym zapewnieniu rozwoju branży recyklingu w Polsce.



STOWARZYSZENIE FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 23.02.2010 r.

Pan Zbigniew Kamiński
Z-ca Dyrektora
Departamentu Rozwoju Gospodarki
Ministerstwo Gospodarki
Plac Trzech Krzyży 3/5
00-507 Warszawa

FORS/ 024/2011

Dotyczy: projektu ustawy z dnia 10 lutego 2011 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw

Scenariusz Pana Dyrektora

W nawiązaniu do pisma Ministerstwa Gospodarki w przedmiocie wyrażenia opinii o proponowanych w w/w projekcie zmianach przepisów, zwrócić chcielibyśmy uwagę na 3 zasadnicze kwestie, które powodują, iż projekt w obecnym kształcie nie zapewni realizacji celów Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (zwana dalej Dyrektywą wrakową), a w dalszej perspektywie - przyczynić się może do całkowitej destrukcji systemu recyklingu pojazdów.

1. Zastąpienie obowiązku utworzenia przez wprowadzających pojazdy sieci zbierania pojazdów, obowiązkiem zebrania odpowiedniej ilości pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Przychylamy się do propozycji zniesienia obowiązku zapewnienia przez wprowadzających sieci zbierania pojazdów. Już we wcześniejszym pismach kierowanych m.in. do Ministerstwa Środowiska zwracaliśmy uwagę, że należy usunąć z ustawy o recyklingu zapisy nakładające na wprowadzających obowiązki związane z utworzeniem i utrzymaniem sieci zbierania pojazdów. Przemawiają za tym następujące względy:

- istniejące stacje demontażu oraz punkty zbierania pojazdów (łącznie 824 miejsc, do których można oddać pojazd wycofany z eksploatacji) zapewniają wystarczającą dostępność punktów zbiórki pojazdów, o jakiej mowa w Dyrektywie wrakowej,
- istniejące punkty zbiórki pojazdów powstały wyłącznie w wyniku nakładów własnych przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów,
- praktycznie nie jest możliwe bieżące monitorowanie przez wprowadzających, czy ich sieć spełnia warunki określone w ustawie.
- słabość systemu egzekucji opłat za brak sieci zbierania pojazdów w zasadzie przesądza o potrzebie rezygnacji z tych zapisów.

Nie sądzimy jednak, aby zamiana obowiązku sieci na obowiązek wykazania się przez wprowadzających odpowiednim poziomem zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji była dobrym rozwiązaniem. Przeciwnie – uważamy, tego rodzaju rozwiązanie za całkowicie zbędne. Obowiązujące przepisy, przy ich prawidłowym stosowaniu, a przede wszystkim konsekwentnej egzekucji, powinny zapewnić zbiórkę **wszystkich** pojazdów wycofanych z

eksploatacji – skoro wyrejestrowanie pojazdu możliwe jest (poza pewnymi szczególnymi wyjątkami), wyłącznie na podstawie zaświadczenia o demontażu lub zaświadczenia o przyjęciu pojazdu niekompletnego. Tak więc to system wyrejestrowań i prawidłowo działająca Centralna Ewidencja Pojazdów powinny gwarantować zebranie 100% pojazdów wycofanych z eksploatacji. Odrębną kwestią jest oczywiście stosowanie i egzekucja tych zapisów. Słabość aparatu egzekucyjnego powoduje, że zaledwie około 25% pojazdów trafia do legalnych punktów zbiórki pojazdów. Niemniej obciążenie wprowadzających obowiązkiem zbiórki, niczego w tym zakresie nie zmienia. Już tylko na marginesie należy wskazać, że Dyrektywa wrakowa określa poziom zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji na 100% pojazdów wycofywanych z użytku, a nie 70% pojazdów wprowadzonych na rynek.

2) Opłata za nicosięgnięcie poziomów odzysku i recyklingu.

Już w piśmie skierowanym do Ministerstwa Środowiska w ramach konsultacji społecznych do projektu zmiany ustawy o recyklingu wskazywaliśmy, że środowisko recyklerów nie będzie w stanie zaakceptować takiego rozwiązania, bowiem na gruncie Dyrektywy wrakowej to nie recykler obłożony jest obowiązkiem osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. W osiągnięciu poziomów odzysku i recyklingu zaangażowani powinni być także inni operatorzy tak, jak o tym stanowi Dyrektywa wrakowa. Zważywszy fakt, że osiągnięcie odpowiednich poziomów odzysku i recyklingu uzależnione jest od działania osób trzecich (np. prowadzących strzępiarki), prowadzący stację demontażu nie może ponosić konsekwencji ewentualnych działań lub zaniechań tych osób. Dodatkowo chcemy zwrócić uwagę, że od 1 stycznia 2015 r. obowiązywać będą nowe poziomy odzysku i recyklingu, odpowiednio 95% i 85%. Przy dostępnych dziś technologiach odzysku odpadów, uzyskanie takich poziomów, nawet przy bardzo pracochłonnym i kosztownym głębokim demontażu, nie będzie możliwe. Prowadzący stację demontażu nie może ponosić z tego tytułu tak poważnych konsekwencji, zwłaszcza, że projekt nie przewiduje pokrycia kosztów demontażu, o czym niżej.

3) Likwidacja systemu dopłat do demontażu.

Projekt zakłada poważne zmiany w systemie finansowania recyklingu, zakładają m.in. rezygnację z dopłat po 2015 r. (tak należy odczytywać zmiany zawarte w art. 4 pkt 4 projektu).

Jako Stowarzyszenie reprezentujące środowisko recyklerów, zwracaliśmy wielokrotnie uwagę, że obecny system dopłat jest ułomny i konieczne są poważne zmiany. Uważamy bowiem, że finansowanie recyklingu nie może być oparte na zasadach pomocy publicznej, skoro Dyrektywa wrakowa stanowi o systemie finansowania polegającym na pokryciu kosztów recyklingu pojazdów przez wskazane w Dyrektywie podmioty. Wprowadzając projekt nie zakładając kwalifikowania dopłat do demontażu do pomocy publicznej, to jednak znając obecną praktykę, sądzić należy, że dopłaty nadal będą kwalifikowane jako pomoc publiczna. Sprzeciw naszego środowiska budzi fakt, że finansowanie recyklingu praktycznie przestanie funkcjonować od 1 stycznia 2016 r. - przestanie wówczas obowiązywać art. 410a ust. 1 i 3-3c ustawy Prawo ochrony środowiska, które gwarantują coroczną wypłatę dopłat. Wątpliwym jest bowiem, by dopłaty były wypłacane corocznie, skoro w ustawie nie będzie stosownych zapisów obligujących Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do corocznej wypłaty. Obawy nasze w tym zakresie są tym bardziej uzasadnione, że zniknie źródło finansowania dopłat – tj. opłaty recyklingowe, a zebrane dotychczas przez

Narodowy Fundusz środki recyklingowe w większości zostały już przez Fundusz zagospodarowane na cele inne niż recykling pojazdów.

Likwidacja finansowania recyklingu zbiegnie się w czasie, z wejściem w życie przepisów ustawy o recyklingu, nakładających na prowadzących stacje osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu na wyższym niż dotychczas poziomie (95% i 85%). Tego rodzaju zmiany spowodują całkowity rozkład systemu recyklingu – wzrosną bowiem koszty osiągnięcia wymaganych poziomów, ale zlikwidowane zostanie finansowanie działań stacji demontażu.

Podtrzymujemy swoje stanowisko zgłoszone do Ministerstwa Środowiska, że system finansowania recyklingu i osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu powinien być oparty na następujących zasadach:

1. Obliczenie poziomów odzysku i recyklingu powinno się odbywać na poziomie stacji.
2. Przepisy powinny określać czynności, które prowadzący stację zobligowany będzie wykonać w związku z demontażem pojazdu. Wykonanie wszystkich tych czynności gwarantować będzie osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu.
3. Przedsiębiorcy prowadzący stacje, którzy wykonają czynności z pkt 2 (tj. osiągną poziom odzysku i recykling) uprawnieni będą do otrzymania zwrotu udokumentowanych kosztów, poniesionych w związku z przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym kwota zwrotu nie może przewyższyć 500 zł za każdą przetworzoną tonę pojazdu wycofanego z eksploatacji.
4. Zwrot kosztów następować będzie tymczasowo ze środków NPOŚiGW, po czym kosztami obciążani będą wszyscy przedsiębiorcy, którzy wprowadzają pojazdy na terytorium Polski: producenci, importerzy i dokonujący wewnątrzwspólnotowego nabycia, proporcjonalnie do liczby wprowadzonych pojazdów.

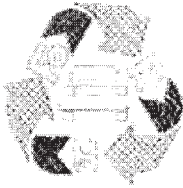
Powyższe uwagi dotyczą tylko trzech kluczowych z naszego punktu widzenia kwestii, które powodują, że projekt w obecnym kształcie nie będzie akceptowany przez środowisko recyklerów. Z uwagi na krótki czas na zgłoszenie uwag, nie jesteśmy dziś w stanie ustosunkować się szczegółowo do wszystkich proponowanych zmian. Dalsze uwagi do projektu ustawy będziemy więc zgłaszać w kolejnych etapach procesu legislacyjnego.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia FORS

A. Małyszko
Adam Małyszko

k/o Pani Beata Kłopotek, Dyrektor Departamentu Gospodarki odpadami, Ministerstwo Środowiska, ul Wawelska 53/54, 00-922 Warszawa

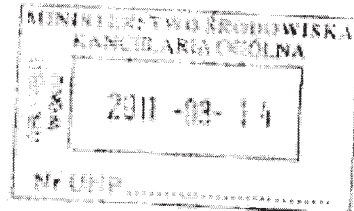


STOWARZYSZENIE FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02 486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 08.03.2011 r.



Pan
Prof. dr hab. inż. Andrzej Kraszewski
Minister Środowiska
Ministerstwo Środowiska
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

FORS/ 057 /2011

Dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw

Szanowny Panie Ministrze,

W nawiązaniu do spotkania, jakie w dniu 3 marca br. odbyło się w Ministerstwie Środowiska, w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz negatywnego stanowiska przedstawicieli producentów, dotyczącego nałożenia na wprowadzających obowiązek zbierania, uważamy, że akceptacja opinii producentów w przedmiocie konieczności utrzymania dotychczasowego obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów, powinna być połączona z takimi zmianami ustawy o recyklingu, które zapewnią zgodność systemu z założeniami Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. W naszej ocenie, zgodność z Dyrektywą zapewni system, spełniający następujące warunki:

1. Obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów w kształcie określonym art. 11 ust. 1 ustawy o recyklingu dotyczy tak, jak ma to miejsce obecnie, wyłączenie wprowadzających pojazdy, którzy zobowiązani są do wydania karty pojazdu.
2. Pozostali wprowadzający pojazdy (zgodnie z definicją wprowadzającego zawartą w art. 3 pkt 1-4 ustawy o recyklingu) uiszczają opłatę w wysokości 500 zł od każdego wprowadzonego pojazdu, na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.
3. Prowadzący stację demontażu, będący w sieci wprowadzającego, ma obowiązek bezkosztowego przyjęcia każdego pojazdu, z zastrzeżeniem, że w przypadku pojazdu niekompletnego może być pobrana opłata na dotychczasowych zasadach (chodzi o zapewnienie systemu zbiórki wszystkich pojazdów i zachęcanie do pozytywnych zachowań).
4. Prowadzący stację demontażu nie będący w sieci wprowadzającego może odmówić przyjęcia pojazdu niekompletnego, wskazując stacje będące w sieci wprowadzających.
5. Wykaz sieci wprowadzających pojazdy publikowany jest na stronach internetowych Głównego Inspektora Ochrony Środowiska.
6. W systemie finansowania recyklingu w formie dopłat do demontażu uczestniczą wyłącznie ci prowadzący stacje demontażu, którzy nie należą do sieci

- wprowadzającego (chodzi o to, aby poprzez system dopłat do demontażu nie finansować stacji działających w imieniu wprowadzających).
7. Wysokość dopłat do demontażu określona jest ryczałtowa – maksymalnie 500 zł za każdą tonę pojazdu wycofanego z eksploatacji przyjętego do stacji, przy czym kwota dopłat nie powinna przekroczyć kwoty udokumentowanych kosztów, poniesionych przez prowadzącego stację w związku z zagospodarowaniem odpadu. Dopłaty do demontażu nie stanowią pomocy publicznej.
 8. Dopłaty nie są udzielane do demontażu pojazdów niekompletnych – prowadzący stację może bowiem pobrać opłatę od właściciela pojazdu, a poza tym ma to zachęcać do zgodnych z prawem zachowań (chodzi o zakaz demontażu pojazdów poza stacją).
 9. Dopłaty wypłacane są przez NFOŚiGW ze środków zebranych dotychczas na recykling pojazdów, środków wpłacanych przez wprowadzających nie mających sieci zbierania pojazdów (o których mowa wyżej w pkt 2) oraz kar za brak sieci zbierania pojazdów.
 10. Aby zapewnić osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu przez prowadzących stacje demontażu:
 - działających w sieci wprowadzających – należałoby wprowadzić zasadę, że wprowadzający, przy określaniu swojej sieci, nie może uwzględnić tych stacji, w których w poprzednim roku nie osiągnięto poziomów odzysku i recyklingu
 - niedziałających w sieci wprowadzających - wypłata dopłat byłaby uzależniona od uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu.

To tylko podstawowy zarys systemu, który z jednej strony realizuje postulaty przedstawicieli wprowadzających, a z drugiej – umożliwi realizację celów Dyrektywy wrakowej. Pozostawienie systemu w dotychczasowym kształcie, w szczególności zaś, pozbawienie prowadzących stacje możliwości uzyskania zwrotu kosztów demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy równoczesnym obciążeniu ich obowiązkiem osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu w wysokości 95% i 85%, jest najprostszą drogą do całkowitej likwidacji recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w Polsce. Nie bez znaczenia dla systemu jest także działalność szarej strefy i liczne nieprawidłowości występujące przy dokumentowaniu odzysku i recyklingu odpadów. Bardzo liczymy, że zarówno opisane wyżej założenia do systemu, jak i problemy związane z branżą recyklingu pojazdów będziemy mogli przedstawić Panu Ministrowi osobiście.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia FORS

Adam Małyszko

Adam Małyszko

17.03.2011

02-466 WARSZAWA

Warszawa, dnia 17.03.2011 r.

Pan Łukasz Sosnowski
Wydział ds. Zmian Klimatu
Departament Rozwoju Gospodarki
Ministerstwo Gospodarki

FORS/060/2011

Dotyczy: roboczego projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 10 marca 2011 r.

Szanowny Panie

W nawiązaniu do przekazanego nam projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, w imieniu członków Stowarzyszenia FORS wyrażamy negatywne stanowisko w przedmiocie proponowanych rozwiązań.

Projekt nie realizuje bowiem podstawowych założeń Dyrektywy 2000/53/WE w zakresie funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a ponadto nie uwzględnia uwag i zastrzeżeń zgłaszanych przez Komisję Europejską, w tym m.in. uwag dotyczących definicji wprowadzającego, czy braku w polskim systemie wdrożenia art. 5 ust. 4 Dyrektywy-brak kompensacji. Przedłożone propozycje wyraźnie zmierzają do zabezpieczenia interesów wprowadzających - ograniczony zostaje m.in. obowiązek zapewnienia sieci, a wprowadzający w żaden sposób nie odpowiadają za osiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. Ciężar funkcjonowania systemu, w tym też osiągnięcia zapisanych w Dyrektywie poziomów ponoszą wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu, przy czym od 2012 r. zniesiona zostaje nawet pomoc publiczna dla prowadzących stacje demontażu (dopłaty ostatni raz zostaną wypłacone za 2011 r.). Brak systemu finansowania recyklingu pojazdów i zaangażowania producentów w finansowanie recyklingu pozostaje w oczywistej sprzeczności z art. 5 ust. 4 Dyrektywy. Potwierdza to m.in. orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie C-64/09 (Dz. U. C 148 od 05.06.2010 r. s. 9), w którym Trybunał potwierdza, że wyłączenie zakładów przyjmujących pojazdy do złomowania z systemu zwrotu kosztów jest niezgodne z Dyrektywą wrakową. Biorąc pod uwagę powyższe, za absolutnie skandaliczne uważamy obciążenie prowadzących stacje demontażu opłatą produktową - tj. opłatą za nieosiągnięcie określonych poziomów odzysku i recyklingu z pojazdu wycofanego z eksploatacji, jednocześnie przypominamy, że od 2015 poziomy wzrastają z 85% do 95 % odzysku oraz z 80% do 85% recyklingu i osiągnięcie tych poziomów przy obecnych możliwościach technicznych wszystkich operatorów uczestniczących w systemie przetwarzania będzie niemożliwe. Jakkolwiek przedłożony projekt nie posługuje się już pojęciem opłaty produktowej, to w istocie opłata, o której mowa w dodawanym do ustawy o recyklingu art. 30a, pełni taką właśnie funkcję i powinna obciążać producentów produktu (pojazdu) zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”- art.8, art.14 oraz art.15 Dyrektywy ramowej (2008/98/WE), a nie podmioty przetwarzające pojazdy wycofane z eksploatacji.

W związku z tym, że za całkowicie błędne i niezgodne z Dyrektywą wrakową uznajemy ograniczenie obowiązku sieci w sytuacji braku systemu finansowania recyklingu realizującego założenia z art. 5 ust. 4 Dyrektywy. (Wątpliwie jest bowiem, czy trzy stacje w województwie zapewnią odpowiednią dostępność, gdzie prowadzący te stacje może liczyć na wsparcie producenta w kwocie nie większej niż 10 tys zł, tyle bowiem wynosi proponowana sankcja za brak sieci).

Z projektu wynika, że z 709 podmiotów prowadzących aktualnie stacje demontażu tylko 48 może liczyć na minimalny zwrot kosztów, pozostałe podmioty pozostają bez zapewnienia zwrotu kosztów zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji co w konsekwencji może doprowadzić je do bankructwa. W związku z powyższym za bezprzedmiotowe w naszej ocenie jest analizowanie poszczególnych zapisów projektu. Projekt jest bowiem, w naszej ocenie, nie do przyjęcia i budzi sprzeciw środowiska recyklerów. Już tylko na marginesie wskazać należy, że sposób sformułowania poszczególnych zapisów, rozbieżność pomiędzy zapisami projektu a treścią uzasadnienia świadczy o tym, że projekt powstawał w pośpiechu i bez przemyślenia proponowanych rozwiązań. Jeżeli zamierza się dokonać zmiany systemu recyklingu, to zmiany muszą realizować zapisy Dyrektywy wrakowej i angażować w działanie systemu wszystkich operatorów wymienionych w Dyrektywie. Jeżeli zostanie przedstawiony projekt zgodny z Dyrektywą 2000/53/WE oraz Dyrektywą 2008/98/WE wówczas przedstawimy szczegółową analizę każdego punktu proponowanych zmian.

W uzupełnieniu naszej opinii, przekazujemy jeden z głosów (najbardziej cenzuralny) jaki otrzymaliśmy od członka naszego Stowarzyszenia, który postanowiliśmy dołączyć jako ilustrację wrażeń wywołanych przedstawionym kierunkiem zmian.

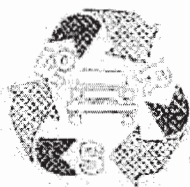
„Prezentowany projekt to absurdałna propozycja, która nie pozostawia wątpliwości, że jej autorzy uważają prowadzących stacje demontażu za bezrozumnych prostaków. Bzdurne założenie, że nie potrafimy zorientować się w kierunku w którym zmierzają zmiany, najwyraźniej usprawiedliwia Rząd w jego swobodnym igraniu bytem lub niebytem naszych przedsiębiorstw, stawiając na przeciwległym biegunie wprowadzających pojazdy, którzy niemalże zostają wyłączeni z udziału w systemie. Ich partycypowanie ogranicza się do prowadzenia dokumentacji na papierze. Obowiązek utrzymania sieci dla wprowadzających pojazdy pozostaje tylko formalnym zapisem, niemającym nic wspólnego z recyklingiem pojazdów. Nie pojawia się także żadne nowe rozwiązanie motywujące wprowadzających do udziału w systemie. Rola wprowadzającego została zminimalizowana do rangi biernego obserwatora systemu, niezainteresowanego kierowaniem strumienia pojazdów do stacji demontażu, ani też zapewnieniem odpowiedniego poziomu odzysku i recyklingu strumienia odpadów powstałych po demontażu pojazdu. Wprowadzający pojazdy ograniczając się zaledwie do umiejętniej analizy rynku, jest w stanie wywiązać się ze swoich ustawowych obowiązków. Cały ciężar odpowiedzialności za funkcjonowanie systemu spoczywa na prowadzących stacje demontażu, którym pomimo nieodległego terminu podniesienia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu generowanych odpadów, planuje się nałożyć opłaty za ich nieosiągnięcie i odebrać dopłaty pochodzące z funduszu, stworzonego w celu wspierania recyklingu. Założenie posiadania przez wprowadzającego sieci w postaci trzech stacji przypadających na województwo lub nawet, w przypadku wprowadzających poniżej 1000 pojazdów rocznie, trzech stacji w zaledwie jednym województwie, dodatkowo przy określaniu jej pojemności na podstawie posiadanych przez stacje decyzji, a nie faktycznie zdemontowanych pojazdów, doskonale pokazuje fikcyjność i odrealnienie prezentowanego projektu. Stanowczo należy przypomnieć, że prowadzenie stacji demontażu to przede wszystkim prowadzenie działalności gospodarczej, zgodnej z regulami wolnego rynku, konkurencji i przedsiębiorczości, a nie dłubaninu w ociekającym olejem i smarami warsztatiku, którego właściciel nie wie co się dzieje na zewnątrz. Takie wyobrażenie o recyklerach ma najwyraźniej Rząd i do takiego poziomu wydaje się próbuje nas sprowadzić. „

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia



Adam Małysko



STOWARZYSZENIE

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 12.12.2011 r.

Dr. M. Sękowski
Szef Gabinetu Politycznego
Ministra Środowiska
Krzysztof Skąpski

Szanowny Pan
Marcin Korolec
Minister Środowiska
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

FORS/146/2011

Dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw

W związku z przygotowywanym przez Rząd projektem zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, w imieniu członków Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, apelujemy do Pana, Panie Ministrze o wycofanie tegoż projektu z dalszych prac i podjęcie starań zmierzających do przygotowania nowego projektu, który realizować będzie założenia Dyrektywy 2000/53/ WE i wspomóc rozwój recyklingu w Polsce.

Stowarzyszenie FORS jest ogólnopolskim Stowarzyszeniem zrzeszającym ponad 200 członków z branży recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Od wielu lat aktywnie reprezentujemy interesy branży recyklingu i uczestniczymy we wszystkich ważnych wydarzeniach związanych z recyklingiem pojazdów. Bierzemy także czynny udział w konsultacjach społecznych dotyczących projektów aktów prawnych regulujących działalność recyklerów i niejednokrotnie, nie tylko wypowiadaliśmy opinie na temat przygotowywanych projektów, ale też sami zgłaszaliśmy potrzebę wprowadzenia konkretnych rozwiązań prawnych.

Od kilku lat, zarówno w pismach kierowanych do Ministerstwa Środowiska jak i do posłów na Sejm, zgłaszamy konieczność istotnej przebudowy funkcjonującego systemu recyklingu. Nie jesteśmy bowiem w stanie zaakceptować sytuacji, w której poza legalnym systemem recyklingu pozostaje 80% pojazdów wycofanych z eksploatacji i które, pomimo licznych obietnic podjęcia zdecydowanej walki z szarą strefą, wciąż demontowane są poza stacjami demontażu. Nie jesteśmy też w stanie zaakceptować tego, że cała odpowiedzialność za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu spoczywa wyłącznie na przedsiębiorcach prowadzących stacje demontażu, wciąż nie ma systemu finansowania recyklingu pojazdów (bowiem za taki nie może być uznana pomoc publiczna de minimis), a ogromne środki zebrane przez Państwo na recykling pojazdów, w większości wydane zostały na inne cele.

Dlatego z ogromnym niepokojem śledzimy kierunki proponowanych zmian. Rozwiązania przedstawione w projekcie nowelizacji ustawy o recyklingu uważamy bowiem za wielce szkodliwe, mogące doprowadzić do całkowitego załamania systemu recyklingu w Polsce. Uważamy, że poprzez samo tylko zwiększenie kar za nielegalny demontaż i nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, bez zaangażowania w funkcjonowanie

systemu innych operatorów działających na rynku, nie da się zbudować systemu recyklingu zgodnego z Dyrektywą wrakową. Jaki sens ma utrzymywanie obowiązku zapewnienia przez wprowadzających sieci zbierania pojazdów, skoro do stacji demontażu trafia zaledwie 20% spośród wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, a wprowadzający nie wybudowali ani jednej stacji demontażu czy punktu zbiórki, ani nie finansują ich działania? Jak można mówić o tym, że projektowane zmiany zgodne są z Dyrektywą unijną, skoro tylko prowadzący stacje odpowiedzialni są za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu i tylko oni ponoszą koszty recyklingu, przy jednoczesnym braku jakiegokolwiek systemu zwrotu tych kosztów? Cemu ma służyć podwyższenie kar za nielegalny demontaż, skoro w skali kraju wykrywa się zaledwie kilkanaście przypadków w roku? Jaki sens wreszcie ma nałożenie na prowadzących stacje demontażu kary za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, skoro sami prowadzący stacje, bez udziału innych operatorów rynku (m.in. prowadzących strzępiarki) nie są w stanie sprostać obowiązkowi uzyskania wymaganych poziomów?

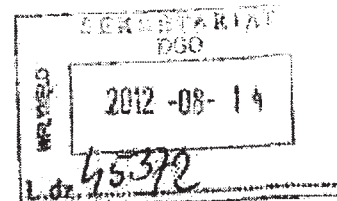
Apelujemy do Pana, Panie Ministrze o dokładne przeanalizowanie przygotowanego projektu pod kątem realizacji celów Dyrektywy wrakowej, która stanowi, że do systemu mają trafić wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu odpowiadają także inni niż prowadzący stacje demontażu operatorzy rynku, a koszty recyklingu pojazdów powinni ponieść wprowadzający pojazdy. Nasze doświadczenia z funkcjonowania ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji dowodzą, że projekt nie zapewni realizacji powyższych celów, a wręcz przeciwnie – spowoduje zapaść branży recyklingu. We wcześniejszej korespondencji kierowanej do Ministerstwa Środowiska w ramach konsultacji społecznych do projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw szczegółowo odnieśliśmy się do poszczególnych propozycji i w całości podtrzymujemy nasze dotychczasowe stanowisko. Uważamy, że zmiany powinny iść w innym kierunku i jesteśmy gotowi przedstawić nasze pomysły i propozycje, jak również podjąć dyskusję o tym, jakie działania należy podjąć, aby zebrać z rynku wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji i zapewnić odpowiednie środki na funkcjonowanie systemu. Bardzo liczymy na to, że Pan Minister zechce pochylić się nad przedłożonym przez nas problemem i rozważyć możliwość podjęcia prac nad przygotowaniem nowego projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, który dokona gruntownej przebudowy tego systemu i pozwoli wyeliminować jego słabości.

Z poważaniem

Prezes Zarządu



Adam Małyszko



**WZÓR URZĘDOWEGO FORMULARZA ZGŁOSZENIA
ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM ZAŁOŻEN PROJEKTU USTAWY,
PROJEKTEM USTAWY LUB PROJEKTEM RÓZPORZĄDZENIA**

ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH			
<u>PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O RECYKLINGU POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW</u>			
(tytuł projektu założeń projektu ustawy, projektu ustawy lub projektu rozporządzenia - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacja zamieszczona w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów albo ministrów)			
A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM			
1. Nazwa/imię i nazwisko** STOWARZYSZENIE GPP EKOLOGIA			
2. Adres siedziby/adres miejsca zamieszkania** JANKA MUZYKANTA 1B, 02-188 WARSZAWA			
3. Adres do korespondencji i adres e-mail STOWARZYSZENIE GPP EKOLOGIA Ul. Janka Muzykanta 1b, 02-188 Warszawa e-mail: martalaskowska@gppekologia.pl			
B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMIONIEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM			
Lp.	Imię i nazwisko	Adres	
1	Henryk Derewenda		
2	Dariusz Skrzypek		
3	Witold Chemperek		
C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĄDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY			
Stowarzyszenie GPP Ekologia zarejestrowane przez Sąd Rejonowy dla M. ST. Warszawy, pod nr KRS: 0000354454, powstało w maju 2009 r. zrzeszając i konsolidując Grupę Polskich Przedsiębiorców (GPP), funkcjonujących w branży odpadowej, kooperujących ze sobą na rzecz poprawy i modernizacji systemu gospodarki odpadami. Nasze Stowarzyszenie zrzesza kilkanaście cieszących się szacunkiem na Polskim rynku podmiotów, segmentu MSP ze wszystkich sektorów systemu ZSEiE: zbierających, zakłady przetwarzania, prowadzących procesy odzysku i recyklingu oraz unieszkodliwiania odpadów ZSEiE. Współdziałanie na rzecz tworzenia i rozwoju ogólnopolskiego, zintegrowanego systemu selektywnej zbiórki i przetwarzania odpadów, tworzenie powiązań kooperacyjnych w zakresie gospodarki odpadami oraz racjonalizacja gospodarki odpadami to nadrzędne cele Stowarzyszenia. Priorytetem Stowarzyszenia jest stworzenie stabilnego oraz transparentnego rynku odpadów w Polsce.			

W interesie naszym jak również społeczeństwa jest utworzenie spójnych przepisów prawa, aby następnie móc je wypełniać w sposób należyty, unikając jednocześnie zbędnej biurokracji.

Z racji, iż reprezentujemy interes wszystkich przedsiębiorców zrzeszonych w Stowarzyszeniu, jesteśmy bardzo zainteresowani powstaniem takich regulacji prawnych, które wpłyną na poprawę konkurencyjności oraz warunków funkcjonowania systemu.

Podsumowując, ponieważ działalność, członków Stowarzyszenia, będzie związana z zapisami ustawy O ZMIANIE USTAWY O RECYKLINGU POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW, stąd właśnie uważamy, za zasadne uczestnictwo przedstawiciela naszego Stowarzyszenia w pracach nad projektem ustawy.

D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY

1. odpis KRS Stowarzyszenia GPP Ekologia

2.

E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych** zgłoszenia dokonanego dnia
(podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)

F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE

Imię i nazwisko

Data

Podpis

Henryk Derewenda

08.08.2012

Henryk Derewenda

G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAN

Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia

Przebieg

Henryk Derewenda

* Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, treść: "- Zgłoszenie zmiany danych" skreśla się.

** Niepotrzebne skreślić.

Pouczenie:

1. Jeżeli zgłoszenie ma na celu uwzględnienie zmian zaistniałych po dacie wniesienia urzędowego formularza zgłoszenia (art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa) lub uzupełnienie braków formalnych poprzedniego zgłoszenia (§ 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 sierpnia 2011 r. w sprawie zgłaszania zainteresowania pracami nad projektami aktów normatywnych oraz projektami założeń projektów ustaw (Dz. U. Nr 181, poz. 1080)), w powyższym urzędowym formularzu zgłoszenia należy wypełnić wszystkie rubryki, powtarzając również dane, które zachowały swoją aktualność.

2. Część B formularza wypełnia się w przypadku zgłoszenia dotyczącego jednostki organizacyjnej oraz w sytuacji, gdy osoba fizyczna, która zgłasza zainteresowanie pracami nad projektem założeń projektu ustawy lub projektem aktu normatywnego, nie będzie uczestniczyła osobiście w tych pracach.

3. W części D formularza, stosownie do okoliczności, uwzględnia się dokumenty, o których mowa w art. 7 ust. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, a także pełnomocnictwa do wniesienia zgłoszenia lub do reprezentowania podmiotu w pracach nad projektem aktu normatywnego lub projektu założeń projektu ustawy.

4. Część E formularza wypełnia się w przypadku uzupełnienia braków formalnych lub zmiany danych dotyczących wniesionego zgłoszenia.

Informacja: Wzór wniosku znajduje się w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 sierpnia 2011 r.

w sprawie zgłaszania zainteresowania pracami nad projektami aktów normatywnych oraz projektami założeń projektów ustaw (Dz. U. Nr 181, poz. 1080).

TABELA ZBIEŻNOŚCI
zawierająca także wyszczególnienie przepisów niebędących transpozycją prawa UE

TYTUŁ PROJEKTU	Projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/WDRAŻANY CH AKTÓW PRAWNYCH	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53WE 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.).

PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ

Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów poza minimalne wymogi prawa UE
Art. 3 ust. 5 Zakres	Do pojazdów trójkołowych mają zastosowanie jedynie art. 5 ust. 1, art. 5 ust. 2 oraz art. 6 niniejszej dyrektywy.	T	Art. 1 pkt 1 projektu ustawy – art. 2 ust. 1a ustawy	Art. 2. „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.”;	
Art. 4 ust. 2a	Państwa Członkowskie zapewniają, że materiały i części pojazdów wprowadzane do obrotu po dniu 1 lipca 2003 r. nie będą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu ani sześciowartościowego chromu, poza przypadkami wymienionymi w załączniku II i na warunkach w nim określonych.	T	Art. 1 pkt 6 projektu ustawy – art. 7 ust. 1 ustawy	Art. 7.1. Materiały, przedmioty wyposażenia i części pojazdów nie mogą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu.	
Art. 5 ust. 1	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że: — podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, w stopniu technicznie możliwym, części zużytych usuniętych w trakcie naprawy samochodów	T	Art. 1 pkt 7 projektu ustawy – art. 11 ustawy	„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	

Art. 5 ust. 4	osobowych, — punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.			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. 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.”;	
Art. 5 ust. 4	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że dostarczanie pojazdów do uprawnionych zakładów przetwarzania zgodnie z ust. 3 odbywa się bez żadnych kosztów obciążających ostatniego posiadacza i/lub właściciela ze względu na to, że pojazd nie posiada żadnej wartości rynkowej lub jest ona ujemna. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że producenci pokryją wszystkie lub znaczną część kosztów związanych z wykonaniem tych środków i/lub będą odbierać pojazdy wycofane z eksploatacji na tych samych warunkach, jak określono w akapicie pierwszym. Państwa Członkowskie mogą postanowić, że dostarczenie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie jest całkowicie wolne od opłat, jeżeli dostarczane pojazdy nie zawierają istotnych części pojazdu, w szczególności silnika i nadwozia lub zawierają odpady, które zostały dodane do pojazdu wycofanego z eksploatacji.	T	Art. 1 pkt 8 projektu ustawy - art. 11a ustawy	„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	

Art. 5 ust. 4	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że dostarczanie pojazdów do uprawnionych zakładów przetwarzania zgodnie z ust. 3 odbywa się bez żadnych kosztów obciążających ostatniego posiadacza i/lub właściciela ze względu na to, że pojazd nie posiada żadnej wartości rynkowej lub jest ona ujemna. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że producenci pokryją wszystkie lub znaczną część kosztów związanych z wykonaniem tych środków i/lub będą odbierać pojazdy wycofane z eksploatacji na tych samych warunkach, jak określono w akapicie pierwszym. Państwa Członkowskie mogą postanowić, że dostarczenie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie jest całkowicie wolne od opłat, jeżeli dostarczane pojazdy nie zawierają istotnych części pojazdu, w szczególności silnika i nadwozia lub zawierają odpady, które zostały dodane do pojazdu wycofanego z eksploatacji.	T	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy – art. 23 ustawy	wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego.”; 1) w art. 23 ust. 1 – 8 otrzymują brzmienie: „1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, który posiada cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. 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 spehiony 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 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 uiszczył 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.”; 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;
				Art. 1 pkt 16 projektu ustawy – art. 25 ustawy

Art. 5 ust. 1	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że: — podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, w stopniu technicznie możliwym, części zużytych usuniętych w trakcie naprawy samochodów osobowych, — punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.	T	Art. 1 pkt 5 projektu ustawy - art. 5a ustawy	„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.), zwanych dalej „samochodami osobowymi”, lub przekazują te części, uprawnionym posiadaczom odpadów, w tym prowadzącym stację 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.).”; „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.”;	
Art. 5 ust. 2	2. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji będą przekazywane uprawnionym zakładom przetwarzania.	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy – art. 35 ust. 1 ustawy Art. 1 pkt 26 projektu ustawy – art. 52a ustawy	Art. 35. „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.”; „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,	

Art. 6 ust. 2	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że wszystkie zakłady lub przedsiębiorstwa zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji otrzymają zezwolenie lub zostaną zarejestrowane przez właściwe władze, zgodnie z art. 9 – 11 dyrektywy 75/442/EWG.	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy – art. 39 ust. 1 ustawy	jeżeli nie jest to ten sam przedsiębiorca, podlega karze grzywny.”;	
				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 wymogów dla punktów zbierania pojazdów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 32 ust.3.”	
Art. 6 ust. 2	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że wszystkie zakłady lub przedsiębiorstwa zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji otrzymają zezwolenie lub zostaną zarejestrowane przez właściwe władze, zgodnie z art. 9 – 11 dyrektywy 75/442/EWG.	T	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy – art. 41 ust. 1a ustawy	„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.”,	

Przepisy stanowiące pośrednią transpozycję przepisów UE

Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów poza minimalne wymogi prawa UE
Art. 2 pkt 3 Definicje	"producent" oznacza producenta pojazdów lub profesjonalnego importera pojazdów do Państwa Członkowskiego;	T	Art. 1 pkt 2 projektu – art. 3 pkt 14 ustawy	w art. 3 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 pojazdu.”	Zmiana dotychczasowego przepisu w taki sposób, aby nie obejmował on przedsiębiorców (prowadzących działalność inną, niż handel samochodami), którzy dokonali wprowadzenia np. jednego pojazdu na terytorium kraju na użytek własnej firmy. Ze względu na fakt, że głównym źródłem napływu pojazdów na terytorium kraju jest przywóz używanych samochodów z państw UE, definicja w przepisach krajowych obejmuje także działalność w zakresie wewnątrzwspólnotowego nabycia
Art. 5 ust. 1	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że: — podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, w stopniu technicznie możliwym, części zużytych usuniętych w trakcie naprawy samochodów osobowych, — punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.	T	Art. 6 pkt 1, 2, 3 projektu – ustawy – art. 49, 52, 53 ustawy o odpadach oraz art. 13 projektu ustawy	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 zużycym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1155 oraz z 2014 r. poz. 822); 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	Przepisy te dotyczą obowiązków informacyjnych przedsiębiorców wprowadzających pojazdy. Zmiana art. 52 i 53 dotyczy obowiązku umieszczania w rejestrze informacji o stacjach demontażu pojazdów i punktach zbierania, funkcjonujących w sieci danego wprowadzającego, oraz przekazywania do rejestru kopii umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu. Nałożenie takiego obowiązku pozwoli na kontrolę wywiązywania się przedsiębiorców z obowiązku zapewnienia sieci, który jest realizacją przepisów dyrektywy. Ma też ograniczyć działania tzw. integratorów sieci, czyli firm pośredniczących, których działalność oceniana była negatywnie przez właścicieli stacji. Zmiana art. 49 jest tu przepisem pomocniczym, stanowiącym o tym, że kopie umów o których mowa powyżej nie są publicznie dostępne.

Art. 5 ust. 1	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że: — podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, w stopniu technicznie możliwym, części zużytych usuniętych w trakcie naprawy samochodów osobowych, — punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.	T	Art. 1 pkt 10 i 11 projektu ustawy - art. 14 oraz art. 17 ust. 2 ustawy	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.”; 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. 11 stanowi przepis przejściowy zobowiązujący do przekazywania kopii umów z prowadzącymi stacje demontażu
			Art. 1 pkt 10 i 11 projektu ustawy - art. 14 oraz art. 17 ust. 2 ustawy	Przepisy art. 14 i 17 dotyczą obowiązku zapewnienia sieci wprowadzającą kary za brak sieci. Zapewnienie sieci realizuje obowiązek zawarty w art. 5 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE dotyczący obowiązku stworzenia systemu zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.	

					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.”; Art. 17 (...) 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 nieuiszczonej opłaty za brak sieci.”;	
Art. 7 ust. 2	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze osiągną następujące cele: a) nie później niż 1 stycznia 2006 r., w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzysk będą podniesione co najmniej do poziomu 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 80% w odniesieniu do średniej masy pojazdu oraz roku; w odniesieniu do pojazdów wyprodukowanych przed 1 stycznia 1980 r., Państwa Członkowskie mogą ustanowić niższe poziomy, ale nie niższe niż 75% dla ponownego użycia i odzysku oraz nie niższe niż 70% dla ponownego użycia i recyklingu. Państwa Członkowskie stosujące	T	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy – art. 28a ustawy	„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	Art. 28a ustawy wprowadza opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W Polsce za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji odpowiedzialni są przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu. W związku z powyższym przepisy art. 28 a służą osiągnięciu celu zawartego w art. 7 ust. 2 dyrektywy dotyczącego wymaganych poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Informacja o w wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu	

	niniejszy akapit poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o przyczynach takiej decyzji; b) nie później niż 1 stycznia 2015 r. w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzyskiwanie będzie podniesione co najmniej do 95% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. Najpóźniej do 31 grudnia 2005 r. Parlament Europejski i Rada ponownie przeanalizują cele określone w lit. b) na podstawie sprawozdania Komisji, któremu towarzyszy wniosek. W swoim sprawozdaniu Komisja uwzględni postępowanie w dziedzinie składu materiałowego pojazdów oraz wszelkie inne ważne aspekty mające wpływ na środowisko dotyczące pojazdów. Ustanawia się szczegółowe zasady niezbędne do kontroli przestrzegania przez państwa członkowskie celów określonych w akapicie pierwszym. Proponując te zasady, Komisja bierze pod uwagę wszystkie istotne czynniki, między innymi dostępność danych oraz kwestię wywozu i przywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Te szczegółowe środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.		Art. 6 pkt 4 lit. a projektu ustawy	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.	odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji będzie elementem rocznego sprawozdania o wytwarzanych odpadach i gospodarowaniu odpadami, o którym mowa w art. 75 ustawy o odpadach.
--	---	--	--	---	--

Art. 7 ust. 2	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze osiągną następujące cele: a) nie później niż 1 stycznia 2006 r., w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzysk będą podniesione co najmniej do poziomu 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 80% w odniesieniu do średniej masy pojazdu oraz roku; w odniesieniu do pojazdów	T	Art. 1 pkt 19 projektu ustawy - art. 38 ustawy	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.”; 1) 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.”;	Na podstawie art. 7 ust. 2 wydana została decyzja Komisji (2005/293/WE) z dnia 1 kwietnia 2005 r. określająca szczegółowe zasady dotyczące kontroli celów ponownego użycia/odzysku i ponownego użycia/recyklingu określonych w dyrektywie 2000/53/WE, zawierająca formularz sprawozdania z realizacji celów określonych dyrektywą. W formularzu należy podać ilość materiałów pochodzących ze strzępienia (wydajność strumieni strzępienia pojazdów),
---------------	--	---	--	--	---

	wyprodukowanych przed 1 stycznia 1980 r., Państwa Członkowskie mogą ustanowić niższe poziomy, ale nie niższe niż 75% dla ponownego użycia i odzysku oraz nie niższe niż 70% dla ponownego użycia i recyklingu. Państwa Członkowskie stosujące niniejszy akapit poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o przyczynach takiej decyzji; b) nie później niż 1 stycznia 2015 r. w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzyskiwanie będzie podniesione co najmniej do 95% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. Najpóźniej do 31 grudnia 2005 r. Parlament Europejski i Rada ponownie przeanalizują cele określone w lit. b) na podstawie sprawozdania Komisji, któremu towarzyszy wniosek. W swoim sprawozdaniu Komisja uwzględni postępowanie w dziedzinie składu materiałowego pojazdów oraz wszelkie inne ważne aspekty mające wpływ na środowisko dotyczące pojazdów. Ustanawia się szczegółowe zasady niezbędne do kontroli przestrzegania przez państwa członkowskie celów określonych w akapicie pierwszym. Proponując te zasady, Komisja bierze pod uwagę wszystkie istotne czynniki, między innymi dostępność danych oraz kwestię wywozu i przywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Te szczególne środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.			strzeżarkę wykonuje po raz pierwszy próbę strzeżenia pojazdów wycofanych z eksploatacji w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia działalności w tym zakresie. 1b. W przypadku dokonania zmian konstrukcyjnych lub technologicznych strzeżarkę, skutkujących zmianą składu materiałowego rozdrobnionych odpadów, przedsiębiorca prowadzący strzeżarkę jest obowiązany do przeprowadzenia próby strzeżenia pojazdów wycofanych z eksploatacji w terminie 30 dni od dnia dokonania tych zmian.”, c) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Przedsiębiorca prowadzący strzeżarkę przekazuje przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu, od których przyjmuje odpady do strzeżenia, informację dotyczącą wartości uzyskiwanych frakcji materiałowych określonej w wyniku przeprowadzenia próby strzeżenia pojazdów wycofanych z eksploatacji, w ciągu miesiąca od jej przeprowadzenia.”; b) w pkt 5 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) wynikach próby strzeżenia, jeżeli w roku, którego dotyczy sprawozdanie przeprowadzono próbę strzeżenia.”;	które oblicza się na podstawie przeprowadzanych prób strzeżenia. Informacja o wynikach próby strzeżenia będzie elementem rocznego sprawozdania o wytwarzanych odpadach i gospodarowaniu odpadami, o którym mowa w art. 75 ustawy o odpadach.
Art. 7 ust. 2	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze osiągną następujące cele: a) nie później niż 1 stycznia 2006 r., w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzysk będą podniesione co najmniej do poziomu 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 80% w odniesieniu do średniej masy pojazdu oraz roku; w odniesieniu do pojazdów wyprodukowanych przed 1 stycznia 1980 r., Państwa	T	Art. 1 pkt 24 projektu ustawy - art. 43a ustawy	„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 eksploatacji	Osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, jest wymogiem nałożonym na Państwa członkowskie przepisami art. 7 dyrektywy 2000/53/WE. W Polsce za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji odpowiedzialni są przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu. W związku z powyższym przepisy dotyczące opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu służą osiągnięciu celu zawartego w art. 7

	Członkowskie mogą ustanowić niższe poziomy, ale nie niższe niż 75% dla ponownego użycia i odzysku oraz nie niższe niż 70% dla ponownego użycia i recyklingu. Państwa Członkowskie stosujące niniejszy akapit poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o przyczynach takiej decyzji; b) nie później niż 1 stycznia 2015 r. w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzyskiwanie będzie podniesione co najmniej do 95% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. Najpóźniej do 31 grudnia 2005 r. Parlament Europejski i Rada ponownie przeanalizują cele określone w lit. b) na podstawie sprawozdania Komisji, któremu towarzyszy wniosek. W swoim sprawozdaniu Komisja uwzględni postęp w dziedzinie składu materiałowego pojazdów oraz wszelkie inne ważne aspekty mające wpływ na środowisko dotyczące pojazdów. Ustanawia się szczegółowe zasady niezbędne do kontroli przestrzegania przez państwa członkowskie celów określonych w akapicie pierwszym. Proponując te zasady, Komisja bierze pod uwagę wszystkie istotne czynniki, między innymi dostępność danych oraz kwestię wywozu i przywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Te szczegółowe środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.			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.”;	dyrektywy, a art. 43a wskazuje, że opłaty wpłacane są do Marszałka Województwa.
--	---	--	--	---	--

Wyszczególnienie przepisów niebędących prawem UE

Jedn. red.	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
Art. 1 pkt 2 lit. b projektu – art. 3 pkt	„16) wprowadzeniu na terytorium kraju – rozumie się przez to wprowadzenie pojazdu po raz pierwszy na terytorium kraju w celu używania lub dystrybucji.”;	Wprowadzenie tych przepisów jest konieczne w celu zdefiniowania pojęć użytych w projekcie ustawy, jak również dokładnego momentu powstawania obowiązków na terenie kraju.

16 ustawy	1a. Wojewódzki inspektor ochrony środowiska, w drodze decyzji, stwierdza niespełnienie przez pojazd wymagań technicznych, o których mowa w ust. 1.	Zapis odnosi się do uwag zgłaszanych przez resorty o konieczności wskazania organu, który będzie wydawał decyzje stwierdzające niezgodność z wymaganiami technicznymi zapewniającymi ochronę środowiska lub życia lub zdrowia ludzi, które zostaną określone w Rozporządzeniu Ministra właściwego do spraw transportu. Dotychczas istnieją problemy z ustaleniem, czy niektóre z wprowadzanych na teren kraju pojazdów rzeczywiście spełniają ww. wymagania i mogą być używane zgodnie z przeznaczeniem, czy ww. wymagań nie spełniają i powinny być klasyfikowane jako odpady. WIOŚ została wskazana jako uprawniona 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 nie kwalifikujące się do naprawy, służące jako magazyn części zamiennych na potrzeby warsztatu lub sprzedawanych za pośrednictwem aukcji internetowych.
Art. 1 pkt 4 projektu ustawy – art. 4 ustawy	art. 4 otrzymuje brzmienie: „Art. 4. 1. Wprowadzenie na terytorium kraju następuje z dniem: 1) wydania pojazdu z magazynu lub przekazania innemu podmiotowi – w przypadku pojazdu wyprodukowanego na terytorium kraju; 2) 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.”;	Wprowadzenie tych przepisów jest konieczne w celu zdefiniowania pojęć użytych w projekcie ustawy, jak również określenia dokładnego momentu powstawania obowiązków na terenie kraju.
Art. 1 pkt 9 i 12 projektu ustawy – art. 12 ustawy	Uchyła się art. 12, uchyla się art. 17a;	Uchylenie art. 12 i 17a ustawy związane jest z rezygnacją z opłaty w wysokości 500 zł wnoszonej dotychczas przez wprowadzających, którzy nie zapewniają sieci oraz podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu. Uchylenie ww. przepisów ma również na celu zakończenie sporu z Komisją Europejską co do zgodności przepisów ustawy dotyczących wyżej wymienionej opłaty z dyrektywą.
Art. 1 pkt. 10 projektu - art.13	„Art. 13. Wprowadzający pojazd podlega wpisowi do rejestru, o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.”;	Zmiana art. 13 ustawy o recyklingu pojazdów jest jedynie redakcyjna i polega na usunięciu przywołania adresu publikacyjnego ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

ustawy		
Art. 1 pkt 11 projektu - art. 17 ust. 1 ustawy	„1. W przypadku stwierdzenia, że wprowadzający pojazd, mimo ciążącego na nim obowiązku, nie uiszczył opłaty za brak sieci albo uiszczył opłatę w wysokości niższej od należnej, Główny Inspektor Ochrony Środowiska wydaje decyzję, w której określa wysokość zobowiązania z tytułu opłaty za brak sieci.	Zmiana art. 17 ust. 1 związana jest ze zmianą art. 17 ust. 2 i polega jedynie na ujednoliceniu terminologii.
Art. 1 pkt 15 projektu ustawy – art. 24 ust. 1a ustawy	„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.”;	W art. 24 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 § 14 ust. 2 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 października 2007 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. 1411), które zezwala na ponowne użycie wyróżników, 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). Przepisy dyrektywy w art. 5 stanowią o wydawaniu świadectwa złomowania, które jest warunkiem wyrejestrowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, natomiast przepisy dotyczące unieważniania tablic rejestracyjnych są elementem wydawania zaświadczenia o demontażu przy przyjmowaniu pojazdu do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów. Propozycja wyłączenia w zakresie unieważniania tablic rejestracyjnych dla określonych pojazdów używanych przez wybrane Służby Państwa znajduje się poza zakresem przepisów dyrektywy.
Art. 1 pkt 20 lit. b – art. 39 ust. 3 ustawy Art. 1 pkt 21 projektu ustawy – art. 40 ust. 3 ustawy	„3. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów wydaje zaświadczenie o demontażu pojazdu lub zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu, bez przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji, starosta albo Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”; w art. 40: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację demontażu wydaje zaświadczenie o demontażu pojazdu lub zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu, bez przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji, marszałek województwa lub regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa pozwolenie lub decyzję, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”;	Wydanie świadectwa złomowania przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów jest obowiązkiem wynikającym z art. 5 ust. 3 dyrektywy. Świadectwo złomowania stanowi podstawę do wyrejestrowania tego pojazdu. Wprowadzenie przepisu dotyczącego cofania decyzji przedsiębiorcom prowadzącym stację demontażu i punkty zbierania pojazdów, w przypadku, gdy wydają oni zaświadczenie o demontażu bez przyjmowania pojazdu umożliwi katanie nieprawidłowości w tym zakresie.
Art. 1 pkt 20 projektu ustawy – art. 39	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:	Przepisy te są zmieniane ze względu na konieczność ujednolicenia terminologii z art. 39 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów

ust. 2.4 i 5	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 poświadcza 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.”;	
Art. 1 pkt 22 lit. b projektu ustawy – art. 41 ust. 2 ustawy	b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący strzeżenie 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.”;	Podmioty zajmujące się strzeżeniem pojazdów są jednym z ogniw w systemie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, mających udział w osiągnięciu poziomów odzysku i recyklingu, które zostały określone w dyrektywie. Próba strzeżenia jest wymagana do określenia zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych. W związku z powyższym prawidłowość przekazywania tych informacji jest niezbędna do obliczenia osiągniętych w skali kraju poziomów odzysku i recyklingu, które zostały określone w dyrektywie.
Art. 1 pkt 23 projektu ustawy – art. 43 ustawy	Uchyła się art. 43;	W przedmiotowym przepisie zaproponowano uchylenie wymogu corocznej kontroli stacji demontażu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska. Wymóg taki nie jest wskazany w dyrektywie. Każda stacja demontażu będzie natomiast kontrolowana przed rozpoczęciem działalności i wydaniem pozwolenia, ponadto inspektorzy WIOŚ kontrolują stację demontażu przy każdej informacji o możliwych nieprawidłowościach. Natomiast zniesienie tego obowiązku pozwoli na szersze kontrolowanie nielegalnych stacji demontażu i ograniczanie ich działalności.
Art. 1 pkt 25 projektu ustawy – art. 47 ustawy	Uchyła się art. 47	Art. 47 zawiera przepis karny za brak zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie wprowadzania pojazdów lub złożenie zawiadomienia zawierającego fałszywe dane. Zostaje on uchylony z dniem utworzenia baz danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami, o której mowa w art. 79 ustawy o odpadach. Przepis karny zapewnia art. 179 ustawy o odpadach.

Art. 1 pkt 27 projektu ustawy – art. 53 ustawy	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). 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.”;	Przedmiotowy przepis jest konieczny ze względu na wskazanie trybu wymierzania kar w sprawach wskazanych w art. 44 – 49, art. 51 i art. 52a,
Art. 1 pkt 28 projektu ustawy	użyte w art. 32 ust. 2, art. 36 ust. 1 i 3 oraz 39 ust. 1 w różnej liczbie i przypadku, wyrazy „zezwoleń na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazami „zezwoleń na zbieranie odpadów”	Przedmiotowy przepis jest wymagany 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 więc również zmianę nomenklatury w tym zakresie w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
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.) 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. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.), z tym że kosztem uzyskania przychodów są poniesione opłaty, o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz art. 28a ust. 1, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 28a ust. 4 tej ustawy.”;	Zaproponowanie przepisu art. 30a 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 aby poniesione opłaty mogły stanowić koszt uzyskania przychodów. Nie stanowi kosztu uzyskania przychodu jedynie połowa kwoty opłaty naliczanej zgodnie z art. 28a ust 4, a zatem opłaty zwiększonej ze względu na niewywiązywanie się z obowiązku uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu w ciągu dwóch kolejnych lat
Art. 3	Art. 3. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.) 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. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.), z tym że kosztem uzyskania przychodów są poniesione opłaty, o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz art. 28a ust. 1, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 28a ust. 4 tej ustawy.”;	Zaproponowanie przepisu art. 30a dotyczącego opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wprowadziło konieczność dokonania zmian 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, a zatem opłaty zwiększonej ze względu na niewywiązywanie się z obowiązku uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu w ciągu dwóch kolejnych lat
Art. 4	Art. 4. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) w art. 72 wprowadza się następujące zmiany: 1) w ust. 1 uchyla się pkt 9; 2) w ust. 2 uchyla się pkt 6.	W związku z uchYLENIEM art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, co usuwa niezgodność z Dyrektywą 2000/53/WE, wprowadzono również zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie uchYLENIA przepisu stanowiącego o konieczności przedkładania wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu dowodu wpłaty w wysokości 500 zł lub oświadczenia o zapewnieniu sieci zbierania pojazdów.

Art. projektu ustawy	5 Art. 5. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.)) 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), 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;” 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) wpływ 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. 410a uchyla się ust. 1 – 3c; 5) 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.	Zmiany w ustawie – Prawo ochrony środowiska dotyczą kwestii sprawozdawczości przekazywanej przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, przychodów NFOŚiGW, finansowania przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym rezygnacji z dopłat do demontażu pojazdów i wynikają ze zmian wprowadzonych w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Spowodowane są zniesieniem opłaty recyklingowej – uchYLENIEM art. 12.
----------------------------	--	--

Art. 6 pkt. 5 i 6	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 zużyciu i sprężeniu elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1155) 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.”.	Są to zmiany w przepisach zmieniających ustawę – Prawo ochrony środowiska oraz przepisach przejściowych ustawy o odpadach, wynikające ze zmian ustawy – Prawo ochrony środowiska.
Art. 7-12 Art. 14 - 18	Art. 7. 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.	Są to przepisy przejściowe, dostosowujące, końcowe oraz karne konieczne do sprawnego wejścia w życie przepisów przedmiotowego projektu 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. Wpływ 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 2014 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 2014 według przepisów dotychczasowych. Art. 12. Do opłat za brak sieci zbierania pojazdów należnych za okres przed dniem 1 stycznia 2015 r. stosuje się przepisy dotychczasowe. 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.). Art. 15. 1. Próbe strzeżenia, 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 strzeżeniarkę wykonał próbę strzeżenia, 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.	
--	--	--