

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji				
Art.	Pun.	Podp. n.	Treść przepisu przedstawionego w projekcie	Uwagi
2		Ust. 1a	„1a. Do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e, określonej w przepisach o ruchu drogowym, stosuje się przepisy art. 11-19, art. 21, art. 22, art. 23 ust. 1 oraz art. 39-41.”	
3	Pkt. 14		„14) wprowadzającym pojazd –rozumie się przez to przedsiębiorcę będącego producentem pojazdu lub przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu;”	
	Pkt. 16		„16) wprowadzeniu na terytorium kraju –rozumie się przez to wprowadzenie pojazdu po raz pierwszy w celu używania lub dystrybucji na terytorium kraju.”	
3a		Ust. 1a	„1a. Właściwy wojewódzki inspektor ochrony środowiska, w drodze decyzji stwierdza niespełnienie przez pojazd wymagań technicznych określonych w ust. 2.”	<p>Powierzenie wydawania decyzji w tej sprawie inspektorom WIOŚ jest błędnym rozwiązaniem, przede wszystkim z uwagi na to, że inspektorzy nie mają kompetencji do prowadzenia tego typu działań. Niżej zamieszczamy fragment wypowiedzi Głównego Inspektora Ochrony Środowiska z posiedzenia Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, z której wyraźnie wynika niechęć do „czynnego” zwalczania szarej strefy i podejmowania jakichkolwiek działań ograniczających to zjawisko.</p> <p>„Natomiast powiedziałem, że my walczyliśmy z szarą strefą, jako bierny partner. My nie jesteśmy czynnym partnerem, bo nie jesteśmy służbą operacyjną. Natomiast chętnie te działania nadal będziemy wspierali, bo razem możemy wiele zrobić. Jednak więcej zależy od służb operacyjnych niż od nas. Natomiast nadal będzie to priorytet naszego działania i w tym roku... W naszej ocenie WIOŚ nie jest właściwym organem do wydawania takich decyzji. Niespełnienie przez pojazd</p>

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

				<p>wymagań technicznych może stwierdzić jedynie służba operacyjna – policja, straż miejska, można zaangażować również ubezpieczycieli którzy takiej oceny mogą dokonać przy likwidacji szkody.</p> <p>W związku z tym uważamy, że obowiązki wynikające z tego przepisu powinny być powierzone służbom operacyjnym tj. Policji i Straży Miejskiej.</p>
4			<p>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 pojazdu; 3) wystawienia faktury potwierdzającej wewnątrzwspólnotowe nabycie pojazdu –w przypadku wewnątrzwspólnotowego nabycia; 4) 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.”</p>	
5a			<p>Art. 5a Podmioty zajmuj ące się naprawą pojazdów przekazują zużyte części, będące odpadami, usunięte podczas naprawy samochodów osobowych, uprawnionym posiadaczom odpadów ,o których mowa w ust. 1 uprawnionym posiadaczom odpadów, o których mowa w art. 25 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach, celem ich przetworzenia, chyba że sami są uprawnieni do przetwarzania tych odpadów.”</p>	<p>Przepis ten jest zbędny, bowiem tę kwestię reguluje ustawa o odpadach. Ponadto wprowadza się nowe pojęcie „samochodu osobowego”, które nie jest definiowane na gruncie ustawy o recyklingu.</p>

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

7		Ust. 1	„1. Materiały, przedmioty wyposażenia i części pojazdów nie mogą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu.”	
11			<p>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 3 stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedna stacja demontażu, położone w różnych miejscowościach, zapewniających właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji, z zastrzeżeniem ust. 2.</p> <p>2. Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, zapewnia sieć poprzez co najmniej 3 stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedną stację demontażu, położone w różnych miejscowościach.</p> <p>3. Wprowadzający pojazd zapewnia sieć wyłącznie przez własne stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów lub na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu.”</p>	<p>Zmiana jest zbędna (patrz: uwagi ogólne) Parametr dostępności - „sieci”, nie jest określony w dyrektywie i nie ma on żadnego znaczenia dla funkcjonowania systemu. Zmiana przepisu nie poprawi aktualnej sytuacji, bowiem problemu nie stanowi dostępność stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów, lecz to, że większość pojazdów, tj. ok. 80 % w ogóle nie trafia do legalnych miejsc zbiórki i demontażu. Ponadto proponowane rozwiązania spowodują odrodzenie się zjawiska tzw. integratorów sieci, które kojarzone jest głównie z handlem „dokumentami” o zapewnieniu sieci zbierania pojazdów i wyciekaniem pieniędzy z systemu do rąk integratorów.</p>
11a			<p>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.</p> <p>2. Umowy, o których mowa w ust. 1, określają w szczególności:</p> <p>1) warunki przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stację demontażu;</p> <p>2) warunki finansowania, przez wprowadzającego pojazd, kosztów zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających żadnej</p>	<p>Zmiana przepisów dotyczących sieci zbierania pojazdów spowoduje konieczność zawarcia nowych umów dotyczących sieci. Będą to tysiące umów, które - w skrajnym przypadku - zawarte będą z kilkoma zaledwie podmiotami prowadzącymi stacje demontażu (w przypadku wprowadzających powyżej 1000 pojazdów - trzeba będzie podpisać zaledwie 16 umów z prowadzącymi stacje demontażu, po jednej w każdym województwie). Proponowana zmiana, która zakłada utworzenie sieci składającej się z zaledwie 16 stacji demontażu, po jednej w</p>

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

			<p>wartości rynkowej lub o wartości ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, biorąc pod uwagę liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego.”</p>	<p>każdym województwie, potwierdza, że sieć nie ma znaczenia dla systemu, a jej oddziaływanie na rynek jest znikomy.</p> <p>Warunki przyjmowania pojazdów przez prowadzących stacje oraz punkty przyjęć są ściśle określone prawem –czy istnieje zatem potrzeba powtarzania ich w umowach ? Mamy niestety obawy, że umowy służyć raczej będą obciążeniu prowadzących stacje demontażu dodatkowymi obowiązkami. Obawy uzasadnia dotychczasowa praktyka –w obowiązujących aktualnie umowach wprowadzający zobowiązywali prowadzących stacje do usuwania znaków towarowych z wymontowywanych części przeznaczonych do ponownego użycia.</p> <p>Zwracamy też uwagę, że „stacja demontażu” to instalacja , a nie podmiot –wobec tego umowa może określać warunki przyjęcia pojazdu przez prowadzącego stację demontażu, a nie przez stację.</p> <p>Ponadto pojawia się pytanie , czy podpisanie umowy z prowadzącym stację demontażu jest równoznaczne z podpisaniem umowy z prowadzącymi punkty zbierania pojazdów, działającymi w imieniu prowadzącego stację ?</p> <p>Aktualnie w Polsce działa prawie 800 stacji demontażu. Do zapewnienia „sieci”potrzeba –w przypadku wprowadzających do 1000 pojazdów - jednej stacji, a w przypadku wprowadzających powyżej 1000 pojazdów - 16 stacji. W skrajnym przypadku, wszyscy wprowadzający mogą podpisać umowy z tymi samymi prowadzącymi stacje demontażu. Kto więc sfinansuje działalność</p>
--	--	--	---	--

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

				<p>pozostałych prowadzących stacje, którzy z różnych przyczyn nie będą mogli podpisać umowy ? Jak będą mogli konkurować prowadzący stacje niemający finansowania nierentownej działalności z prowadzącymi stacje demontażu, którym ewentualnie wprowadzający pojazdy finansowanie zapewnią ?</p>
12			Uchylony	<p>Art. 12 uchylony zostanie z powodu niezgodności z prawem UE. Niezgodność polega na tym, że obecnie opłatę recyklingową obligatoryjnie wnoszą osoby prywatne zakupujące pojazd używany wcześniej nierejestrowany w Polsce. Takiej opłaty nie wносиły natomiast osoby rejestrujące pojazd nowy. Niezgodność tę można by usunąć poprzez zobowiązanie wszystkich rejestrujących pojazd po raz pierwszy w Polsce do wniesienia jednakowej opłaty recyklingowej przeznaczonej na system zbiórki, przetwarzania, osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu. Żadne przepisy nie zabraniają bowiem wprowadzenia takich opłat. Dyrektywa 2000/53/WE nie wskazuje wprost, kto ma ponieść koszty osiągnięcia podstawowych celów tj. zebrania wszystkich pojazdów, osiągnięcia poziomów odzysku/recyklingu.</p> <p>Konsekwencją rezygnacji z pozyskiwania środków na recykling jest rezygnacja z systemu finansowania recyklingu. Brak finansowania recyklingu przekłada się z kolei na brak realizacji celów Dyrektywy.</p>
		Ust. 4	<p>4. Zawiadomienia, o których mowa w ust. 1 i 3, powinny odpowiednio zawierać: 1) nazwę, siedzibę i adres albo imię, nazwisko i adres wprowadzającego pojazd; 2) datę podjęcia albo zakończenia</p>	<p>W ust. 4a pkt 4 podaje się adresy punktów zbierania pojazdów. Czy zatem zapis ten oznacza, że podpisanie umowy z prowadzącym stację demontażu jest równoznaczne z włączeniem do sieci zbierania</p>

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

13			<p>działalności; 3) określenie rodzaju działalności; 4) adresy stacji demontażu oraz punktów zbierania pojazdów, które działają w ramach jego sieci zbierania pojazdów, wraz z podaniem daty, od której dana stacja demontażu lub punkt zbierania pojazdów funkcjonuje w sieci zbierania pojazdów; 5) uwierzytelnione kopie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu, jako załącznik do zawiadomienia.</p>	<p>przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów, nawet w przypadku braku ich zgody na wejście do sieci danego wprowadzającego? Czy nie jest to aby kolejny obowiązek nałożony na prowadzącego stację demontażu, który podpisze umowę z wprowadzającym, polegający na zagwarantowaniu tego, że prowadzący punkt przyjęć będzie działał w ramach sieci i na warunkach określonych w umowie pomiędzy wprowadzającym a prowadzącym stację demontażu? W naszej ocenie system funkcjonowania „sieci” na podstawie umów jest niedopracowany. Ponadto, jak wskazaliśmy w uwagach ogólnych – sieć i tak nie gwarantuje zebrania wszystkich pojazdów i zagospodarowania ich zgodnie z prawem – czyli nie gwarantuje realizacji podstawowych celów Dyrektywy wrakowej.</p>
		Ust. 5	<p>5. W przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 4, wprowadzający pojazd jest obowiązany poinformować o tym Głównego Inspektora Ochrony Środowiska nie później niż do końca miesiąca następującego po miesiącu, w którym nastąpiła zmiana. Jeżeli zmiana dotyczy danych, o których mowa w ust. 4 pkt 4, lub umowy, o której mowa w ust. 4 pkt 5, należy wskazać datę wystąpienia zmiany oraz przesłać Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska uwierzytelnioną kopię umowy z przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu.”</p>	
14			<p>Art. 14. 1. Wprowadzający pojazd, który jest obowiązany do zapewnienia sieci w sposób, o którym mowa w art. 11, i nie spełnia tego obowiązku, jest obowiązany do naliczenia i wpłacenia</p>	<p>Uważamy, że budowanie systemu opartego na karach nie jest dobrym rozwiązaniem. Jak już wcześniej zwracaliśmy uwagę „sieć”- jej zapewnienie, nie ma żadnego wpływu na</p>

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

			<p>opłaty za brak sieci. 2. Wysokość opłaty za brak sieci oblicza się według wzoru określonego w załączniku do ustawy. 3. Wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci, jeżeli nie zapewnia sieci przez okres nie dłuższy niż 21 dni w ciągu roku kalendarzowego. 4. Maksymalna stawka 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 punktu zbierania pojazdów w ciągu roku za każdy pojazd wprowadzony na rynek w ciągu roku. 6. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci, biorąc pod uwagę koszty recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz kierując się koniecznością zapewnienia by opłata za brak sieci była środkiem ekonomicznym zachęcającym do budowy sieci przez wprowadzającego pojazd.”</p>	<p>funkcjonowanie systemu, nie jest również obowiązkiem wynikającym wprost z Dyrektywy 2000/53/WE. W naszej ocenie wysokość opłaty jest jedynie wyznacznikiem górnych kwot, jakimi mogą posługiwać się „integratorzy sieci”, podczas negocjacji z wprowadzającymi pojazdy, którzy zdecydują się na korzystanie z tej formy usługi (usługa polega na zorganizowaniu i utrzymaniu sieci”, o której mowa w ustawie).</p>
17		Ust. 2	<p>2. W przypadku niewykonania decyzji określonej 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 niewpłaconej opłaty za brak sieci.”</p>	jw
17a			Uchylony	zmiana związana jest z uchyceniem art. 12 ustawy o recyklingu –uwagi jak do art. 12
23		Ust. 1	<p>„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 (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.5)), z zastrzeżeniem ust. 7 i 7a .</p>	

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

	Ust. 2	2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji nie pobiera opłaty od właściciela pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 3.	
	Ust. 3	3. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może pobrać opłatę przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji, jeżeli jest spełniony co najmniej jeden z warunków: 1) pojazd nie jest zarejestrowany na terytorium Unii Europejskiej 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 inne odpady, które nie pochodzą z danego pojazdu.	
	Ust. 4	4. Za pojazd kompletny uważa się pojazd, który nie zawiera wszystkich istotnych elementów.	Rezygnacja z drugiej przesłanki kwalifikującej pojazd jako kompletny (tj. przynajmniej 90% masy własnej) oznaczać może trudniejsze uzyskanie poziomów odzysku i recyklingu. Niejednokrotnie zdarza się bowiem, że pojazd, choć ma wszystkie istotne elementy, ma masę mniejszą niż 90%, 80%, a nawet 70% masy własnej. Jak więc uzyskać 95% poziomu odzysku (liczonego od masy własnej pojazdu), jeśli pojazd na wejściu do stacji waży mniej niż masa odpadów, jaka ma być odzyskana z tego pojazdu?
	Ust. 5	5. W przypadku przyjmowania od właściciela niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji opłata, o której mowa w ust. 3, nie może przekraczać wysokości 10 zł za 1 kg brakującej masy pojazdu.	Co to jest brakująca masa pojazdu, skoro rezygnuje się z kryterium 90% masy własnej pojazdu dla oceny kompletności pojazdu? Czy brakująca masa to masa brakujących części? Jak ją wówczas ustalić? Czy brakującą masę należy odnieść do masy własnej pojazdu (masa z dowodu rejestracyjnego pomniejszona o 40 kg)? Zwracamy uwagę, że niejednokrotnie masa rzeczywista pojazdu (masa z wagi) jest wyższa od masy własnej. Mogą

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

				<p>więc zdarzać się takie sytuacje, że choć pojazd będzie niekompletny, prowadzący stację demontażu nie będzie mógł pobrać opłaty. Np. usunięcie katalizatora z pojazdu powoduje, że pojazd jest kwalifikowany jako niekompletny. Katalizator waży zaledwie ok. 3 kg i w efekcie jego usunięcie nie musi powodować obniżenia masy pojazdy poniżej masy własnej. Czy zatem w takim przypadku będzie możliwość pobrania opłaty i w jakiej wysokości?</p>
	Ust. 6		<p>6. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, o której mowa w ust. 3, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej oraz kontroli skarbowej.</p>	<p>W ustawie brak jest skutecznego mechanizmu ograniczającego przyjęcie pojazdów niekompletnych. Tymczasem przyjęta ilość pojazdów niekompletnych ma bezpośredni wpływ na wysokość osiągniętych poziomów odzysku i recyklingu. Zgodnie z Dyrektywą wrakową podstawą do obliczania poziomów jest masa własna pojazdu (tj. masa z dowodu rejestracyjnego pomniejszona o 40 kg), a nie masa rzeczywista. Jak więc osiągnąć 95% odzysku (liczonego od masy wpisanej w dowodzie rejestracyjnym pomniejszonej o 40 kg) z pojazdów, których masa rzeczywista będzie stanowiła np. 70 % masy własnej pojazdu. Zwracamy uwagę na istotną zmianę definicji pojazdu kompletnego –znika wymóg 90% masy pojazdu.</p> <p>Nie jesteśmy zwolennikiem obciążania wymienionych w przepisie służb opłatami za przekazanie do stacji niekompletnego pojazdu. Nie można jednak na prowadzących stacje nakładać niewykonalnego obowiązku osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu. Już tylko na marginesie dodać należy, że wymienione w</p>

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

				<p>przepisie służby bardzo często przekazują wyeksploatowane pojazdy Straży Pożarnej do celów ćwiczeniowych. Po takich ćwiczeniach do stacji demontażu trafia już tylko niewielka część tego, co pozostało z pojazdu.</p>
		Ust. 7	<p>7. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia niekompletnego pojazdu, jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3.”</p>	<p>Przepis pozwala na odmowę przyjęcia pojazdu niekompletnego - nie zawierającego istotnych elementów. Nie umożliwia natomiast odmowy przyjęcia pojazdu, którego masa rzeczywista jest dużo mniejsza od masy własnej pojazdu. W praktyce pojazdem kompletnym może okazać się pojazd, którego masa rzeczywista nie przekroczy 70 % masy własnej. W jaki sposób w takich przypadkach osiągnąć poziom 95% odzysku?</p>
23a			<p>Art. 23a 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia zużytych części samochodów osobowych usuniętych w trakcie naprawy. 2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu za przyjęcie zużytych części samochodów osobowych usuniętych w trakcie naprawy może pobrać opłatę.”</p>	<p>Jest to kolejny obowiązek nałożony na prowadzącego stację demontażu. Prowadzący stację demontażu przyjmuje pojazdy wycofane z eksploatacji do demontażu i nie zawsze jest przygotowany do przyjmowania części samochodów. Po zmianie ustawy w proponowany sposób, przedsiębiorca prowadzący stację demontażu zmuszony będzie do prowadzenia dodatkowej działalności, na którą dziś nie ma odpowiedniej decyzji, ani warunków do jej prowadzenia i której prowadzić nie zamierzał. Prowadzący stację demontażu wytwarza odpady z pojazdów i na taką działalność posiada stosowne decyzje. Natomiast najczęściej nie zbiera, ani nie przetwarza części z samochodów osobowych. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że projekt wprowadza nowe pojęcie niezdefiniowane w ustawie - części samochodów</p>

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

				osobowych”. Poza tym, jak odróżnić część pochodzącą z samochodu osobowego od części z pojazdu ciężarowego? Podsumowując, uważamy, że zmiany te są zbędne, bo kwestie dotyczące zbierania i przetwarzania odpadów (w tym części będących odpadami) reguluje ustawa o odpadach.
24		Ust. 1a	„1a. Obowiązek, o którym mowa w art. 24 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.”	
25		Ust. 1	„1. W przypadku przyjmowania pojazdu niekompletnego, który mowa w art. 23 ust. 4, 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.”	
25		Ust. 2	Uchylony	
30		Ust. 1 pkt. 2	„2) masie odpadów poddanych odzyskowi, w tym recyklingowi, odpadów przekazanych do odzysku, w tym recyklingu, oraz odpadów przekazanych do unieszkodliwiania, a także masie przeznaczonych do ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji;”	
		Ust. 2	„2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przekazuje Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska oraz marszałkowi województwa sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, w terminie do dnia 15 marca roku, następującego po roku sprawozdawczym.”	Należy uwzględnić fakt, iż aktualnie procedowany projekt ustawy o odpadach, zakłada również zmiany art. 30. Projekt ustawy o odpadach zakłada bowiem, że sprawozdania będą przekazywane wyłącznie Marszałkowi Województwa.
			„Art. 30a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który w roku kalendarzowym nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 28 ust. 1, jest obowiązany do wpłacenia opłaty	Środowisko recyclerów bulwersuje fakt przypisania pełnej odpowiedzialności za uzyskanie poziomów odzysku i recyklingu przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu. Ustawa o

30a		<p>za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obliczanej odrębnie w przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu:</p> <ol style="list-style-type: none">1) odzysku;2) recyklingu. <p>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 wymaganej do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji.</p> <p>3. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 2, wynosi:</p> <ol style="list-style-type: none">1) 0,1 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów, w przypadku, gdy do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji brakuje nie więcej niż 5%;2) 0,2 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów wymaganej do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w przypadku, gdy do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji brakuje więcej niż 5%. <p>4. W przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji przez co najmniej dwa kolejne lata, stawka opłaty, dla obliczenia opłaty należnej za drugi i każdy kolejny rok nieosiągnięcia wymaganego poziomu stanowi dwukrotność stawki określonej w ust. 3.</p> <p>5. Opłata, o której mowa w ust. 1, wpłacana jest na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego w terminie do dnia 15 marca roku</p>	<p>recyklingu jest też bodajże jedynym aktem prawnym, który nakłada odpowiedzialność materialną za nieuzyskanie określonych poziomów odzysku i recyklingu nie na wytwórcę odpadu, lecz na podmiot prowadzący odzysk. Jest to także ewenement na skalę europejską, bowiem Polska będzie jedynym krajem unijnym, w którym to recykler odpowiedzialny będzie finansowo za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, a nie producent. Proponowane zapisy art. 30 ustawy o recyklingu bulwersują tym bardziej, że począwszy od dnia 1 stycznia 2015 r. obowiązywać będą poziomy odzysku i recyklingu w wysokości odpowiednio 95% i 85%, a osiągnięcie takich poziomów z przyczyn technicznych jest niemożliwe. Wpływ prowadzącego stację demontażu na uzyskiwane poziomy odzysku i recyklingu jest ograniczony i w dużej mierze ich osiągnięcie uzależnione jest od stanu, w jakim pojazd jest przekazywany do stacji i od działania innych operatorów systemu, w tym m.in. prowadzących strzępiarki. Przy tak niskiej wydajności strzępiarek, z których nawet najnowocześniejsze odzyskują zaledwie około 80% z przekazanej do strzępiarki masy odpadów, prowadzący stację nie będzie w stanie uzyskać wymaganych poziomów odzysku i recyklingu i żadne kary, ani finansowe, ani innego rodzaju tego faktu tego nie zmienią. Nawet dzisiejsze poziomy odzysku i recyklingu tj. 85% i 80% w większości uzyskiwane są na papierze, co powinno raczej skłonić do refleksji nad tym, jak zaangażować innych operatorów w odpowiedzialność za poziomy</p>
-----	--	--	---

		<p>następującego po roku, którego opłata dotyczy.</p> <p>6. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do sporządzenia i przedłożenia marszałkowi województwa rocznego sprawozdania o wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w terminie do dnia 15 marca roku następującego po roku sprawozdawczym.</p> <p>7. W razie stwierdzenia, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu mimo ciążącego obowiązku, nie dokonał wpłaty opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji lub dokonał wpłaty w wysokości niższej od należnej, marszałek województwa wydaje decyzję, w której określa wysokość zaległości z tytułu tej</p> <p>8. Do opłat 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.</p> <p>9. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 7, oraz sposób jego przekazywania, kierując się potrzebą ujednoczenia sprawozdań oraz ułatwieniem ich przekazywania.”</p>	<p>odzysku i recyklingu, by sprostać wymogom stawianym przez Dyrektywę wrakową i by uzyskanie odzysku na poziomie 95% było możliwe.</p> <p>Przed wszystkim jednak podkreślić należy, że zapisy nakładające obowiązek uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu w obecnym kształcie są niekonstytucyjne, skoro prowadzącego stację obarcza się obowiązkiem niewykonalnym. Niekonstytucyjne są również regulacje zakładające karanie za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu. Nie można bowiem karać za niewykonanie czegoś, co jest technicznie niemożliwe do wykonania.</p>
35		<p>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.</p>	<p>Art. 35 ust. 1 odczytuje się jako brak obowiązku przekazania pojazdów z punktu do stacji w sytuacji, gdy ten sam przedsiębiorca prowadzi zarówno stację demontażu jak i punkt zbierania. W efekcie pojazdy zebrane w punkcie nagminnie demontowane są w punktach zbierania.</p>

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

			2. Do transportu pojazdów wycofanych z eksploatacji do punktu zbierania pojazdów 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.”	W ust. 2 art. 35 powinna być mowa wyłącznie o „stanie” pojazdu wycofanego z eksploatacji. Pojazd wycofany z eksploatacji jest odpadem i nie sposób oceniać „technicznego” stanu czegoś, co nie jest już pojazdem.
38		Ust. 1	„1. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę jest obowiązany wykonać raz na 5 lat próbę strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu określenia zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych, z zastrzeżeniem ust. 1a i 1b.”	Zwracamy uwagę, że w ust. 2 art. 38 ustawodawca nakłada na prowadzącego strzępiarkę obowiązek przekazania wyników próby strzępienia w ciągu miesiąca od jej wykonania. Tak więc wyniki otrzymają wyłącznie przedsiębiorcy współpracujący z przedsiębiorcą prowadzącym strzępiarkę na dzień wykonania próby. Inni przedsiębiorcy, którzy taką współpracę nawiążą później niż w ciągu miesiąca od wykonania próby mogą mieć problemy z uzyskaniem wyników próby. Takie same problemy będą mieli również Ci, którzy odpady będą dostarczać do strzępiarki za pośrednictwem zbierających.
		Ust. 1a	„1a. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę wykonuje próbę strzępienia w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia działalności w tym zakresie.	
		Ust. 1b	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.”	
			„1. Starosta wydaje zezwolenie na zbieranie odpadów przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów po zaopiniowaniu przez marszałka województwa lub regionalnego dyrektora ochrony środowiska właściwych miejscowo do	

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

39		Ust. 1	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 oraz po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełnienia minimalnych wymagań dla punktów zbierania pojazdów.”	
		Ust. 3	„3. Je żeli przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów wydaje zaświadczenie o demontażu pojazdu lub zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu bez przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji, starosta cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji bez odszkodowania.”	
40		Ust. 3	„3. Je żeli 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 pozwolenia lub decyzje, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”	
41		Ust. 1a	„1a. Pozwolenia lub decyzja, o których mowa w ust. 1, są wydawane po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełnienia minimalnych wymagań dla strzępiarek.”	
		Ust. 2	„2. Je żeli przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę zawiera w informacji dotyczącej zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych, o których mowa w art. 38 ust. 2, informacje sprzeczne ze stanem rzeczywistym, marszałek województwa lub regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa pozwolenia lub decyzje, o których mowa w ust. 1, w	Brak jest sankcji za nieprzekazanie informacji w ogóle. Praktyka z ostatnich kilku lat wskazuje na to, że część przedsiębiorców prowadzących strzępiarki w ogóle nie wykonywała próby strzępienia.

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

			drodze decyzji, bez odszkodowania.”	
43			Uchylony	
43a			<p>Art. 43a. 1. Główny Inspektor Ochrony Środowiska sporządza i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw środowiska sprawozdanie o realizacji ustawy, zawierające w szczególności informacje o:</p> <p>1) liczbie, markach, masie i roku produkcji pojazdów oraz masie pojazdów wycofanych z eksploatacji, przyjętych do stacji demontażu;</p> <p>2) masie odpadów poddanych odzyskowi, w tym recyklingowi, odpadów przekazanych do odzysku, w tym recyklingu, oraz odpadów przekazanych do unieszkodliwiania, a także masie przeznaczonych do ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji;</p> <p>3) uzyskanych w skali kraju poziomach odzysku i recyklingu;</p> <p>4) wysokości kwot wpłaconych z tytułu opłat, o których mowa w art. 14 ust. 1, art. 17 ust. 1 i 2 oraz art. 30a ust. 1 ustawy</p> <p>- w terminie do dnia 31 lipca roku następującego po roku sprawozdawczym.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw środowiska, kierując się potrzebą ujednoczenia informacji oraz ułatwienia ich przekazywania, określi, w drodze rozporządzenia, sposób przekazywania i wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 1.</p>	
			<p>Art. 43b. 1. Marszałek województwa prowadzi odrębny rachunek bankowy w celu gromadzenia i przekazywania wpływów z opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.</p> <p>2. Wpływy z tytułu opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, powiększone o dochody z oprocentowania rachunku bankowego i pomniejszone o dochody</p>	

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

43b			<p>województwa, o których mowa w ust. 3, marszałek województwa przekazuje w terminie do dnia 30 maja roku następującego po roku, którego opłata dotyczy, na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.</p> <p>3. Wpływy z tytułu opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji powiększone</p> <p>o dochody z oprocentowania rachunku bankowego, w wysokości 5% stanowią dochody województwa.</p> <p>4. Marszałek województwa jest obowiązany do sporządzania i przekazywania Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska rocznych informacji o podmiotach wpłacających opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, z podaniem nazwy, siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu danej opłaty oraz terminu dokonania wpłaty, w terminie do dnia 15 czerwca roku następującego po roku sprawozdawczym.</p>	
47			<p>Art. 47. Kto, wbrew przepisom art. 13, składa zawiadomienie o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów zawierające fałszywe dane, podlega karze grzywny.”</p>	
52			<p>Art. 52. 1. Kto, wbrew przepisom art. 30, nie składa rocznego sprawozdania lub składa sprawozdanie nierzetelne, podlega karze grzywny.</p> <p>2. Tej samej karze podlega, kto, wbrew przepisom art. 30a ust. 6, nie składa rocznego sprawozdania o wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji lub składa sprawozdanie nierzetelne.”</p>	<p>Zwracamy uwagę na szereg wątpliwości, jakie w praktyce budziła ocena rzetelności sprawozdań dokonywana przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w związku z wypłatą dopłat do demontażu. Przykłady „nierzetelności” sprawozdania są kuriozalne i dowodzą tego, jak może to być nadużywane. Nierzetelne więc były sprawozdania, w których przy kodzie odpadu niebezpiecznego nie było oznaczenia gwiazdką (*),</p>

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

				<p>gdy masa rzeczywista pojazdu była wyższa niż masa własna (co jest zjawiskiem bardzo częstym), literówki w marce pojazdu np. Tawria czy Tavria? Czy każdy przypadek nawet zwykłej pomyłki będzie od razu karany grzywną? Czy będzie wcześniej możliwość poprawienia sprawozdania tak, jak to przewiduje procedowany aktualnie w Sejmie projekt ustawy o odpadach? Przepis jest zbyt ogólny i może w praktyce być nadużywany, zwłaszcza, gdy pomyłki pisarskie lub dokumentowanie stanu rzeczywistego odbiegającego od wyobrażeń kontrolującego będą traktowane jako nierzetelność przy sporządzaniu sprawozdania.</p> <p>Poza tym, dlaczego w art. 47, dotyczącym obowiązków wprowadzających, mowa jest o zawiadomieniu zawierającym fałszywe dane, zaś przy obowiązkach prowadzących stacje - o nierzetelnym sprawozdaniu. Terminologia ta powinna być ujednolicona.</p>
52a			<p>Art. 52a. Kto, wbrew przepisowi art. 35 ust. 1, nie przekazuje 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."</p>	<p>Brak sankcji za nieprzekazanie pojazdów z punktu zbierania do stacji w sytuacji, gdy punkt i stacja prowadzone są przez tego samego przedsiębiorcę.</p>
53			<p>Art. 53. 1. Orzekanie w sprawach, o których mowa w art. 44-52a, następuje na zasadach i w trybie określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia. 2. Za wykroczenia, o których mowa w art. 44-52a, odpowiada, jak sprawca, także ten, kto na podstawie przepisu prawa, decyzji właściwego organu, umowy lub faktycznego wykonywania</p>	

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

			zajmuje się sprawami gospodarczymi, w szczególności w zakresie gospodarki odpadami, osoby fizycznej, osoby prawnej albo jednostki organizacyjnej niemającej osobowości prawnej, której odrębne przepisy przyznają zdolność prawną.”	
53a		Ust. 1a	„1a. Kto, poza punktem zbierania pojazdów lub poza stacją demontażu, prowadzi działalność w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, podlega karze pieniężnej od 10 000 do 100 000 zł.”	<p>Przepisy dotyczące kar administracyjnych, z racji ich wysokości, a także bardzo dużej rozpiętości i małej precyzji przy określeniu kryteriów decydujących o wysokości kary budzą szereg zastrzeżeń także z punktu widzenia ich konstytucyjności.</p> <p>Zarówno obowiązujący art. 53a i jak i proponowane zapisy dają zbyt dużo swobody inspektorom ochrony środowiska, którzy będą wydawać decyzje w tym zakresie. Przesłanki mające wpływ na wymiar kary są bardzo ogólnikowe i ocenne, a zatem bardzo trudno będzie w praktyce zweryfikować zasadność nałożenia kary w określonej przez inspektora wysokości. Swoboda i uznanie przedstawiciela administracji publicznej idzie tu zbyt daleko i właściwszym rozwiązaniem byłoby określenie katalogu kar i przypisanie do każdego naruszenia konkretnej kary. Przykładem mogą być rozwiązania przyjęte w ustawie o transporcie drogowym.</p> <p>Początkowo katalog naruszeń i przypisane do nich kwotowo określone kary zawarte były w rozporządzeniu, a i tak Trybunał Konstytucyjny uznał, że jest to niegodne z Konstytucją. W efekcie naruszenia i taryfikator kar znalazły się w załączniku do ustawy. Przy czym, co istotne, każda kara była precyzyjnie określona. Warto także określić górną granicę sumy kar za poszczególne naruszenia i uzależnić wysokość tej sumy od np. wielkości przedsiębiorstwa</p>

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

			(tzn. mikro, małe, średnie i duże przedsiębiorstwo).
	Ust. 2	2. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 1a, wymierza, w drodze decyzji, wojewódzki inspektor ochrony środowiska.	jw
	Ust. 3	3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 1a, wnosi się na rachunek bankowy wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska.	jw
	Ust. 4	4. Przy ustalaniu wysokości kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 1a, należy uwzględnić stopień szkodliwości czynu, w szczególności zakres naruszeń, ilość odpadów, rodzaj stwarzanego zagrożenia dla środowiska oraz okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów o odpadach.	jw
	Ust. 5	5. Do kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 1a, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska."	
		<p>Art. 53b. 1. Wprowadzający pojazd, który wbrew przepisom art. 13, nie złożył zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów, podlega karze pieniężnej.</p> <p>2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, wymierza, w drodze decyzji, Główny Inspektor Ochrony Środowiska.</p> <p>3. Karę pieniężną ustala się w wysokości 150 zł za każdy dzień zwłoki w związku z niezłożeniem zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1. Wysokość kary pieniężnej ustala się na dzień wydania decyzji, o której mowa w ust. 2.</p> <p>4. W przypadku dalszego nieskładania zawiadomienia, wymierza się kolejną karę pieniężną. Wysokość kolejnej kary pieniężnej ustala się od dnia następującego po dniu wydania decyzji, o której mowa w ust. 2, do dnia</p>	

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

53b			<p>wydania decyzji.</p> <p>5. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, wnosi się na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzje, o których mowa w ust. 2 i 4, stały się ostateczne.</p> <p>6. Główny Inspektor Ochrony Środowiska nie wszczyna postępowania w sprawie wymierzenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, jeżeli wprowadzający pojazd dobrowolnie złożył po terminie zawiadomienie, o którym mowa w art. 13 ust. 1, oraz wpłacił 500 zł na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przed wszczęciem postępowania, w sprawie wymierzenia kary pieniężnej.</p> <p>7. Do kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 4, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. –Ordynacja podatkowa, z tym, że uprawnienia organów podatkowych przysługują Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.”</p>	
			użyte w, art. 32 ust. 2, art. 36 ust. 1 i 3,	
32		Ust. 2	w różnej liczbie i przypadku, wyrazy	
		Ust. 1	zezwolenie na prowadzenie	
36		Ust. 3	działalności	
			w zakresie zbierania odpadów”	
			zastępuje się użytymi w odpowiedniej	
			liczbie	
			i przypadku wyrazami zezwolenie na	
			zbieranie odpadów”.	
Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym				
Art.	Pun.	Podpu n.	Treść przepisu przedstawionego w projekcie	Uwagi
72		Ust. 1 pkt. 9	Uchylony	
		Ust. 2 pkt. 6	Uchylony	
Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska				
Art.	Pun.	Podpu n.	Treść przepisu przedstawionego w projekcie	Uwagi
			3) sporządzanie i przekazywanie Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska kwartalnych informacji o podmiotach wpłacających opłaty,	

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

400k		Ust. 2 pkt. 3	o których mowa w art. 14 ust. 1, art. 17 ust. 1 i 2 oraz art. 53b ust. 5 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.3)) oraz o podmiotach wpłacających kary pieniężne, o których mowa w art. 53b ust 1 z podaniem nazwy, oznaczenia siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu opłaty lub kary pieniężnej oraz terminu 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;”	
		Ust. 2 pkt. 4	Uchylony	
401		Ust. 7 pkt. 9	„9) wp łwy z opłat, o których mowa w art. 14 ust. 1, art. 17 ust. 1 i 2, art. 43b ust. 2 oraz art. 53b ust. 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”	
		Ust. 7 pkt. 11b	„11b) wp łwy z kar pieniężnych, o których mowa w art. 53a ust. 1 i 1a i 53b ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji”	
401c		Ust. 9 pkt. 4	Uchylony	
		Ust. 9 pkt. 4a	„4a) wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;”	
410a		Ust. 1	Uchylony	Stanowisko w przedmiocie projektowanych zmian w zakresie ustawy Prawo ochrony środowiska wyrażone zostały m.in. w uwagach ogólnych do Projektu. Środowisko recyklerów nie kryje oburzenia z powodu obarczenia prowadzących stacje szeregiem obowiązków, w tym w szczególności osiągnięcia bardzo wysokich poziomów odzysku i recyklingu bez możliwości uzyskania jakiegokolwiek
		Ust. 2		
		Ust. 2a		
		Ust. 3		
		Ust. 3a		
		Ust. 3b		
	Ust. 3c			

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

				<p>wynagrodzenia za świadczone usługi. Jest to jedyna gałąź gospodarki, w której przedsiębiorcę pozbawia się możliwości uzyskania wynagrodzenia za świadczone usługi. Każda działalność gospodarcza nastawiona jest na zysk i nie można pozbawić przedsiębiorcy prawa do otrzymania zapłaty za wykonaną pracę. System dopłat do demontażu, o czym mówiliśmy od dawna, jest ułomny, ale zapewniał prowadzącym stacje przynajmniej częściowy zwrot ponoszonych kosztów. Brak zwrotu kosztów jest niezgodny z Dyrektywą wrakową, narusza podstawowe zasady działalności gospodarczej, a przede wszystkim jest niezgodny z Konstytucją. Jeśli ustawa zakazuje pobrania od właściciela opłaty za przyjęcie pojazdu do stacji, to musi wskazywać innego płatnika, który zrekompensuje prowadzącemu stację przynajmniej straty z tytułu prowadzonej działalności. Zapisy art. 11a nakazujące zawarcie w umowach podpisywanych pomiędzy wprowadzającymi a prowadzącymi stacje demontażu potwierdzają konieczność finansowania recyklingu pojazdów i stanowią próbę obejścia problemu.</p> <p>Brak finansowania doprowadzi do załamania systemu, likwidacji znacznej części stacji demontażu, a w przyszłości spowoduje także problemy z rozliczeniem się przed Unią z uzyskanych poziomów odzysku i recyklingu. Uważamy, że zmiany w zakresie finansowania recyklingu nie mogą ograniczać się do wykreślenia przepisów o dopłatach, lecz powinny wiązać się z</p>
--	--	--	--	---

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

				gruntowaną przebudową całego systemu.
411		Ust. 1 pkt. 2 lit. d	Uchylony	
Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych				
Art.	Pun.	Podpu n.	Treść przepisu przedstawionego w projekcie	Uwagi
23		Ust. 1 pkt. 16b	„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. 30a ust. 1, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 30a ust. 4 tej ustawy;”	
Ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych				
Art.	Pun.	Podpu n.	Treść przepisu przedstawionego w projekcie	Uwagi
16		Ust. 1 pkt. 19b	„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. 30a ust.1, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 30a ust. 4 tej ustawy;”	
Dotyczy zmienianej ustawy (Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji)				
			Art. 6. Umowy, o których mowa w art. 11 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, zawarte przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	
			Art. 7.1. W przypadku, gdy opłata wniesiona przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 stanowi nadpłatę w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. –Ordynacja	

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

			podatkowa (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.9)), właściwym w sprawie jej zwrotu jest Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.	
			Art. 7.2. Do zwrotu nadpłaty stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. –Ordynacja podatkowa, z tym, że prawo do żądania zwrotu nadpłaty wygasa, jeżeli wniosek o zwrot nadpłaconej kwoty opłaty nie został złożony w terminie 3 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	
			Art.8. 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 z dnia 27 kwietnia 2001 r. –Prawo ochrony środowiska.	
			Art.9 Do opłat za brak sieci, należnych za okres przed dniem 1 stycznia 2013 r. stosuje się przepisy dotychczasowe.	
			Art. 10. 1. Sprawozdania, o których mowa w art. 30 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, sporządzane za rok 2012, przekazywane są zgodnie z dotychczasowymi przepisami. 2. Sprawozdanie, o realizacji ustawy , o którym mowa w art. 43a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, jest sporządzane po raz pierwszy za rok 2013.	
			Art. 11. 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 ustawy - w przypadku strzępiarek funkcjonujących na rynku. 2. Jeśli 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	

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

			obowiązku, o którym mowa w ust. 1.	
			<p>Art. 12. Do spraw wszczętych, a niezakończonych prowadzonych na podstawie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. art. 39 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, 2. art. 72 ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy <p>- stosuje się przepisy dotychczasowe.</p>	
			<p>Art. 13.1. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 15 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 15 ust. 2 zmienionych w zakresie art. 14 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. jednakże nie dłużej, niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy.</p>	
			<p>Art.13.2. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 8, zmienionych w zakresie art. 23 ust. 1-7, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. jednakże nie dłużej, niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy.</p>	
			<p>Art. 13.3. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 30 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 30 ust. 4, zmienionych w zakresie art. 30 ust. 1 i 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. jednakże nie dłużej, niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy.</p>	
			<p>Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) art. 1 pkt 7, 8, pkt 10-12, pkt 18 - 20, pkt 26 w zakresie art. 43b, pkt 29, art. 4 oraz art. 5, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.; 2) art. 1 pkt 25, pkt 26 w zakresie art. 43a, art. 3 pkt 1 lit. b, pkt 3 lit. a, pkt 4 oraz pkt 5, które wchodzi w życie z 	

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 listopada 2012 r.

			dniem 1 stycznia 2014 r.	
--	--	--	--------------------------	--