

USTAWA

z dnia2011 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) art. 4 otrzymuje brzmienie:

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 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska oraz ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

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.

„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) wystawienia faktury potwierdzającej wewnątrzwspólnotowe nabycie pojazdu;
- 3) przywozu pojazdu na terytorium kraju.

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.”;

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

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

6) w art. 11:

1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wprowadzający pojazd jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów, zwaną dalej „siecią”, obejmującą terytorium kraju w taki sposób, aby w każdym województwie były prowadzone co najmniej 3 stacje demontażu położone w różnych miejscowościach zapewniające właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji, z zastrzeżeniem ust. 1a.

2) po ust. 1 dodaje się ust. 1a- 1d w brzmieniu:

„1a. Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, zapewnia sieć tylko w jednym województwie.

1b. Minister właściwy ds. środowiska ogłasza w formie komunikatu do dnia 30 września każdego roku łączne moce przerobowe wszystkich stacji demontażu w Polsce według stanu na dzień 30 czerwca tego roku, określone w posiadanych przez nie pozwoleniach zintegrowanych lub innych decyzjach w zakresie gospodarki odpadami wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu oraz masę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim.

1c. W przypadku, gdy w skali kraju moce przerobowe nie wynoszą co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim, wprowadzający pojazd jest obowiązany w następnym roku kalendarzowym, następującym po roku, w którym ogłoszono komunikat, o którym mowa w ust. 1b, 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.

1d. Łączne moce przerobowe stacji demontażu działającej w ramach sieci kilku wprowadzających pojazdy, nie mogą być większe niż moce przerobowe stacji demontażu, określone w posiadanym przez nią pozwoleniu zintegrowanym lub w innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu.”

3) uchyla się ust. 3 i 4;

7) uchyla się art. 12;

8) w art. 13:

1) 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.”,

2) 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.”,

3) po ust. 5 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. W przypadku, gdy w skali kraju moce przerobowe nie wynoszą co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim, wprowadzający pojazd jest obowiązany wykazać Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, w terminie do 15 marca kolejnego roku, że zrealizował obowiązek, o którym mowa w art. 11 ust. 1c.”;

9) po art. 13, dodaje się art.13a, w brzmieniu:
„Art. 13a. Wprowadzający pojazd, będący producentem pojazdu, składa sprawozdanie o liczbie i łącznej masie pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w ciągu roku, do 15 marca kolejnego roku, następującego po roku sprawozdawczym.”;

10) w art. 14:

1) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„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, która jest sumą opłaty za niezapewnienie stacji demontażu i opłaty za niezapewnienie mocy przerobowych.”;

2) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Opłata za niezapewnienie stacji demontażu wynosi:

- 1) 5000 zł – w przypadku, gdy do zapewnienia sieci brakuje 1 stacji demontażu nie więcej niż 3 miesiące w ciągu roku kalendarzowego;
- 2) 10.000 zł – w przypadku, gdy do zapewnienia sieci brakuje 1 stacji demontażu więcej niż 3 miesiące w ciągu roku kalendarzowego.”,

3) po ust. 2 dodaje się ust. 2a – 2c w brzmieniu:

„2a. W przypadku, gdy do zapewnienia sieci brakuje więcej niż jednej stacji demontażu opłata, o której mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, ulega odpowiedniemu zwielokrotnieniu.

2b. Opłatę za niezapewnienie mocy przerobowych oblicza się jako iloczyn stawki opłaty za brak zapewnienia mocy przerobowych i masy odpadów, dla których nie jest zapewniona moc przerobowa przez danego wprowadzającego pojazd oraz ilorazu liczby dni w roku, w których nie zapewniono mocy przerobowych i liczby dni w danym roku.

2c. Stawka opłaty za brak zapewnienia mocy przerobowych wynosi 500 zł za każdy Mg masy odpadów, dla których nie jest zapewniona moc przerobowa przez danego wprowadzającego pojazd.”,

4) uchyla się ust. 3-6.”;

11) 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, wprowadzający pojazdy jest obowiązany wpłacić bez wezwania dodatkową opłatę za brak sieci na rachunek bankowy Narodowego

Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w wysokości odpowiadającej 20% kwoty niewpłaconej opłaty za brak sieci.”;

12) uchyla się art. 17a;

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

„1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, który posiada cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.⁴⁾), z zastrzeżeniem ust. 7.

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, zgodnie z odrębnymi przepisami;

2) pojazd wycofany z eksploatacji:

a) jest kompletny,

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 oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej.”.

⁴⁾ 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 oraz 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 i Nr 225, poz. 1466.

7. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia niekompletnego pojazdu, jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3.”;

14) 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.”;

15) w art. 25 uchyla się ust. 2;

16) w art. 30:

1) 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;”;

2) 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.”;

17) 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 nieosiągnięcia 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. Obowiązek wpłacenia opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, obliczonej w sposób określony w ust. 1- 4, powstaje na koniec 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.”;
- 18) 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.”;

19) w art. 38:

1) 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.”,

2) 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.”;

20) w art. 39:

1) 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.”,

2) 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.”;

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

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

22) w art. 41:

1) 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.”,

2) 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.”;

23) w art. 42 w ust. 2 po pkt 3 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) moce przerobowe stacji demontażu, wyrażone w Mg/rok.”;

24) uchyla się art. 43;

25) po art. 43 dodaje się art. 43a - 43c w brzmieniu:

„Art. 43a. 1. Dyrektor Izby Celnej przekazuje Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska kwartalne informacje o podmiotach, które dokonały wpłaty akcyzy, dotyczącej samochodów osobowych w rozumieniu art. 100 ust. 4 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11, z późn. zm.⁵⁾), będących

⁵⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 98, poz. 819, Nr 168, poz. 1323 i Nr 215, poz. 1267 oraz z 2010 r. Nr 21, poz. 104 i Nr 151, poz. 1013.

pojazdami w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy, w terminie do końca następnego miesiąca po upływie każdego kwartału, wraz z podaniem nazwy albo imienia i nazwiska i adresu siedziby albo adresu zamieszkania podmiotu oraz informacji o liczbie i łącznej masie samochodów osobowych, od których dany podmiot odprowadził akcyzę.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, jest przekazywana w formie elektronicznej.

Art. 43b. 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, określi, w drodze rozporządzenia, sposób przekazywania i wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 1.

Art. 43c. 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 odpadów z 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.”;

26) 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 lub składa je nieterminowo, podlega karze grzywny.”;

27) 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.”;

28) art. 53 otrzymuje brzmienie:

„Art. 53. Orzekanie w sprawach, o których mowa w art. 44-52a, następuje na zasadach i w trybie określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.”;

29) w art. 53a:

1) 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.”;

2) 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.”;

30) 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. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, wymierza, w drodze decyzji, Główny Inspektor Ochrony Środowiska.

3. Kary pieniężne, o których 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 bez wezwania 500 zł na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przed wszczęciem postępowania, o którym mowa w ust. 1.

6. Przepis ust. 5 nie ma zastosowania w przypadku, gdy przed złożeniem zawiadomienia, o którym mowa w ust. 5, Główny Inspektor Ochrony Środowiska lub inny organ administracji był w posiadaniu informacji o niezłożeniu zawiadomienia w terminie przez danego wprowadzającego, lub wszczął kontrolę u danego wprowadzającego.

7. 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.”;

31)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 „zezwolenie 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 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. 2010 r. Nr 46, poz. 275 i Nr 106, poz. 672) po art. 147a dodaje się art. 147b w brzmieniu:

„Art. 147b. Kto nie dopełnia obowiązku zawiadomienia starosty lub prezydenta miasta na prawach powiatu o:

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

Art. 3. 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⁾) w art. 72 wprowadza się następujące zmiany:

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

Art. 4. 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:

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

- 1) 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⁾), z podaniem nazwy, oznaczenia siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu danej opłaty oraz terminu dokonania zapłaty,

⁶⁾ 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 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 63, poz. 322).

w rozumieniu art. 60 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.), w terminie do końca miesiąca po zakończeniu kwartału, którego dotyczą te informacje;”;

2) uchyla się pkt 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. 43c 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, a także wpływy z opłaty legalizacyjnej, o której mowa w art. 53b ust. 5 tej ustawy;”;

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;

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

Art. 5. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.⁷⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13 dodaje się ust. 4 - 6 w brzmieniu:

⁷⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 26, poz. 225, Nr 96, poz. 959, Nr 141, poz. 1492, Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2778, z 2005 r. Nr 167, poz. 1396, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119, z 2007 r. Nr 49, poz. 328, Nr 82, poz. 557, Nr 102, poz. 691, Nr 133, poz. 922, z 2008 r. Nr 225, poz. 1486, z 2009 r. Nr 91, poz. 739, Nr 97, poz. 802 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 145 i Nr 43 poz. 246.

„4. W przypadku ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej pojazdu, w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.³⁾), wypłata odszkodowania za pojazd uzależniona jest od przedstawienia rachunków za naprawę pojazdu ze stwierdzoną szkodą całkowitą albo po przedstawieniu zaświadczenia o demontażu pojazdu, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 2 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie, lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o którym mowa w art. 25 ust. 1 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie.

5. W przypadku, gdy mimo ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej, o której mowa w ust. 4, pojazd spełnia wymagania dopuszczenia do ruchu drogowego bez dokonywania napraw, podstawą wypłaty odszkodowania jest zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego wydane przez stację kontroli pojazdów.

6. Obowiązek przedstawiania rachunków za naprawę pojazdu ze stwierdzoną szkodą całkowitą nie dotyczy pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.”.

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. Na wniosek podmiotu, który dokonał wpłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, nienależnie lub w nadmiernej wysokości, dokonuje się zwrotu nadpłaconej kwoty.

2. Prawo do zwrotu nadpłaconej kwoty wpłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wygasa po upływie 3 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Do ustalania terminu dokonania wpłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się odpowiednio art. 60 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.⁴⁾).

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 2011 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 2011, przekazywane są zgodnie z dotychczasowymi przepisami.

2. Sprawozdania, o których mowa w art. 30 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, sporządzane za rok 2012 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 2012 i przekazywane do dnia 31 lipca 2013 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. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 15 ust. 2, art. 23 ust. 8, art. 30 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 15 ust. 2, art. 23 ust. 8, art. 30 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 14. 1. Maksymalny limit wydatków budżetowych będący skutkiem wejścia w życie niniejszej ustawy, na okres 10 lat budżetowych, w podziale na poszczególne lata budżetowe wynosi:

- 1) 2012 r. – 199 000 zł
- 2) 2013 r. – 157 000 zł
- 3) 2014 r. – 157 000 zł

- 4) 2015 r. – 157 000 zł
- 5) 2016 r. – 157 000 zł
- 6) 2017 r. – 157 000 zł
- 7) 2018 r. – 157 000 zł
- 8) 2019 r. – 157 000 zł
- 9) 2020 r. – 157 000 zł
- 10) 2021 r. - 157 000 zł

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków wprowadza się mechanizmy korygujące polegające na ograniczeniu wydatków związanych z wykonywaniem zadań Głównego Inspektora Ochrony Środowiska.

3. Główny Inspektor Ochrony Środowiska monitoruje wykorzystanie limitu wydatków na wykonywane zadania oraz w razie potrzeby wdraża mechanizmy korygujące.

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

- 1) art. 1 pkt 2 -3, pkt 5, pkt 7 - 8, pkt 13 - 15, pkt 21 w zakresie art. 43a i w zakresie art. 43b, pkt 23, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.;
- 2) art. 1 pkt 20, pkt 21 w zakresie art. 43c, art. 4 pkt 1 lit. b, pkt 3 lit. a, pkt 4-5, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.

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 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2010 r. Nr 46, poz. 275, 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 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, 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 wystosowała do Polski zarzuty formalne dotyczące 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 przedsiębiorców (prowadzących działalność inną, niż handel samochodami), którzy dokonali 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, kiedy dzień w którym następuje wprowadzenie na terytorium kraju. Zmiana tego art. ma na celu wyeliminowanie pojawiających się wątpliwości interpretacyjnych, przy czym zaproponowano przepisy analogicznie jak w przypadku ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach (art. 7).

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 ciężarówek do wyważania kół, szczotek węglowych do silników elektrycznych oraz okładzin hamulcowych.

Proponowany art. 11 ust. 1 stanowi, że wprowadzający pojazd jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów, obejmującą terytorium kraju w taki sposób, aby w każdym województwie były prowadzone co najmniej 3 stacje demontażu położone w różnych miejscowościach, zapewniające właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji. Wskazanie, że stacje demontażu powinny znajdować się w różnych miejscowościach na obszarze danego województwa ma na celu zwiększenie dostępności takich stacji dla właścicieli pojazdów. Konieczność zapewnienia takiej dostępności wynika przede wszystkim z art. 5 ust. 1 tiret drugie dyrektywy 2000/53/WE.

Projekt ustawy przewiduje jednak, że wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku zapewniają 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 według stanu na dzień 30 czerwca tego roku, określone w posiadanych przez nie pozwoleniach zintegrowanych lub innych decyzjach w zakresie gospodarki odpadami wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu oraz masę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim. W przypadku, gdy w skali kraju moce przerobowe nie wynoszą co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim, wprowadzający pojazd jest 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. Ponadto zaproponowano doprecyzowanie przepisów polegające na tym, że łączne moce przerobowe stacji demontażu działającej w ramach sieci kilku wprowadzających pojazdy, nie mogą być większe niż moce przerobowe stacji demontażu, określone w posiadanym przez nią pozwoleniu zintegrowanym lub w innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu.

Obliczając wskazany powyżej współczynnik (70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w poprzednim roku) założono 20-letni średni czas życia pojazdu oraz wycofywanie pojazdów z eksploatacji na poziomie 5% parku samochodowego rocznie. Według informacji podanych przez CEPiK, w Polsce jest obecnie co najmniej 16 milionów pojazdów. Ze względu na to, że 5% z 16 milionów wynosi 0,8 miliona pojazdów, należy uznać, że taka liczba pojazdów powinna być corocznie wycofywana z eksploatacji. Biorąc pod uwagę fakt, że do Polski sprowadza się corocznie ok. miliona pojazdów należałoby uznać, że współczynnik, o którym mowa powyżej, powinien odpowiadać liczbie 0,8 miliona pojazdów, czyli powinien wynosić maksymalnie 80%. Proponowane 70% uwzględnia jednak pewien margines bezpieczeństwa i ułatwia działalność podmiotom funkcjonującym na rynku pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ustalenie w/w współczynnika na poziomie 70% powinno się przyczynić do zapewnienia właściwej obsługi pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stacje demontażu pojazdów.

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 opłat.

W związku z uchycieniem 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.

Powyższe rozwiązania mają na celu włączenie wprowadzających pojazdy w funkcjonowanie systemu przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji również poprzez zapewnienie mocy przerobowych w legalnych stacjach demontażu.

Zaproponowano również zmianę art. 13, umożliwiającą GIOŚ otrzymywanie kopii umów zawartych przez wprowadzających pojazdy z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu, co pozwoli na sprawdzenie wykonania obowiązku zapewnienia sieci.

Dodano także art. 13a, który zobowiązuje producenta pojazdu do składania o liczbie i łącznej masie pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w ciągu roku, do 15 marca kolejnego roku, następującego po roku sprawozdawczym.

Wprowadzono również zmiany do art. 14 w zakresie kar za brak sieci; kary za brak pokrycia terytorium kraju siecią liczone będą za brak stacji demontażu w województwie i za brak zapewnienia mocy przerobowych.

W art. 17 ustawy wprowadzono obowiązek do wpłacenia dodatkowej opłaty za brak sieci bez wezwania, oraz zmieniono wysokość dodatkowej opłaty za brak sieci z 50% na 20% opłaty za brak sieci. Wydaje się, że mechanizm ponoszenia opłaty bez wezwania przyczynia się do rozwiązania problemu nadmiernych obciążeń biurokratycznych, ze względu na brak konieczności przeprowadzania postępowania administracyjnego kończącego się wydaniem decyzji. Jednocześnie 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 konkurencyjności na rynku. Jednocześnie zachowanie opłaty na poziomie 20% zapewni mniejszy, ale jednak stały wpływ środków do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

W związku z rezygnacją z pobierania opłat, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji proponuje się uchylene 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. Ponadto, ze względu na specyfikę pojazdów stosowanych przez Służbę Celną i straż Graniczną, celowe było włączenie Służby Celnej i Straży Granicznej 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 następnego roku. 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

2011 będą składane do NFOŚiGW, natomiast począwszy od sprawozdań za rok 2012 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 2012 i przekazywane będzie do 31 lipca 2013 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. Opłaty wpłacane będą na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, a następnie przekazywane do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wpływy z tytułu tej opłaty w wysokości 5% będą stanowić dochody budżetu samorządu województwa (nowy art. 43c).

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 i rozszerzono wyłączenie z zakresu stosowania przepisu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach również do transportu pojazdów wycofanych eksploatacji do stacji demontażu (a nie tylko do punktu zbierania) - zmiana art. 35, jak również wprowadzono sankcje za nieprzestrzeganie tego przepisu w art. 52a.

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.

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 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 również, aby w art. 42 ustawy zmienianej, dotyczącym prowadzonego przez Marszałka województwa wykazu przedsiębiorców prowadzących m.in. stacje demontażu, wprowadzić zapis o konieczności zawarcia w tym wykazie także informacji o mocach przerobowych tych podmiotów. Rozwiązanie takie wydaje się być słuszne ze względu na konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Zaproponowano ponadto uchylenie z dniem 1 stycznia 2013 r. art. 43 ustawy stanowiącego o obowiązkowej corocznej kontroli stacji demontażu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska. Wiąże się to z faktem, że dopłaty do demontażu zostaną również przekazane po raz ostatni do dnia 31 grudnia 2012 r. 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.

W projekcie ustawy wprowadzono ponadto zobowiązanie dla dyrektorów Izb Celnych do przekazywania Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska kwartalnych informacji o podmiotach, które dokonały wpłaty akcyzy, dotyczącej samochodów osobowych w rozumieniu art. 100 ust. 4 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11, z późn. zm.), będących pojazdami w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy w terminie do końca następnego miesiąca po upływie każdego kwartału, wraz z podaniem nazwy albo imienia i nazwiska i adresu siedziby albo adresu zamieszkania podmiotu oraz informacji o liczbie samochodów, od których dany podmiot odprowadził akcyzę (nowy art. 43a). Główny Inspektorat Ochrony Środowiska będzie zatem w posiadaniu danych nt. podmiotów wpłacających akcyzę, tym samym pozwoli to na uzyskanie informacji o podmiotach wprowadzających pojazdy do Polski, niezbędnych do zapewnienia egzekucji przepisów dotyczących zapewnienia sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zgodnie z art. 100 ust. 4 ustawy o podatku akcyzowym samochody osobowe są to pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne objęte pozycją CN8703 przeznaczone zasadniczo do przewozu osób, inne niż objęte pozycją 8702, włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi, z wyłączeniem pojazdów samochodowych i pozostałych pojazdów, które nie wymagają rejestracji zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.

Zaproponowano również (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 prowadzenie 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 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 bez wezwania 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 lub w przypadku nieterminowego złożenia zawiadomienia 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.

Zaproponowano ponadto zmiany w przepisach ustawy – Kodeks wykroczeń poprzez wprowadzenie sankcji 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 związku z uchynieniem 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 uchynienia 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. 3 projektu ustawy).

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 (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.

Proponuje się ponadto wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.) w zakresie

przepisów dotyczących wystąpienia „szkody całkowitej” pojazdu (art. 5 projektu ustawy). Proponuje się, aby w przypadku ustalenia przez zakład ubezpieczeń „szkody całkowitej” pojazdu wypłata odszkodowania za pojazd była uzależniona od przedstawienia rachunków za naprawę pojazdu ze stwierdzoną szkodą całkowitą albo po przedstawieniu zaświadczenia o demontażu pojazdu wycofanego z eksploatacji lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu. Zakłada się, że takie rozwiązanie pozostawiałoby właścicielowi pojazdu możliwość dysponowania pojazdem, a jednocześnie zabezpieczałoby środowisko w przypadku niepodjęcia decyzji o naprawie pojazdu poprzez obowiązek okazania dowodu przekazania pojazdu do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów. Wskazano jednocześnie, że w przypadku, gdy mimo ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej, pojazd spełnia wymagania dopuszczenia do ruchu drogowego bez dokonywania napraw, podstawą wypłaty odszkodowania jest zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego wydane przez stację kontroli pojazdów. Wprowadzono przy tym wyłączenie dla pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, naprawy pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej są dokonywane we własnym zakresie w wojskowych warsztatach (placówkach) remontowych i nie wystawia się za nie rachunków.

Jednocześnie należy podkreślić, że ubezpieczyciele pojazdów są jednym z podmiotów, na które dyrektywa 2000/53/WE pozwala nakładać obowiązki związane ze stworzeniem systemu zbierania pojazdów, gdyż stosownie do art. 2 pkt 10 dyrektywy 2000/53/WE wchodzi ona w zakres definicji podmiotu gospodarczego. Nałożenie pewnych obowiązków związanych z wyegzekwowaniem obowiązku przekazania pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu będzie realizacją postanowienia zawartego w art. 5 ust. 2 dyrektywy 2000/53/WE.

Stosowanie do przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o zmianie ustawy o finansach publicznych oraz niektórych innych ustaw, wprowadzono przepisy określające maksymalny limit wydatków budżetowych w związku z etatami dla Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska na 10 kolejnych lat budżetowych wykonywania ustawy, poczynając od pierwszego roku planowanego wejścia w życie ustawy. Kwota wydatków budżetu państwa na kolejne lata została określona na podstawie wysokości planowanych wydatków budżetowych dla Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Jednocześnie 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.

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 zgłosił jeden podmiot – Oiler Organizacja Odzysku S.A.

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 strzępiarki,
- 2) właściwych organów ochrony środowiska, odpowiadających za wydawanie decyzji wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu, punktów zbierania pojazdów i strzępiarek, a także organów prowadzących kontrole w zakresie przestrzegania przepisów ochrony środowiska,
- 3) Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- 4) Dyrektorów Izb Celnych,
- 5) zakładów ubezpieczeń,
- 6) Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego,
- 7) 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, przedstawicieli przedsiębiorców objętych przedmiotowymi przepisami, izb gospodarczych, a także instytucji badawczych i społecznych, których zakres działania obejmuje gospodarkę odpadami w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji. Projekt otrzymały następujące podmioty:

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

- 8) Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, Al. Jerozolimskie 202, 02 486 Warszawa;
- 9) Instytut Transportu Drogowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa;
- 10) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Al. Niepodległości 69, 02 626 Warszawa;
- 11) Izba Przemysłowo-Handlowa Gospodarki Złomem, ul. Świętokrzyska 18, 00 052 Warszawa;
- 12) Związek Pracodawców Gospodarki Odpadami, ul. Mokotowska 48/205, 00 542 Warszawa;
- 13) Krajowa Izba Gospodarki Odpadami, Al. Jerozolimskie 44 pok. 324/325, 00 024 Warszawa;
- 14) Izba Gospodarcza Metali Nieżelaznych, ul. Graniczna 29, 40-956 Katowice;
- 15) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Recyklingu, ul. Karmelicka 30/2, 00 181 Warszawa;
- 16) Polska Izba Gospodarki Odpadami, ul. Świętokrzyska 36 lok. 47, 00 116 Warszawa;
- 17) Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych 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) Izba Przemysłowo-Handlowa Gospodarki Złomem, Świętokrzyska 18/ 206, 00-052 Warszawa,
- 22) Polska Izba Ubezpieczeń, Ul. Wspólna 47/49, 00-684 Warszawa
- 23) Biuro Rzecznika Ubezpieczonych, Al. Jerozolimskie 44, 00-024 Warszawa
- 24) 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.

Projekt ustawy przesłany do konsultacji społecznych zakładał rezygnację z pobierania opłat od wprowadzenia pojazdów i rezygnację z udzielania dopłat do demontażu. Negatywne uwagi zgłoszone do projektu dotyczyły likwidacji dopłat do demontażu. Dopłaty do demontażu zostały zachowane i będą udzielane za pojazdy przetworzone do końca 2014 r. i będą udzielane w 2015 r.

Szereg uwag dotyczył istniejącego już obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów i proponowanego obowiązku zapewnienia mocy przerobowych. W wyniku uwag zgłoszonych w konsultacjach społecznych obowiązek zapewnienia sieci został zastąpiony obowiązkiem dla wprowadzających pojazdy do zapewnienia poziomu zbierania pojazdów.

Pierwszym rokiem obowiązywania minimalnych poziomów miał być rok 2012 r. – minimalny poziom zbierania będzie wynosić 40%, natomiast docelowy minimalny poziom zbierania będzie wynosić 70% w roku 2016. Uwzględniono ponadto uwagi dotyczące zróżnicowania obowiązków dla wprowadzających pojazdy w zależności od skali prowadzonej działalności - obowiązek zapewnienia poziomu zbierania dotyczy 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.

Nie uwzględniono uwag dotyczących wystąpienia szkody całkowitej pojazdu, w tym w zakresie zagospodarowania pozostałości przez poszkodowanego poprzez ich samodzielną sprzedaż lub w częściach, gdyż jest to niezgodne z prawem (art. 5 ust. 2 oraz art. 18 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji), odpadów w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji nie można samodzielnie demontować. W związku z uwagami w zakresie szkody całkowitej dotyczącymi spełnienia wymagań technicznych, o których mowa w art. 3a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji zaproponowano dwa warianty tego przepisu: wariant I w takim brzmieniu jak przesłany do konsultacji społecznych (rozszerzony jedynie o przepisy, że w przypadku, gdy mimo ustalenia przez Zakład Ubezpieczeń szkody całkowitej, o której mowa w ust. 4, pojazd spełnia wymagania dopuszczenia do ruchu drogowego bez dokonywania napraw, podstawą wypłaty odszkodowania jest zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego wydane przez stację kontroli pojazdów), a także wariant II, który wskazuje, że w przypadku ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej pojazdu, zakład ubezpieczeń jest 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 ponadto uwag, które były sprzeczne z dyrektywą 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych eksploatacji. Ponadto zostały zgłoszone uwagi, które nie dotyczyły projektu ustawy i z tej racji nie mogły być uwzględnione. Projekt po konsultacjach społecznych został przekazany do uzgodnień międzyresortowych.

Na etapie uzgodnień międzyresortowych w wyniku uwag zgłoszonych przez inne resorty 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

miejsowościach, zapewniające właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji. Projekt ustawy przewiduje jednak, że wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku zapewniają 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 wynoszą co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim, wprowadzający pojazd jest 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.

Po uzgodnieniach międzyresortowych 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.

3. Przedstawienie wyników analizy wpływu aktu normatywnego na:

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

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), spowoduje zmniejszenie wpływów do NFOŚiGW. Z drugiej strony jednak rezygnuje się również z dopłat do demontażu pojazdów przekazywanych przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu. Dodatkowymi źródłami przychodów NFOŚiGW staną się opłaty, o których mowa w proponowanym art. 30a i 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.

Przewiduje się utworzenie w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska 3 dodatkowych etatów, począwszy od 2012 r., ze względu na ustalenie zwiększonych obowiązków GIOŚ, a mianowicie:

- 1) rozliczenie wprowadzających pojazdy z obowiązku zapewnienia sieci w zmienionym kształcie, obejmujące większą liczbę podmiotów - obecnie obowiązkowi zapewnienia sieci podlegają wprowadzający pojazdy wydający kartę pojazdu (kilkadziesiąt podmiotów), natomiast zgodnie z projektem obowiązkowi zapewnienia sieci będą podlegać wszyscy wprowadzający pojazdy (kilkanaście tysięcy podmiotów),
- 2) przyjmowanie od Izb Celnich kwartalnych informacji o podmiotach, które dokonały wpłaty akcyzy za samochody osobowe, a następnie ich weryfikacja, celem ustalenia podmiotów wprowadzających pojazdy, które nie złożyły GIOŚ stosownego zawiadomienia,
- 3) wymierzanie wprowadzającym pojazdy kar pieniężnych za niezłożenie zawiadomienia o podjęciu działalności, w tym rozpatrywanie wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy oraz uczestnictwo w postępowaniach sądowych,
- 4) weryfikacja wpłat 500 zł związanych z dobrowolnym złożeniem przez wprowadzającego pojazd zawiadomienia po terminie,
- 5) rozpatrywanie odwołań od decyzji wymierzających kary pieniężne za zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji poza punktem zbierania pojazdów lub poza stacją demontażu oraz uczestnictwo w postępowaniach sądowych,
- 6) przyjmowanie i analiza kwartalnych informacji o podmiotach wpłacających opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, przekazywanych przez marszałków województw,
- 7) przyjmowanie i weryfikacja rocznych sprawozdań składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu (ok. 700 podmiotów),
- 8) sporządzanie sprawozdania o realizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Poniżej przedstawiono szczegółowe wyliczenia:

I. Wynagrodzenie osobowe – 3 700,00 zł

3 700,00 zł x 3 etaty x 12 miesięcy= 133 200 zł

II. Pochodne od wynagrodzeń

1. Składki na ZUS –

3 700,00 zł x 15,10% x 3 etaty x 12 miesięcy = 20 113,2 zł

2. Składki na Fundusz Pracy-

3 700,00 zł x 2,45% x 3 etaty x 12 miesięcy = 3263,4 zł.

Wynagrodzenie+ pochodne = 156 576,6 zł

III. Koszty poniesione na wyposażenie i utrzymanie stanowisk pracy (koszty jednorazowe, poniesione jedynie w 2012 r.).

14 000 zł x 3 etaty = 42 000,00 zł

Wynagrodzenie roczne w 2012 r. wyniesie w przybliżeniu 199 000 zł

Począwszy od 2013 r. wynagrodzenie roczne wyniesie w przybliżeniu 157 000 zł.

Należy jednak wskazać, że zbiorcza informacja przygotowywana byłaby przez GIOŚ tylko czasowo, gdyż zgodnie z założeniami do projektu ustawy o odpadach stanowiącej transpozycję dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylającej niektóre dyrektywy (Dz. U. L 312 z 22.11.2008, str. 3) w ustawie o odpadach zostanie wprowadzona baza danych o produktach, opakowaniach i gospodarce odpadami (BDO), obejmująca m.in. pojazdy wycofane z eksploatacji. BDO tworzy się w terminie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, ale nie jest znany termin wejścia w życie tej ustawy.

Sprawozdania będą przekazywane do marszałka województwa i wprowadzane do bazy danych o produktach, opakowaniach i gospodarce odpadami, zgodnie z założeniami do projektu ustawy o odpadach stanowiącej transpozycję dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylającej niektóre dyrektywy (Dz. Urz. L 312 z 22.11.2008, str. 3).

W projekcie ustawy zaproponowano wprowadzenie opłat za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, które wpłacane są na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, a następnie przekazywane do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wpływy z tytułu opłaty produktowej w wysokości 5 % stanowią dochody budżetu samorządu województwa.

Jednocześnie należy zauważyć, że art. 14 ust. 2 i 3 zobowiązuje Głównego Inspektora Ochrony Środowiska do monitorowania poziomu wykorzystania limitu wydatków na wykonywane zadania oraz w razie potrzeby (w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków) - do wdrażania mechanizmów korygujących.

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

Proponowane zmiany zaangażują wprowadzających pojazdy w funkcjonowanie systemu przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji na innych zasadach niż dotychczas. Wprowadzający będą mieli obowiązek zapewnienia sieci, jednocześnie zapewnienia mocy przerobowych w określonym przypadku. Ponadto zwiększy się konkurencyjność istniejących legalnych stacji demontażu.

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.