

USTAWA

z dnia2012 r.

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

Art. 1. W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.³⁾) 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. 11-19, art. 21, art. 22, art. 23 ust. 1 oraz art. 39-41.”;

2) 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;”;

3) w art. 3 po pkt 15 dodaje się pkt 16 w brzmieniu:

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

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

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. Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 5, str. 224).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. Nr 361, z późn. zm.) oraz ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.).

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 175, poz. 1458, z 2007 r. Nr 176, poz. 1236, z 2009 r. Nr 79, poz. 666, Nr 92, poz. 753 i Nr 215, poz. 1664, z 2010 r. Nr 28, poz. 145 i Nr 76, poz. 489 oraz z 2011 r. Nr 63, poz. 322.

„1a. Właściwy wojewódzki inspektor ochrony środowiska, w drodze decyzji stwierdza niespełnienie przez pojazd wymagań technicznych określonych w ust. 2.”;

5) 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 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 nastąpiło w dwóch terminach, za dzień wprowadzenia na terytorium kraju uważa się dzień wcześniejszy.
3. Ciężar udowodnienia, że wprowadzenie na terytorium kraju nie nastąpiło albo nastąpiło w innym dniu niż określony w ust. 1, spoczywa na wprowadzającym pojazd.”;

6) po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu:

- „Art. 5a 1. Zużyte części usunięte podczas naprawy samochodów osobowych są odpadami w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243, z późn. zm.⁴⁾).
2. Podmioty zajmujące się naprawą pojazdów przekazują zużyte części, 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.”;

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

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 203, poz. 1351 oraz z 2011 r. Nr 106, poz. 622, Nr 117, poz. 678, Nr 138, poz. 809, Nr 152, poz. 897 i Nr 171, poz. 1016.

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

8) 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 było prowadzonych co najmniej 8 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedna stacja demontażu, położonych w różnych miejscowościach, zapewniających właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, zapewnia sieć poprzez co najmniej 8 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedną stację demontażu, położonych w różnych miejscowościach.

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

9) 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:

- 1) warunki przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stację demontażu;
- 2) warunki finansowania, przez wprowadzającego pojazd, kosztów zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających żadnej 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.”;

10) uchyla się art. 12;

11) w art. 13:

a) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Wprowadzający pojazd dołącza do zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, uwierzytelnione kopie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„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, należy wskazać datę wystąpienia zmiany oraz przesłać Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska uwierzytelnioną kopię nowozawartej umowy z przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu.”;

12) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„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 opłaty za brak sieci.

2. Opłata, o której mowa w ust. 1, stanowi sumę opłaty stałej za brak sieci oraz opłaty zależnej od wysokości opłaty jednostkowej za brak sieci, 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.

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. Wzór obliczania opłaty za brak sieci określa załącznik do ustawy.

5. Maksymalna stawka opłaty stałej za brak sieci wynosi 20 000 zł.

6. Maksymalna stawka opłaty jednostkowej za brak sieci wynosi 20 zł.

7. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty stałej za brak sieci oraz opłaty jednostkowej 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 wprowadzających pojazdy.”;

13) w art. 17 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

14) uchyla się art. 17a;

15) w art. 23 ust. 1-7 otrzymują brzmienie:

1) „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 .

2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji nie pobiera opłaty od właściciela pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 3.

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

1) pojazd jest zarejestrowany na terytorium Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, zgodnie z odrębnymi przepisami;

2) pojazd wycofany z eksploatacji:

a) jest kompletny,

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 90, poz. 757, Nr 25, poz. 202, Nr 90, poz. 756, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i poz. 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802, Nr 97, poz. 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726, z 2011 r. Nr 30, poz. 151, Nr 92, poz. 530, Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 171, poz. 1016, Nr 204, poz. 1195, Nr 205, poz. 1210, Nr 208, poz. 1240 i 1241, Nr 222, poz. 1321, Nr 224, poz. 1454, Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454 oraz z 2012 r. poz. 113.

- b) nie zawiera innych odpadów, które nie pochodzą z danego pojazdu.
4. Za pojazd kompletny uważa się pojazd, który zawiera wszystkie istotne elementy.
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.
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 oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej.
7. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia niekompletnego pojazdu, jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3.”;

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

- „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.”;

17) w art. 24 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„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.”;

18) w art. 25 uchyla się ust. 2;

19) w art. 30:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„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;”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

20) po art. 30 dodaje się art. 30a w brzmieniu:

„Art. 30a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 28 ust. 1, jest obowiązany do wpłacenia opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, obliczanej odrębnie w przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu:

1) odzysku;

2) recyklingu.

2. Opłatę za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu 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.

3. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 2, wynosi:

1) 0,1 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów wymaganej do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu, w przypadku, gdy do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu brakuje nie więcej niż 5%;

2) 0,2 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów wymaganej do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu, w przypadku, gdy do osiągnięcia poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu brakuje więcej niż 5%.

4. W przypadku nieosiągania wymaganego poziomu odpowiednio odzysku i recyklingu przez dwa kolejne lata, stawka opłaty, o której mowa w ust. 3, dla obliczenia opłaty należnej za drugi rok nieosiągnięcia wymaganego poziomu, ulega podwojeniu.

5. Wysokość opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu oblicza się w sposób określony w ust. 1- 4 dla danego roku kalendarzowego.

6. Opłata, o której mowa w ust. 1, wpłacana jest na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego w terminie do dnia 15 marca roku następującego po roku, którego opłata dotyczy.

7. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do sporządzenia i przedłożenia marszałkowi województwa rocznego sprawozdania o wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu w terminie do dnia 15 marca roku następującego po roku, którego sprawozdanie dotyczy.

8. W razie stwierdzenia, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu mimo ciążącego obowiązku, nie dokonał wpłaty opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu lub dokonał wpłaty w wysokości niższej od należnej, marszałek województwa wydaje decyzję, w której określa wysokość zaległości z tytułu opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu.

9. Do opłat za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują marszałkowi województwa.

10. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 7, oraz sposób jego przekazywania, kierując się potrzebą ujednolicenia sprawozdań oraz ułatwieniem ich przekazywania.”;

21) art. 35 otrzymuje brzmienie:

„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.

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.”;

22) 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, z zastrzeżeniem ust. 1a i 1b.”,

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

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

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

23) w art. 39:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Starosta wydaje zezwolenie na zbieranie odpadów przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów po zaopiniowaniu przez marszałka województwa lub regionalnego dyrektora ochrony środowiska właściwego 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 oraz po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełnienia minimalnych wymagań dla punktów zbierania pojazdów.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„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 cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji bez odszkodowania.”;

24) 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 pozwolenia lub decyzje, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”;

25) w art. 41:

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

„1a. Pozwolenia lub decyzje, o których mowa w ust. 1, są wydawane po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełnienia minimalnych wymagań dla strzępiarek.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeżeli 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 drodze decyzji, bez odszkodowania.”;

26) uchyla się art. 43;

27) po art. 43 dodaje się art. 43a – 43b w brzmieniu:

„Art. 43a. 1. Główny Inspektor Ochrony Środowiska sporządza i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw środowiska sprawozdanie o realizacji ustawy, zawierające w szczególności informacje o:

- 1) liczbie, markach, masie i roku produkcji pojazdów oraz masie pojazdów wycofanych z eksploatacji, które zostały przyjęte do stacji demontażu;
- 2) masie odpadów poddanych odzyskowi, w tym recyklingowi, oraz przekazanych do odzysku, w tym recyklingu, unieszkodliwiania, a także masie przeznaczonych do ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 3) uzyskanych w skali kraju poziomach odzysku i recyklingu;
- 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

- w terminie do dnia 31 lipca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy.

2. Minister właściwy do spraw środowiska, kierując się potrzebą ujednolicenia informacji oraz ułatwienia ich przekazywania, określi, w drodze rozporządzenia, sposób przekazywania i wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 1.

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.

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 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.

3. Wpływy z tytułu opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji powiększone o dochody z oprocentowania rachunku bankowego, w wysokości 5% stanowią dochody województwa.

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 z podaniem nazwy, oznaczenia siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu danej opłaty oraz terminu dokonania wpłaty, w terminie do 15 czerwca roku następującego po roku, którego dotyczą te informacje.”;

28) art. 47 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

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

„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.”;

30) art. 53 otrzymuje brzmienie:

„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 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.”;

31) w art. 53a:

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

„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.”,

b) ust. 2 - 5 otrzymują brzmienie:

„2. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 1a, wymierza, w drodze decyzji, wojewódzki inspektor ochrony środowiska.

3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 1a, wnosi się na wyodrębniony rachunek bankowy wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska.
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.
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.”;

32) po art. 53a dodaje się art. 53b w brzmieniu:

- „Art. 53b. 1. Wprowadzający pojazd, który wbrew przepisom art. 13, nie składa zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów, podlega karze pieniężnej.
2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, wymierza, w drodze decyzji, Główny Inspektor Ochrony Środowiska.
 3. 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 decyzja, o której mowa w ust. 2, stała się ostateczna.
 4. Karę pieniężną wymierza 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, a w przypadku dalszego nieskładania zawiadomienia, wymierza się kolejną karę pieniężną.
 5. 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, o którym mowa w ust. 1.
 6. Do kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, 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.”;

33) użyte w art. 11 ust. 3 pkt 2, art. 32 ust. 2, art. 36 ust. 1 i 3 oraz w art. 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 „zezwolenie na zbieranie odpadów”.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.⁵⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 72:

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

2) po art. 140l dodaje się dział Vb w brzmieniu:

„Dział Vb

Administracyjne kary pieniężne

Art. 140m. 1. Właściciel pojazdu, który wbrew przepisom art. 78 ust. 2 nie zawiadamia starosty o:

- 1) nabyciu lub zbyciu pojazdu
 - 2) zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym
- podlega karze pieniężnej w wysokości 500 zł.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, wymierza właściwy starosta w drodze decyzji.

3. Kara pieniężna, o której mowa w ust. 1, stanowi dochód budżetu powiatu.

4. Starosta nie wszczyna postępowania w sprawie wymierzenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, jeżeli właściciel pojazdu dobrowolnie po terminie dopełnił obowiązku wynikającego z art. 78 ust 2 oraz wpłacił na rachunek budżetu powiatu kwotę 50 zł przed wszczęciem postępowania, o którym mowa w ust. 1.

5. Do kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, z tym, że uprawnienia organów podatkowych przysługują właściwemu staroście.”;

Art. 3. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 111, poz. 708, Nr 138, poz. 865, Nr 154, poz. 958, Nr 171, poz. 1056, Nr 199, poz. 1227, Nr 223, poz. 1446 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100, Nr 20, poz. 106 i Nr 79, poz. 666, Nr 130, poz. 1070 i Nr 215, poz. 1664, z 2010 r. Nr 21, poz. 104, Nr

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

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) sporządzanie i przekazywanie Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska kwartalnych informacji o podmiotach wpłacających opłaty, 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. 2 z podaniem nazwy, oznaczenia siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu danej 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;”;

b) uchyla się punkt 4;

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, art. 43b ust. 2 oraz art. 53b ust. 5 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;

b) pkt 11b otrzymuje brzmienie:

„11b) wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w art. 53a i 53b ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;

3) w art. 401c w ust. 9:

a) uchyla się pkt 4,

b) po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;

4) w art. 410a uchyla się ust. 1-3c;

28, poz. 145, Nr 40, poz. 227, Nr 76, poz. 489, Nr 119, poz. 804, Nr 152, poz. 1018 i 1019, Nr 182, poz. 1228, Nr 229, poz. 1498 i Nr 249, poz. 1657, oraz z 2011 r. Nr 32 poz. 159, Nr 63, poz. 322, Nr 94, poz. 551, Nr 99, poz. 569, Nr 122, poz. 695, Nr 152, poz. 897, Nr 178, poz. 1060 i Nr 224, poz. 1341.

5) w art. 411 w ust. 1 w pkt 2 uchyla się lit. d.

Art. 4. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. Nr 361, z późn. zm.⁷⁾) w art. 23 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 oraz art. 30a, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 30a ust. 4 tej ustawy;”

Art. 5. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.⁸⁾) art. 16 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 oraz art. 30a, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 30a ust. 4 tej ustawy;”.

Art. 6. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wygasa obowiązek wnoszenia opłat, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem 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 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.

⁷⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 361, poz. 362 i poz. 440.

⁸⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 781, Nr 178, poz. 1059, Nr 205, poz. 1202 i Nr 234, poz. 1389 i 1391 oraz z 2012 r. poz. 362.

⁹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, Nr 85, poz. 727, Nr 86, poz. 732 i Nr 143, poz. 1199, z 2006 r. Nr 66, poz. 470, Nr 104, poz. 708, Nr 143, poz. 1031, Nr 217, poz. 1590 i Nr 225, poz. 1635, z 2007 r. Nr 112, poz. 769, Nr 120, poz. 818, Nr 192, poz. 1378 i Nr 225, poz. 1671, z 2008 r. Nr 118, poz. 745, Nr 141, poz. 888, Nr 180, poz. 1109 i Nr 209, poz. 1316, 1318 i 1320, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 44, poz. 362, Nr 57, poz. 466, Nr 131, poz. 1075, Nr 157, poz. 1241, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323, Nr

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, o których mowa w ustawie zmienianej w art. 1, za rok 2012 i lata poprzednie, 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. Sprawozdania, o których mowa w art. 30 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, sporządzane za rok 2013 i lata następne, przekazywane są zgodnie z art. 30 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Sprawozdanie o realizacji ustawy, o którym mowa w art. 43b ustawy zmienianej w art. 1, jest sporządzane po raz pierwszy za rok 2013 i przekazywane do dnia 31 lipca 2014 r.

Art. 11. 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.

Art. 12. Do spraw wszczętych, a niezakończonych prowadzonych na podstawie art. 39 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, stosuje się przepisy dotychczasowe.

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

213, poz. 1652 i Nr 216, poz. 1676, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 57, poz. 355, Nr 127, poz. 858, Nr 167, poz. 1131, Nr 182, poz. 1228 i Nr 197, poz. 1306 oraz z 2011 r. Nr 34, poz. 173, Nr 75, poz. 398, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 781, Nr 171, poz. 1016, Nr 186, poz. 1100, Nr 199, poz. 1175, Nr 232, poz. 1378, Nr 234, poz. 1391i Nr 291, poz. 1707.

podstawie art. 15 ust. 2 zmienionych w zakresie art. 14 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

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.

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.

Art. 15. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 8, 9, 11, 12, 13, 19, 20, 21, pkt 27 w zakresie art. 43b, pkt 30, art. 4 oraz art. 5, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.;
- 2) art. 1 pkt 26, pkt 27 w zakresie art. 43a, art. 3 pkt 1 lit. b, pkt 3 lit. a, pkt 5 i 6, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2014 r.

WZÓR OBLICZANIA WYSOKOŚCI OPŁATY ZA BRAK SIECI ZBIERANIA POJAZDÓW

1. Wysokość należnej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów należy obliczać w następujący sposób:

$$A = B + \left(C * D * \frac{E_1 * 1 + E_2 * 2 + \dots + E_X * X}{365} \right)$$

gdzie:

A - wysokość należnej opłaty za brak sieci w złotych;

B - opłata stała za brak sieci w złotych;

C - wysokość opłaty jednostkowej za brak sieci w złotych;

D - liczba pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w ciągu roku kalendarzowego;

E z indeksem liczbowym - liczba dni, w których do zapewnienia sieci brakowało określonej liczby stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, gdzie indeks liczbowy odpowiada liczbie brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów;

X - liczba wymaganych stacji demontażu oraz punktów zbierania pojazdów. Dla wprowadzających pojazdy, którzy wprowadzają na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego $X=8$, dla wprowadzających pojazdy, którzy wprowadzają na terytorium kraju powyżej 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego $X=128$.

UZASADNIENIE

Niniejszy 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. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2008 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. Nr 361, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.).

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.) oraz skierowania całego strumienia powstających odpadów do legalnych stacji demontażu (wyeliminowanie 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 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (naruszenie nr 2008/2330).

Poniżej przedstawiono szczegółowe uzasadnienie proponowanych zmian.

W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji zaproponowano zmianę art. 2 ust. 1a ustawy dotyczącego zakresu stosowania określonych przepisów ustawy do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e, w celu pełnego dostosowania do przepisów art. 3 ust. 5 dyrektywy o pojazdach wycofanych z eksploatacji.

Zaproponowano także zmianę obecnie obowiązującej definicji wprowadzającego pojazd. Wydaje się bowiem, że 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 pojawiało się w przepisach ustawy i nie było dotąd zdefiniowane. Dodatkowo dokonano również zmian w art. 4 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 jak w przypadku ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach (art. 7).

W art. 3a 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 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.

W celu zapewnienia zgodności polskiego prawa z dyrektywą 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji dodano projektowany art. 5a oraz art. 23a ustawy dotyczący zagospodarowania zużytych części pochodzących z pojazdów.

Wprowadzono zmiany w art. 7 ustawy w celu zapewnienia zgodności polskiego prawa z dyrektywą 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji w zakresie ciężarków do wyważania kół, szczotek węglowych do silników elektrycznych oraz okładzin hamulcowych. Zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE brzmienie artykułu 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 Dyrektywy 2000/53/WE.

W odniesieniu do obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w ustawie zaproponowano podział na podmioty wprowadzające nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku oraz powyżej 1000 pojazdów w ciągu roku. Podmioty wprowadzające ponad 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 obecnie obowiązującą ustawą, ma obowiązek zapewnienia możliwości oddania pojazdu przez ostatniego użytkownika do punktu zbierania lub stacji demontażu, położonych w odległości nie mniejszej niż 50 km w linii prostej od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu (art. 11 ustawy). Oznacza to konieczność zapewnienia sieci składającej się z ok. 120 - 150 stacji demontażu oraz punktów zbierania pojazdów na terytorium kraju. Taki kształt sieci zapewnia odpowiednią liczbę punktów, w których można przekazać pojazd uprawnionemu podmiotowi, natomiast sprawia trudności przedsiębiorcom pod względem określenia, czy wszyscy właściciele są objęci zasięgiem sieci. Z tego względu, aby ułatwić przedsiębiorcom konstruowanie sieci według ustawowych wymogów w projekcie wprowadza się obowiązek zapewnienia 8 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie, który co do liczby wymaganych stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów jest równoważny dotychczas istniejącemu (po osiem stacji demontażu lub punktów zbierania w województwie, przy 16 województwach daje liczbę 128 stacji lub punktów zbierania na terenie kraju), natomiast daje przedsiębiorcy większą swobodę decyzji co do ich rozmieszczenia.

Wprowadzający mniej niż 1000 pojazdów rocznie będą, na mocy art. 11 ustawy, zobowiązani do zapewnienia sieci składającej się z ośmiu stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach. Założeniem było obciążenie wprowadzających nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie obowiązkiem zapewnienia lokalnej sieci zbierania pojazdów, związanej z terenem prowadzenia działalności. Firmy te działają zazwyczaj lokalnie, a nie przez sieć przedstawicieli (dilerów), na terenie całego kraju, dlatego obciążone są obowiązkiem zapewnienia sieci odpowiadającej sieci zbierania pojazdów w jednym województwie. Jednak, aby ułatwić firmom tworzenie sieci ustawa nie wprowadza obowiązku, aby cała sieć zapewniona była wyłącznie na terenie województwa, na którym wprowadzający prowadzi działalność. Biorąc pod uwagę, że dotychczas ta grupa wprowadzających była zobowiązana do wnoszenia, na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju a obecna nowelizacja znosi ten obowiązek, obciążenie małych przedsiębiorców na rzecz systemu recyklingu pojazdów ulega

zmniejszeniu. Proponowany przepis art. 11 ustawy 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, a w połączeniu z nowododanym art. 11a, dotyczącym finansowej odpowiedzialności wprowadzającego pojazdy, zapewnia również prawidłową transpozycję art. 5 ust. 4 dyrektywy 2000/53/WE w zakresie mówiącym o pokryciu kosztów recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przez producentów w przypadku, gdy wartość tych pojazdów jest ujemna lub zerowa.

Zgodnie z art. 11a ustawy, umowa między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu ma być zawarta w formie pisemnej. Trzeba zauważyć, że mimo iż sieć zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji może składać się ze stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, umowy zawierane są przez wprowadzających 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). Ponadto, umowa ma zawierać warunki finansowania przez wprowadzającego kosztów zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, biorąc pod uwagę liczbę pojazdów wprowadzanych przez przedsiębiorcę, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, które wynikają z dyrektywy 2000/53/WE. W szczególności zapis ten dotyczy przypadków, gdy pojazd wycofany z eksploatacji nie ma wartości rynkowej lub jest ona ujemna. Nieosiągnięcie przez państwo członkowskie wymaganych poziomów może skutkować wszczęciem przez Komisję Europejską procedury o naruszenie na podstawie art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu UE. Natomiast zagospodarowanie odpadów w taki sposób, aby osiągnąć wymagane poziomy, generuje koszty. Koszty te, zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE, mają pokrywać producenci.

Wprowadzono ponadto rezygnację z wnoszenia opłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy, 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 ww. opłat.

W związku z uchyceniem art. 11 i 12, zasadne było wprowadzenie art. 6 ustawy nowelizującej, który stanowi, że z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wygasa obowiązek wnoszenia opłat, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Przepis ten ma charakter przejściowy i ma na celu usunięcie wątpliwości, które mogłyby powstać w procesie stosowania zmienionego prawa.

Zaproponowano również zmianę art. 13, umożliwiającą GIOŚ otrzymywanie kopii umów zawartych przez wprowadzających pojazdy z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu

W art. 14 ustawy wprowadzono zmiany do przepisów dotyczących opłaty za brak sieci. Sposób obliczania opłaty za brak sieci jest, tak jak w obecnie obowiązującej ustawie, zależny 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 obecnie obowiązującej ustawie nie można uzależnić wysokości opłaty od liczby brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania, 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 jest to, jak w dotychczasowej ustawie, odpowiednik kosztu demontażu jednego pojazdu, ale odpowiednik kosztów demontażu jednego pojazdu podzielony przez liczbę stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w pełnej sieci (128). Dla łatwego odróżnienia stawki opłaty od opłaty stałej za brak sieci, w projekcie ustawy wprowadzono nazwę: *stawka opłaty jednostkowej za brak sieci*.

Ponieważ przedstawiony powyżej sposób obliczenia opłaty za brak sieci jest nieproporcjonalnie korzystny dla małych wprowadzających, co wynika faktu, że ustawa zobowiązuje ich do zapewnienia sieci składającej się nie ze 128, ale jedynie 8 stacji. Aby wyrównać tę dysproporcję, elementem opłaty będzie tzw. opłata stała. Będzie ona określana na takim poziomie, że dla małych wprowadzających 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 jednostkowej za brak sieci w wysokości 20 zł oraz maksymalną stawkę opłaty stałej za brak sieci w wysokości 20 000 zł oraz wprowadzono upoważnienie dla ministra właściwego do spraw środowiska do wydania rozporządzenia określającego wysokość 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 recyklingu. Jest to praktyka stosowana w ustawach regulujących gospodarkę odpadami.

Ponadto, w celu uproszczenia przepisów zrezygnowano z wyliczenia sytuacji, w których wprowadzający jest zwolniony z opłaty za brak sieci. W zamian wprowadzono przepis w ust. 3, 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. W przypadku nie zapewnienia sieci przez okres dłuższy niż 21 dni w roku kalendarzowym, wprowadzający pojazd będzie obowiązany do obliczenia opłaty za brak sieci za wszystkie dni, w których nie zapewnił sieci. Przepis ten ma na celu zachęcenie przedsiębiorcy do szybkiego przywrócenia sieci, zgodnie z wymogami ustawowymi.

W art. 17 ustawy 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 wycofanych z eksploatacji proponuje się uchylenie art. 17a ustawy.

W celu zapewnienia spójności przepisów ustawy z przepisami dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji proponuje się zmianę przepisów art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji poprzez wprowadzenie, jako 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 w art. 23 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 Unii Europejskiej lub kraju będącego członkiem Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Ponadto, ze względu na specyfikę pojazdów stosowanych przez Służbę Celną i straż Graniczną oraz Inspekcję Transportu Drogowego, celowe było włączenie Służby Celnej, Straży Granicznej oraz Inspekcji Transportu Drogowego do katalogu podmiotów, od których przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów.

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).

W związku z faktem, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia pojazdu niekompletnego, zaproponowano uchylenie przepisu art. 25 ust. 2 ustawy, stanowiącego, że jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty za przekazanie pojazdu niekompletnego przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie wydaje zaświadczenia o demontażu.

Zaproponowano zmiany przepisów dotyczących składania sprawozdań, o których mowa w art. 30 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Proponuje się, aby przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu składali sprawozdania do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska i marszałków województw, a nie jak do tej pory – do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i marszałków województw. Proponuje się pozostawienie dotychczasowego terminu na złożenie tych sprawozdań, tzn. 15 marca roku następującego po roku sprawozdawczym. Główny Inspektor Ochrony Środowiska, na podstawie otrzymanych informacji, będzie sporządzać i przekazywać ministrowi właściwemu ds. środowiska sprawozdanie o realizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w terminie do dnia 31 lipca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy. W projekcie ustawy zawarte zostało upoważnienie do wydania przez ministra właściwego do spraw środowiska rozporządzenia określającego wzór i zakres sprawozdania przekazywanego przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (nowy art. 43b). Sprawozdania składane przez przedsiębiorców prowadzących stacje

demontażu wynikające z art. 30 ust. 1, za rok 2012 będą składane do NFOŚiGW, natomiast poczynając od sprawozdań za rok 2013 do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Natomiast pierwsze sprawozdanie o realizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji składane przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska ministrowi właściwemu do spraw środowiska dotyczyć będzie roku 2013 i przekazywane będzie do 31 lipca 2014 r.

Kolejną zmianą jest wprowadzenie przepisów (art. 30a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji) dotyczących opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów dla przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, w przypadku nieosiągnięcia wymaganych przepisami art. 28 poziomów odzysku i recyklingu. Polska jako kraj zobowiązana jest przepisami dyrektywy 2000/53/WE do osiągnięcia 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 ww. opłaty. Opłaty wpłacane będą na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, a następnie, zgodnie z art. 43b przekazywane do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wpływy z tytułu tej opłaty w wysokości 5% będą stanowić dochody budżetu samorządu województwa.

W związku z wprowadzeniem opłat za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu wprowadzono odpowiednie zmiany w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Art. 4) oraz w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Art. 5), zgodnie z którymi ww. opłaty stanowią koszt uzyskania przychodu, z wyjątkiem opłaty dodatkowej, za jaką uznaje się połowę opłaty naliczanej z zastosowaniem podwójnej stawki opłaty.

Wprowadzono propozycję zobowiązania przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów do przekazywania pojazdów wycofanych z eksploatacji najpóźniej do 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. 5a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, 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), jak również wprowadzono sankcje za nieprzestrzeganie tego przepisu w art. 52a. Rozszerzono wyłączenie z zakresu stosowania przepisu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 27

kwietnia 2001 r. o odpadach, dotyczącego transportu odpadów niebezpiecznych również do transportu pojazdów wycofanych eksploatacji do stacji demontażu (a nie tylko do punktu zbierania) - zmiana art. 35 ust. 2.

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, w związku z powyższym nie ma potrzeby wykonywania próby strzępienia corocznie (art. 38 ust. 1). Dookreślono również, kiedy mają być przeprowadzane próby strzępienia, np. w przypadku zmiany technologii strzępienia.

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). Przepis taki proponuje się za 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 podczas wydawania przez starostę zezwolenia w zakresie zbierania odpadów przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów obowiązek uzgodnienia z marszałkiem lub regionalnym dyrektorem ochrony środowiska zastąpiono obowiązkiem zaopiniowania, w celu usprawnienia procedury.

Zaproponowano ponadto zmianę przepisów art. 40 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji dotyczących poświadczenia nieprawdy w zaświadczeniach o demontażu. W obecnym stanie prawnym brzmienie art. 40 ust. 3 powoduje konieczność odwołania do art. 97 ustawy - Kodeks 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 zaproponowano cofnięcie 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.

Zaproponowano również zmiany art. 41 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby nie było konieczności odwoływania się do art. 97 ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, analogicznie jak we wskazanym powyżej art. 40 ust. 3. W związku z powyższym „poświadczenie nieprawdy” zastąpiono „wskazywaniem informacji sprzecznych ze stanem rzeczywistym”.

Zaproponowano ponadto uchylene z dniem 1 stycznia 2014 r. art. 43 ustawy 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 WIOŚ kontrolują stacje demontażu przy każdej informacji o możliwych nieprawidłowościach. Natomiast zniesienie tego obowiązku pozwoli na szersze kontrolowanie nielegalnych stacji demontażu i ograniczanie ich działalności.

Dla przepisów karnych, zawartych w rozdziale 8a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (art. 44-52 ustawy) wprowadzono, w art. 53 ust. 2 klauzulę rozszerzającą - w płaszczyźnie podmiotu czynu zabronionego - zakres kryminalizacji za wykroczenia indywidualne podmiotów kolektywnych wymienionych w art. 44-52. Nowo dodawany przepis, zawierający szczególną regulację określającą podstawy odpowiedzialności za sprawstwo za wykroczenia określone w art. 44-52 ustawy, nawiązuje do regulacji zawartej w art. 308 k.k. oraz art. 9 § 3 k.k.s. Rola, jaką będzie spełniał nowo dodawany przepis, jest widoczna szczególnie wyraźnie w tych wypadkach, w których wprowadzający pojazdy albo prowadzący stację demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji nie są osobami fizycznymi, ale jednostkami organizacyjnymi, co jest częste w obrocie gospodarczym. Gdyby nie nowo dodawany art. 53 ust. 2 projektu ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, nieuczciwe zachowania osób zajmujących się sprawami gospodarczymi tych jednostek pozostawałyby bezkarne, a sankcja karna związana z typami 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 recykling pojazdów, czego wymaga opis czynu zabronionego.

Zaproponowano (w art. 53a) wprowadzenie wysokiej kary pieniężnej za zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji przez podmioty nieprowadzące punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu, co umożliwi Inspekcji Ochrony Środowiska skuteczniejsze ograniczenie działalności takich podmiotów (najczęściej podejrzanych również o

prorowadzenie nielegalnego demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji) w przypadku, gdy niemożliwe jest udowodnienie prowadzenia demontażu pojazdów. Kara pieniężna przewidziana w ustawie o odpadach w art. 79b ust. 2 pkt 6 wydaje się niewystarczająca w przypadku ujawnienia dużej liczby zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji (nawet kilkadziesiąt do kilkuset sztuk uszkodzonych pojazdów).

Wprowadzono art. 53b w rozdziale 8a, zgodnie z którym wprowadzający pojazdy, który wbrew przepisom art. 13 nie składa zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów, podlega karze pieniężnej. Kara wymierzana jest w wysokości 150 zł za każdy dzień zwłoki w związku z niedopełnieniem obowiązków wynikających z art. 13 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wysokość kary pieniężnej ustala się na dzień wydania decyzji, a w przypadku dalszego nieskładania zawiadomienia ustala się kolejną karę pieniężną. Karę wymierza w drodze decyzji Główny Inspektor Ochrony Środowiska i jest ona wnoszona na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Dodatkowo wprowadzono rozwiązanie, zgodnie z którym, jeżeli wprowadzający pojazd dobrowolnie złożył po terminie zawiadomienie oraz wpłacił 500 zł na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przed wszczęciem postępowania w sprawie wymierzenia kary pieniężnej, Główny Inspektor Ochrony Środowiska nie wszczyna tego postępowania. Wprowadzenie tego rozwiązania powoduje, że konieczna jest zmiana art. 400k pkt 3 oraz art. 401 ust. 7 pkt 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, dzięki czemu nastąpi bezpośrednie powiązanie nowo wprowadzanych przepisów z przepisami dotyczącymi obowiązków NFOŚiGW oraz przekazywania wpływów z opłat. Natomiast w przypadku złożenia zawiadomienia zawierającego fałszywe dane stosuje się karę grzywny (art. 47).

W sprawach dotyczących kar pieniężnych w tym zakresie 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.

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 w tym zakresie również w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W związku z uchyleniem art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzono również zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym 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. 2 projektu ustawy). Ponadto, w ustawie- Prawo o ruchu drogowym zaproponowano wprowadzenie administracyjnej kary pieniężnej w wysokości 500 zł dla właściciela pojazdu za niedopełnienie obowiązków określonych w art. 78 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), który stanowi, że właściciel pojazdu zarejestrowanego jest obowiązany zawiadomić w terminie 30 dni starostę lub prezydenta miasta na prawach powiatu o:

- 1) nabyciu lub zbyciu pojazdu,
- 2) zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym.

Propozycja wprowadzenia tego przepisu wynika z potrzeby zapobiegania procederowi polegającemu na nabywaniu pojazdów (zużytych czy uszkodzonych w wyniku kolizji drogowych) przez podmioty, które nie zgłaszają faktu nabycia tego pojazdu, a demontują pojazd na części. Wprowadzenie tego przepisu ma na celu doprowadzenie do sytuacji, że podmiotom tym nie opłacałoby się kupować pojazdów i nie dopełniać obowiązku zgłoszenia nabycia pojazdu. Spowodowałoby to również, iż właściciele pojazdów, nie mając potencjalnych nabywców, oddawaliby je do legalnie działających stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów, celem uzyskania zaświadczenia o demontażu pojazdu, potrzebnego do ich wyrejestrowania.

W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.) zmieniono zakres kwartalnych informacji przekazywanych przez NFOŚiGW do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska – usunięto informacje o opłatach, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji natomiast dodano informacje o podmiotach wpłacających kary pieniężne, o których mowa w art. 53b ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (art. 400k ust. 2 pkt 3). W art. 401 ust. 7 pkt 9 wskazano, że przychodami Narodowego Funduszu są również wpływy z opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz kary z nowo dodanego art. 53b ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ponadto zawarto przepis, że wśród celów wskazanych

w art. 401c w ust. 9 ustawy – Prawo ochrony środowiska wymienia się również wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wprowadzono zmiany dotyczące systemu finansowania przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, poprzez zniesienie dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. NFOŚiGW udziela bowiem 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), umarzanej 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.

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 NFOŚiGW o ok. 70-100 mln zł rocznie.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

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 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Środowiska. Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa zgłosiły następujące podmioty: Oiler Organizacja Odzysku S.A., Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów Eko-auto oraz Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów

Projekt ustawy jest zgodny z prawem UE.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny:

Projekt ustawy dotyczy:

- 1) wprowadzających pojazdy, przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów, przedsiębiorców prowadzących strzeżeniarki;
- 2) właściwych organów ochrony środowiska, odpowiadających za wydawanie decyzji wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu, punktów zbierania pojazdów i strzeżeń, a także organów prowadzących kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska;
- 3) naczelników urzędów skarbowych;
- 4) starostów;
- 5) Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- 6) właścicieli pojazdów.

2. Konsultacje

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

- 1) wojewodowie;
- 2) marszałkowie województw;
- 3) Główny Inspektor Ochrony Środowiska;
- 4) Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- 5) Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska;
- 6) Przemysłowy Instytut Motoryzacji, ul. Jagiellońska 55, 03-301 Warszawa;
- 7) Przemysłowy Instytut Automatyki i Pomiarów, Al. Jerozolimskie 202 02 486 Warszawa;
- 8) Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, Al. Jerozolimskie 202, 02 486 Warszawa;

- 9) Instytut Transportu Drogowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa;
- 10) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Al. Niepodległości 69, 02 626 Warszawa;
- 11) Izba Przemysłowo-Handlowa Gospodarki Złomem, ul. Świętokrzyska 18, 00 052 Warszawa;
- 12) Związek Pracodawców Gospodarki Odpadami, ul. Mokotowska 48/205, 00 542 Warszawa;
- 13) Krajowa Izba Gospodarki Odpadami, Al. Jerozolimskie 44 pok. 324/325, 00 024 Warszawa;
- 14) Izba Gospodarcza Metali Nieżelaznych, ul. Graniczna 29, 40-956 Katowice;
- 15) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Recyklingu, ul. Karmelicka 30/2, 00 181 Warszawa;
- 16) Polska Izba Gospodarki Odpadami, ul. Świętokrzyska 36 lok. 47, 00 116 Warszawa;
- 17) Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych Kossutha 6, 40-844 Katowice;
- 18) Instytut Gospodarowania Odpadami, 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, 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. Ponadto, projekt zakładał zmianę ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 24, poz. 1152, z późn. zm.) w zakresie uzależnienia wypłaty odszkodowania za szkodę całkowitą pojazdu od przedstawienia rachunków za naprawę pojazdu albo przedstawienia zaświadczenia o demontażu pojazdu lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu.

Uwagi, zgłoszone do projektu przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, Izbę Przemysłowo-Handlową Gospodarki Złomem oraz Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego dotyczyły likwidacji dopłat do demontażu. Szereg uwag dotyczył istniejącego już obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów i proponowanego obowiązku zapewnienia mocy przerobowych.

W wyniku uwzględnienia uwag zgłoszonych w konsultacjach społecznych, w projekcie z dnia 10 lutego 2011 r., przekazanym do konsultacji międzyresortowych, wprowadzono poniższe zmiany.

Przywrócono dopłaty do demontażu, które miały obowiązywać do 2015 r.

Obowiązek zapewnienia sieci został zastąpiony obowiązkiem zapewnienia poziomu zbierania pojazdów dla wprowadzających pojazdy. Pierwszym rokiem obowiązywania minimalnych poziomów miał być rok 2012 – minimalny poziom zbierania miał wynosić 40%, natomiast docelowy minimalny poziom zbierania miał wynosić 70% w roku 2016. Uwzględniono ponadto uwagi dotyczące zróżnicowania obowiązków dla wprowadzających pojazdy w zależności od skali prowadzonej działalności - obowiązek zapewnienia poziomu zbierania dotyczyć miał jedynie wprowadzających co najmniej 100 pojazdów w ciągu roku. 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)).

Na skutek uwag zgłoszonych na etapie uzgodnień międzyresortowych (głównie uwagi Ministerstwa Gospodarki oraz Ministerstwa Finansów), w projekcie przekazanym pod obrady Komitetu do Spraw Europejskich odstąpiono od obowiązku zapewnienia poziomu zbierania pojazdów, wprowadzono natomiast obowiązek zapewnienia sieci rozumiany jako zapewnienie, że w każdym województwie będą prowadzone co najmniej 3 stacje demontażu, położone w różnych miejscowościach, zapewniające właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji. Projekt ustawy przewidywał jednak, że wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku zapewniłaby sieć tylko w jednym województwie. Dodatkowo zaproponowano, aby minister właściwy ds. środowiska ogłaszał w formie komunikatu do dnia 30 września każdego roku łączne moce przerobowe wszystkich stacji demontażu w Polsce, określone w posiadanych przez nie pozwoleniach zintegrowanych lub innych decyzjach w zakresie gospodarki odpadami wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu oraz liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim. W przypadku, gdy w skali kraju moce przerobowe nie wynosiłyby co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim, wprowadzający pojazd byłby obowiązany w następnym roku kalendarzowym do zapewnienia w ramach swojej sieci mocy przerobowych wynoszących co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych przez siebie w roku poprzednim oraz wykazania, że stacje demontażu tworzące jego sieć spełniają ten warunek.

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.

W projekcie 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 zapisu 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. 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.

Komitety do Spraw Europejskich przyjął projekt wraz z tabelarycznym zestawieniem zgłoszonych uwag oraz ze stanowiskiem Ministerstwa Środowiska. Zaproponowane przez Ministerstwo Środowiska zmiany zapisów związane były również z potrzebą lepszego dostosowania kształtu ustawy do wymagań dyrektywy 2000/53/WE, w kontekście uwag Komisji Europejskiej, zawartych w uzasadnionej opinii. Ministerstwo Środowiska zaproponowało zmiany odnoszące się do kształtu sieci oraz opłaty za brak sieci oraz odpowiedzialności finansowej wprowadzających pojazdy. Ponadto uzupełniono uzasadnienie i OSR zgodnie z uwagami Ministerstwa Finansów. W odniesieniu do kształtu sieci Ministerstwo Spraw Zagranicznych wskazywało, w ślad za argumentacją Komisji Europejskiej że jednym z celów art. 5 dyrektywy 2000/53/WE jest zapewnienie przez państwa członkowskie, że punkty zbierania pojazdów będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium, w związku z czym tym 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, wprowadzono następujące zapisy:

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

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

- w związku z przywróceniem dotychczasowego kształtu sieci powrócono do obliczania opłaty za brak sieci w zależności od liczby wprowadzanych pojazdów oraz liczby dni, w których nie zapewniono sieci.

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 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 oraz ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych;

- Ministerstwa Sprawiedliwości, rezygnując ze zmiany w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks 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 (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) Zamiast tego wykroczenia wprowadzono w ustawie - Prawo o ruchu drogowym administracyjną karę pieniężną za niedopełnienie ww. obowiązku w wysokości 500 zł. Wpływy z ww. kar mają stanowić dochód budżetu powiatu.

Ponadto, w ramach autopoprawki zaproponowano następujące zmiany:

- zmianę art. 11 ustawy dotyczącego zapewnienia sieci. Obecny kształt sieci wprowadzie zapewnienia pożądaną dostępność punktów zbierania pojazdów, ale obowiązek 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 obciążający dla przedsiębiorców, którzy muszą szczegółowo kontrolować położenie stacji względem siebie. Ponadto, przy tak określonym warunku zapewnienia sieci, często rozwiązanie umowy z jednym lub kilkoma stacjami demontażu powoduje konieczność rekonstrukcji większych fragmentów sieci. Biorąc pod uwagę, że obecnie sieć w pełnym kształcie składa się z ok. 120 - 150 stacji demontażu i punktów zbierania, zaproponowano wymóg zapewnienia ośmiu stacji demontażu lub punktów zbierania w województwie, co w skali kraju stanowi 128 stacji demontażu lub punktów zbierania. W związku z tą zmianą wprowadzono dla wprowadzających nie więcej niż 1000 pojazdów wymóg zapewnienia sieci odpowiadającej sieci w jednym województwie, a zatem składającej się z ośmiu stacji demontażu;
- zmianę art. 11a przez wskazanie, że pokrycie kosztów demontażu pojazdów ma obejmować w szczególności koszty pojazdów o wartości zerowej lub ujemnej;
- w art. 13 ust. 4a wykreślono słowa *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);
- zmianę art. 53b ustawy dotyczącego kary za brak zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów poprzez usunięcie ustępu 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 GIOŚ 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.

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

3. Przedstawienie wyników analizy wpływu aktu normatywnego na

a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Ustawa nie zwiększa poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych.

Rezygnacja z wnoszenia opłat, o których mowa w art. 12 (przez podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu oraz wprowadzających, którzy obecnie nie mają obowiązku zapewnienia sieci), nie będzie miała bezpośredniego wpływu na budżet państwa, ponieważ wpływy z ww. opłaty stanowią przychody Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Ponadto, mogą one zostać wykorzystane jedynie w celu finansowania zadań związanych z gospodarowaniem odpadami, w tym recyklingiem pojazdów wycofanych z eksploatacji, wymienionych w art. 401c pkt 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 – Prawo Ochrony Środowiska. Zakłada się, że na skutek rezygnacji z ww. opłat, wpływy NFOŚiGW zmniejszą się o ok. 350 mln zł rocznie (przy założeniu, że średnio do Polski wprowadza się ok. 700 tys używanych samochodów rocznie). Natomiast dodatkowymi źródłami przychodów NFOŚiGW staną się opłaty, o których mowa w proponowanym art. 30a, a zatem opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu oraz kary pieniężne, o których mowa w proponowanym art. 53b. Kary pieniężne będą wymierzane za popełnienie czynu stanowiącego obecnie wykroczenie z art. 47 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Dodatkowo, wpływy z tytułu opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu w wysokości 5 % stanowią dochody budżetu samorządu województwa.

Gdyby proponowane przepisy zastosować do danych za rok 2010, wpływy z opłat wyniosły by około 150 000 zł i na tyle szacuje się roczne wpływy z tytułu ww. opłaty. Należy jednak zaznaczyć, że będą one zależne od stopnia wywiązywania się przedsiębiorców z obowiązków nakładanych ustawą.

W związku z rezygnacją z dopłat do demontażu przewiduje się zmniejszenie wydatków NFOŚiGW o ok. 70 – 100 mln zł rocznie, na podstawie dotychczasowej rocznej wysokości dopłat (w roku 2010 - dopłaty wyniosły 80 728 569,20 zł, w roku 2009 - 72 426 696 zł).

Przewiduje się dodatkowe obciążenie Inspekcji Ochrony Środowiska, w szczególności Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, spowodowane przeniesieniem na GIOŚ obowiązków dotychczas wykonywanych przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w zakresie przyjmowania, weryfikacji sprawozdań oraz sporządzania zbiorczych raportów, a także zwiększeniem liczby podmiotów objętych obowiązkiem zapewnienia sieci.

Ponadto, zwiększeniu ulegnie zakres zadań naczelników urzędów skarbowych, jako organów egzekucyjnych w związku z przekazaniem nowych obowiązków o charakterze pieniężnym do egzekucji administracyjnej z tytułu kar i opłat za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

b) rynek pracy

Celem projektowanej regulacji jest uszczelnienie systemu gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, poprzez ograniczenie działalności szarej strefy – tym samym przewidywane jest zwiększenie zatrudnienia w legalnie działających stacjach demontażu, w związku ze skierowaniem większego strumienia odpadów do tych stacji.

c) wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Jeśli chodzi o wpływ regulacji na wprowadzających pojazdu, dla dużych wprowadzających sytuacja ulega niewielkim zmianom. Dotychczasowy obowiązek zapewnienia sieci w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdu lub stacji demontażu położonego w odległości nie większej niż 50 km od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu zostaje zastąpiony obowiązkiem zapewnienia sieci w taki sposób, aby w każdym województwie było co najmniej 8 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, co w skali kraju daje zbliżoną liczbę stacji demontażu (128). Obowiązek zapewnienia sieci tej wielkości jest przewidziany w obecnie obowiązującej ustawie dla wprowadzających wydających karty pojazdu, natomiast po nowelizacji obowiązek będzie spoczywał na wprowadzających ponad 1000 pojazdów rocznie. W praktyce oznacza to, że obowiązek obejmie podobną grupę przedsiębiorców, jak dotychczas, bowiem wprowadzający ponad

1000 pojazdów rocznie są to przede wszystkim producenci i profesjonalni importerzy, wprowadzający przede wszystkim pojazdy nowe, a więc wydający karty pojazdu. Zatem ustawa nie powoduje zwiększenia obciążenia tych przedsiębiorców w odniesieniu do obowiązku zapewnienia sieci.

W odniesieniu do wprowadzających pojazdy używane, wprowadzający mniej niż 1000 pojazdów rocznie będą, na mocy art. 11 ustawy, zobowiązani do zapewnienia sieci składającej się z ośmiu stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach. Biorąc pod uwagę, że dotychczas byli oni zobowiązani do wniesienia, na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju a obecna nowelizacja znosi ten obowiązek, obciążenie małych przedsiębiorców na rzecz systemu recyklingu pojazdów ulega zmniejszeniu.

Jeśli chodzi o sytuację finansową stacji demontażu, ustawa znosi dotychczasowe dopłaty do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, udzielane przez NFOŚiGW, co może wpłynąć na większą zależność sektora demontażu od ceny złomu.

d) wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Zwiększenie strumienia odpadów napływających do legalnych stacji demontażu wpłynie na rozwój regionalnej gospodarki pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz odpadami powstałymi z demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

e) wpływ na ochronę środowiska

Projektowana regulacja wpłynie korzystnie na ochronę środowiska, gdyż ma na celu skierowanie całego strumienia odpadów w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji do miejsc, w których będzie zapewnione zgodne z prawem i bezpieczne dla środowiska ich przetworzenie, ograniczenie ilości odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przetwarzanych poza wyznaczonymi miejscami.