

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 10 kwietnia 2013 r.

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

				Miejskiej.
4			„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 albo przywozu pojazdu na terytorium kraju – w przypadku wewnątrzwspólnotowego nabycia; 2. Jeżeli z przepisów ust. 1 wynika, że wprowadzenie na terytorium kraju mogło nastąpić w różnych terminach, za dzień wprowadzenia na terytorium kraju uważa się dzień najwcześniejszy. 3. Ciężar udowodnienia, że wprowadzenie na terytorium kraju nie nastąpiło albo nastąpiło w innym dniu niż określony w ust. 1, spoczywa na wprowadzającym pojazd.”	
5a			„Art. 5a Podmioty zajmujące się naprawą pojazdów gospodarują lub przekazują zużyte części, będące odpadami, usunięte podczas naprawy samochodów osobowych, o których mowa w art. 2 pkt 40 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz .U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448), zwanych dalej „samochodami osobowymi”, uprawnionym posiadaczom odpadów, na zasadach określonych w art. 27 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21), w tym prowadzącym stacje demontażu”.	Przepis ten jest zbędny, bowiem tę kwestię reguluje ustawa o odpadach. Ponadto wprowadza się nowe pojęcie „samochodu osobowego”, które nie jest definiowane na gruncie ustawy o recyklingu.
7		Ust. 1	„1. Materiały, przedmioty wyposażenia i części pojazdów nie mogą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu.”	
11			„Art. 11. 1. Wprowadzający pojazd jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów, zwaną dalej „siecią”, obejmującą terytorium kraju w taki sposób, aby w każdym województwie były prowadzone co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedna stacja demontażu, położone w różnych miejscowościach, zapewniających właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji. 2. Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, zapewnia sieć obejmującą co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedną stację demontażu, położone w różnych miejscowościach na terytorium kraju. 3. Wprowadzający pojazd zapewnia sieć wyłącznie przez własne stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów lub na podstawie	Zmiana jest zbędna (patrz: uwagi ogólne) Parametr dostępności - „sieci”, nie jest określony w dyrektywie i nie ma on żadnego znaczenia dla funkcjonowania systemu. Zmiana przepisu nie poprawi aktualnej sytuacji, bowiem problemu nie stanowi dostępność stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów, lecz to, że większość pojazdów, tj. ok. 80 % w ogóle nie trafia do legalnych miejsc zbiórki i demontażu. Ponadto proponowane rozwiązania spowodują odrodzenie się zjawiska tzw. integratorów sieci, które kojarzone jest głównie z handlem „dokumentami” o zapewnieniu sieci zbierania pojazdów i wyciekaniem pieniędzy z systemu do rąk integratorów.

			umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu.”	
11a			„Art. 11a. 1. Wprowadzający pojazd, zapewniający sieć na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu jest obowiązany do ich zawarcia w formie pisemnej pod rygorem nieważności. 2. Umowy, o których mowa w ust. 1, określają w szczególności warunki: 1) przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stację demontażu; 2) finansowania, przez wprowadzającego pojazd, kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających wartości rynkowej lub o wartości ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, uwzględniając liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego.”;	Zmiana przepisów dotyczących sieci zbierania pojazdów spowoduje konieczność zawarcia nowych umów dotyczących sieci. Będą to tysiące umów, które - w skrajnym przypadku – zawarte będą z kilkoma zaledwie podmiotami prowadzącymi stacje demontażu (w przypadku wprowadzających powyżej 1000 pojazdów – trzeba będzie podpisać zaledwie 16 umów z prowadzącymi stacje demontażu, po jednej w każdym województwie). Proponowana zmiana, która zakłada utworzenie sieci składającej się z zaledwie 16 stacji demontażu, po jednej w każdym województwie, potwierdza, że sieć nie ma znaczenia dla systemu, a jej oddziaływanie na rynek jest znikomy. Warunki przyjmowania pojazdów przez prowadzących stacje oraz punkty przyjęć są ściśle określone prawem – czy istnieje zatem potrzeba powtarzania ich w umowach ? Mamy niestety obawy, że umowy służyć raczej będą obciążeniu prowadzących stacje demontażu dodatkowymi obowiązkami. Obawy uzasadnia dotychczasowa praktyka – w obowiązujących aktualnie umowach wprowadzający zobowiązywali prowadzących stacje do usuwania znaków towarowych z wymontowywanych części przeznaczonych do ponownego użycia. Zwracamy też uwagę, że „stacja demontażu” to instalacja , a nie podmiot – wobec tego umowa może określać warunki przyjęcia pojazdu przez prowadzącego stację demontażu, a nie przez stację. Ponadto pojawia się pytanie , czy podpisanie umowy z prowadzącym stację demontażu jest równoznaczne z podpisaniem umowy z prowadzącymi punkty zbierania pojazdów, działającymi w imieniu prowadzącego stację ? Aktualnie w Polsce działa prawie 800 stacji demontażu. Do zapewnienia „sieci” potrzeba – w przypadku wprowadzających do 1000 pojazdów - jednej stacji, a w przypadku wprowadzających powyżej 1000 pojazdów - 16 stacji. W skrajnym

				przypadku, wszyscy wprowadzający mogą podpisać umowy z tymi samymi prowadzącymi stacje demontażu. Kto więc sfinansuje działalność pozostałych prowadzących stacje, którzy z różnych przyczyn nie będą mogli podpisać umowy ? Jak będą mogli konkurować prowadzący stacje niemający finansowania nierentownej działalności z prowadzącymi stacje demontażu, którym ewentualnie wprowadzający pojazdy finansowanie zapewnią ?
12			Uchylony	Art. 12 uchylony zostanie z powodu niezgodności z prawem UE. Niezgodność polega na tym, że obecnie opłatę recyklingową obligatoryjnie wnoszą osoby prywatne zakupujące pojazd używany wcześniej nierejestrowany w Polsce. Takiej opłaty nie wносиły natomiast osoby rejestrujące pojazd nowy. Niezgodność tę można by usunąć poprzez zobowiązanie wszystkich rejestrujących pojazd po raz pierwszy w Polsce do wniesienia jednakowej opłaty recyklingowej przeznaczonej na system zbiórki, przetwarzania, osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu. Żadne przepisy nie zabraniają bowiem wprowadzenia takich opłat. Dyrektywa 2000/53/WE nie wskazuje wprost, kto ma ponieść koszty osiągnięcia podstawowych celów tj. zebrania wszystkich pojazdów, osiągnięcia poziomów odzysku/recyklingu. Konsekwencją rezygnacji z pozyskiwania środków na recykling jest rezygnacja z systemu finansowania recyklingu. Brak finansowania recyklingu przekłada się z kolei na brak realizacji celów Dyrektywy.
13			„Wprowadzający pojazd podlega wpisowi do rejestru, o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.”	
14			„Art. 14. 1. Wprowadzający pojazd, który nie zapewnia sieci jest obowiązany bez wezwania do naliczenia i uiszczenia opłaty za brak sieci. 2. Wysokość opłaty za brak sieci oblicza się według wzorów określonych w załączniku do ustawy. 3. Wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci, jeżeli nie zapewnia sieci przez okres nie dłuższy niż 21 dni w ciągu roku kalendarzowego. 4. Maksymalna wysokość opłaty stałej za brak	Uważamy, że budowanie systemu opartego na karach nie jest dobrym rozwiązaniem. Jak już wcześniej zwracaliśmy uwagę „sieć” - jej zapewnienie, nie ma żadnego wpływu na funkcjonowanie systemu, nie jest również obowiązkiem wynikającym wprost z Dyrektywy 2000/53/WE. W naszej ocenie wysokość opłaty jest jedynie wyznacznikiem górnych kwot, jakimi mogą posługiwać się „

			sieci wynosi 20 000 zł. 5. Maksymalna stawka opłaty za brak sieci wynosi 20 zł za brak jednej stacji demontażu lub jednego punktu zbierania pojazdów w ciągu roku kalendarzowego za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju w ciągu tego roku. 6. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci, uwzględniając koszty recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz kierując się koniecznością zapewnienia, aby opłata za brak sieci była środkiem ekonomicznym zachęcającym do budowy sieci przez wprowadzającego pojazd.”	integratorzy sieci”, podczas negocjacji z wprowadzającymi pojazdy, którzy zdecydują się na korzystanie z tej formy usługi (usługa polega na zorganizowaniu i utrzymaniu „sieci”, o której mowa w ustawie).
17		Ust. 1 Ust. 2	„W razie stwierdzenia, że wprowadzający pojazd nie uiścił opłaty za brak sieci albo uiścił opłatę w wysokości niższej od należnej Główny Inspektor Ochrony Środowiska wydaje decyzję, w której określa wysokość zobowiązania z tytułu opłaty za brak sieci. „2. W przypadku niewykonania decyzji, o której mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, Główny Inspektor Ochrony Środowiska ustala, w drodze decyzji, dodatkową opłatę za brak sieci w wysokości odpowiadającej 20% kwoty nieuiszczonej opłaty za brak sieci.”	jw
17a			Uchylony	zmiana związana jest z uchyleniem art. 12 ustawy o recyklingu – uwagi jak do art. 12
23		Ust. 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.	
		Ust. 2	2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji nie pobiera opłaty od właściciela pojazdu.	
		Ust. 3	3. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może pobrać opłatę przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji, jeżeli jest spełniony co najmniej jeden z warunków: 1) pojazd nie jest zarejestrowany na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym:	

		2) pojazd wycofany z eksploatacji: a) jest niekompletny, b) zawiera odpady, które zostały do niego dodane.	
	Ust. 4	4. Za pojazd niekompletny uważa się pojazd, który nie zawiera wszystkich istotnych elementów, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 8.	Rezygnacja z drugiej przesłanki kwalifikującej pojazd jako kompletny (tj. przynajmniej 90% masy własnej) oznaczać może trudniejsze uzyskanie poziomów odzysku i recyklingu. Niejednokrotnie zdarza się bowiem, że pojazd, choć ma wszystkie istotne elementy, ma masę mniejszą niż 90%,80%, a nawet 70% masy własnej. Jak więc uzyskać 95% poziomu odzysku (liczonego od masy własnej pojazdu), jeśli pojazd na wejściu do stacji waży mniej niż masa odpadów, jaka ma być odzyskana z tego pojazdu?
	Ust. 5	5. W przypadku przyjmowania od właściciela niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji opłata, o której mowa w ust. 3, nie może przekraczać 10 zł za każdy kilogram brakującej masy pojazdu.	Co to jest brakująca masa pojazdu, skoro rezygnuje się z kryterium 90% masy własnej pojazdu dla oceny kompletności pojazdu? Czy brakująca masa to masa brakujących części? Jak ją wówczas ustalić? Czy brakującą masę należy odnieść do masy własnej pojazdu (masa z dowodu rejestracyjnego pomniejszona o 40 kg)? Zwracamy uwagę, że niejednokrotnie masa rzeczywista pojazdu (masa z wagi) jest wyższa od masy własnej. Mogą więc zdarzać się takie sytuacje, że choć pojazd będzie niekompletny, prowadzący stację demontażu nie będzie mógł pobrać opłaty. Np. usunięcie katalizatora z pojazdu powoduje, że pojazd jest kwalifikowany jako niekompletny. Katalizator waży zaledwie ok. 3 kg i w efekcie jego usunięcie nie musi powodować obniżenia masy pojazdy poniżej masy własnej. Czy zatem w takim przypadku będzie możliwość pobrania opłaty i w jakiej wysokości?
	Ust. 6	6. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, o której mowa w ust. 3, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów wycofanych z eksploatacji należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, jednostek ochrony przeciwpożarowej oraz kontroli skarbowej.	W ustawie brak jest skutecznego mechanizmu ograniczającego przyjęcie pojazdów niekompletnych. Tymczasem przyjęta ilość pojazdów niekompletnych ma bezpośredni wpływ na wysokość osiągniętych poziomów odzysku i recyklingu Zgodnie z Dyrektywą wrakową podstawą do obliczania poziomów jest masa własna pojazdu (tj. masa z dowodu rejestracyjnego pomniejszona o 40 kg), a nie masa rzeczywista. Jak więc osiągnąć 95% odzysku (liczonego od masy wpisanej w dowodzie rejestracyjnym pomniejszonej o 40 kg) z pojazdów, których masa rzeczywista będzie stanowiła np. 70 % masy własnej

				pojazdu. Zwracamy uwagę na istotną zmianę definicji pojazdu kompletnego – znika wymóg 90% masy pojazdu. Nie jesteśmy zwolennikiem obciążania wymienionych w przepisie służb opłatami za przekazanie do stacji niekompletnego pojazdu. Nie można jednak na prowadzących stacje nakładać niewykonalnego obowiązku osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu. Już tylko na marginesie dodać należy, że wymienione w przepisie służby bardzo często przekazują wyeksploatowane pojazdy Straży Pożarnej do celów ćwiczeniowych. Po takich ćwiczeniach do stacji demontażu trafia już tylko niewielka część tego, co pozostało z pojazdu.
		Ust. 7	7. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji który: 1. nie jest zarejestrowany na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, 2. jest niekompletny 3. zawiera odpady, które zostały do niego dodane - jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3.”	Przepis pozwala na odmowę przyjęcia pojazdu niekompletnego - nie zawierającego istotnych elementów. Nie umożliwia natomiast odmowy przyjęcia pojazdu, którego masa rzeczywista jest dużo mniejsza od masy własnej pojazdu. W praktyce pojazdem kompletnym może okazać się pojazd, którego masa rzeczywista nie przekroczy 70 % masy własnej. W jaki sposób w takich przypadkach osiągnąć poziom 95% odzysku?
23a			„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.”	Jest to kolejny obowiązek nałożony na prowadzącego stację demontażu. Prowadzący stację demontażu przyjmuje pojazdy wycofane z eksploatacji do demontażu i nie zawsze jest przygotowany do przyjmowania części samochodów. Po zmianie ustawy w proponowany sposób, przedsiębiorca prowadzący stację demontażu zmuszony będzie do prowadzenia dodatkowej działalności, na którą dziś nie ma odpowiedniej decyzji, ani warunków do jej prowadzenia i której prowadzić nie zamierzał. Prowadzący stację demontażu wytwarza odpady z pojazdów i na taką działalność posiada stosowne decyzje. Natomiast najczęściej nie zbiera, ani nie przetwarza części z samochodów osobowych. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że projekt wprowadza nowe pojęcie niezdefiniowane w ustawie - „części

				samochodów osobowych”. Poza tym, jak odróżnić część pochodzącą z samochodu osobowego od części z pojazdu ciężarowego? Podsumowując, uważamy, że zmiany te są zbędne, bo kwestie dotyczące zbierania i przetwarzania odpadów (w tym części będących odpadami) reguluje ustawa o odpadach.
24		Ust. 1a	„1a. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1 w zakresie tablic rejestracyjnych, nie dotyczy pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”	
25		Ust. 1	„1. W przypadku przyjmowania pojazdu niekompletnego, przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do wydania zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu. Przepisy art. 24 ust. 1 pkt 1 i ust. 1a-5 stosuje się odpowiednio.”	
25		Ust. 2	Uchylony	
			„Art. 30a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który w roku kalendarzowym nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 28 ust. 1, jest obowiązany do uiszczenia opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obliczanej odrębnie w przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu. 2. Opłatę za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji oblicza się jako iloczyn stawki opłaty i brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odpowiednio odzysku lub 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 niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji w przypadku gdy do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji brakuje nie więcej niż 5%; 2) 0,2 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku	Środowisko recyclerów bulwersuje fakt przypisania pełnej odpowiedzialności za uzyskanie poziomów odzysku i recyklingu przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu. Ustawa o recyklingu jest też bodajże jedynym aktem prawnym, który nakłada odpowiedzialność materialną za nieuzyskanie określonych poziomów odzysku i recyklingu nie na wytwórcę odpadu, lecz na podmiot prowadzący odzysk. Jest to także ewenement na skalę europejską, bowiem Polska będzie jedynym krajem unijnym, w którym to recycler odpowiedzialny będzie finansowo za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, a nie producent. Proponowane zapisy art. 30 ustawy o recyklingu bulwersują tym bardziej, że począwszy od dnia 1 stycznia 2015 r. obowiązywać będą poziomy odzysku i recyklingu w wysokości odpowiednio 95% i 85%, a osiągnięcie takich poziomów z przyczyn technicznych jest niemożliwe. Wpływ prowadzącego stację demontażu na uzyskiwane poziomy odzysku i recyklingu jest ograniczony i w dużej mierze ich osiągnięcie uzależnione jest od stanu, w jakim pojazd jest przekazywany do stacji i od działania innych operatorów systemu, w tym m.in. prowadzących

30a		lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w przypadku, gdy do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji brakuje więcej niż 5%. 4. W przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji przez co najmniej dwa kolejne lata, stawka opłaty, do obliczenia opłaty należnej za drugi i każdy kolejny rok nieosiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji stanowi dwukrotność stawki określonej w ust. 3. 5. Opłata, o której mowa w ust. 1, jest uiszczana na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego w terminie do dnia 15 marca roku następującego po roku, którego opłata dotyczy. 6. W przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu mimo ciążącego na nim obowiązku, nie uiszczył opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji lub uiszczył tę opłatę w wysokości niższej od należnej, marszałek województwa wydaje decyzję, w której określa wysokość zaległości z tytułu tej 7. Do należności z tytułu opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują marszałkowi województwa.	strzępiarki. Przy tak niskiej wydajności strzępiarek, z których nawet najnowocześniejsze odzyskują zaledwie około 80% z przekazanej do strzępiarki masy odpadów, prowadzący stację nie będzie w stanie uzyskać wymaganych poziomów odzysku i recyklingu i żadne kary, ani finansowe, ani innego rodzaju tego faktu tego nie zmienią. Nawet dzisiejsze poziomy odzysku i recyklingu tj. 85% i 80% w większości uzyskiwane są na papierze, co powinno raczej skłonić do refleksji nad tym, jak zaangażować innych operatorów w odpowiedzialność za poziomy odzysku i recyklingu, by sprostać wymogom stawianym przez Dyrektywę wrakową i by uzyskanie odzysku na poziomie 95% było możliwe. Przed wszystkim jednak podkreślić należy, że zapisy nakładające obowiązek uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu w obecnym kształcie są niekonstytucyjne, skoro prowadzącego stację obarcza się obowiązkiem niewykonalnym. Niekonstytucyjne są również regulacje zakładające karanie za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu. Nie można bowiem karać za niewykonanie czegoś, co jest technicznie niemożliwe do wykonania.
35		„Art. 35. 1. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany, najpóźniej do dnia 10 stycznia, przekazać wszystkie zebrane w roku poprzednim pojazdy wycofane z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, z którym zawarł umowę, jeżeli nie jest to ten sam przedsiębiorca.”	Art. 35 ust. 1 odczytuje się jako brak obowiązku przekazania pojazdów z punktu do stacji w sytuacji, gdy ten sam przedsiębiorca prowadzi zarówno stację demontażu jak i punkt zbierania. W efekcie pojazdy zebrane w punkcie nagminnie demontowane są w punktach zbierania.
38	Ust. 1	„1. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę jest obowiązany wykonać raz na 5 lat próbę strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu określenia zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych.”	Zwracamy uwagę, że w ust. 2 art. 38 ustawodawca nakłada na prowadzącego strzępiarkę obowiązek przekazania wyników próby strzępienia w ciągu miesiąca od jej wykonania. Tak więc wyniki otrzymają wyłącznie przedsiębiorcy współpracujący z przedsiębiorcą prowadzącym strzępiarkę na dzień wykonania próby. Inni przedsiębiorcy, którzy taką współpracę

				nawiązą później niż w ciągu miesiąca od wykonania próby mogą mieć problemy z uzyskaniem wyników próby. Takie same problemy będą mieli również Ci, którzy odpady będą dostarczać do strzępiarki za pośrednictwem zbierających.
		Ust. 1a	„1a. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę wykonuje po raz pierwszy próbę strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia działalności w tym zakresie.	
		Ust. 1b	1b. W przypadku dokonania zmian konstrukcyjnych lub technologicznych strzępiarki, skutkujących zmianą składu materiałowego rozdrobnionych odpadów, przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę jest obowiązany do przeprowadzenia próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w terminie 30 dni od dnia dokonania tych zmian.”	
		Ust. 2	„ Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę przekazuje przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu, od których przyjmuje odpady do strzępienia, informację dotyczącą zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych, określonej w wyniku przeprowadzenia próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w ciągu miesiąca od jej przeprowadzenia.”	
39		Ust. 1	„1. Starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska wydaje zezwolenie na zbieranie odpadów przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów po : 1. zaopiniowaniu przez : a) marszałka województwa, b) b) regionalnego dyrektora ochrony środowiska, o ile nie jest to ten sam organ - właściwych miejscowo do wydania pozwolenia zintegrowanego lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, z którym przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów zawarł umowę ; 2. sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełnienia minimalnych wymagań dla punktów zbierania pojazdów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 32 ust. 3.”	
		Ust. 3	„3. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów wydaje zaświadczenie o demontażu pojazdu lub zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu bez przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji bez odszkodowania.”	

40		Ust. 3	„3. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację demontażu wydaje zaświadczenie o demontażu pojazdu lub zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu bez przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji, marszałek województwa lub regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa pozwolenie lub decyzję, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”	
41		Ust. 1a	„1a. Pozwolenie lub decyzja, o których mowa w ust. 1, są wydawane po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełnienia minimalnych wymagań dla strzępiarek, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 2.”	
		Ust. 2	„2. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę przekazał informację dotyczącą zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych, niezgodną ze stanem rzeczywistym, marszałek województwa albo regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa pozwolenie lub decyzję, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”	Brak jest sankcji za nieprzekazanie informacji w ogóle. Praktyka z ostatnich kilku lat wskazuje na to, że część przedsiębiorców prowadzących strzępiarki w ogóle nie wykonywała próby strzępienia.
43			Uchylony	
43a			Art. 43a. 1. Marszałek województwa prowadzi odrębny rachunek bankowy w celu gromadzenia i przekazywania wpływów z opłaty za nieosiągnięcie wymaganych 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 samorządu 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 wymaganych poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji powiększone o dochody z oprocentowania rachunku bankowego, w wysokości 5% stanowią dochody budżetu samorządu województwa.	
47			Uchylony	
			„Art. 52a. Kto, wbrew przepisowi art. 35 ust. 1, nie przekazuje wszystkich zebranych w roku poprzednim pojazdów wycofanych z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego	Brak sankcji za nieprzekazanie pojazdów z punktu zbierania do stacji w sytuacji, gdy punkt i stacja prowadzone są przez tego samego przedsiębiorcę.

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 10 kwietnia 2013 r.

52a			stację demontażu, z którym zawarł umowę, jeżeli nie jest to ten sam przedsiębiorca, podlega karze grzywny.”	
53			„Art. 53. 1. Orzekanie w sprawach, o których mowa w art. 44-49, art. 51 i art. 52a, następuje na zasadach i w trybie określonych w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848 z późn. zm.). 2. Za wykroczenia, o których mowa w art. 44-49, art. 51 i art. 52a, odpowiada, jak sprawca, także ten, kto na podstawie przepisu prawa, decyzji właściwego organu, umowy lub faktycznego wykonywania zajmuje się sprawami gospodarczymi, w zakresie gospodarki odpadami, osoby fizycznej, osoby prawnej albo jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej, której odrębne przepisy przyznają zdolność prawną.”	
			Uchylony	
32		Ust. 2	użyte w, art. 32 ust. 2, art. 36 ust. 1 i 3 oraz 39 ust.1, w różnej liczbie i przypadku, wyrazy „zezwoenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów” zastępuje się	
36		Ust. 1	użytych w odpowiedniej liczbie	
		Ust. 3	i przypadku wyrazami „zezwoenie na zbieranie odpadów”.	
Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska				
Art.			Treść przepisu przedstawionego w projekcie	Uwagi
400k		Ust. 2 pkt. 3	„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 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, siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu opłaty oraz terminu dokonania zapłaty, w rozumieniu art. 60 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, w terminie do końca miesiąca po zakończeniu kwartału, którego dotyczą te informacje;”	
		Ust. 2 pkt. 4	4) sporządzanie i przekazywanie ministrowi właściwemu do spraw środowiska, w terminie do dnia 30 czerwca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy, zbiorczej informacji o:	

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 10 kwietnia 2013 r.

			a) zgromadzonych wpływach z tytułu opłat, o których mowa w art. 14 ust.1 oraz art. 17 ust.1 i 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.) b) gminach, które uzyskały dofinansowanie w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji, c) powiatach, które uzyskały dofinansowanie w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji;”	
401		Ust. 7 pkt. 9	„9) wpływy z opłat, o których mowa w art. 14 ust. 1, art. 17 ust. 1 i 2, art. 43b ust. 2 oraz ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”	
		Ust. 7 pkt. 11b	Uchylony	
401c		Ust. 9 pkt. 4	Uchylony	
		Ust. 9 pkt. 2a	„4a) wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;”	
410a		Ust. 1	Uchylony	Stanowisko w przedmiocie projektowanych zmian w zakresie ustawy Prawo ochrony środowiska wyrażone zostały m.in. w uwagach ogólnych do Projektu. Środowisko recyklerów nie kryje oburzenia z powodu obarczenia prowadzących stacje szeregiem obowiązków, w tym w szczególności osiągnięcia bardzo wysokich poziomów odzysku i recyklingu bez możliwości uzyskania jakiegokolwiek wynagrodzenia za świadczone usługi. Jest to jedyna gałąź gospodarki, w której przedsiębiorcę pozbawia się możliwości uzyskania wynagrodzenia za świadczone usługi. Każda działalność gospodarcza nastawiona jest na zysk i nie można pozbawić przedsiębiorcy prawa do otrzymania zapłaty za wykonaną pracę. System dopłat do demontażu, o czym mówiliśmy od dawna, jest ułomny, ale zapewniał prowadzącym stacje przynajmniej częściowy zwrot ponoszonych kosztów. Brak zwrotu kosztów jest niezgodny z Dyrektywą wrakową, narusza podstawowe zasady działalności gospodarczej, a przede wszystkim jest niezgodny z Konstytucją. Jeśli ustawa zakazuje pobrania od właściciela opłaty za przyjęcie pojazdu do stacji, to musi wskazywać innego płatnika, który zrekompensuje prowadzącemu stację przynajmniej straty z tytułu prowadzonej działalności.
		Ust. 2		
		Ust. 2a		
		Ust. 3		
		Ust. 3a		
		Ust. 3b		
		Ust. 3c		

Załącznik- uwagi szczegółowe do Projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z dnia 10 kwietnia 2013 r.

				Zapisy art. 11a nakazujące zawarcie w umowach podpisywanych pomiędzy wprowadzającymi a prowadzącymi stacje demontażu potwierdzają konieczność finansowania recyklingu pojazdów i stanowią próbę obejścia problemu. Brak finansowania doprowadzi do załamania systemu, likwidacji znacznej części stacji demontażu, a w przyszłości spowoduje także problemy z rozliczeniem się przed Unią z uzyskanych poziomów odzysku i recyklingu. Uważamy, że zmiany w zakresie finansowania recyklingu nie mogą ograniczać się do wykreślenia przepisów o dopłatach, lecz powinny wiązać się z gruntowaną przebudową całego systemu.
411		Ust.1	a) wstęp do wyliczenia otrzymuje brzmienie : „ Finansowanie działalności, o której mowa w art. 400a ust. 1 oraz art. 410a ust. 4-6, ze środków Narodowego Funduszu i wojewódzkich funduszy odbywa się przez:”	
411		Ust. 1 pkt. 2 lit. d	Uchylony	