

Projekt z dnia 18 lipca 2016 r.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA ŚRODOWISKA<sup>1)</sup>**

z dnia .....

**w sprawie wysokości opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci**

Na podstawie art. 14 ust. 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2016 r. poz. 803) zarządza się, co następuje:

§ 1.1. Wysokość opłaty stałej za brak sieci wynosi 12 000 zł.

2. Wysokość stawki opłaty za brak sieci wynosi 12 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.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

**MINISTER ŚRODOWISKA**

<sup>1)</sup> Minister Środowiska kieruje działem administracji rządowej – środowisko na podstawie § 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Środowiska (Dz. U. poz. 1904 i 2095).

*MAA*  
*u zastępstwie P. Sosnowskiego*  
**Dyrektor Departamentu Gospodarki Odpadami**  
*Magda Gosh*

**Kierujący Zespołem Prawa UE i Międzynarodowego**  
*Kamil Zawadzki*  
**Główny Specjalista**

**ZA ZGODNOŚĆ  
POD WZGLĘDEM PRAWNYM,  
LEGISLACYJNYM I FREDACYJNYM**  
**Dyrektor Departamentu Prawnego**  
*Agnieszka Chilmon*

*SK*

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości opłaty stałej za brak sieci oraz wysokości stawki opłaty za brak sieci stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 14 ust. 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2016 poz. 803). Przepisy dotyczące obowiązku zapewnienia sieci przez przedsiębiorcę (art. 11 ustawy z dnia 20 stycznia 2005r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji) oraz art. 14 ww. ustawy - odnoszącego się do opłaty za brak sieci zostały zmienione ustawą o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 27 maja 2015 r. (Dz. U. poz. 933 i 1688). Zgodnie ze znowelizowanymi przepisami zmienia się również, między innymi, sposób naliczania opłaty za brak sieci. Opłata za brak sieci jest zależna od liczby pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w danym roku kalendarzowym przez wprowadzającego pojazd, liczby dni w roku, w których nie zapewniono sieci, a także liczby brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów. Takie podejście umożliwia nałożenie opłaty proporcjonalnej do stopnia niezapewnienia sieci.

Wysokość opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci została ustalona w takiej wysokości, aby wysokość opłaty za brak sieci pozostała na poziomie podobnym do dotychczasowego.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia będzie zamieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

3000001 AS  
MINISTERSTWO ŚRODOWISKA  
URZĘDNIK  
Krzysztof Jędrzejewski

Kierownik Departamentu  
Prawa UE i Międzynarodowe  
Anna Zawadzka  
Cisława Szustalska

Dyrektor Departamentu  
Ciepłoty i Ogrzewania  
Magda Górn

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie wysokości opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Środowiska</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Podsekretarz Stanu Pan Sławomir Mazurek</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Anna Adamczyk-Gorzowska tel. 22 5792783</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 10 listopada 2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe art. 14 ust. 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. z 2016 r. poz. 803)</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> 155</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Problemem jest niezapewnienie sieci zbierania pojazdów przez wprowadzających pojazdy. Zgodnie z art. 11 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U.2016 poz. 803) zwanej dalej „ustawą” wprowadzający pojazdy są zobowiązani do zapewnienia sieci zbierania pojazdów. Zgodnie z nowelizacją ustawy 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, zobowiązani do zapewnienia sieci składającej się co najmniej z 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach. Oznacza to zmianę wcześniejszych zasad wywiązywania się z obowiązku zapewnienia sieci oraz wiąże się ze zmianą wzoru obliczania opłaty. Wysokość opłaty została mocniej powiązana z liczbą brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów.

W przypadku, gdy wprowadzający nie wywiąże się z obowiązku zapewnienia sieci, jest zobowiązany do uiszczenia opłaty za jej brak. Art. 14 ust. 6 ustawy upoważnia Ministra Środowiska do określenia wysokości opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci. Odpowiednia wysokość tych opłat ma na celu skłonić wprowadzających pojazdy do tworzenia sieci zbierania pojazdów.

Niewydanie rozporządzenia będzie skutkować brakiem możliwości obliczenia oraz egzekwowania opłat za brak sieci, co może prowadzić do wzrostu nielegalnego zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji w miejscach do tego nie przeznaczonych.

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

Rekomenduje się wprowadzenie opłaty za brak sieci proporcjonalnie do stopnia niezapewnienia sieci na takim poziomie, by była skutecznym bodźcem ekonomicznym służącym zapewnieniu sieci.

Zgodnie z załącznikiem do nowelizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wysokość opłaty za brak sieci jest zależna od:

- liczby pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w danym roku kalendarzowym;
- liczby dni w roku, w których nie zapewniono sieci;
- liczby brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów.

Koszt recyklingu jednego pojazdu kształtuje się na poziomie od 600 do 1500 zł i jest zależny od wielu czynników. Jednym z nich jest koszt pozyskania pojazdu (200-500 zł) wynikający z faktu, że nadal funkcjonują nielegalne stacje demontażu oferujące właścicielom pojazdów lepsze warunki finansowe niż legalne stacje demontażu, działające w zgodzie z przepisami ochrony środowiska i wydające zaświadczenia o demontażu. Działania legislacyjne, kontrolne, karne wielu organów mają na celu eliminację nielegalnych stacji demontażu, dzięki czemu koszt pozyskania pojazdu będzie zminimalizowany, a ogólny koszt recyklingu pojazdu spadnie. Rekomendowana wysokość opłaty stałej za brak sieci wynosi 12 000 zł, zaś rekomendowana stawka opłaty za brak sieci wynosi 12 zł za brak jednej stacji.

Oczekiwany efekt jest wywiązanie się przedsiębiorców z obowiązku zapewnienia sieci.

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

W niektórych krajach członkowskich, np. Wielkiej Brytanii, producenci muszą przedstawić plan

zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym przedstawić swoją sieć zbierania pojazdów, i taki plan musi być zatwierdzony przez odpowiednią administrację. Brak przedstawienia takiego planu uznawany jest za wykroczenie. W Słowenii stosuje się kary za brak sieci, w wysokości do 30 000 Euro rocznie.

#### 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	<p>Zapisy nowelizacji zmniejszają 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.</p> <p>Wprowadzający 1001 pojazdów rocznie, w przypadku gdy nie ma żadnej umowy ze stacją demontażu (lub punktem zbierania pojazdów) przez 365 dni w roku, będzie zmuszony do wniesienia opłaty w wysokości 588 576 zł. Zgodnie z uchyloną ustawą byłby zmuszony do wniesienia opłaty w wysokości 500 500 zł.</p>
Wprowadzający poniżej 1000 pojazdów rocznie	Kilka tys. podmiotów	j.w.	<p>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.</p> <p>Poniższa tabela prezentuje kształtowanie się opłaty dla poszczególnych podmiotów przy założeniu, że nie mają umowy z żadną stacją demontażu (lub punktem zbierania pojazdów) przez 365 dni w roku.</p>

			<table border="1"> <tr> <td>Liczba wprowadzonych pojazdów</td> <td>Wysokość opłaty [zł]</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>12036</td> </tr> <tr> <td>100</td> <td>15600</td> </tr> <tr> <td>1000</td> <td>48000</td> </tr> </table>	Liczba wprowadzonych pojazdów	Wysokość opłaty [zł]	1	12036	100	15600	1000	48000
Liczba wprowadzonych pojazdów	Wysokość opłaty [zł]										
1	12036										
100	15600										
1000	48000										
Prowadzący stacje demontażu	Ok. 850 podmiotów	Dane własne na podstawie wykazów prowadzonych przez marszałków województw	Ze względu na zmianę wymagań dotyczących sieci może zmniejszyć się liczba stacji demontażu.								
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	1	Dane własne	Oddziaływanie pośrednie – wpływy z opłat stanowią przychód NFOŚiGW, a jednocześnie ich wysokość jest uzależniona od stopnia wywiązania się przedsiębiorców z obowiązku utworzenia sieci zbierania pojazdów.								

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

Planowane są konsultacje publiczne, przeprowadzone w oparciu o §34 Uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979). Projekt zostanie przekazany następującym podmiotom:

1. Fundacja Pracowni Badań i Innowacji Społecznych „Stocznia”;
2. Instytut Transportu Drogowego;
3. Izba Przemysłowo-Handlowa Gospodarki Złomem
4. Krajowa Izba Gospodarki Odpadami,;
5. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Recyklingu;
6. Polska Izba Gospodarki Odpadami;
7. Polska Izba Ubezpieczeń
8. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
9. Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów Eko-Auto;
10. Stowarzyszenie Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych;
11. Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów;
12. Stowarzyszenie na Rzecz Wspierania Demontażu Pojazdów „Pro Recykling”;
13. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny;
14. Związek Dealerów Samochodów
15. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.

Ponadto, projekt rozporządzenia zostanie przekazany do zaopiniowania:

1. marszałkom województw;
2. wojewodom.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) oraz wyniki konsultacji publicznych i opiniowania zostaną zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... 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)

<b>Dochody ogółem</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
budżet państwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
JST	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
pozostałe jednostki (oddzielnie)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Wydatki ogółem</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
budżet państwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
JST	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
pozostałe jednostki (oddzielnie)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Saldo ogółem</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
budżet państwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
JST	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
pozostałe jednostki (oddzielnie)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Źródła finansowania	—
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>—</p> <p>Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.</p> <p>Wpływy z opłat za brak sieci stanowią przychody Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zwiększające wysokość zobowiązania wieloletniego odpadowego określonego w art. 401c ust. 9 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Wysokość tych przychodów jest zależna od stopnia zapewnienia sieci zbierania pojazdów przez wprowadzających pojazdy w danym roku kalendarzowym.</p>

**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	—	—	—	—	—	—	—	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	—	—	—	—	—	—	—	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	—	—	—	—	—	—	—	
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Dla wprowadzających ponad 1000 pojazdów w ciągu roku dotychczasowy obowiązek zapewnienia sieci w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdu lub stacji demontażu położonego w odległości nie większej niż 50 km od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu został, w ramach nowelizacji omawianej ustawy, 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</p>							

		wprowadzonych pojazdów od ok. 32 000 zł do ok. 380 000 zł. Jednak obecnie liczba stacji demontażu na terenie kraju (w 2014 r. ok. 900 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 zmianie, analizy dot. wysokości opłat w zależności od liczby wprowadzanych pojazdów zostały przedstawione w pkt 4 formularza OSR.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	-

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

-

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwrotnej 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

Komentarz:

Projekt jest kontynuacją aktualnie obowiązujących przepisów zatem nie wpłynie na zmianę obciążeń regulacyjnych.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### 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. Przepisy rozporządzenia mają pozytywny wpływ na ochronę środowiska, jako że opłata za brak sieci stanowi czynnik ekonomiczny zachęcający do budowy sieci przez wprowadzających pojazdy.
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Konieczność wydania niniejszego rozporządzenia wynika z upoważnienia zawartego w art. 14 ust. 6 wprowadzonego nowelizacją ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, której przepisy wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. Wobec tego niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w terminie umożliwiającym prawidłowe funkcjonowanie ww. ustawy, czyli z dniem 1 stycznia 2016 r.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Ewaluacja efektów projektu zostanie przeprowadzona po okresie co najmniej dwóch lat funkcjonowania przepisów niniejszego rozporządzenia. Ewaluacja zostanie dokonana w ramach monitoringu wprowadzających pojazdy pod kątem wywiązywania się z obowiązku zapewnienia sieci, przy weryfikacji ewentualnych wpływów z opłaty za brak sieci.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Nie dotyczy	