



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-49-13

Druk nr 3033
Warszawa, 22 grudnia 2014 r.

Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Środowiska.

Z poważaniem

(-) Ewa Kopacz

U S T A W A

z dnia

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. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822 i 1322) 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, art. 13–19, art. 21, art. 22, art. 23 ust. 1 oraz art. 39–41.”;

2) w art. 3:

a) 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;”;

b) w pkt 15 w części wspólnej wyliczenia kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 16 w brzmieniu:

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

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

„1a. Wojewódzki inspektor ochrony środowiska, w drodze decyzji, stwierdza niespełnienie przez pojazd wymagań technicznych, o których mowa w ust. 1.”;

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

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, 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 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Art. 4. 1. Wprowadzenie na terytorium kraju następuje z dniem:

- 1) wydania pojazdu z magazynu lub przekazania innemu podmiotowi – w przypadku pojazdu wyprodukowanego na terytorium kraju;
- 2) dopuszczenia pojazdu do obrotu na terytorium kraju – w przypadku importu;
- 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.”;

5) w rozdziale 1 po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Art. 5a. Podmioty zajmujące się naprawą pojazdów gospodarują częściami będącymi odpadami, usuniętymi w trakcie naprawy samochodów osobowych w rozumieniu art. 2 pkt 40 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾), zwanych dalej „samochodami osobowymi”, lub przekazują te części uprawnionym posiadaczom odpadów, w tym prowadzącym stacje demontażu, na zasadach określonych w art. 27 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, z późn. zm.⁴⁾).”;

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

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

7) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Art. 11. 1. Wprowadzający pojazd jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów, zwaną dalej „siecią”, obejmującą terytorium kraju w taki sposób, aby w każdym województwie były prowadzone co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedna stacja demontażu, położone w różnych miejscowościach, zapewniające właścicielowi pojazdu możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822.

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 888 i 1238 oraz z 2014 r. poz. 695, 1101 i 1322.

2. Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, jest obowiązany zapewnić 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 umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu.”;

8) po art. 11 dodaje się art. 11a w brzmieniu:

„Art. 11a. 1. Wprowadzający pojazd zapewniający sieć na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu jest obowiązany do ich zawarcia w formie pisemnej pod rygorem nieważności.

2. Umowy, o których mowa w ust. 1, określają w szczególności 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 rynkowej ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, uwzględniając liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego.”;

9) uchyla się art. 12;

10) art. 13 i art. 14 otrzymują brzmienie:

„Art. 13. Wprowadzający pojazd podlega wpisowi do rejestru, o którym mowa w art. 49 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Art. 14. 1. Wprowadzający pojazd, który nie zapewnił sieci w roku kalendarzowym, jest obowiązany bez wezwania do obliczenia i uiszczenia opłaty za brak sieci.

2. Wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci, jeżeli nie zapewnił sieci przez okres nie dłuższy niż 21 dni w ciągu roku kalendarzowego.

3. Wysokość opłaty za brak sieci oblicza się według wzorów określonych w załączniku do ustawy.

4. Maksymalna wysokość opłaty stałej za brak sieci wynosi 20 000 zł.

5. Maksymalna stawka opłaty za brak sieci wynosi 20 zł za brak jednej stacji demontażu lub 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 stawkę 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.”;

11) w art. 17 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia, że wprowadzający pojazd, mimo ciążącego na nim obowiązku, 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.”;

12) uchyla się art. 17a;

13) art. 23 otrzymuje brzmienie:

„Art. 23. 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.

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

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

- 1) pojazd wycofany z eksploatacji 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.

4. Za pojazd niekompletny uważa się pojazd, który nie zawiera co najmniej jednego istotnego elementu określonego w przepisach wydanych na podstawie ust. 8.

5. W przypadku przyjmowania niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji opłata, o której mowa w ust. 3, nie może przekraczać 10 zł za każdy kilogram brakującej masy pojazdu.

6. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, o której mowa w ust. 3, przy przyjmowaniu niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Służby Więziennej, 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.

7. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji, jeżeli właściciel pojazdu nie uiszczył opłaty, o której mowa w ust. 3.

8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, mając na uwadze wymogi ochrony środowiska, potrzebę zapewnienia kompletności pojazdów w celu uzyskania odpowiednich poziomów odzysku i recyklingu oraz przeciwdziałanie niewłaściwemu zagospodarowaniu odpadów, określi, w drodze rozporządzenia, listę istotnych elementów pojazdu kompletnego.”;

- 14) po art. 23 dodaje się art. 23a w brzmieniu:

„Art. 23a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia będącymi odpadami części samochodów osobowych usuniętych w trakcie naprawy.

2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu za przyjęcie będących odpadami części samochodów osobowych usuniętych w trakcie naprawy może pobrać opłatę.”;

15) w art. 24:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, przyjmując pojazd wycofany z eksploatacji, który posiada wszystkie istotne elementy określone w przepisach wydanych na podstawie art. 23 ust. 8, jest obowiązany do:”;

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

„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.”;

16) w art. 25:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

b) uchyla się ust. 2;

17) po art. 28 dodaje się art. 28a w brzmieniu:

„Art. 28a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który w roku kalendarzowym nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 28 ust. 1, jest obowiązany do obliczenia i uiszczenia bez wezwania 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 odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji.

3. Stawka opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji 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 brakuje nie więcej niż 5%;

2) 0,2 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 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 za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji do obliczenia opłaty należnej za drugi i każdy kolejny rok nieosiągnięcia wymaganego poziomu stanowi dwukrotność stawki określonej zgodnie z ust. 3.

5. Opłata za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji 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 albo uiszczył opłatę w wysokości niższej od należnej, marszałek województwa wydaje decyzję, w której określa wysokość tej opłaty.

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.”;

18) w art. 35 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

19) w art. 38:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę jest obowiązany wykonać raz na 5 lat próbę strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu określenia zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych.”,

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

„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.

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.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

20) w art. 39:

a) ust. 1–5 otrzymują brzmienie:

„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) 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.

2. W zezwoleniu, o którym mowa w ust. 1, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska określa przedsiębiorcę lub przedsiębiorców prowadzących stację demontażu, którym przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany przekazywać zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji.

3. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów poświadcza nieprawdę w zaświadczeniu o demontażu pojazdu lub zaświadczeniu o przyjęciu niekompletnego pojazdu, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.

4. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów narusza przepisy ustawy, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska wzywa go do niezwłocznego zaniechania naruszeń.

5. Jeżeli przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 4, mimo wezwania nadal narusza przepisy ustawy, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska przekazuje marszałkowi województwa lub regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska, o ile nie jest to ten sam organ, właściwym miejscowo do wydania pozwolenia zintegrowanego lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami, oraz marszałkowi województwa lub regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska właściwym ze względu na adres punktu zbierania pojazdów kopie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, oraz decyzji, o których mowa w ust. 3 i 5.”;

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 pozwolenie lub decyzję, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”;

22) w art. 41:

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

„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.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

23) uchyla się art. 43;

24) w rozdziale 7 po art. 43 dodaje się art. 43a w brzmieniu:

„Art. 43a. 1. Marszałek województwa prowadzi odrębny rachunek bankowy w celu gromadzenia i przekazywania wpływów z tytułu opłat za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji.

2. Wpływy z tytułu opłat za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji powiększone o dochody z oprocentowania rachunku bankowego i pomniejszone o dochód budżetu samorządu województwa, o którym mowa w ust. 3, marszałek województwa przekazuje w terminie do dnia 30 maja roku następującego po roku, którego opłaty dotyczą, na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

3. Wpływy z tytułu opłat za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji powiększone o dochody z oprocentowania rachunku bankowego w wysokości 5% stanowią dochód budżetu samorządu województwa.”;

25) uchyla się art. 47;

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

„Art. 52a. Kto wbrew przepisowi art. 35 ust. 1 nie przekazuje najpóźniej do dnia 10 stycznia 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.”;

27) art. 53 otrzymuje brzmienie:

„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 2013 r. poz. 395, z późn. zm.⁵⁾).

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.”;

28) użyte w art. 32 ust. 2 oraz art. 36 ust. 1 i 3 w różnej liczbie i przypadku wyrazy „zezwozenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazami „zezwozenie na zbieranie odpadów”;

29) dodaje się załącznik do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.⁶⁾) w art. 23 w ust. 1 pkt 16b otrzymuje brzmienie:

„16b) dodatkowej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów, o której mowa w art. 17 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822 i 1322), z tym że kosztem uzyskania przychodów są poniesione opłaty, o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz art. 28a ust. 1 tej ustawy, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 28a ust. 4 tej ustawy;”.

Art. 3. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 765 i 1247 oraz z 2014 r. poz. 486, 579, 786 i 969.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 440, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540, z 2013 r. poz. 21, 888, 985, 1036, 1287, 1304, 1387 i 1717 oraz z 2014 r. poz. 223, 312, 567, 598, 773, 915, 1052, 1215, 1328, 1563, 1644 i 1662.

(Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.⁷⁾) w art. 16 w ust. 1 pkt 19b otrzymuje brzmienie:

„19b) dodatkowej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów, o której mowa w art. 17 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822 i 1322), z tym że kosztem uzyskania przychodów są poniesione opłaty, o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz art. 28a ust. 1 tej ustawy, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 28a ust. 4 tej ustawy;”.

Art. 4. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾) w art. 72 wprowadza się następujące zmiany:

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

Art. 5. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.⁸⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 400k w ust. 2:
 - a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) sporządzanie i przekazywanie Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska kwartalnych informacji o podmiotach uiszczających opłaty, 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. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822 i 1322), z podaniem nazwy, siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu opłaty oraz daty dokonania zapłaty w rozumieniu art. 60 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, w terminie do końca miesiąca po zakończeniu kwartału, którego dotyczą te informacje;”
 - b) w pkt 4:
 - lit. a otrzymuje brzmienie:

„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;”

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 915, 1138, 1146, 1215, 1328, 1457, 1563 i 1662.

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 1238 oraz z 2014 r. poz. 40, 47, 457, 822, 1101, 1146, 1322 i 1662.

- uchyla się lit. e i f;
- 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 oraz art. 43a ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;
 - b) uchyla się pkt 11b;
- 3) w art. 401c w ust. 9:
 - a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
 - „Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 8–11a, 12 i 13, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, przeznaczają się na:”;
 - b) uchyla się pkt 2,
 - c) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
 - „2a) wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;
- 4) w art. 402 uchyla się ust. 15;
- 5) w art. 410a uchyla się ust. 1–3c;
- 6) w art. 411 w ust. 1:
 - a) wprowadzenie 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:”;
 - b) w pkt 2 uchyla się lit. d.

Art. 6. W ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 49 ust. 7 otrzymuje brzmienie:
 - „7. Rejestr jest publicznie dostępny, z wyłączeniem:
 - 1) informacji o:
 - a) warunkach umowy, jaką wprowadzający sprzęt elektryczny i elektroniczny zawarł z organizacją odzysku sprzętu elektrycznego i elektronicznego,
 - b) wysokości wnoszonych opłat rejestrowych i rocznych,

- c) rodzaju i wysokości zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytych sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1155 oraz z 2014 r. poz. 1322 i 1662);
- 2) dokumentów, o których mowa w art. 53 ust. 7 pkt 6.”;
- 2) w art. 52 w ust. 1 w pkt 5 w lit. a tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„– informację o stacjach demontażu i punktach zbierania pojazdów działających w ramach sieci zbierania pojazdów wraz z datą, od której dana stacja lub punkt funkcjonuje w sieci.”;
- 3) w art. 53:
 - a) w ust. 7 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
„6) w przypadku wprowadzających pojazdy – umowy z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu zawarte w postaci elektronicznej albo uwierzytelnione kopie tych umów zawartych w postaci papierowej.”;
 - b) dodaje się ust. 9 w brzmieniu:
„9. Marszałek województwa zamieszcza w rejestrze dokumenty, o których mowa w ust. 7 pkt 6, i udostępnia je na żądanie właściwych organów.”;
- 4) w art. 75 w ust. 2:
 - a) w pkt 4 w lit. f średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. g w brzmieniu:
„g) wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu.”;
 - b) w pkt 5 lit. a otrzymuje brzmienie:
„a) wynikach próby strzępienia, jeżeli w roku, którego dotyczy sprawozdanie przeprowadzono próbę strzępienia.”;
- 5) w art. 207:
 - a) pkt 14 otrzymuje brzmienie:
„14) w art. 400k w ust. 2 pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:
 - 4) sporządzanie i przekazywanie ministrowi właściwemu do spraw środowiska, w terminie do dnia 30 czerwca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy, zbiorczej informacji o:
 - 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,

- 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;
- 5) sporządzanie i przekazywanie ministrowi właściwemu do spraw środowiska zbiorczej informacji o zgromadzonych wpływach z tytułu opłat, o których mowa w art. 64 ust. 2 i 3 oraz art. 69 ust. 2 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1155, z późn. zm.) oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 80 ust. 2–9 tej ustawy, w terminie do dnia 30 czerwca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy.”,
- b) w pkt 18 uchyla się lit. a–d;
- 6) w art. 253 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) art. 207 pkt 18 w zakresie art. 410a ust. 4 pkt 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.”.

Art. 7. Umowy, o których mowa w art. 11 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, które nie spełniają wymagań, o których mowa w art. 11a ustawy zmienianej w art. 1, zachowują ważność na czas, na jaki zostały zawarte, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 8. 1. Na wniosek podmiotu, który przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dokonał nienależnie lub w nadmiernej wysokości wpłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dokonuje zwrotu nadpłaconej kwoty na rachunek bankowy wskazany we wniosku, w terminie 30 dni od dnia:

- 1) złożenia wniosku – w przypadku:
 - a) gdy kwota wpłaty albo łączna kwota wpłat przekracza 500 zł,
 - b) wpłaty dokonanej od pojazdu historycznego w rozumieniu art. 3 pkt 5 ustawy zmienianej w art. 1,
 - c) wpłaty dokonanej od pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony;

- 2) doręczenia Funduszowi odpisu prawomocnego orzeczenia sądu nakazującego zwrot nadpłaconej kwoty;
- 3) zawarcia między podmiotem, który złożył wniosek, a Funduszem porozumienia w sprawie zwrotu nadpłaconej kwoty.

2. Prawo do żądania zwrotu nadpłaconej kwoty wygasa, jeżeli wniosek, o którym mowa w ust. 1, nie został złożony w terminie 3 lat od dnia wejścia w życie ustawy.

3. Zwrot, o którym mowa w ust. 1, zmniejsza wysokość zobowiązania określonego w art. 401c ust. 9 ustawy zmienianej w art. 5.

Art. 9. 1. 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 zmienianej w art. 5.

2. Informację, o której mowa w art. 400k ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 5, za kwartał poprzedzający kwartał, w którym weszła w życie niniejsza ustawa, Zarząd Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej składa według przepisów dotychczasowych.

Art. 10. Do udzielenia i finansowania dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji za 2015 rok stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 11. Zarząd Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej składa informację, o której mowa w art. 400k ust. 2 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 5, za rok 2015 według przepisów dotychczasowych.

Art. 12. Do opłat za brak sieci zbierania pojazdów należnych za okres przed dniem 1 stycznia 2016 r. stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 13. Do czasu utworzenia rejestru, o którym mowa w art. 49 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 6, do zawiadomień składanych na podstawie art. 13 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie ustawy zmienianej w art. 6, wprowadzający pojazd dołącza uwierzytelnione kopie umów, o których mowa w art. 11 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 14. 1. Kto wbrew przepisowi art. 13 nie dołącza do zawiadomień o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzspółnotowego nabycia pojazdów

uwierzytelnionych kopii umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu, podlega karze grzywny.

2. Orzekanie w sprawach, o których mowa w ust. 1, następuje na zasadach i w trybie określonych w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 395, z późn. zm.⁵⁾).

Art. 15. 1. Próbę strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wykonuje się w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę wykonał próbę strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.

Art. 16. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, prowadzonych na podstawie:

- 1) art. 39 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1,
- 2) art. 72 ustawy zmienianej w art. 4

– stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 17. 1. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 18. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2015 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 7, 8, pkt 10 w zakresie art. 14, pkt 17 i 23, art. 2, art. 3 oraz art. 5 pkt 1 i pkt 3 lit. b, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;
- 2) art. 1 pkt 24, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.;
- 3) art. 1 pkt 25, który wchodzi w życie z dniem utworzenia bazy, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 238 ust. 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

WZORY OBLICZANIA WYSOKOŚCI OPŁATY ZA BRAK SIECI
ZBIERANIA POJAZDÓW

1. Wysokość należnej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów dla wprowadzającego pojazdy, o którym mowa w art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162, z późn. zm.), należy obliczać w następujący sposób:

$$A = B + (C \times D \times \frac{E_1 + E_2 + \dots + E_{48}}{365})$$

2. Wysokość należnej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów dla wprowadzającego pojazdy, o którym mowa w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy obliczać w następujący sposób:

$$A = B + (C \times D \times \frac{E_1 + E_2 + E_3}{365})$$

Objaśnienia

- A – wysokość należnej opłaty za brak sieci liczona w zł,
- B – opłata stała za brak sieci w zł,
- C – liczba pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w ciągu roku kalendarzowego przez danego wprowadzającego w szt.,
- D – stawka opłaty za brak sieci w zł,
- E z indeksem liczbowym – liczba dni, w których do zapewnienia sieci brakowało kolejnych stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów.

UZASADNIENIE

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. z 2013 r. poz. 1162, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o recyklingu pojazdów”,
- ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, 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.), zwanej dalej „dyrektywą 2000/53/WE”, oraz skierowania strumienia powstających odpadów do legalnych stacji demontażu (wyeliminowania szarej strefy w przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji). Komisja Europejska w 2009 r. wystosowała do Polski zarzuty formalne, a w dniu 22 marca 2012 r. uzasadnioną opinię dotyczącą nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2000/53/WE (naruszenie nr 2008/2330).

Poniżej przedstawiono szczegółowe uzasadnienie proponowanych zmian.

W ustawie o recyklingu pojazdów zaproponowano zmianę art. 2 ust. 1a dotyczącego zakresu stosowania określonych przepisów tej ustawy do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e, w celu pełnego dostosowania do przepisów art. 3 ust. 5 dyrektywy 2000/53/WE.

Zaproponowano także zmianę obowiązującej definicji pojęcia „wprowadzającego

pojazd”. Przez wprowadzającego pojazd powinno się rozumieć wyłącznie profesjonalnych producentów, importerów i wewnątrzspółnotowych nabywców, a nie jak do tej pory także te osoby (prowadzących działalność inną niż handel samochodami), które dokonały wprowadzenia, np. jednego pojazdu na terytorium kraju na użytek własnej firmy.

Zaproponowano również wprowadzenie definicji pojęcia „wprowadzenie na terytorium kraju”, które było stosowane w przepisach ustawy o recyklingu pojazdów i nie było dotąd zdefiniowane. W art. 3a ustawy o recyklingu pojazdów wskazano wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska jako organ właściwy do wydawania decyzji stwierdzającej niespełnienie przez pojazd wymagań technicznych, zapewniających ochronę środowiska lub zdrowia i życia ludzi. Rozwiązanie to wprowadzono ze względu na pojawiające się wątpliwości co do kompetencji poszczególnych organów w zakresie kontroli i kwalifikowania pojazdów jako pojazdów wycofanych z eksploatacji ze względu na ich stan techniczny. Wojewódzki inspektor ochrony środowiska został wskazany jako organ uprawniony do kontroli podmiotów korzystających ze środowiska oraz do podejmowania decyzji wstrzymujących działalność prowadzoną z naruszeniem wymagań związanych z ochroną środowiska. Dotyczy to np. powszechnych sytuacji, gdy warsztat samochodowy gromadzi pojazdy pod pozorem dokonywania w nich napraw, podczas gdy w rzeczywistości są to pojazdy niekwalifikujące się do naprawy, służące jako magazyn części zamiennych na potrzeby warsztatu lub sprzedawanych za pośrednictwem aukcji internetowych.

Dokonano również zmian w art. 4 ustawy o recyklingu pojazdów określającym termin, w którym następuje wprowadzenie na terytorium kraju. Zmiana tego artykułu ma na celu wyeliminowanie pojawiających się wątpliwości interpretacyjnych, przy czym w przypadku wewnątrzspółnotowego nabycia zaproponowano przepisy analogicznie do przepisu art. 7 ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach (Dz. U. Nr 79, poz. 666, z późn. zm.).

W celu zapewnienia zgodności polskiego prawa z dyrektywą 2000/53/WE do ustawy o recyklingu pojazdów dodano projektowany art. 5a oraz art. 23a dotyczące zagospodarowania zużytych części usuniętych z samochodów osobowych w rozumieniu art. 2 pkt 40 ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W przypadku art. 23a ustawy o recyklingu pojazdów zrezygnowano z ustalania maksymalnej kwoty opłaty, jaką może pobrać stacja demontażu przy przyjmowaniu

zużytych części. Jest to podyktowane faktem, że stacje demontażu nie będą jedynymi podmiotami, jakie przyjmują zużyte części. Tego typu odpady funkcjonują już na rynku odpadów i są przyjmowane przez firmy prowadzące gospodarkę odpadami, a zatem mają swoje ceny rynkowe. Ponadto trudno określić maksymalną opłatę dla tak niejednorodnej grupy odpadów, w której mieszczą się m.in. akumulatory, opony, filtry olejowe, lampy, katalizatory oraz części z metali żelaznych.

Wprowadzono zmiany w art. 7 ustawy o recyklingu pojazdów w celu zapewnienia zgodności polskiego prawa z dyrektywą 2000/53/WE w zakresie ciężarków do wyważania kół, szczotek węglowych do silników elektrycznych oraz okładzin hamulcowych. Zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE brzmienie ww. przepisu powinno wskazywać na ogólny zakaz stosowania ww. metali w materiałach, przedmiotach wyposażenia i częściach pojazdów, natomiast wyjątki określają przepisy szczegółowe, na podstawie załącznika II do tej dyrektywy.

W odniesieniu do obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów zaproponowano podział na podmioty wprowadzające nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku oraz powyżej 1000 pojazdów w ciągu roku. Podmioty te będą objęte obowiązkiem zapewnienia sieci recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale w różnym stopniu. Podmioty wprowadzające powyżej 1000 pojazdów rocznie będą zobowiązane do zapewnienia sieci zbierania pojazdów składającej się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie, w różnych miejscowościach, co oznacza konieczność zapewnienia co najmniej 48 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów na terenie kraju. Wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie będą, na mocy art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów, zobowiązani do zapewnienia sieci składającej się co najmniej z 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach. Objęcie wszystkich firm wprowadzających pojazdy obowiązkiem zapewnienia sieci zlikwiduje sytuację, w której część firm była objęta obowiązkiem zapewnienia sieci, część natomiast obowiązkiem uiszczenia opłaty.

Podmioty wprowadzające powyżej 1000 pojazdów rocznie są to w praktyce producenci i profesjonalni importerzy, wprowadzający przede wszystkim pojazdy nowe, a więc wydający karty pojazdu. Ta grupa przedsiębiorców, zgodnie z ustawą o recyklingu pojazdów, ma obowiązek zapewnienia możliwości oddania pojazdu przez ostatniego użytkownika do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu, położonych

w odległości nie większej niż 50 km w linii prostej od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu (art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów). Taki kształt sieci sprawia trudności przedsiębiorcom oraz organom kontrolnym pod względem określenia, czy wszyscy właściciele są objęci zasięgiem sieci. Ze względu na powyższe zdecydowano się na zmianę wymagań na zapewnienie określonej liczby stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie.

Natomiast wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie objęci zostaną obowiązkiem zapewnienia sieci zbierania pojazdów, odpowiadającej sieci zbierania pojazdów w jednym województwie, ze względu na fakt, iż firmy te działają zazwyczaj lokalnie, a nie przez sieć przedstawicieli (dealerów), na terenie całego kraju. Aby ułatwić firmom tworzenie sieci, nie wprowadza się obowiązku, aby cała sieć zapewniona była wyłącznie na terenie województwa, na którym wprowadzający prowadzi działalność.

Zmieniany art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów transponuje art. 5 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE, który wskazuje, że państwa członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji (...) oraz że punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.

Ponadto do ustawy o recyklingu pojazdów dodaje się art. 11a precyzujący wymagania dotyczące umowy między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu. Zgodnie z art. 11a ustawy o recyklingu pojazdów, umowa między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu ma być zawarta w formie pisemnej. Trzeba zauważyć, że mimo tego, że sieć zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji może składać się ze stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, to umowy zawierane są przez wprowadzających pojazdy jedynie ze stacjami demontażu. Z kolei stacje demontażu podpisują umowy z punktami zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Umowa ma precyzować warunki przyjmowania pojazdów do stacji demontażu (przy czym ogólne warunki przyjmowania pojazdów określa art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów). Ponadto umowa ma określać warunki, na jakich wprowadzający pojazdy pokrywa koszty zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Odpady te mają być zagospodarowane w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, które wynikają z dyrektywy 2000/53/WE. W szczególności przepis ten dotyczy przypadków, gdy pojazd wycofany z eksploatacji

nie ma wartości rynkowej lub jest ona ujemna. Przy określaniu warunków finansowania zagospodarowania odpadów bierze się pod uwagę liczbę wprowadzanych pojazdów. Art. 11a transponuje art. 5 dyrektywy 2000/53/WE.

Wprowadzono ponadto rezygnację z wnoszenia opłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, 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 wyżej wymienionych opłat.

W art. 13 ustawy o recyklingu pojazdów dokonano zmiany redakcyjnej polegającej na usunięciu przywołania adresu publikacyjnego ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, ze względu na jego wcześniejsze przywołanie (w dodanym art. 5a ustawy o recyklingu pojazdów).

W art. 14 ustawy o recyklingu pojazdów wprowadzono zmiany do przepisów dotyczących opłaty za brak sieci. Wzór obliczania wysokości opłaty za brak sieci będzie określony w załączniku do ustawy o recyklingu pojazdów. Wysokość opłaty, tak jak w obowiązującej ustawie o recyklingu pojazdów, zależy od liczby wprowadzanych pojazdów oraz liczby dni, w których nie zapewniono sieci, a dodatkowo od liczby brakujących elementów sieci (punktów demontażu lub punktów zbierania pojazdów). Takie podejście umożliwi nałożenie opłaty proporcjonalnej do stopnia niezapewnienia sieci. W obowiązującej ustawie nie można uzależnić wysokości opłaty od liczby brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, w związku z czym konieczne było wyznaczenie progów uzależniających wysokość opłaty od zapewnienia sieci na określonym procencie powierzchni kraju.

W związku ze zmianą liczenia opłaty za brak sieci zmienia się sens fizyczny stawki opłaty za brak sieci. Nie będzie to już odpowiednik kosztu demontażu jednego pojazdu, ale odpowiednik kosztów demontażu jednego pojazdu podzielony przez liczbę stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w pełnej sieci (48). Ponieważ przedstawiony powyżej sposób obliczenia opłaty za brak sieci jest nieproporcjonalnie

korzystny dla wprowadzających małe ilości pojazdów, co wynika z faktu, że zmieniana ustawa o recyklingu pojazdów zobowiązuje ich do zapewnienia sieci składającej się nie z 48, ale jedynie 3 stacji, aby wyrównać tę dysproporcję, elementem opłaty będzie tzw. opłata stała. Będzie ona określana na takim poziomie, że dla wprowadzających małe ilości pojazdów stanowić będzie istotną część całej opłaty i jako taka stanie się bodźcem ekonomicznym dla zapewnienia sieci, zaś w przypadku wprowadzających duże ilości pojazdów opłata ta będzie stanowić niewielką część całej opłaty. W projekcie zaproponowano maksymalną stawkę opłaty za brak sieci w wysokości 20 zł oraz maksymalną wysokość opłaty stałej za brak sieci w wysokości 20 000 zł, a także wprowadzono upoważnienie dla ministra właściwego do spraw środowiska do wydania rozporządzenia określającego wysokość opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci. Stawka będzie ustalana w rozporządzeniu w zależności od szacowanego kosztu recyklingu pojazdu wycofanego z eksploatacji w taki sposób, aby opłata pełniła rolę ekonomicznego bodźca do budowy sieci zbierania pojazdów. Jest to praktyka stosowana w ustawach regulujących gospodarkę odpadami.

Ponadto, w celu uproszczenia przepisów, zrezygnowano z wyliczenia sytuacji, w których wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci. W zamian wprowadzono przepis, zgodnie z którym wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci, jeżeli nie zapewnia sieci przez okres nie dłuższy niż 21 dni w ciągu roku kalendarzowego (zmieniany art. 14 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów). W przypadku niezapewnienia sieci przez okres dłuższy niż 21 dni w roku kalendarzowym, wprowadzający pojazd będzie obowiązany do obliczenia opłaty za brak sieci za wszystkie dni, w których nie zapewnił sieci. Przepis ten ma na celu zachęcenie przedsiębiorcy do szybkiego zapewnienia sieci, zgodnie z wymogami ustawowymi.

W art. 17 ustawy o recyklingu pojazdów zmieniono wysokość dodatkowej opłaty za brak sieci z 50% na 20% opłaty za brak sieci. Zmniejszenie dodatkowej opłaty do 20% opłaty za brak sieci stanowi niezbędne, w dobie kryzysu, zmniejszenie obciążeń fiskalnych dla przedsiębiorców, co powinno przyczynić się do poprawy ich konkurencyjności na rynku, a jednocześnie nadal będzie opłacalne dla przedsiębiorców wywiązywanie się ze zobowiązań w terminie. W związku z rezygnacją z pobierania opłat, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, proponuje się uchylene art. 17a tej ustawy, który dotyczy zwrotu nienależnie pobranej opłaty.

Ponadto w celu zapewnienia spójności przepisów ustawy o recyklingu pojazdów

z przepisami dyrektywy 2000/53/WE proponuje się zmianę przepisów art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów przez wprowadzenie 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 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 państwa członkowskiego Unii Europejskiej, kraju będącego członkiem Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu lub Konfederacji Szwajcarskiej. Ponadto ze względu na specyfikę pojazdów stosowanych przez Służbę Celną i Straż Graniczną, celowe było włączenie Służby Celnej oraz Straży Granicznej do katalogu podmiotów, od których przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów. Do katalogu tego włączono również, na wniosek odpowiednich podmiotów, pojazdy: Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Biura Ochrony Rządu, ze względu na ich specjalistyczne wyposażenie, które warunkuje przynajmniej częściowy wstępny demontaż tych pojazdów poza stacją demontażu, a także pojazdy Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej oraz kontroli skarbowej. Ponadto w art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów utrzymano przepis ust. 5 określający maksymalną wysokość opłaty za kilogram brakującej masy niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji przyjmowanego do stacji demontażu. Regulacja ta została wprowadzona i jest utrzymana ze względu na liczne przypadki przekazywania do stacji demontażu pojazdów niekompletnych. W innych przypadkach, dla których prowadzący stację demontażu może pobrać opłatę jest ona ustalana dowolnie, na zasadach rynkowych.

W art. 24 ustawy o recyklingu pojazdów wprowadzono wyjątek dla pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w zakresie unieważnienia tablic rejestracyjnych. Propozycja wynika z § 15 ust. 2 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 września 2011 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. 1160, z późn. zm.), który zezwala na ponowne użycie wyróżników, a 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 2014 r. poz. 1522). W związku z powyższym, przy przyjęciu pojazdów powyższych służb do stacji demontażu nie będą unieważniane tablice rejestracyjne.

W związku ze zmianą art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów zmieniono art. 25 ust. 1 tej ustawy, w którym znajduje się odwołanie do art. 23. Ze względu na fakt, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia pojazdu niekompletnego, na podstawie art. 23 ust. 7 ustawy o recyklingu pojazdów, zaproponowano uchylenie przepisu art. 25 ust. 2 tej ustawy stanowiącego, że jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty za przekazanie pojazdu niekompletnego przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie wydaje zaświadczenia o demontażu.

Kolejną zmianą jest wprowadzenie przepisów (art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów), dotyczących opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów dla przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, w przypadku nieosiągnięcia wymaganych przepisami art. 28 ustawy o recyklingu pojazdów poziomów odzysku i recyklingu. Polska jest związana przepisami dyrektywy 2000/53/WE w zakresie osiągnięcia ustalonych poziomów odzysku i recyklingu, a realizacja tego obowiązku spoczywa przede wszystkim na prowadzących stacje demontażu. W dotychczasowym systemie warunkiem uzyskania dopłaty do prowadzenia działalności było uzyskanie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. W związku ze zniesieniem dopłat, wprowadzono wyżej wymienione opłaty. Informacja o wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji będzie częścią sprawozdania, o którym mowa w art. 75 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Sposób gromadzenia i przekazywania wyżej wymienionych opłat reguluje art. 43a ustawy o recyklingu pojazdów.

Wprowadzono propozycję zobowiązania przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów do przekazywania pojazdów wycofanych z eksploatacji najpóźniej do dnia 10 stycznia następnego roku do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu tak, aby przy sporządzaniu sprawozdania z osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu

mógł on, zgodnie z art. 28 ust. 5a ustawy o recyklingu pojazdów, uwzględnić masę pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych odzyskowi lub recyklingowi do końca stycznia następnego roku, w przypadku gdy pochodzą z pojazdów wycofanych z eksploatacji przyjętych do stacji demontażu w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia danego roku (art. 35 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów), jak również wprowadzono sankcje za nieprzestrzeganie tego przepisu w art. 52a ustawy o recyklingu pojazdów.

Zmieniono art. 38 ustawy o recyklingu pojazdów dotyczący próby strzępienia. 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 (art. 38 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów). Dookreślono również, kiedy mają być przeprowadzane próby strzępienia np. w przypadku zmiany technologii strzępienia. W związku z wykonywaniem próby strzępienia raz na 5 lat zmieniono art. 75 ust. 2 pkt 5 lit. a ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, precyzując, że prowadzący strzępiarkę przekazuje informację o wynikach próby strzępienia, jeśli w poprzednim roku przeprowadzono taką próbę. Rozporządzenie określające sposób wykonania próby strzępienia, wydane na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy o recyklingu pojazdów pozostaje w mocy do czasu wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 38 ust. 4, nie dłużej jednak niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy (art. 18 projektu ustawy). 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 ustawy o recyklingu pojazdów). Przepis taki proponuje się ze 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 ustawy o recyklingu pojazdów podczas wydawania przez starostę zezwolenia w zakresie zbierania odpadów przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów obowiązkiem uzgodnienia

z marszałkiem województwa lub regionalnym dyrektorem ochrony środowiska zastąpiono obowiązkiem zaopiniowania przez te podmioty, w celu usprawnienia procedury.

Zaproponowano ponadto zmianę przepisów art. 39 ust. 3 oraz art. 40 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów dotyczących poświadczenia nieprawdy w zaświadczeniach o demontażu. W obecnym stanie prawnym brzmienie art. 39 ust. 3 oraz art. 40 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów powoduje konieczność odwołania do art. 97 Kodeksu 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 ustawy o recyklingu pojazdów zaproponowano cofnięcie pozwolenia lub 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 (art. 39 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów).

Zaproponowano również zmiany art. 41 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, aby nie było konieczności odwoływania się do art. 97 Kodeksu postępowania administracyjnego, analogicznie do wskazanego powyżej art. 40 ust. 3. W związku z powyższym „poświadczenie nieprawdy” zastąpiono „informacją niezgodną ze stanem rzeczywistym”.

Zaproponowano uchylenie z dniem 1 stycznia 2015 r. art. 43 ustawy o recyklingu pojazdów stanowiącego o obowiązkowej corocznej kontroli stacji demontażu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska. Każda stacja demontażu będzie kontrolowana przed rozpoczęciem działalności i wydaniem decyzji. Ponadto inspektorzy wojewódzkich inspekcji ochrony środowiska kontrolują stacje demontażu po uzyskaniu każdej informacji o możliwych nieprawidłowościach. Natomiast zniesienie tego obowiązku pozwoli na szersze kontrolowanie nielegalnie prowadzonej działalności w zakresie demontażu pojazdów i jej ograniczanie.

W związku z wprowadzeniem art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów, dotyczącego opłat za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu proponuje się

dodanie art. 43a ustawy o recyklingu pojazdów, określającego sposób gromadzenia i przekazywania wpływów z wyżej wymienionych opłat. Opłaty będą wpłacane 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 stanowiły dochody województwa.

Proponuje się uchylenie art. 47 ustawy o recyklingu pojazdów, przewidującego karę grzywny za niezłożenie zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie wprowadzania pojazdów na rynek lub za złożenie zawiadomienia zawierającego fałszywe dane, ze względu na zastąpienie tego obowiązku obowiązkiem złożenia wniosku o wpis do rejestru na podstawie art. 50 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach oraz ze względu na art. 179 tej ustawy, przewidujący karę aresztu lub grzywny za niezłożenie wniosku o wpis do rejestru.

Ze względu na zmianę art. 35 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów, zobowiązującą przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów do przekazywania pojazdów wycofanych z eksploatacji najpóźniej do dnia 10 stycznia następnego roku do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, w nowo dodanym art. 52a ustawy o recyklingu pojazdów wprowadzono sankcje za nieprzestrzeganie tego przepisu.

Dla przepisów karnych, zawartych w rozdziale 8 ustawy o recyklingu pojazdów (art. 44–49, art. 51 i art. 52a), w art. 53 ust. 2 wprowadzono klauzulę rozszerzającą – w płaszczyźnie podmiotu czynu zabronionego – zakres kryminalizacji za wykroczenia indywidualne podmiotów kolektywnych wymienionych w ww. przepisach ustawy o recyklingu pojazdów. Dodawany przepis, zawierający szczególną regulację określającą podstawy odpowiedzialności za sprawstwo za wykroczenia określone w art. 44–49, art. 51 i art. 52a ustawy o recyklingu pojazdów, nawiązuje do regulacji zawartej w art. 308 Kodeksu karnego oraz art. 9 § 3 Kodeksu karnego skarbowego. Rola, jaką będzie spełniał nowo dodawany przepis jest widoczna szczególnie wyraźnie w tych przypadkach, w których wprowadzający pojazd albo prowadzący stację demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji nie są osobami fizycznymi, ale jednostkami organizacyjnymi, co jest częste w obrocie gospodarczym. Gdyby nie dodawany art. 53 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, nieuczciwe zachowania osób zajmujących się sprawami gospodarczymi tych jednostek pozostawałyby bezkarne, a sankcja karna związana z tymi wykroczeniami trafiałaby tu w pustkę. Nie mógłby ponieść odpowiedzialności karnej wprowadzający pojazdy albo prowadzący demontaż

pojazdów wycofanych z eksploatacji, bo nie jest osobą fizyczną. Nie ponosiłaby odpowiedzialności również osoba fizyczna, która działała za niego, bo sama nie jest wprowadzającym pojazdy albo prowadzącym demontaż pojazdów, czego wymaga opis czynu zabronionego.

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 słownej w tym zakresie również w ustawie o recyklingu pojazdów.

Zaproponowanie przepisu art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów dotyczącego opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wprowadziło konieczność dokonania zmian w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, aby poniesione opłaty mogły stanowić koszt uzyskania przychodów. Nie stanowi kosztu uzyskania przychodu jedynie połowa kwoty opłaty naliczanej zgodnie z art. 28a ust. 4 ustawy o recyklingu pojazdów, a zatem opłaty zwiększonej ze względu na niewywiązywanie się z obowiązku uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu w ciągu dwóch kolejnych lat (odpowiednio art. 2 oraz art. 3 projektu ustawy).

W związku z uchyleniem art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzono również zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (art. 4 projektu ustawy) w zakresie uchylenia przepisu art. 72 ust. 1 pkt 9, stanowiącego o konieczności przedkładania wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu dowodu wpłaty w wysokości 500 zł lub oświadczenia o zapewnieniu sieci zbierania pojazdów oraz powiązanego z nim art. 72 ust. 2 pkt 6. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, w art. 400k ust. 2 pkt 3 zmieniono zakres kwartalnych informacji przekazywanych przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska – usunięto informacje o opłatach, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów. Wprowadzono też warunek, że informacja o podmiotach uiszczających opłaty ma zawierać datę dokonania zapłaty. Informacja ta jest potrzebna Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska do oceny, czy podmiot wywiązał się w terminie z obowiązku dokonania zapłaty. Zmieniono również art. 400k ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dotyczący sporządzania

i przekazywania ministrowi właściwemu do spraw środowiska przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zbiorczej informacji o pojazdach wycofanych z eksploatacji. W związku z planowanym zniesieniem dopłat do demontażu pojazdów nie będą już przekazywane informacje o stacjach demontażu, które otrzymały finansowanie. Odpowiedni przepis przejściowy zawiera art. 10 projektu ustawy.

W art. 401 ust. 7 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska wskazano, że przychodami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej są również wpływy z opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, a wykreślono wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w art. 53a ustawy o recyklingu pojazdów. Ponadto do celów tzw. zobowiązania wieloletniego odpadowego wskazanych w art. 401c w ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dodano wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, uchylono natomiast pkt 2 dotyczący finansowania dopłat do demontażu. W związku z proponowanym zniesieniem dopłat do demontażu pozostaje uchylene w art. 410a ust. 1–3c, określających warunki przyznawania dopłat oraz art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. d ww. ustawy. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej udziela 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), umarżanej 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.

Wprowadzono również zmiany w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (art. 6 projektu ustawy). W art. 52 ww. ustawy rozszerzono zakres informacji, zawartych w rejestrze, odnoszących się do wprowadzającego pojazdy (art. 52 ust. 1 pkt 5 lit. a) o podanie daty, od której dana stacja demontażu funkcjonuje w sieci wprowadzającego. Natomiast w art. 53 ust. 7 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach dodano, iż w przypadku wprowadzających pojazdy, do wniosku o wpis do rejestru dołączają oni uwierzytelnione kopie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu. Proponuje się, aby kopie ww. umów nie były publicznie dostępne przez zmianę art. 49 ust. 7 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Zaproponowanie przepisu art. 28a

ustawy o recyklingu pojazdów, dotyczącego opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wprowadziło konieczność dokonania zmian również w art. 75 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, dotyczącym rocznego sprawozdania o odpadach i gospodarowaniu odpadami. W art. 75 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach dodano przepis dotyczący uwzględnienia w ww. sprawozdaniu informacji o wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, a w związku ze zmianą częstotliwości przeprowadzania próby strzępienia również w art. 75 w ust. 2 pkt 5 lit. a ww. ustawy doprecyzowano, że w sprawozdaniu przekazuje się informacje o wynikach próby strzępienia, jeśli w poprzednim roku przeprowadzono próbę strzępienia (art. 6 pkt 4 projektu ustawy). W związku ze zmianami proponowanymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dokonano odpowiednich zmian w art. 207 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, zmieniającą ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, zmieniając art. 207 ust. 14, uchylając w art. 207 w pkt 18 lit. a–d oraz zmieniając pkt 3 w art. 253.

Projekt ustawy zawiera przepisy przejściowe odnoszące się do:

- umów zawartych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu, które nie spełniają warunków określonych w dodawanym art. 11a ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów; umowy te zachowują ważność w terminie 12 miesięcy od wejścia w życie ustawy (art. 7 projektu ustawy); umowy zawarte przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, które spełniają warunki określone w dodawanym art. 11a ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów nie muszą być zmieniane i zachowują ważność,
- trybu zwrotu nadpłaconych wpłat opłaty dokonywanych na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów nienależnie lub w nadmiernej wysokości, dokonanych przed dniem wejścia w życie ustawy (art. 8 projektu ustawy); w takim przypadku prawo żądania zwrotu nadpłaty wygasa, jeżeli wniosek o zwrot nadpłaconej kwoty opłaty nie został złożony w terminie 3 lat od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy,
- udzielania i finansowania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dopłat do demontażu pojazdów po raz ostatni za rok 2015 (art. 10 projektu ustawy),

- sporządzania i przekazywania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej rocznej informacji o pojazdach wycofanych z eksploatacji, obejmującej informację o wpływach z opłat, o których mowa w art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów, oraz o stacjach demontażu, które uzyskały dofinansowanie, po raz ostatni za rok 2015 (art. 11 projektu ustawy),
- sposobu naliczania opłat za brak sieci w roku 2016 i wcześniejszych (art. 12 projektu ustawy),
- dołączania uwierzytelnionych kopii umów do zawiadomień, jakie wprowadzający pojazdy składa Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska na podstawie art. 234 ust. 11 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (art. 13 projektu ustawy) wraz z przepisem karnym (art. 14 projektu ustawy),
- próby strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów; projektowana ustawa wskazuje obowiązek wykonania próby strzępienia w terminie 30 dni od dnia jej wejścia w życie, jednak podmioty, które wykonały próbę strzępienia nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem jej wejścia w życie są zwolnione z tego obowiązku (art. 15 projektu ustawy),
- zastosowania przepisów dotychczasowych do spraw wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, prowadzonych na podstawie przepisów art. 39 ust. 1 oraz art. 41 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów, dotyczących wydawania decyzji w zakresie gospodarki odpadami oraz prowadzonych na podstawie art. 72 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, czyli spraw dotyczących rejestracji pojazdu (art. 16 projektu ustawy),
- utrzymania w mocy przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 8 i art. 38 ust. 4 ustawy o recyklingu pojazdów do czasu wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych, jednak nie dłużej niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy (art. 17 projektu ustawy).

Ustawa nie zwiększa poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych.

Dodatkowe obowiązki wynikające z projektowanych regulacji dla Inspekcji Ochrony Środowiska będą realizowane w ramach środków pozostających w dyspozycji tej jednostki bez konieczności zwiększania środków na ten cel z budżetu państwa.

W związku z rezygnacją z pobierania opłaty w wysokości 500 zł od podmiotów niebędących przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzspółnotowego nabycia lub

importu pojazdu, zakłada się zmniejszenie wpływów do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o 350 mln zł rocznie. Natomiast w związku z rezygnacją z dopłat do demontażu pojazdów zakłada się zmniejszenie wydatków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o ok. 70–100 mln zł rocznie.

Projektowana ustawa nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.). 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, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Środowiska. Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy w trybie art. 7 ww. ustawy zgłosiły następujące podmioty:

- Oiler Organizacja Odzysku S.A. – zgłoszenie z dnia 17 listopada 2010 r.,
- Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów Eko-auto – zgłoszenie z dnia 14 lutego 2012 r.,
- Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów – zgłoszenie z dnia 22 lutego 2012 r.,
- Stowarzyszenie GPP Ekologia – zgłoszenie z dnia 8 sierpnia 2012 r.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Informacja

o

wniesieniu do Ministerstwa Środowiska

zgłoszeń podmiotów zainteresowanych pracami nad projektem ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (w trybie przepisów o działalności lobbینگowej w procesie stanowienia prawa)

1. 17 listopada 2010 r. – OILER Organizacja Odzysku S.A.
2. 14 lutego 2012 r. – Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO
3. 22 lutego 2012 r. – Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów
4. 8 sierpnia 2012 r. – Stowarzyszenie GPP Ekologia

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Środowiska</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Podsekretarz Stanu Pan Janusz Ostapiuk</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Łęska, e-mail: agnieszka.leska@mos.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 02.12.2014 r.</p> <p>Źródło Prawo UE</p> <p>Nr w wykazie prac UC38</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

- 1) Konieczność odniesienia się do zarzutów formalnych oraz uzasadnionej opinii, odnoszących się do nieprawidłowej, zdaniem Komisji Europejskiej, transpozycji dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności w świetle skierowania skargi przez Komisję Europejską do Trybunału Sprawiedliwości UE, o czym Komisja poinformowała 16 października 2014 r.;
- 2) Wynikająca z dyrektywy 2000/53/WE konieczność osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 3) Inne zagadnienia – potrzeba doprecyzowania definicji, doprecyzowanie wymagań dotyczących odpowiedzialności producenta w umowach między wprowadzającymi a stacjami demontażu (odpowiedzialność producenta), doprecyzowanie wymagań w odniesieniu do punktów zbierania pojazdów, zmiana wymagań odnośnie do próby strzępienia pojazdów.

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

- 1) W odniesieniu do zarzutów Komisji Europejskiej:
 - a) zmiana art. 7 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, dotycząca bezwzględnego zakazu stosowania ołowiu w przedmiotach wyposażenia i częściach pojazdu,
 - b) uchylenie art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji; rezygnuje się z obowiązku wnoszenia opłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, przez podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu oraz wprowadzających, którzy nie mają dotychczas obowiązku zapewnienia sieci,
 - c) wprowadzenie przepisów odnoszących się do zagospodarowania zużytych części z samochodów osobowych (art. 5a oraz art. 23a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji),
 - d) zmiana art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w taki sposób, aby zapewnić bezpłatne przyjęcie do stacji demontażu nie tylko pojazdów rejestrowanych na terenie kraju, ale we wszystkich krajach należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Dodatkowo, w związku z uchyleniem przepisów dotyczących opłaty recyklingowej, projekt wprowadza również zmiany w art. 11 dotyczącym odpowiedzialności producenta – zapewnienia sieci zbierania pojazdów przez wprowadzających pojazdy, obejmując tym obowiązkiem również wprowadzających pojazdy używane. Dotychczas wprowadzający te pojazdy objęci byli obowiązkiem uiszczenia opłaty recyklingowej.

Oczekuje się, że wyżej opisane zmiany zapewnią, w opinii Komisji Europejskiej, pełną zgodność przepisów krajowych z dyrektywą 2000/53/WE i w konsekwencji wycofanie skargi z TS UE.

- 2) W celu zapewnienia osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzono w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji art. 28a przewidujący, że prowadzący stacje demontażu będą ponosić opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów. Obecnie osiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu jest jednym z wymogów, jakie prowadzący stacje demontażu muszą spełnić, aby uzyskać dopłaty do demontażu ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów przewiduje zniesienie opłaty recyklingowej, a w związku z tym nie będą również wypłacane dopłaty do demontażu pojazdów.

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

Problem związany z zarzutami KE dotyczącymi nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji odnosi się jedynie do sytuacji Polski i dokonanej w kraju transpozycji. W zakresie sporu z Komisją Europejską dotyczącego opłaty, o której mowa w art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów, jest on pochodną specyficznej dla Polski sytuacji i niektórych innych krajów UE12, w której prywatny import pojazdów używanych z innych krajów UE utrzymuje się na wysokim poziomie. Dyrektywa 2000/53/WE nie przewiduje wprost przepisów odnoszących się do takiego przypadku. W Czechach w celu ograniczenia importu takich pojazdów wprowadzono podatek ekologiczny, którego wysokość uzależniona jest od normy emisji spalin (CO₂) dla danego pojazdu. Im wyższe normy spełnia samochód, tym niższy jest podatek. Większość krajów nie ma podobnych przepisów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Wprowadzający powyżej 1000 pojazdów rocznie	40 podmiotów	Dane własne na podstawie informacji przekazywanych przez przedsiębiorców Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska	Dla wprowadzających ponad 1000 pojazdów w ciągu roku dotychczasowy obowiązek zapewnienia sieci w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu położonego w odległości nie większej niż 50 km od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu zostaje zastąpiony obowiązkiem zapewnienia sieci w taki sposób, aby w każdym województwie były co najmniej 3 stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów. Zmniejsza to wymaganą liczbę stacji demontażu/punktów zbierania w sieci z ok. 120 do 48 na terenie kraju. Firmy spełniające wymagania odnośnie do zapewnienia sieci w obecnym stanie prawnym w większości dysponują wymaganymi 3 stacjami demontażu/punktami zbierania w każdym województwie. Dodawany art. 11a ustawy o recyklingu pojazdów wymaga, aby umowa między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu określała warunki, na jakich wprowadzający pojazdy pokrywa koszty zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności gdy pojazd wycofany z eksploatacji nie ma wartości rynkowej lub jest ona ujemna. Może to spowodować konieczność zmiany tych umów z prowadzącymi stacje demontażu, które nie są zgodne z art. 11a. W skrajnym przypadku może to spowodować konieczność zmiany 48 umów ze

			wszystkimi stacjami demontażu w sieci, jeśli sieć jest zapewniana wyłącznie przez stacje demontażu, a nie punkty zbierania pojazdów, gdyż trzeba zauważyć, że mimo tego, że sieć zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji może składać się ze stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, to umowy zawierane są przez wprowadzających jedynie ze stacjami demontażu (z punktami zbierania nie zawiera się umów). Zgodnie z przepisem przejściowym, na zmianę dotychczasowych umów, które nie spełniają wymogów nowo dodawanego art. 11a ustawy o recyklingu pojazdów przedsiębiorcy mają 12 miesięcy.
Wprowadzający poniżej 1000 pojazdów rocznie	Kilka tys. podmiotów	jw.	Będą oni zobowiązani do zapewnienia sieci składającej się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach. Biorąc pod uwagę, że większość z nich dotychczas była zobowiązana do wniesienia na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju, ich obciążenie na rzecz systemu recyklingu pojazdów ulega zmniejszeniu.
Prowadzący stacje demontażu pojazdów	Ok. 850 podmiotów	Dane własne na podstawie wykazów prowadzonych przez marszałków województw	Ze względu na zniesienie dopłat do demontażu pojazdów suma przychodów w branży demontażu zmniejszy się o wysokość dopłat, czyli ok. 115 mln zł rocznie. Konsekwencją proponowanej zmiany może być mniejsza płynność finansowa, która, w większym stopniu niż dotychczas, związana będzie z koniunkturą na rynku, w tym ceną złomu. Taka sytuacja doprowadzić może do większej konsolidacji sektora i może wiązać się z rezygnacją z działalności tych stacji demontażu, które swoje funkcjonowanie opierały głównie na dopłatach do demontażu pojazdów wypłacanych przez NFOŚiGW. Należy przy tym zauważyć, że od roku 2005, to jest od wprowadzenia systemu dopłat do demontażu pojazdów powstało ok. 400 stacji demontażu. Obecnie funkcjonuje ich ok. 850. Ustawa wprowadza też opłaty za nieosiągnięcie przez prowadzących stacje demontażu poziomów odzysku i recyklingu

			<p>odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zgodnie ze sprawozdaniem za rok 2010, przekazanym Komisji Europejskiej w roku 2012, poziom odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji wynosił odpowiednio 89,8% oraz 88,8% (poziomy wymagane dyrektywą 2000/53/WE to odpowiednio 85% i 80%). W roku 2009, na 604 przedsiębiorców, którzy przekazali sprawozdania o pojazdach wycofanych z eksploatacji, wymaganych poziomów odzysku i recyklingu nie osiągnęło 56 (to jest 9 % przedsiębiorców), natomiast w roku 2010 na 651 przedsiębiorców, którzy przekazali sprawozdania, wymaganych poziomów odzysku i recyklingu nie osiągnęło 35, to jest 5,3% przedsiębiorców. Gdyby proponowane przepisy zastosować do danych za rok 2010, całkowite wpływy z opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wyniosłyby około 150 000 zł, co daje średnio opłatę w szacowanej wysokości 2700 zł od każdej firmy. Trzeba zauważyć, że średnia opłata nie jest tutaj najlepszym wskaźnikiem, bowiem stopień nieosiągnięcia poziomów przez firmy był bardzo zróżnicowany.</p>
Prowadzący strzeżeniarki	Kilkanaście podmiotów	Dane własne	Zmniejszy się obciążenie tych przedsiębiorców, ze względu na zmniejszenie częstotliwości próby strzeżenia z rocznej na raz na pięć lat.
Właściciele pojazdów	650 tys. podmiotów rocznie	Na podstawie centralnej ewidencji pojazdów	Nabywcy pojazdów używanych sprowadzanych z zagranicy (ok. 650 tys. rocznie) nie będą uiszczać opłaty recyklingowej (500 zł za pojazd).

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

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

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

- 9) Instytut Transportu Drogowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa;
- 10) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Al. Niepodległości 69, 02-626 Warszawa;
- 11) Izba Przemysłowo-Handlowa Gospodarki Złomem, ul. Świętokrzyska 18, 00-052 Warszawa;
- 12) Związek Pracodawców Gospodarki Odpadami, ul. Mokotowska 48/205, 00-542 Warszawa;
- 13) Krajowa Izba Gospodarki Odpadami, Al. Jerozolimskie 44 pok. 324/325, 00-024 Warszawa;
- 14) Izba Gospodarcza Metali Nieżelaznych, ul. Graniczna 29, 40-956 Katowice;
- 15) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Recyklingu, ul. Karmelicka 30/2, 00-181 Warszawa;
- 16) Polska Izba Gospodarki Odpadami, ul. Świętokrzyska 36 lok. 47, 00-116 Warszawa;
- 17) Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowanych ul. Kossutha 6, 40-844 Katowice;
- 18) Instytut Gospodarowania Odpadami, ul. Barbary 21A/247, 40-053 Katowice;
- 19) Instytut Metali Nieżelaznych, ul. Sowińskiego 5, 44-100 Gliwice;
- 20) Instytut Metalurgii Żelaza, ul. K. Miarki 12, 44-100 Gliwice;
- 21) Polska Izba Ubezpieczeń, ul. Wspólna 47/49, 00-684 Warszawa;
- 22) Biuro Rzecznika Ubezpieczonych, Al. Jerozolimskie 44, 00-024 Warszawa;
- 23) Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, ul. Płocka 9/11, 01-231 Warszawa.

Projekt ustawy został również umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Środowiska na stronie internetowej www.mos.gov.pl.

Pierwotny projekt ustawy, przesłany do konsultacji społecznych, zakładał rezygnację z pobierania opłat od wprowadzania pojazdów (tzw. opłata recyklingowa) oraz rezygnację z dopłat do demontażu pojazdów. Zakładał również, że zostanie zachowany, taki jak w obecnie obowiązującej ustawie, kształt sieci zbierania pojazdów (wprowadzający pojazd miał zapewnić sieć w taki sposób, aby właściciel pojazdu miał do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu nie więcej niż 50 km w linii prostej), przy czym wprowadzający miał spełniać dodatkowy warunek, a mianowicie, stacje w jego sieci miały zapewniać moce przerobowe na poziomie 70% masy pojazdów wprowadzonych przez niego na rynek krajowy w roku poprzednim. Opłaty za niezapewnienie sieci zbierania pojazdów pozostały niezmienione. Ponadto projekt zakładał zmianę ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392, z późn. zm.) w zakresie uzależnienia wypłaty odszkodowania za szkodę całkowitą pojazdu od przedstawienia rachunków za naprawę pojazdu albo przedstawienia zaświadczenia o demontażu pojazdu lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu.

W ramach konsultacji społecznych Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego wskazał, że obowiązek zapewnienia odpowiednich mocy przerobowych jest niemożliwy do zrealizowania, wymagałby bowiem, statystycznie, aby wprowadzający podpisali umowy ze wszystkimi istniejącymi stacjami demontażu, a w niektórych przypadkach taki wymóg pozbawiłby wprowadzających możliwości zapewniania sieci zgodnej z wymogami ustawowymi. Związek zgłosił też zastrzeżenia do braku w ustawie definicji „mocy przerobowych”. Uwagi dotyczące braku metodologii obliczania mocy przerobowych zgłosiły też, m.in. Izba Przemysłowo-Handlowa Gospodarki Złomem i Instytut Transportu Samochodowego. Zastrzeżenia co do obowiązku zapewnienia mocy przerobowych zgłoszone zostały również przez OILER Organizację Odzysku S.A. Ponadto PZPM oraz Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów (FORS) zgłosiło zastrzeżenia co do objęcia obowiązkiem zapewnienia sieci wszystkich wprowadzających, bez względu na ich wielkość. Dodatkowo Stowarzyszenie FORS wskazało, że obowiązek zapewnienia sieci zbierania nie zapewnia realizacji art. 5 ust. 4 dyrektywy 2000/53/WE, zgodnie z którym producent pojazdu jest zobowiązany do pokrycia kosztów dostarczenia pojazdu do uprawnionych zakładów przetwarzania, jeśli wartość pojazdu jest ujemna lub zerowa oraz wyraziło opinię, że wymagany kształt sieci (50 km) powoduje, że jej zapewnienie jest skomplikowane, kosztowne i trudne do kontrolowania. Stowarzyszenie zaproponowało, aby producent lub przedsiębiorca prowadzący stację demontażu w imieniu producenta zapewniał ostatniemu użytkownikowi bezkosztowe dostarczenie pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu z każdego miejsca na terytorium kraju, przy jednoczesnym zapewnieniu przez producenta, że w każdym województwie będą działać przynajmniej 3 stacje demontażu będące stacjami producenta lub działające w jego imieniu na podstawie umowy cywilnoprawnej.

Ponadto uwagi zgłoszone do projektu przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, Izbę Przemysłowo-Handlową Gospodarki Złomem oraz Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego dotyczyły

likwidacji dopłat do demontażu.

W projekcie skierowanym do uzgodnień międzyresortowych (projekt z dnia 10 lutego 2011 r.) zrezygnowano z obowiązku zapewnienia sieci na rzecz wprowadzenia obowiązku zapewnienia poziomu zbierania przez wprowadzających pojazdy. Poziom zbierania miał wynosić od 40% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w poprzednim roku kalendarzowym w pierwszym roku obowiązywania ustawy do 70% w piątym roku obowiązywania ustawy. Obowiązek obejmował wprowadzających co najmniej 100 pojazdów rocznie. Opłata za niezapewnienie poziomu zbierania zależna była od masy pojazdów wprowadzonych na rynek. Przyjmując, w przybliżeniu, że przeciętna masa pojazdu wynosi 1200 kg, opłata za niezapewnienie poziomów zbierania (w ogóle, przez cały rok kalendarzowy) wynosiłaby dla wprowadzającego 30 000 pojazdów rocznie – 18 000 000 zł, dla wprowadzającego 5000 pojazdów rocznie – 3 000 000 zł.

Ponadto przywrócono dopłaty do demontażu, które miały obowiązywać do 2015 r.

W zakresie uwag dotyczących opłaty produktowej zmieniono nazwę na opłata za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i zrezygnowano z cofania decyzji przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu w przypadku nieosiągnięcia poziomu odzysku i recyklingu przez 3 kolejne lata.

W związku z uwagami w zakresie wypłaty odszkodowania za szkodę całkowitą zaproponowano dwa warianty tego przepisu: wariant I w takim brzmieniu jak przesłany do konsultacji społecznych, a także wariant II, który przewidywał, że w przypadku ustalenia przez zakład ubezpieczeń szkody całkowitej pojazdu, zakład ubezpieczeń byłby obowiązany do ustalenia, czy pojazd będący przedmiotem likwidacji szkody spełnia wymagania techniczne zapewniające ochronę środowiska lub zdrowia lub życia ludzi, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 3a ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Nie uwzględniono uwag zgłaszanych przez Komisję Nadzoru Finansowego dotyczących wystąpienia szkody całkowitej pojazdu, w tym w zakresie zagospodarowania pozostałości pojazdu przez poszkodowanego poprzez ich samodzielną sprzedaż w całości lub w częściach, gdyż jest to niezgodne z prawem (art. 5 ust. 2 oraz art. 18 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji).

W nawiązaniu do powyższego projektu, do Ministerstwa Środowiska wpłynęły uwagi PZPM dotyczące: usunięcia obowiązku zapewnienia rocznego poziomu zbierania wraz z przepisami towarzyszącymi, dotyczącymi dokumentacji poświadczającej wykonanie ww. obowiązku, opłaty za brak zapewnienia poziomu zbierania, sprawozdań z wykonania tego obowiązku, modyfikacji systemu dopłat do demontażu ze względu na niemożność jego zrealizowania. PZPM argumentował, że obowiązek zapewnienia rocznego poziomu zbierania jest niemożliwy do zrealizowania, podając przykład, że w roku 2009 masa pojazdów przyjętych do stacji demontażu wyniosła mniej niż 40% masy sprzedanych pojazdów nowych. Zastrzeżenia dotyczyły również zaangażowania w system recyklingu wprowadzających powyżej 100 pojazdów rocznie, a nie wszystkich profesjonalnych wprowadzających. Ponadto PZPM podkreślał, że wprowadzający nie ma możliwości wpłynięcia na ostatniego właściciela, aby oddał on pojazd do wskazanej stacji demontażu. Tę uwagę zawarło w swoim stanowisku, przekazanym w ramach uzgodnień międzyresortowych również Ministerstwo Gospodarki. Uwagi dotyczące obowiązku zapewnienia poziomu zbierania zgłosił również Instytut Transportu Samochodowego oraz Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych. Stowarzyszenie FORS w piśmie skierowanym do Ministerstwa Gospodarki (do wiadomości Ministerstwa Środowiska) zaprezentowało pogląd, że zniesienie obowiązku zapewnienia sieci jest krokiem w dobrym kierunku, niesłuszne jest jednak zastępowanie go obowiązkiem zapewnienia poziomu zbierania, szczególnie, że dyrektywa 2000/53/WE mówi o zapewnieniu zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji. FORS protestował również przeciwko opłatom za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu oraz likwidacji dopłat do demontażu i traktowaniu ich jako pomocy *de minimis*.

W projekcie przekazanym pod obrady Komitetu do Spraw Europejskich (projekt z dnia 7 kwietnia 2011 r.) odstąpiono od obowiązku zapewnienia poziomu zbierania pojazdów, wprowadzono natomiast obowiązek zapewnienia sieci rozumiany jako zapewnienie, że w każdym województwie będą prowadzone co najmniej 3 stacje demontażu, położone w różnych miejscowościach, zapewniające właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji. Projekt ustawy przewidywał jednak, że wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku zapewniłaby sieć tylko w jednym województwie. Dodatkowo zaproponowano, aby minister właściwy do spraw środowiska ogłaszał w formie komunikatu do dnia 30 września każdego roku łączne moce przerobowe wszystkich stacji demontażu w Polsce, określone w posiadanych przez nie

pozwoleniach zintegrowanych lub innych decyzjach w zakresie gospodarki odpadami wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu oraz liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim. W przypadku gdy w skali kraju moce przerobowe nie wynosiłyby co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim, wprowadzający pojazd byłby obowiązany w następnym roku kalendarzowym do zapewnienia w ramach swojej sieci mocy przerobowych wynoszących co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych przez siebie w roku poprzednim oraz wykazania, że stacje demontażu tworzące jego sieć spełniają ten warunek. W tym przypadku, opłata za niezapewnienie sieci składałaby się z sumy opłat za brak stacji demontażu oraz za niezapewnienie mocy przerobowych. Przy niezapewnieniu sieci przez cały rok, opłata wynosiłaby: dla wprowadzającego 30 000 pojazdów rocznie 19 440 000 zł, dla wprowadzającego 5000 pojazdów rocznie 3 240 000 zł. 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.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, w piśmie z dnia 20 kwietnia 2011 r., skierowanym do Ministerstwa Środowiska, Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Gospodarki odniósł się z aprobatą do proponowanego kształtu sieci (3 w województwie), natomiast postulował likwidację obowiązku zapewnienia mocy przerobowych. Tę uwagę zawarło w swoim stanowisku również Ministerstwo Gospodarki. W dniu 12 grudnia 2011 r. wpłynęło do Ministerstwa Środowiska pismo FORS, w którym Stowarzyszenie wystąpiło z propozycją wycofania projektu z dalszych prac i przygotowanie nowego projektu, który będzie realizował założenia dyrektywy 2000/53/WE, w szczególności w zakresie zbierania pojazdów, finansowania systemu i obowiązków prowadzących stacje demontażu.

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

W projekcie z dnia 27 kwietnia 2012 r., przekazanym ponownie pod obrady Komitetu do Spraw Europejskich przyjęto uwagi Ministerstwa Finansów i zrezygnowano z wprowadzenia zmian w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Ponadto, zgodnie z uwagami zgłoszonymi przez Ministerstwo Gospodarki, zrezygnowano z obowiązku zapewnienia przez wprowadzającego pojazd sieci, której łączne moce przerobowe wynosiłyby 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim. W związku z powyższym zrezygnowano również z przepisu o ogłaszaniu przez Ministra Środowiska w formie komunikatu łącznych mocy przerobowych wszystkich stacji demontażu w Polsce za rok poprzedni, a także z obowiązku umieszczania w wykazie przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu prowadzonym przez marszałka województwa informacji o mocach przerobowych stacji demontażu. Wysokość opłat w tym projekcie zależała jedynie od liczby brakujących stacji demontażu/punktów zbierania i za niezapewnienie sieci wyniosłaby, niezależnie od liczby wprowadzonych pojazdów, maksymalnie 2 400 000 zł.

Dodano projektowany art. 5a oraz art. 23a ustawy dotyczący zagospodarowania zużytych części pochodzących z samochodów osobowych. Ponadto, na wniosek Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, wskazano wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska jako organ właściwy do stwierdzenia, czy pojazd spełnia wymagania techniczne określone w art. 3a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z uwagami Ministerstwa Finansów zrezygnowano ze zwiększenia zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska oraz z obowiązku przekazywania przez dyrektorów izb celnych informacji o podmiotach wprowadzających pojazdy na teren kraju.

Komitet do Spraw Europejskich przyjął projekt wraz z tabelarycznym zestawieniem zgłoszonych uwag oraz ze stanowiskiem Ministerstwa Środowiska. Zaproponowane przez Ministerstwo Środowiska zmiany przepisów związane były również z potrzebą lepszego dostosowania kształtu ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji do wymagań dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, w kontekście uwag Komisji Europejskiej, zawartych w uzasadnionej opinii. Ministerstwo Środowiska zaproponowało zmiany odnoszące się do kształtu sieci oraz opłaty za brak sieci oraz odpowiedzialności finansowej wprowadzających pojazdy. Ponadto uzupełniono uzasadnienie i OSR zgodnie z uwagami Ministerstwa Finansów. W odniesieniu do kształtu sieci Ministerstwo Spraw Zagranicznych wskazywało, w ślad za argumentacją Komisji Europejskiej, że jednym z celów art. 5 dyrektywy 2000/53/WE jest zapewnienie przez państwa członkowskie, że punkty zbierania pojazdów będą

w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium, w związku z tym istotne jest, aby poza nałożonym na wprowadzających obowiązkiem stworzenia sieci zbierania pojazdów, środki finansowe pochodzące z opłat również stanowiły gwarancję, że stworzony zostanie odpowiedni system zbierania pojazdów. W odniesieniu do tej uwagi Ministerstwo Środowiska wskazało, że wpływy z opłat, zgodnie z art. 401 ust. 7 pkt 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska są przychodami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i zgodnie z art. 401c ust. 9 ww. ustawy mogą one być przeznaczone między innymi na finansowanie działań inwestycyjnych w zakresie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, gospodarowania odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Ponadto w odniesieniu do obecnego systemu Komisja Europejska podkreśla niewspółmierne obciążenie dużych i małych wprowadzających pojazdy: mali, poprzez opłatę recyklingową, finansują system, natomiast duzi, mimo że zapewniają sieć, nie ponoszą wkładu finansowego.

Aby wywiązać się z obowiązku prawidłowej transpozycji dyrektywy 2000/53/WE oraz zrównoważyć obowiązki dużych i małych wprowadzających pojazdy, a także nie wprowadzać zbyt wielu zmian wykraczających poza zakres dostosowania do prawa UE, zaproponowano:

- powrót do obowiązku zapewnienia sieci, w kształcie obecnie obowiązującym, jako niebudzącego zastrzeżeń Komisji Europejskiej oraz funkcjonującego w szeregu innych krajów europejskich (m.in. w Wielkiej Brytanii, Słowenii czy na Węgrzech); dla małych wprowadzających (wprowadzających poniżej 1000 pojazdów rocznie), dodano obowiązek zapewnienia sieci składającej się z 5 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów; założeniem było obciążenie wprowadzających poniżej 1000 pojazdów rocznie obowiązkiem zapewnienia lokalnej sieci zbierania pojazdów, związanej z terenem prowadzenia działalności,
- wprowadzenie art. 11a, precyzującego wymagania odnośnie do umowy między wprowadzającym a stacją demontażu,
- w związku z przywróceniem dotychczasowego kształtu sieci powrót do obliczania opłaty za brak sieci w zależności od liczby wprowadzanych pojazdów oraz liczby dni, w których nie zapewniono sieci, przy czym stawkę opłaty za brak sieci określać miało rozporządzenie Ministra Środowiska.

Ponadto uwzględniono uwagi dotyczące uzupełnienia oraz oceny skutków regulacji oraz uwagę Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dotyczącą włączenia Inspekcji Transportu Drogowego do katalogu podmiotów, od których przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów. Odnosząc się do uwagi Rządowego Centrum Legislacji, rozszerzono możliwość nieodpłatnego przekazania pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu na pojazdy zarejestrowane w krajach Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

W projekcie z dnia 19 lipca 2012 r., przekazanym pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów dodatkowo uwzględniono uwagi:

- Ministerstwa Finansów dotyczącą zmian w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych;
- Ministerstwa Sprawiedliwości, rezygnując ze zmiany w Kodeksie wykroczeń wprowadzającej sankcję dla właściciela pojazdu za niedopełnienie obowiązków określonych w art. 78 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Ponadto w ramach autopoprawki zaproponowano następujące zmiany:

- modyfikację art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów dotyczącego zapewnienia sieci; biorąc pod uwagę, że wymóg zapewnienia sieci w takim kształcie, aby właściciel pojazdu miał do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu nie więcej niż 50 km w linii prostej jest trudny do kontroli, a rozwiązanie umowy z jednym lub kilkoma stacjami demontażu może powodować konieczność rekonstrukcji większych fragmentów sieci, zaproponowano wprowadzenie wymogu zapewnienia określonej liczby stacji w województwie, przy utrzymaniu ogólnej liczby stacji w sieci na terenie kraju na zbliżonym poziomie; obecnie sieć w pełnym kształcie składa się z ok. 120–150 stacji demontażu i punktów zbierania, zaproponowano zatem wymóg zapewnienia ośmiu stacji demontażu lub punktów zbierania w województwie, co w skali kraju stanowi 128 stacji demontażu lub punktów zbierania; w związku z tą zmianą wprowadzono dla wprowadzających nie więcej niż 1000 pojazdów wymóg zapewnienia sieci odpowiadającej sieci w jednym województwie, a zatem składającej się z 8 stacji demontażu,

- zmianę art. 11a przez wskazanie, że pokrycie kosztów demontażu pojazdów ma obejmować w szczególności koszty pojazdów o wartości zerowej lub ujemnej,
- w art. 13 ust. 4a wykreślono wyrażenia „lub punkty zbierania pojazdów”, ponieważ zgodnie z ustawą punkt zabierania pojazdów musi mieć zawartą umowę ze stacją demontażu,
- z projektu ustawy wykreślono proponowany art. 13a zobowiązujący przedsiębiorców do składania sprawozdania o liczbie pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w ciągu roku, ze względu na fakt, że liczba pojazdów wprowadzanych na rynek podawana jest w rocznym sprawozdaniu o wysokości należnej opłaty za brak sieci,
- w związku ze zmianą kształtu sieci zaproponowano zmianę sposobu naliczania opłaty za brak sieci (art. 14), uzależniając ją dodatkowo od liczby brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów; wprowadzono maksymalną stawkę opłaty za brak sieci w wysokości 20 zł; stawkę opłaty za brak sieci miało określać rozporządzenie Ministra Środowiska; przy zastosowaniu stawek maksymalnych dla wprowadzających 30 000 pojazdów rocznie opłata wynosiłaby 76 820 000 zł, przy zastosowaniu stawki 5 zł (zakładano, że w projekcie rozporządzenia zaproponowana zostanie stawka 5 zł) 19 220 000 zł, natomiast dla wprowadzających 5000 pojazdów rocznie odpowiednio 19 220 000 zł oraz 4 820 000 zł,
- zmianę art. 53b ustawy dotyczącego kary za brak zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów przez usunięcie ust. 6 oraz wykreślenie z ust. 5 słów „bez wezwania”; zaproponowana zmiana ma stanowić zachętę dla wprowadzających pojazdy do dobrowolnego złożenia zawiadomienia, bez konieczności wszczynania przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska procedury administracyjnej,
- zmianę art. 3 pkt 1 lit. a ustawy poprzez rozszerzenie zakresu informacji przekazywanej Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska o informację o podmiotach wpłacających kary pieniężne, o których mowa w art. 53b ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego pismem z dnia 12 września 2012 r. zgłosił szereg uwag do projektu, związanych przede wszystkim z kształtem sieci zbierania pojazdów oraz wysokością opłat. Zastrzeżenia budziła konieczność zapewnienia 8 stacji w województwie. PZPM argumentował, że w obecnym kształcie do zapewnienia sieci potrzeba co prawda ok. 120 stacji demontażu lub punktów zbierania, ale nie są one rozmieszczone równomiernie w każdym województwie, w szczególności dla województw o mniejszej powierzchni: opolskiego, świętokrzyskiego wystarczające są 2–4 stacje demontażu/punkty zbierania. Zastrzeżenia budziła też wysokość opłat za niezapewnienie sieci liczona dla stawek maksymalnych zapisanych w ustawie.

Pismem z dnia 26 listopada 2012 r. Stowarzyszenie Forum Recyklingu Pojazdów przekazało swoje zastrzeżenia do projektu. Uwagi odnosiły się do funkcjonowania szarej strefy w zakresie recyklingu pojazdów, rezygnacji z włączenia zakładów ubezpieczeniowych do systemu recyklingu pojazdów, niezapewnienia w ramach ustawy finansowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz nierealizowania zasady „zanieczyszczający płaci”. Stowarzyszenie wyraziło również swój sprzeciw wobec wprowadzenia opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu. Swoje stanowisko przekazało również Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów Eko-Auto, pismem z dnia 10 stycznia 2013 r. Stowarzyszenie odniosło się do likwidacji dopłat do demontażu oraz zaproponowało, aby obowiązek osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu spoczywał na wprowadzających, a nie na prowadzących stacje demontażu.

W związku z uwagami przemysłu motoryzacyjnego Ministerstwo Gospodarki, pismem z dnia 19 października 2012 r., przedstawiło propozycję zmiany przepisów dotyczących kształtu sieci.

Projekt z dnia 10 kwietnia 2013 r., przekazany ponownie pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów uwzględnił uwagi przyjęte przez Stały Komitet Rady Ministrów w dniu 9 sierpnia 2012 r., dotyczące m.in. rezygnacji z wprowadzenia w ustawie – Prawo o ruchu drogowym administracyjnej kary pieniężnej za niedopełnienie obowiązków określonych w art. 78 ust. 2 tej ustawy, zmiany prawnoredakcyjne wprowadzone przez Komisję Prawniczą oraz zmiany wynikające z konieczności dostosowania projektu ustawy do ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Zawiera także zmiany zaproponowane w ramach autopoprawki przez Ministra Środowiska, wynikające z uwag zgłoszonych po Stałym Komitecie Rady Ministrów oraz podczas Komisji Prawniczej. Są to:

- zmiana art. 11 dotyczącego zapewnienia sieci zbierania pojazdów; zgodnie ze stanowiskiem Ministra

Gospodarki zaproponowano sieć składającą się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie, w tym co najmniej 1 stacji demontażu, położonych w różnych miejscowościach, a dla wprowadzających mniej niż 1000 pojazdów rocznie sieć składającą się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, w tym co najmniej jednej stacji demontażu, położonych w różnych miejscowościach na terenie kraju; sposób obliczania opłaty za brak sieci oraz maksymalna stawka opłaty za brak sieci nie zmieniła się (skorygowano jedynie formę zapisu wzoru, który określa wysokość opłaty); stawkę opłaty za brak sieci ma określać rozporządzenie Ministra Środowiska; przy zastosowaniu stawek maksymalnych dla wprowadzających 30 000 pojazdów rocznie opłata wynosiłaby 28 820 000 zł, przy zastosowaniu stawki 12 zł (wysokość zakładana w projekcie rozporządzenia) 17 292 000 zł, natomiast dla wprowadzających 5000 pojazdów rocznie odpowiednio 4 800 000 zł oraz 2 892 000 zł; zmniejszenie liczby wymaganych stacji demontażu/punktów zbierania ma m.in. ułatwić przedsiębiorcom zawieranie nowych umów z prowadzącymi stacje demontażu oraz ograniczyć koszty związane z przygotowaniem i negocjowaniem umów,

- rozszerzenie katalogu podmiotów, od których przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów (art. 23 ustawy) o Centralne Biuro Antykorupcyjne, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Wywiadu Wojskowego, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego oraz służbę kontroli skarbowej.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
NFOŚiGW	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-325	-3575
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
NFOŚiGW	325	325	325	325	325	325	325	325	325	325	325	325	3575
Saldo ogółem													
budżet państwa													
NFOŚiGW	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Przedmiotowy projekt przewiduje zmniejszenie rocznych wpływów do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o ok. 325 mln zł rocznie, ze względu na zniesienie opłaty recyklingowej. O tę samą kwotę ulegną zmniejszeniu bezzwrotne wydatki (dotacje) NFOŚiGW przeznaczone na wsparcie przedsięwzięć związanych z gospodarowaniem odpadami, zapobieganiem powstawaniu odpadów oraz edukacją ekologiczną, w tym o ok. 115 mln zł wydatki na dopłaty do demontażu pojazdów. Obowiązki Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wynikające z projektu będą realizowane w ramach środków pozostających w jego dyspozycji. Projekt nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przyjęto następujące założenia: Obecnie opłatą recyklingową w wysokości 500 zł objęte jest ok. 650 tys. sztuk pojazdów rocznie, zatem przychody z tytułu opłaty recyklingowej wynoszą ok. 325 mln zł rocznie. Założono, że w przypadku, gdyby opłata nie została zniesiona, przychody utrzymałyby się na stałym poziomie, zatem przychody NFOŚiGW ulegną zmniejszeniu o ok. 325 mln zł rocznie.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-115	-115	-115	-115	-115	-115	-1 265
		- 0,15	- 0,15	- 0,15	- 0,15	- 0,15	- 0,15	- 1,65
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	325	325	325	325	325	325	3 575
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Dla wprowadzających ponad 1000 pojazdów w ciągu roku dotychczasowy obowiązek zapewnienia sieci w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu położonego w odległości nie większej niż 50 km od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu zostaje zastąpiony obowiązkiem zapewnienia sieci w taki sposób, aby w każdym województwie były co najmniej 3 stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów. Zmniejsza to wymaganą liczbę stacji demontażu/punktów zbierania w sieci z ok. 120 do 48 na terenie kraju. Firmy spełniające wymagania odnośnie do zapewnienia sieci w obecnym stanie prawnym w większości dysponują wymaganymi 3 stacjami demontażu/punktami zbierania w każdym województwie. Przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego wskazali przykład jednego podmiotu, który w jednym województwie nie spełniał wymagań nowej ustawy i zapewniał dwie stacje demontażu. Przy założeniu, że nie podjąłby on próby zmiany kształtu sieci, opłata za niezapewnienie sieci wyniosłaby w jego przypadku, zależnie od liczby wprowadzonych pojazdów, od ok. 32 000 zł do ok. 380 000 zł. Jednak wydaje się, że obecnie liczba stacji demontażu na terenie kraju (w połowie 2014 r. ok. 850 stacji) pozwala na dokonanie korekt w strukturze sieci, a więc i uniknięcie opłaty za brak sieci.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jeśli chodzi o wprowadzających mniej niż 1000 pojazdów rocznie będą oni, na mocy art. 11 ustawy, zobowiązani do zapewnienia sieci składającej się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach. Biorąc pod uwagę, że większość z nich dotychczas była zobowiązana do wniesienia na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju, ich obciążenie na rzecz systemu recyklingu pojazdów ulega zmniejszeniu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych	W sektorze małych i średnich przedsiębiorstw ujemne wartości w wysokości 115 mln zł oznaczają spadek przychodów branży wynikający z likwidacji dopłat do demontażu. Są to te same wartości, o jakie planowane jest zmniejszenie wydatków NFOŚiGW. Natomiast wartości ujemne w wysokości 0,15 mln zł rocznie oznaczają wartość							

do obliczeń założeń	ewentualnych oszacowanych kar z tytułu nieosiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji (oszacowanie wykazane w pkt 4 OSR). W sekcji rodzina, obywatele i gospodarstwa domowe wartości dodatnie oznaczają oszczędności gospodarstw domowych wynikające z rezygnacji z opłaty recyklingowej. Są to te same wartości, o jakie planowo zmniejszą się wpływy NFOŚiGW.
---------------------	--

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

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Wprowadzający pojazdy, wnioskując o wpis do rejestru, wraz z informacją o stacjach demontażu będą przekazywali uwierzytelnione kopie umów zawartych z tymi stacjami. Sprawozdanie o wytworzonych odpadach i gospodarowaniu nimi, składane na podstawie art. 75 ustawy o odpadach w zakresie dotyczącym prowadzących stacje demontażu zostanie rozszerzone o informację dotyczącą wysokości opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu.

9. Wpływ na rynek pracy

Ze względu na zniesienie dopłat do demontażu pojazdów suma przychodów w branży demontażu zmniejszy się o wysokość dopłat, czyli ok. 115 mln zł rocznie. Konsekwencją proponowanej zmiany może być mniejsza płynność finansowa związana z koniunkturą na rynku, w tym ceną złomu. Taka sytuacja doprowadzić może do większej konsolidacji sektora i może wiązać się z rezygnacją z działalności tych stacji demontażu, które swoje funkcjonowanie opierały głównie na dopłatach do demontażu pojazdów wypłacanych przez NFOŚiGW.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
---	--	--

Omówienie wpływu: Projektowana regulacja dotyczy zagadnień związanych z ochroną środowiska i zdrowia ludzi, jednak nie przewiduje się wystąpienia zmian w stosunku do sytuacji obecnej.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Usunięcie niezgodności z prawem UE nastąpi z chwilą wejścia w życie projektowanych przepisów.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

W związku z koniecznością przygotowania sprawozdania o osiągniętych poziomach odzysku i recyklingu dla Komisji Europejskiej corocznie ocenie poddawana jest: liczba pojazdów przekazywana do demontażu oraz osiągnięte poziomy odzysku i recyklingu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

–



Warszawa, 24 października 2014 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.799.2013 / 43 / MD

dot.: RM-10-49-13 z 23.10.2014 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw NOWY TEKST II, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych

*Podsekretarz Stanu
Artur Nowak-Far*

Do wiadomości:
Pan Maciej Grabowski
Minister Środowiska

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ŚRODOWISKA¹⁾**

z dnia

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

Na podstawie art. 14 ust. 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wysokość opłaty stałej za brak sieci zbierania pojazdów wynosi 12 000 zł.

§ 2. Wysokość stawki opłaty za brak sieci zbierania pojazdów wynosi 12 zł za brak jednej stacji demontażu w ciągu roku za każdy pojazd wprowadzony na rynek tego roku.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

¹⁾ Minister Środowiska kieruje działem administracji rządowej – środowisko, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Środowiska (Dz. U. poz. 1267).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości opłaty stałej oraz wysokości stawki opłaty za brak sieci zbierania pojazdów stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 14 ust. 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162, z późn. zm.). Przepisy dotyczące obowiązku zapewnienia sieci przez przedsiębiorcę (art. 11) oraz art. 14 – odnoszącego się do opłaty za brak sieci zostały zmienione ustawą o zmianie ustawy z dnia ... o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw. Zgodnie ze znowelizowanymi przepisami zmienia się również, między innymi, sposób naliczania opłaty za brak sieci. Opłata za brak sieci jest zależna od liczby pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w danym roku kalendarzowym przez wprowadzającego pojazd, liczby dni w roku, w których nie zapewniono sieci, a także liczby brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów. Takie podejście umożliwi nałożenie opłaty proporcjonalnej do stopnia niezapewnienia sieci.

Wysokość opłaty stałej za brak sieci zbierania pojazdów oraz stawki opłaty za brak sieci została ustalona na takiej wysokości, aby zachować wysokość opłaty za brak sieci pozostałą na poziomie podobnym do dotychczasowego.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia będzie zamieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Środowiska.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie zawiera norm technicznych podlegających procedurze notyfikacji Komisji Europejskiej, tym samym nie wymaga notyfikacji technicznej UE.

Rozporządzenie wchodzi w życie 1 stycznia 2015 r.

<p>Nazwa projektu: rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie wysokości opłaty stałej oraz stawki opłaty za brak sieci zbierania pojazdów.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Środowiska</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło: upoważnienie ustawowe.</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozstrzygany?

Rozporządzenie określa wysokość opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci na podstawie upoważnienia zawartego w art. 14 ust. 6 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Na podstawie art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzający pojazdy są zobowiązani do zapewnienia sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Podmioty wprowadzające powyżej 1000 pojazdów rocznie, będą zobowiązane do zapewnienia sieci zbierania pojazdów składającej się z co najmniej 3. stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie, w różnych miejscowościach, co oznacza konieczność zapewnienia co najmniej 48 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów na terenie kraju. Wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie będą, na mocy art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów, zobowiązani do zapewnienia sieci składającej się co najmniej z 3. stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach.

W przypadku, gdy wprowadzający nie wywiąże się z obowiązku zapewnienia sieci, jest zobowiązany do uiszczenia opłaty za brak sieci. Zgodnie z art. 14 opłata jest zależna od liczby brakujących punktów, długości okresu, gdy brak było zapewnienia sieci oraz liczby wprowadzanych pojazdów. Zgodnie z upoważnieniem, opłata ma być określona na takim poziomie, by była środkiem ekonomicznym służącym zapewnieniu sieci.

2. Jaką rolę odgrywa regulacja w kontekście interwencji i oczekiwanego efektu?

Rekomenduje się ustalenie wysokości opłaty na poziomie odpowiadającym obecnie obowiązującej stawce. Oczekiwanym efektem jest wywiązanie się przedsiębiorców z obowiązku zapewnienia sieci.

3. Takie rozwiązanie jest zgodne z najlepszymi praktykami OECD/UE?

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy wprowadzający pojazdy	Ok. 1000 podmiotów, z czego ok. 50 wprowadzających ponad 1000 pojazdów rocznie.	Dane własne na podstawie rejestru GIOŚ.	Projektowane rozporządzenie nie wprowadza obciążeń większych, niż wymagania obecne. Obecnie wysokość opłaty za brak sieci zależy od liczby wprowadzanych pojazdów i wynosi 500 zł za pojazd. Wprowadzający nieobjęci obowiązkiem zapewnienia sieci uiszczają opłatę recyklingową w tej samej wysokości.

5. Jaką rolę odgrywa regulacja w kontekście interwencji i oczekiwanego efektu konsultacji?

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

podmiotom:

- 1) Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów,
- 2) Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów Eko-Auto,
- 3) Instytut Transportu Drogowego,
- 4) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
- 5) Związek Pracodawców Motoryzacji.

Ponadto projekt rozporządzenia zostanie również przekazany do zaopiniowania:

- 1) marszałkom województw,
- 2) regionalnym dyrektorom ochrony środowiska,
- 3) Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska oraz wojewódzkim inspektorom ochrony środowiska,
- 4) Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Projekt zostanie zamieszczony na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska oraz w Biuletynie Informacji Publicznej, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

Wyniki przeprowadzonych konsultacji publicznych zostaną zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania

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

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki przedsiębiorców, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa								

	domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw, nie wprowadza ono nowych obciążeń.							
8. Zaplanowane obciążenia regulacyjne (w tym obciążenia informacyjne) wynikające z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz: projekt nie wprowadza żadnych obciążeń regulacyjnych.								
9. Wpływ na rynek pracy								
Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu		Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.						
11. Planowane wykonanie projektu								
Projektowane rozporządzenie zostanie wydane do końca 2015 r.								
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie wskaźniki zostaną zastosowane?								
Ewaluacja efektów projektu nie jest przewidziana.								
13. Załączniki (listy dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)								
Brak.								

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia

w sprawie listy istotnych elementów pojazdu kompletnego^{2), 3)}

Na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa listę istotnych elementów pojazdu kompletnego, stanowiącą załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

W porozumieniu:

MINISTER ŚRODOWISKA

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia art. 5 ust. 4 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. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 5, str. 224).

³⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu ..., pod numerem ..., zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), które wdraża dyrektywę 98/34/WE z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998, str. 37, z późn. zm.).

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 marca 2006 r. w sprawie listy istotnych elementów pojazdu kompletnego (Dz. U. Nr 58, poz. 407), które zgodnie z art. 20 ust. 1 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

**Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Rozwoju
z dnia ... (poz. ...)**

LISTA ISTOTNYCH ELEMENTÓW POJAZDU KOMPLETNEGO

- 1) Nadwozie samonośne (oznaczone cechą identyfikacyjną) zawierające następujące elementy:
 - a) fotele,
 - b) akumulator,
 - c) koła jezdne,
 - d) zawieszenie przednie i tylne,
 - e) most(y) napędowy(e)^{*)},
 - f) skrzynia biegów,
 - g) silnik,
 - h) układ hamulcowy,
 - i) układ kierowniczy,
 - j) układ wydechowy (konwertory katalityczne, katalizator^{*)}),
 - k) układ zasilania paliwem ze zbiornikiem paliwa,
 - l) układ klimatyzacji^{*)},
 - m) układ chłodzenia z chłodnicą^{*)},
 - n) elementy elektroniczne sterowania układami^{*)},
 - o) instalacja zasilana gazem^{**)},
 - p) poduszki powietrzne^{*)}

lub
- 2) rama z kabiną lub nadwoziem (oznaczone cechą identyfikacyjną) zawierające następujące elementy:
 - a) fotele,
 - b) akumulator,
 - c) koła jezdne,
 - d) zawieszenie przednie i tylne,
 - e) most(y) napędowy(e)^{*)},
 - f) skrzynia biegów,

- g) silnik,
- h) układ hamulcowy,
- i) układ kierowniczy,
- j) układ wydechowy (konwertory katalityczne, katalizator^{*)}),
- k) układ zasilania paliwem ze zbiornikiem paliwa,
- l) układ klimatyzacji^{*)},
- m) układ chłodzenia z chłodnicą^{*)},
- n) elementy elektroniczne sterowania układami^{*)},
- o) instalacja zasilana gazem^{**)},
- p) poduszki powietrzne^{*)}.

^{*)} Elementy występujące w pojazdach, w przypadkach przewidzianych przez producenta pojazdu.

^{**)} Jeżeli została zamontowana w pojeździe.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju listy istotnych elementów pojazdu kompletnego stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 23 ust. 8 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162, z późn. zm.). Ustawa z dnia ... o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw zmieniła art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w związku z powyższym konieczna jest zmiana rozporządzenia. Zgodnie z art. 18 ust. 1 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji zachowują moc do czasu wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, jednak nie dłużej niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie tej ustawy.

Rozporządzenie określa listę istotnych elementów pojazdu kompletnego. Zgodnie z art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, za pojazd niekompletny uważa się pojazd, który nie zawiera co najmniej jednego istotnego elementu, określonego w niniejszym rozporządzeniu. Brak któregoś z wymienionych elementów decyduje o uznaniu pojazdów za pojazd niekompletny. Rozróżnienie to jest o tyle istotne, że przy przyjmowaniu pojazdu niekompletnego, prowadzący stację demontażu może pobrać opłatę. Przyjęcie pojazdu kompletnego, na mocy art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, jest wolne od opłat.

Zawarta w niniejszym projekcie lista istotnych elementów pojazdu kompletnego jest tożsama z listą określoną w obecnie obowiązującym rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie listy istotnych elementów pojazdu kompletnego z dnia 24 marca 2006 r. (Dz. U. Nr 58, poz. 407).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia będzie zamieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Środowiska.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie zostanie notyfikowane Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania

krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Rozporządzenie wchodzi w życie w terminie 14 dni od ogłoszenia.

<p>Nazwa projektu: rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie listy istotnych elementów pojazdu kompletnego.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwo Środowiska</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>Źródło: upoważnienie ustawowe.</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
---	--

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie określa listę elementów pojazdu kompletnego. Zgodnie z art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, za pojazd niekompletny uważa się pojazd, który nie zawiera co najmniej jednego istotnego elementu, określonego w niniejszym rozporządzeniu. Brak któregoś z wymienionych elementów decyduje o uznaniu pojazdów za pojazd niekompletny. Rozróżnienie to jest o tyle istotne, że przy przyjmowaniu pojazdu niekompletnego, prowadzący stację demontażu może pobrać opłatę. Przyjęcie pojazdu kompletnego, na mocy art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, jest wolne od opłat.

Zawarta w niniejszym projekcie lista istotnych elementów pojazdu kompletnego jest tożsama z listą określoną w obecnie obowiązującym rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 marca 2006 r. w sprawie listy istotnych elementów pojazdu kompletnego (Dz. U. Nr 58, poz. 407).

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

Rekomenduje się pozostawienie bez mian obowiązującej listy.

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu.	Ok. 800.	Dane własne na podstawie wykazów marszałków.	Projektowane rozporządzenie określa, w jakich przypadkach pojazd może być uznany za niekompletny.

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

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

- 1) Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów,
- 2) Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów Eko-Auto,
- 3) Instytut Transportu Drogowego,
- 4) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
- 5) Związek Pracodawców Motoryzacji.

Ponadto projekt rozporządzenia zostanie również przekazany do zaopiniowania:

- 1) marszałkom województw,
- 2) regionalnym dyrektorom ochrony środowiska,
- 3) Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska oraz wojewódzkim inspektorom ochrony środowiska,
- 4) Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Projekt zostanie zamieszczony na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska oraz w Biuletynie Informacji Publicznej, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

Wyniki przeprowadzonych konsultacji publicznych zostaną zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu

Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.														
5. Wpływ na sektor finansów publicznych														
(ceny stałe z ... r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem														
budżet państwa														
JST														
pozostałe jednostki (oddzielnie)														
Wydatki ogółem														
budżet państwa														
JST														
pozostałe jednostki (oddzielnie)														
Saldo ogółem														
budżet państwa														
JST														
pozostałe jednostki (oddzielnie)														
Źródła finansowania														
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.												
6. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na rodziny, obywateli i gospodarstwa domowe														
		Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)						
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa													
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw													
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe													
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa													
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw													
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe													
Niemierzalne														
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw, nie wprowadza ono nowych obciążeń.												

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie zostanie wydane w terminie 2. lat od wejścia w życie ustawy.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektu nie jest przewidziana.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ŚRODOWISKA¹⁾

z dnia

w sprawie próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji

Na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób wykonania próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji.

§ 2. 1. Próbę strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji, zwanej dalej „próbą strzępienia”, przeprowadza się w sposób umożliwiający uzyskanie informacji w zakresie:

- 1) daty i miejsca przeprowadzenia próby strzępienia;
- 2) nazw i adresów poszczególnych stacji demontażu, z których pochodziły odpady z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddane próbie strzępienia;
- 3) masy odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych próbie strzępienia, wyrażonej w Mg z dokładnością do trzeciego miejsca po przecinku;
- 4) masy wydzielonych poszczególnych frakcji materiałowych, wyrażonej w Mg z dokładnością do trzeciego miejsca po przecinku;
- 5) zawartości wydzielonych poszczególnych frakcji materiałowych, wyrażonej w procentach, w stosunku do łącznej masy odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych próbie strzępienia;
- 6) masy wydzielonych poszczególnych frakcji materiałowych, wyrażonej w Mg, przeznaczonych do przekazania do recyklingu, odzysku energii, innych niż recykling procesów odzysku oraz do unieszkodliwiania, a także udziału procentowego poszczególnych frakcji materiałowych poddanych procesom przetwarzania.

¹⁾ Minister Środowiska kieruje działem administracji rządowej – środowisko, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Środowiska (Dz. U. poz. 1267).

2. Przeprowadzenie próby strzępienia obejmuje:

- 1) przygotowanie oddzielnych pojemników bądź wydzielonych miejsc na poszczególne frakcje materiałowe;
- 2) zważenie masy odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji przygotowanych do próby strzępienia;
- 3) poddanie procesowi strzępienia masy odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji przygotowanych do próby strzępienia;
- 4) odrębne zważenie wydzielonych następujących frakcji materiałowych:
 - a) frakcji metali żelaznych,
 - b) frakcji metali nieżelaznych,
 - c) frakcji tworzywa sztucznego,
 - d) frakcji szkła,
 - e) lekkiej frakcji i pyłów niezawierających substancji niebezpiecznych,
 - f) lekkiej frakcji i pyłów zawierających substancje niebezpieczne,
 - g) frakcji pozostałości– jeżeli powstały w wyniku próby strzępienia.

3. Masa odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddana próbie strzępienia nie może być mniejsza niż 30 Mg.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER ŚRODOWISKA

W porozumieniu:

MINISTER GOSPODARKI

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 października 2010 r. w sprawie sposobu wykonania próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 198, poz. 1319), które zgodnie z art. 20 ust. 2 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162, z późn. zm.). Zgodnie z art. 18 ust. 2 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2010 r. w sprawie sposobu wykonania próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 198, poz. 1319) zachowuje moc nie dłużej, niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie tej ustawy.

Opisany w rozporządzeniu sposób przeprowadzania próby strzępienia nie zmienia się w stosunku do wcześniej obowiązującego rozporządzenia. Przedsiębiorcy prowadzący strzępiarki poddają próbie strzępienia odpady z pojazdów wycofanych z eksploatacji, po przeprowadzonym demontażu, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 22 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Próbę strzępienia przeprowadza się w celu określenia średniej zawartości frakcji materiałowych uzyskiwanych w wyniku przerobu pojazdów wycofanych z eksploatacji, co z kolei służy określeniu poziomu ponownego użycia i odzysku oraz ponownego użycia i recyklingu w stosunku do masy pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu 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, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Środowiska.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Nazwa projektu: rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Środowiska w porozumieniu z Ministerstwem Gospodarki Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu	Data sporządzenia Źródło: upoważnienie ustawowe. Nr w wykazie prac
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	

OCENA SKUTKÓW ŚRODOWISKOWYCH

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W celu określenia poziomu ponownego użycia i odzysku oraz ponownego użycia i recyklingu w stosunku do masy pojazdów wycofanych z eksploatacji należy zbadać średnią zawartość frakcji materiałowych uzyskiwanych w wyniku przerobu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zgodnie z art. 38 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji prowadzący strzępiarkę jest obowiązany wykonać raz na 5 lat próbę strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu określenia zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych. Wyniki prób strzępienia przeprowadzanych w różnych instalacjach do strzępienia powinny być porównywalne, a co za tym idzie przeprowadzone w oparciu o takie same założenia. Przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu, sporządzając roczne sprawozdanie o pojazdach wycofanych z eksploatacji, przy określaniu masy odpadów przekazanych do strzępienia, poddanych następnie recyklingowi, odzyskowi i unieszkodliwieniu, korzystają z przekazanych im przez prowadzących strzępiarki danych dotyczących prób strzępienia.

Obecnie w tym zakresie obowiązuje rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2010 r. w sprawie sposobu wykonania próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 198, poz. 1319).

2. Jak rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Jednolite założenia do prób strzępienia zgodnie z art. 38 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji mają zostać określone w drodze rozporządzenia.

Zakłada się, że w celu zapewnienia porównywalności wyników prób strzępienia niezbędne jest określenie następujących parametrów/czynników, które powinny być wspólne dla wszystkich prób strzępienia:

- informacja nt. podstawowych cech i pochodzenia strzępionych odpadów,
- minimalnej masie odpadów poddanych próbie strzępienia,
- frakcjach odpadów uzyskanych w wyniku strzępienia i ich masie,
- czynnościach jakie należy wykonać w ramach przygotowania do próby, podczas próby i po zakończeniu próby strzępienia.

Przedstawiony powyżej zakres wymaganych informacji i działań zapewni przejrzystość i porównywalność wyników.

Rozwiązania takie zostały zastosowane w obecnie obowiązującym rozporządzeniu. Rekomenduje się zachowanie sposobu przeprowadzania próby strzępienia, określonego rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 października 2010 r. w sprawie sposobu wykonania próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 198, poz. 1319). Od 2010 r. nie zaszły istotne zmiany ani w technologii strzępienia pojazdów, ani w sposobie demontażu pojazdów, które uzasadniałyby wprowadzenie zmian do rozporządzenia.

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

Do prób strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji nawiązuje Decyzja Komisji z dnia 1 kwietnia 2005 r. określająca szczegółowe zasady dotyczące kontroli celów ponownego użycia/odzysku i ponownego użycia/recyklingu określonych w dyrektywie 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Pkt 8 preambuły stanowi, iż niezbędne jest przeprowadzenie kampanii strzępienia celem określenia trendów, natomiast pkt 6 przypisów do ustawy wskazuje, że wydajność strumieni strzępienia pojazdów oblicza się na podstawie kampanii strzępienia w połączeniu z liczbą pojazdów wycofanych z eksploatacji przeznaczoną do strzępienia. W części krajów, np. w Belgii przeprowadza się próby strzępienia dla każdej ze strzępiarek funkcjonujących w kraju, aby

określić zawartość i masę poszczególnych frakcji materiałowych uzyskiwanych w wyniku strzępienia pojazdów, na potrzeby sporządzenia sprawozdania o poziomach odzysku i recyklingu dla Komisji Europejskiej. W niektórych krajach, gdzie liczba instalacji do strzępienia jest wysoka, np. w Hiszpanii, przeprowadza się krajowe próby strzępienia w wybranych instalacjach uznanych za reprezentatywne.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący strzępiarki.	Kilkanaście podmiotów.	Źródła własne.	Projektowane rozporządzenie nie wprowadza nowych obciążeń dla przedsiębiorców, jest tożsame z obecnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 października 2010 r. w sprawie sposobu wykonania próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 198, poz. 1319).
Przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu.	Ok. 800 podmiotów.	Wykazy prowadzone przez marszałków.	Projekt rozporządzenia umożliwi przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu na uzyskiwanie danych niezbędnych do wywiązywania się z obowiązków sprawozdawczych z zakresu odzysku i recyklingu pojazdów.

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

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

- 1) Przemysłowy Instytut Motoryzacji, ul. Jagiellońska 55, 03-301 Warszawa,
- 2) Przemysłowy Instytut Automatyki i Pomiarów, Al. Jerozolimskie 202 02 486 Warszawa,
- 3) Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, Al. Jerozolimskie 202, 02 486 Warszawa,
- 4) Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów Eko-Auto, ul. Mścibora 8, 61-062 Poznań,
- 5) Instytut Transportu Drogowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa,
- 6) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Al. Niepodległości 69, 02 626 Warszawa,
- 7) Izba Przemysłowo-Handlowa Gospodarki Złomem, ul. Świętokrzyska 18, 00 052 Warszawa,
- 8) Związek Pracodawców Gospodarki Odpadami, ul. Mokotowska 48/205, 00 542 Warszawa,
- 9) Krajowa Izba Gospodarki Odpadami, Al. Jerozolimskie 44 pok. 324/325, 00 024 Warszawa,
- 10) Izba Gospodarcza Metali Nieżelaznych, ul. Graniczna 29, 40-956 Katowice,
- 11) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Recyklingu, ul. Karmelicka 30/2, 00 181 Warszawa,
- 12) Polska Izba Gospodarki Odpadami, ul. Świętokrzyska 36 lok. 47, 00 116 Warszawa,
- 13) Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych Kossutha 6, 40-844 Katowice,
- 14) Instytut Gospodarowania Odpadami, Barbary 21A./247, 40-053, Katowice,
- 15) Instytut Metali Nieżelaznych, ul. Sowińskiego 5, 44-100 Gliwice,
- 16) Instytut Metalurgii Żelaza, ul. K. Miarki 12, 44-100 Gliwice.

Ponadto, projekt rozporządzenia zostanie również przekazany do zaopiniowania:

- 1) marszałkom województw,
- 2) regionalnym dyrektorom ochrony środowiska,
- 3) Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Projekt zostanie zamieszczony na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska oraz w Biuletynie Informacji Publicznej, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

Wyniki przeprowadzonych konsultacji publicznych zostaną zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt zostanie przesłany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego zgodnie z ustawą o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej.

Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.												
Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodziny, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)						
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw, w stosunku do przyjętych dotychczas rozwiązań nie wprowadza ono nowych obciążeń. Ponadto zaproponowane rozwiązanie oparte jest o przyjęte przez przedsiębiorców technologie strzępienia i nie powinny w sposób znaczący wpłynąć na koszty strzępienia odpadów podczas przeprowadzania prób.												

11. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie
	<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur	
<input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy	<input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy	
<input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie
	<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na obciążenia regulacyjne, w tym obowiązki informacyjne, w stosunku do przyjętych dotychczas rozwiązań nie wprowadza ono nowych obciążeń.		
12. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.		
13. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		
Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.	
14. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie zastąpi rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2010 r. w sprawie sposobu wykonania próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 198, poz. 1319), które traci moc w styczniu 2015 r. W związku z tym planuje się, że rozporządzenie wejdzie w życie przed upływem tego terminu.		
15. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu nie jest przewidziana.		
16. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

TABELA ZBIEŻNOŚCI
zawierająca także wyszczególnienie przepisów niebędących transpozycją prawa UE

TYTUŁ PROJEKTU	Projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH	Dyrektywa 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.).

PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ

Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów poza minimalne wymogi prawa UE
Art. 3 ust. 5 Zakres	Do pojazdów trójkołowych mają zastosowanie jedynie art. 5 ust. 1, art. 5 ust. 2 oraz art. 6 niniejszej dyrektywy.	T	Art. 1 pkt 1 projektu ustawy – art. 2 ust. 1a ustawy	Art. 2. „1a. Do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e, określonej w przepisach o ruchu drogowym, stosuje się przepisy art. 11, art. 13-19, art. 21, art. 22, art. 23 ust. 1 oraz art. 39–41.”;	
Art. 4 ust. 2a	Państwa Członkowskie zapewniają, że materiały i części pojazdów wprowadzane do obrotu po dniu 1 lipca 2003 r. nie będą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu ani sześciowartościowego chromu, poza przypadkami wymienionymi w załączniku II i na warunkach w nim określonych.	T	Art. 1 pkt 6 projektu ustawy – art. 7 ust. 1 ustawy	Art. 7.1. Materiały, przedmioty wyposażenia i części pojazdów nie mogą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu.	
Art. 5 ust. 1	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że: — podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, w stopniu technicznie możliwym, części zużytych usuniętych w trakcie naprawy samochodów osobowych, — punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.	T	Art. 1 pkt 7 projektu ustawy – art. 11 ustawy	„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	

				<p>miejsowościach, zapewniające właścicielowi pojazdu możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji.</p> <p>2. Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, obowiązany jest zapewnić 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.</p> <p>3. Wprowadzający pojazd zapewnia sieć wyłącznie przez własne stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów lub na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu.”;</p>	
Art. 5 ust. 4	<p>Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że dostarczanie pojazdów do uprawnionych zakładów przetwarzania zgodnie z ust. 3 odbywa się bez żadnych kosztów obciążających ostatniego posiadacza i/lub właściciela ze względu na to, że pojazd nie posiada żadnej wartości rynkowej lub jest ona ujemna.</p> <p>Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że producenci pokryją wszystkie lub znaczną część kosztów związanych z wykonaniem tych środków i/lub będą odbierać pojazdy wycofane z eksploatacji na tych samych warunkach, jak określono w akapicie pierwszym.</p> <p>Państwa Członkowskie mogą postanowić, że dostarczenie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie jest całkowicie wolne od opłat, jeżeli dostarczane pojazdy nie zawierają istotnych części pojazdu, w szczególności silnika i nadwozia lub zawierają odpady, które zostały dodane do pojazdu wycofanego z eksploatacji.</p>	T	Art. 1 pkt 8 projektu ustawy - art. 11a ustawy	<p>„Art. 11a. 1. Wprowadzający pojazd zapewniający sieć na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu jest obowiązany do ich zawarcia w formie pisemnej pod rygorem nieważności.</p> <p>2. Umowy, o których mowa w ust. 1, określają w szczególności warunki:</p> <p>1) przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stację demontażu;</p> <p>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 rynkowej ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, uwzględniając liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego.”;</p>	
Art. 5 ust.	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki,	T	Art. 1 pkt	1) w art. 23 ust. 1 – 8 otrzymują	

4	<p>aby zapewnić, że dostarczanie pojazdów do uprawnionych zakładów przetwarzania zgodnie z ust. 3 odbywa się bez żadnych kosztów obciążających ostatniego posiadacza i/lub właściciela ze względu na to, że pojazd nie posiada żadnej wartości rynkowej lub jest ona ujemna.</p> <p>Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że producenci pokryją wszystkie lub znaczną część kosztów związanych z wykonaniem tych środków i/lub będą odbierać pojazdy wycofane z eksploatacji na tych samych warunkach, jak określono w akapicie pierwszym.</p> <p>Państwa Członkowskie mogą postanowić, że dostarczenie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie jest całkowicie wolne od opłat, jeżeli dostarczane pojazdy nie zawierają istotnych części pojazdu, w szczególności silnika i nadwozia lub zawierają odpady, które zostały dodane do pojazdu wycofanego z eksploatacji.</p>		13 projektu ustawy – art. 23 ustawy	<p>brzmienie:</p> <p>„1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, który posiada cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji nie pobiera opłaty od właściciela pojazdu.</p> <p>3. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji może pobrać opłatę od właściciela pojazdu, jeżeli jest spełniony co najmniej jeden z następujących warunków:</p> <p>1) pojazd wycofany z eksploatacji 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;</p> <p>2) pojazd wycofany z eksploatacji:</p> <p>a) jest niekompletny,</p> <p>b) zawiera odpady, które zostały do niego dodane.</p> <p>4. Za pojazd niekompletny uważa się pojazd, który nie zawiera co najmniej jednego istotnego elementu określonego w przepisach wydanych na podstawie ust. 8.</p> <p>5. W przypadku przyjmowania niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji opłata, o której mowa w ust. 3, nie może przekraczać 10 zł za każdy kilogram brakującej masy pojazdu.</p> <p>6. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, o której mowa w ust. 3, przy przyjmowaniu niekompletnego pojazdu wycofanego</p>	
---	--	--	-------------------------------------	---	--

			<p>z eksploatacji należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Służby Więziennej, 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.</p> <p>7. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu może odmówić przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji, jeżeli właściciel pojazdu nie uiścił opłaty, o której mowa w ust. 3.</p> <p>8. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, mając na uwadze wymogi ochrony środowiska, potrzebę zapewnienia kompletności pojazdów w celu uzyskania odpowiednich poziomów odzysku i recyklingu oraz przeciwdziałanie niewłaściwemu zagospodarowaniu odpadów, określi, w drodze rozporządzenia, listę istotnych elementów pojazdu kompletnego.”;</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „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.”;</p> <p>b) uchyla się ust. 2;</p>	
Art. 5 ust. 1	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że: — podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, w stopniu technicznie możliwym, części zużytych usuniętych w trakcie naprawy samochodów	T	Art. 1 pkt 5 projektu ustawy - art. 5a ustawy	„Art. 5a. Podmioty zajmujące się naprawą pojazdów gospodarują częściami będącymi odpadami, usuniętymi w trakcie naprawy samochodów osobowych w rozumieniu art. 2 pkt 40 ustawy z dnia 20 czerwca

	osobowych, — punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.		Art. 1 pkt 14 projektu ustawy - art. 23a ustawy	1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), zwanych dalej „samochodami osobowymi”, lub przekazują te części, uprawnionym posiadaczom odpadów, w tym prowadzącym stację demontażu, na zasadach określonych w art. 27 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, z późn. zm.)”; „Art. 23a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia będącymi odpadami części samochodów osobowych usuniętych w trakcie naprawy. 2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu za przyjęcie będących odpadami części samochodów osobowych usuniętych w trakcie naprawy może pobrać opłatę.”;	
Art. 5 ust. 2	2. Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji będą przekazywane uprawnionym zakładom przetwarzania.	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy – art. 35 ust. 1 ustawy Art. 1 pkt 26 projektu ustawy – art. 52a ustawy	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. 52a. Kto wbrew przepisowi art. 35 ust. 1 nie przekazuje najpóźniej do dnia 10 stycznia 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.”;	

Art. 6 ust. 2	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że wszystkie zakłady lub przedsiębiorstwa zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji otrzymają zezwolenie lub zostaną zarejestrowane przez właściwe władze, zgodnie z art. 9 – 11 dyrektywy 75/442/EWG.	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy – art. 39 ust. 1 ustawy	w art. 39: a) ust. 1 – 5 otrzymują brzmienie: „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) 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 wymogów dla punktów zbierania pojazdów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 32 ust.3;”	
Art. 6 ust. 2	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że wszystkie zakłady lub przedsiębiorstwa zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji otrzymają zezwolenie lub zostaną zarejestrowane przez właściwe władze, zgodnie z art. 9 – 11 dyrektywy 75/442/EWG.	T	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy – art. 41 ust. 1a ustawy	„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.”,	

Przepisy stanowiące pośrednią transpozycję przepisów UE

Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów poza minimalne wymogi prawa UE
Art. 2 pkt 3 Definicje	"producent" oznacza producenta pojazdów lub profesjonalnego importera pojazdów do Państwa Członkowskiego;	T	Art. 1 pkt 2 projektu – art. 3 pkt 14 ustawy	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.”	Zmiana dotychczasowego przepisu w taki sposób, aby nie obejmował on przedsiębiorców (prowadzących działalność inną, niż handel samochodami), którzy dokonali wprowadzenia np. jednego pojazdu na terytorium kraju na użytek własnej firmy. Ze względu na fakt, że głównym źródłem napływu pojazdów na terytorium kraju jest przywóz używanych samochodów z państw UE, definicja w przepisach krajowych obejmuje także działalność w zakresie wewnątrzwspólnotowego nabycia
Art. 5 ust. 1	Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że: — podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, w stopniu technicznie możliwym, części zużytych usuniętych w trakcie naprawy samochodów osobowych, — punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.	T	Art. 6 pkt 1,2,3 projektu ustawy – art. 49, 52, 53 ustawy o odpadach oraz art. 13 projektu ustawy	1) w art. 49 ust. 7 otrzymuje brzmienie: „7. Rejestr jest publicznie dostępny, z wyłączeniem: 1) informacji o: a) warunkach umowy, jaką wprowadzający sprzęt elektryczny i elektroniczny zawarł z organizacją odzysku sprzętu elektrycznego i elektronicznego, b) wysokości wnoszonych opłat rejestrowych i rocznych, c) rodzaju i wysokości zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytych sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1155 oraz z 2014 r. poz. 822); 2) dokumentów, o których mowa w art. 53 ust. 7 pkt 6.”; 2) w art. 52 w ust. 1 w pkt 5 w lit. a tiret drugie otrzymuje brzmienie: „– informację o stacjach demontażu i punktach zbierania pojazdów działających w ramach sieci zbierania pojazdów wraz z datą, od której dana stacja lub punkt funkcjonuje w sieci.”; 3) w art. 53:	Przepisy te dotyczą obowiązków informacyjnych przedsiębiorców wprowadzających pojazdy. Zmiana art. 52 i 53 dotyczy obowiązku umieszczania w rejestrze informacji o stacjach demontażu pojazdów i punktach zbierania, funkcjonujących w sieci danego wprowadzającego, oraz przekazywania do rejestru kopii umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu. Nałożenie takiego obowiązku pozwoli na kontrolę wywiązywania się przedsiębiorców z obowiązku zapewnienia sieci, który jest realizacją przepisów dyrektywy. Ma też ograniczyć działanie tzw. integratorów sieci, czyli firm pośredniczących, których działalność oceniana była negatywnie przez właścicieli stacji. Zmiana art. 49 jest tu przepisem pomocniczym, stanowiącym o tym, że kopie umów o których mowa powyżej nie są publicznie dostępne. Art. 11 stanowi przepis przejściowy zobowiązujący wprowadzających do przekazywania kopii umów

				<p>a) w ust. 7 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu: „6) w przypadku wprowadzających pojazdy – umowy z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu zawarte w postaci elektronicznej albo uwierzytelnione kopie tych umów zawartych w postaci papierowej.”, b) dodaje się ust. 9 w brzmieniu: „9. Marszałek województwa zamieszcza w rejestrze dokumenty, o których mowa w ust. 7 pkt 6, i udostępnia je na żądanie właściwych organów.”;</p> <p>Art. 13. Do czasu utworzenia rejestru, o którym mowa w art. 49 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 6, do zawiadomień składanych na podstawie art. 13 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie ustawy zmienianej w art. 6, wprowadzający pojazd dołącza uwierzytelnione kopie umów, o których mowa w art. 11 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p>	z prowadzącymi stacje demontażu
Art. 5 ust. 1	<p>Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że:</p> <p>— podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, w stopniu technicznie możliwym, części zużytych usuniętych w trakcie naprawy samochodów osobowych,</p> <p>— punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.</p>	T	Art. 1 pkt 10 i 11 projektu ustawy - art. 14 oraz art. 17 ust. 2 ustawy	<p>Art. 14. 1. Wprowadzający pojazd, który nie zapewnił sieci w roku kalendarzowym, jest obowiązany bez wezwania do obliczenia i uiszczenia opłaty za brak sieci.</p> <p>2. Wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci, jeżeli nie zapewnił sieci przez okres nie dłuższy niż 21 dni w ciągu roku kalendarzowego.</p> <p>3. Wysokość opłaty za brak sieci oblicza się według wzorów określonych w załączniku do ustawy.</p> <p>4. Maksymalna wysokość opłaty stałej za brak sieci wynosi 20 000 zł.</p> <p>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</p>	Przepisy art. 14 i 17 dotyczą obowiązku zapewnienia sieci wprowadzają kary za brak sieci. Zapewnienie sieci realizuje obowiązek zawarty w art. 5 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE dotyczący obowiązku stworzenia systemu zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.

				<p>na terytorium kraju w ciągu tego roku.</p> <p>6. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty stałej za brak sieci oraz stawkę 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.”;</p> <p>Art. 17 (...)</p> <p>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.”;</p>	
Art. 7 ust. 2	<p>Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze osiągną następujące cele:</p> <p>a) nie później niż 1 stycznia 2006 r., w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzysk będą podniesione co najmniej do poziomu 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 80% w odniesieniu do średniej masy pojazdu oraz roku; w odniesieniu do pojazdów wyprodukowanych przed 1 stycznia 1980 r., Państwa Członkowskie mogą ustanowić niższe poziomy, ale nie niższe niż 75% dla ponownego użycia i odzysku oraz nie niższe niż 70% dla ponownego użycia i recyklingu. Państwa Członkowskie stosujące niniejszy akapit poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o przyczynach takiej decyzji;</p> <p>b) nie później niż 1 stycznia 2015 r. w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzyskiwanie będzie podniesione co najmniej do 95% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie</p>	T	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy – art. 28a ustawy	<p>„Art. 28a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który w roku kalendarzowym nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 28 ust. 1, jest obowiązany do obliczenia i uiszczenia bez wezwania 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.</p> <p>2. Opłatę za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji oblicza się jako iloczyn stawki opłaty i brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji.</p> <p>3. Stawka opłaty za nieosiągnięcie</p>	<p>Art. 28a ustawy wprowadza opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W Polsce za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji odpowiedzialni są przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu. W związku z powyższym przepisy art. 28 a służą osiągnięciu celu zawartego w art. 7 ust. 2 dyrektywy dotyczącego wymaganych poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.</p> <p>Informacja o w wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji będzie elementem rocznego sprawozdania o wytwarzanych odpadach i gospodarowaniu odpadami, o którym mowa w art. 75 ustawy o odpadach.</p>

	<p>i recykling będą podniesione co najmniej do 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. Najpóźniej do 31 grudnia 2005 r. Parlament Europejski i Rada ponownie przeanalizują cele określone w lit. b) na podstawie sprawozdania Komisji, któremu towarzyszy wniosek. W swoim sprawozdaniu Komisja uwzględni postęp w dziedzinie składu materiałowego pojazdów oraz wszelkie inne ważne aspekty mające wpływ na środowisko dotyczące pojazdów.</p> <p>Ustanawia się szczegółowe zasady niezbędne do kontroli przestrzegania przez państwa członkowskie celów określonych w akapicie pierwszym. Proponując te zasady, Komisja bierze pod uwagę wszystkie istotne czynniki, między innymi dostępność danych oraz kwestię wywozu i przywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Te szczegółowe środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.</p>		<p>Art. 6 pkt 4 lit. a projektu ustawy</p>	<p>wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji wynosi:</p> <p>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 brakuje nie więcej niż 5%;</p> <p>2) 0,2 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 brakuje więcej niż 5%.</p> <p>4. W przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji przez co najmniej dwa kolejne lata, stawka opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji do obliczenia opłaty należnej za drugi i każdy kolejny rok nieosiągnięcia wymaganego poziomu stanowi dwukrotność stawki określonej zgodnie z ust. 3.</p> <p>5. Opłata za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji jest uiszczana na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, w terminie do dnia 15 marca roku następującego po roku, którego opłata dotyczy.</p> <p>6. W przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, mimo ciążącego na nim obowiązku, nie uiścił opłaty</p>	
--	---	--	--	---	--

				<p>za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji albo uiścił opłatę w wysokości niższej od należnej, marszałek województwa wydaje decyzję, w której określa wysokość tej opłaty.</p> <p>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.”;</p> <p>1) w art. 75 w ust 2: a) w pkt 4 w lit. f średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. g w brzmieniu: „g) wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu;”;</p>	
Art. 7 ust. 2	<p>Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze osiągną następujące cele:</p> <p>a) nie później niż 1 stycznia 2006 r., w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzysk będą podniesione co najmniej do poziomu 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 80% w odniesieniu do średniej masy pojazdu oraz roku; w odniesieniu do pojazdów wyprodukowanych przed 1 stycznia 1980 r., Państwa Członkowskie mogą ustanowić niższe poziomy, ale nie niższe niż 75% dla ponownego użycia i odzysku oraz nie niższe niż 70% dla ponownego użycia i recyklingu. Państwa Członkowskie stosujące niniejszy akapit poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o przyczynach takiej decyzji;</p> <p>b) nie później niż 1 stycznia 2015 r. w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji,</p>	T	Art. 1 pkt 19 projektu ustawy - art. 38 ustawy	<p>19) w art. 38: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę jest obowiązany wykonać raz na 5 lat próbę strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu określenia zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych.”, b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu: „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. 1b. W przypadku dokonania zmian konstrukcyjnych lub technologicznych strzępiarki, skutkujących zmianą składu materiałowego rozdrobnionych odpadów, przedsiębiorca prowadzący</p>	<p>Na podstawie art. 7 ust. 2 wydana została decyzja Komisji (2005/293/WE) z dnia 1 kwietnia 2005 r. określająca szczegółowe zasady dotyczące kontroli celów ponownego użycia/odzysku i ponownego użycia/recyklingu określonych w dyrektywie 2000/53/WE, zawierająca formularz sprawozdania z realizacji celów określonych dyrektywą. W formularzu należy podać ilość materiałów pochodzących ze strzępienia (wydajność strumieni strzępienia pojazdów), które oblicza się na podstawie przeprowadzanych prób strzępienia. Informacja o wynikach próby strzępienia będzie elementem rocznego sprawozdania o wytwarzanych odpadach i gospodarowaniu odpadami, o którym mowa w art. 75 ustawy o odpadach.</p>

	<p>ponowne użycie i odzyskiwanie będzie podniesione co najmniej do 95% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku.</p> <p>Najpóźniej do 31 grudnia 2005 r. Parlament Europejski i Rada ponownie przeanalizują cele określone w lit. b) na podstawie sprawozdania Komisji, któremu towarzyszy wniosek. W swoim sprawozdaniu Komisja uwzględni postępowanie w dziedzinie składu materiałowego pojazdów oraz wszelkie inne ważne aspekty mające wpływ na środowisko dotyczące pojazdów.</p> <p>Ustanawia się szczegółowe zasady niezbędne do kontroli przestrzegania przez państwa członkowskie celów określonych w akapicie pierwszym. Proponując te zasady, Komisja bierze pod uwagę wszystkie istotne czynniki, między innymi dostępność danych oraz kwestię wywozu i przywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Te szczegółowe środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.</p>		<p>Art. 6 pkt 4 lit. b projektu ustawy</p>	<p>strzępiarkę jest obowiązany do przeprowadzenia próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w terminie 30 dni od dnia dokonania tych zmian.”,</p> <p>c) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „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.”;</p> <p>b) w pkt 5 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) wynikach próby strzępienia, jeżeli w roku, którego dotyczy sprawozdanie przeprowadzono próbę strzępienia.”;</p>	
Art. 7 ust. 2	<p>Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze osiągną następujące cele:</p> <p>a) nie później niż 1 stycznia 2006 r., w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzysk będą podniesione co najmniej do poziomu 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 80% w odniesieniu do średniej masy pojazdu oraz roku; w odniesieniu do pojazdów wyprodukowanych przed 1 stycznia 1980 r., Państwa Członkowskie mogą ustanowić niższe poziomy, ale nie niższe niż 75% dla ponownego użycia i odzysku oraz nie niższe niż 70% dla ponownego użycia i recyklingu. Państwa Członkowskie stosujące niniejszy akapit poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o przyczynach takiej decyzji;</p> <p>b) nie później niż 1 stycznia 2015 r. w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponowne użycie i odzyskiwanie będzie podniesione co najmniej do 95% w odniesieniu do średniej masy</p>	T	<p>Art. 1 pkt 24 projektu ustawy - art. 43a ustawy</p>	<p>„Art. 43a. 1. Marszałek województwa prowadzi odrębny rachunek bankowy w celu gromadzenia i przekazywania wpływów z tytułu opłat za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji.</p> <p>2. Wpływy z tytułu opłat za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji powiększone o dochody z oprocentowania rachunku bankowego i pomniejszone o dochód budżetu samorządu województwa, o którym mowa w ust. 3, marszałek województwa przekazuje w terminie do dnia 30 maja roku następującego po roku, którego opłaty dotyczą, na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.</p> <p>3. Wpływy z tytułu opłat</p>	<p>Osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, jest wymogiem nałożonym na Państwa członkowskie przepisami art. 7 dyrektywy 2000/53/WE. W Polsce za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji odpowiedzialni są przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu. W związku z powyższym przepisy dotyczące opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu służą osiągnięciu celu zawartego w art. 7 dyrektywy, a art. 43a wskazuje, że opłaty wpłacane są do Marszałka Województwa.</p>

	<p>pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do 85% w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. Najpóźniej do 31 grudnia 2005 r. Parlament Europejski i Rada ponownie przeanalizują cele określone w lit. b) na podstawie sprawozdania Komisji, któremu towarzyszy wniosek. W swoim sprawozdaniu Komisja uwzględni postęp w dziedzinie składu materiałowego pojazdów oraz wszelkie inne ważne aspekty mające wpływ na środowisko dotyczące pojazdów.</p> <p>Ustanawia się szczegółowe zasady niezbędne do kontroli przestrzegania przez państwa członkowskie celów określonych w akapicie pierwszym. Proponując te zasady, Komisja bierze pod uwagę wszystkie istotne czynniki, między innymi dostępność danych oraz kwestię wywozu i przywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Te szczegółowe środki, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.</p>			<p>za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji powiększone o dochody z oprocentowania rachunku bankowego w wysokości 5% stanowią dochód budżetu samorządu województwa.”;</p>	
--	---	--	--	--	--

Wyszczególnienie przepisów niebędących transpozycją prawa UE

Jedn. red.	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
Art. 1 pkt 2 lit. b projektu – art. 3 pkt 16 ustawy	„16) wprowadzeniu na terytorium kraju – rozumie się przez to wprowadzenie pojazdu po raz pierwszy na terytorium kraju w celu używania lub dystrybucji.”;	Wprowadzenie tych przepisów jest konieczne w celu zdefiniowania pojęć użytych w projekcie ustawy, jak również dokładnego momentu powstawania obowiązków na terenie kraju.
Art. 1 pkt 3 projektu ustawy – art. 3a ust. 1a ustawy	1a. Wojewódzki inspektor ochrony środowiska, w drodze decyzji, stwierdza niespełnienie przez pojazd wymagań technicznych, o których mowa w ust. 1.	Zapis odnosi się do uwag zgłaszanych przez resorty o konieczności wskazania organu, który będzie wydawał decyzje stwierdzające niezgodność z wymaganiami technicznymi zapewniającymi ochronę środowiska lub życia lub zdrowia ludzi, które zostaną określone w Rozporządzeniu Ministra właściwego do spraw transportu. Dotychczas istnieją problemy z ustaleniem, czy niektóre z wprowadzanych na teren kraju pojazdów rzeczywiście spełniają ww. wymagania i mogą być używane zgodnie z przeznaczeniem, czy ww. wymagań nie spełniają i powinny być klasyfikowane jako odpady. WIOŚ została wskazana jako uprawniona do kontroli podmiotów korzystających

		ze środowiska oraz do podejmowania decyzji wstrzymujących działalność prowadzoną z naruszeniem wymagań związanych z ochroną środowiska. Dotyczy to np. powszechnych sytuacji, gdy warsztat samochodowy gromadzi pojazdy pod pozorem dokonywania w nich napraw, podczas gdy w rzeczywistości są to pojazdy nie kwalifikujące się do naprawy, służące jako magazyn części zamiennych na potrzeby warsztatu lub sprzedawanych za pośrednictwem aukcji internetowych.
Art. 1 pkt 4 projektu ustawy – art. 4 ustawy	art. 4 otrzymuje brzmienie: „Art. 4. 1. Wprowadzenie na terytorium kraju następuje z dniem: 1) wydania pojazdu z magazynu lub przekazania innemu podmiotowi – w przypadku pojazdu wyprodukowanego na terytorium kraju; 2) dopuszczenia pojazdu do obrotu na terytorium kraju – w przypadku importu; 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.”;	Wprowadzenie tych przepisów jest konieczne w celu zdefiniowania pojęć użytych w projekcie ustawy, jak również określenia dokładnego momentu powstawania obowiązków na terenie kraju.
Art. 1 pkt 9 i 12 projektu ustawy – art. 12 ustawy	Uchyła się art. 12, uchyla się art. 17a;	Uchylenie art. 12 i 17a ustawy związane jest z rezygnacją z opłaty w wysokości 500 zł wnoszonej dotychczas przez wprowadzających, którzy nie zapewniają sieci oraz podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu. Uchylenie ww. przepisów ma również na celu zakończenie sporu z Komisją Europejską co do zgodności przepisów ustawy dotyczących wyżej wymienionej opłaty z dyrektywą.
Art. 1 pkt 10 projektu - art.13 ustawy	„Art. 13. Wprowadzający pojazd podlega wpisowi do rejestru, o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.”;	Zmiana art. 13 ustawy o recyklingu pojazdów jest jedynie redakcyjna i polega na usunięciu przywołania adresu publikacyjnego ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.
Art. 1 pkt 11 projektu - art. 17 ust. 1 ustawy	„1. W przypadku stwierdzenia, że wprowadzający pojazd, mimo ciążącego na nim obowiązku, 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.□	Zmiana art. 17 ust. 1 związana jest ze zmianą art. 17 ust. 2 i polega jedynie na ujednoczeniu terminologii.
Art. 1 pkt 15 projektu ustawy – art. 24 ust. 1a ustawy	„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.”;	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). Przepisy dyrektywy w art. 5 stanowią o wydawaniu świadectwa złomowania, które jest warunkiem wyrejestrowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, natomiast przepisy dotyczące unieważniania tablic rejestracyjnych są elementem wydawania zaświadczenia o demontażu przy przyjmowaniu pojazdu do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów. Propozycja wyłączenia w zakresie unieważniania tablic rejestracyjnych dla określonych pojazdów używanych przez wybrane Służby Państwa znajduje się poza zakresem przepisów dyrektywy.
Art. 1 pkt 20 lit. b – art. 39 ust. 3 ustawy	„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.”;	Wydanie świadectwa złomowania przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów jest obowiązkiem wynikającym z art. 5 ust. 3 dyrektywy. Świadectwo złomowania stanowi podstawę do wyrejestrowania tego pojazdu. Wprowadzenie przepisu dotyczącego cofania decyzji przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów, w przypadku, gdy wydają oni zaświadczenie o demontażu bez przyjmowania pojazdu umożliwi karanie nieprawidłowości w tym zakresie.
Art. 1 pkt 21 projektu ustawy – art. 40 ust. 3 ustawy.	w art. 40: a) 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 pozwolenie lub decyzję, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”;	
Art. 1 pkt 20 projektu ustawy – art. 39 ust. 2,4 i 5	ust. 1–5 otrzymują brzmienie: „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) 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. 2. W zezwoleniu, o którym mowa w ust. 1, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska określa przedsiębiorcę lub przedsiębiorców prowadzących stację demontażu, którym przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany przekazywać zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji. 3. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów poświadcza nieprawdę w zaświadczeniu o demontażu pojazdu lub zaświadczeniu o przyjęciu niekompletnego pojazdu, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania. 4. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów narusza przepisy	Przepisy te są zmieniane ze względu na konieczność ujednoczenia terminologii z art. 39 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów

	ustawy, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska wzywa go do niezwłocznego zaniechania naruszeń. 5. Jeżeli przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 4, mimo wezwania nadal narusza przepisy ustawy, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”;	
Art. 1 pkt 22 lit. b projektu ustawy – art. 41 ust. 2 ustawy	b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „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.”;	Podmioty zajmujące się strzępieniem pojazdów są jednym z ogniw w systemie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, mających udział w osiągnięciu poziomów odzysku i recyklingu, które zostały określone w dyrektywie. Próba strzępienia jest wymagana do określenia zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych. W związku z powyższym prawidłowość przekazywania tych informacji jest niezbędna do obliczenia osiąganych w skali kraju poziomów odzysku i recyklingu, które zostały określone w dyrektywie.
Art. 1 pkt 23 projektu ustawy – art. 43 ustawy	Uchyla się art. 43;	W przedmiotowym przepisie zaproponowano uchylenie wymogu corocznej kontroli stacji demontażu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska. Wymóg taki nie jest wskazany w dyrektywie. Każda stacja demontażu będzie natomiast kontrolowana przed rozpoczęciem działalności i wydaniem pozwolenia, 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.
Art. 1 pkt 25 projektu ustawy - art. 47 ustawy	Uchyla się art. 47	Art. 47 zawiera przepis karny za brak zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie wprowadzania pojazdów lub złożenie zawiadomienia zawierającego fałszywe dane. Zostaje on uchylony z dniem utworzenia baz danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami, o której mowa w art. 79 ustawy o odpadach. Przepis karny zapewnia art. 179 ustawy o odpadach.
Art. 1 pkt 27 projektu ustawy – art. 53 ustawy	art. 53 otrzymuje brzmienie: „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 2013 r. poz. 395). 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.”;	Przedmiotowy przepis jest konieczny ze względu na wskazanie trybu wymierzania kar w sprawach wskazanych w art. 44 – 49, art. 51 i art. 52a,
Art. 1 pkt 28 projektu ustawy	użyte w art. 32 ust. 2, art. 36 ust. 1 i 3 oraz 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”	Przedmiotowy przepis jest wymagany 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 więc również zmianę nomenklatury w tym zakresie w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
Art. 2	W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.) w art. 23 w ust. 1 pkt 16b otrzymuje brzmienie: „16b) dodatkowej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów, o której mowa w art. 17 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych	Zaproponowanie przepisu art. 30a dotyczącego opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wprowadziło konieczność dokonania zmian w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych aby poniesione opłaty mogły stanowić koszt uzyskania przychodów. Nie stanowi kosztu uzyskania przychodu jedynie połowa kwoty opłaty naliczanej zgodnie z art. 28a ust 4, a zatem

	z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.), z tym że kosztem uzyskania przychodów są poniesione opłaty, o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz art. 28a ust. 1, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 28a ust. 4 tej ustawy;”.	opłaty zwiększonej ze względu na niewywiązywanie się z obowiązku uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu w ciągu dwóch kolejnych lat
Art. 3	Art. 3. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.) w art. 16 w ust. 1 pkt 19b otrzymuje brzmienie: „19b) dodatkowej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów, o której mowa w art. 17 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.), z tym że kosztem uzyskania przychodów są poniesione opłaty, o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz art. 28a ust. 1, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 28a ust. 4 tej ustawy;”.	Zaproponowanie przepisu art. 30a dotyczącego opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wprowadziło konieczność dokonania zmian w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, aby poniesione opłaty mogły stanowić koszt uzyskania przychodów. Nie stanowi kosztu uzyskania przychodu jedynie połowa kwoty opłaty naliczanej zgodnie z art. 28a ust. 4, a zatem opłaty zwiększonej ze względu na niewywiązywanie się z obowiązku uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu w ciągu dwóch kolejnych lat
Art. 4	Art. 4. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) w art. 72 wprowadza się następujące zmiany: 1) w ust. 1 uchyla się pkt 9; 2) w ust. 2 uchyla się pkt 6.	W związku z uchynieniem art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, co usuwa niezgodność z Dyrektywą 2000/53/WE, 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. 5 projektu ustawy	Art. 5. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 400k w ust. 2: a) pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) sporządzanie i przekazywanie Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska kwartalnych informacji o podmiotach uiszczających opłaty, o których mowa w art. 14 ust. 1 i art. 17 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822), z podaniem nazwy, siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu opłaty oraz daty dokonania zapłaty w rozumieniu art. 60 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, w terminie do końca miesiąca po zakończeniu kwartału, którego dotyczą te informacje;”, b) w pkt 4: – lit. a otrzymuje brzmienie: „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;”, – uchyla się lit. e i f; 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 oraz art. 43a ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”, b) uchyla się pkt 11b; 3) w art. 401c w ust. 9: a) w ust. 9:	Zmiany w ustawie – Prawo ochrony środowiska dotyczą kwestii sprawozdawczości przekazywanej przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, przychodów NFOŚiGW, finansowania przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym rezygnacji z dopłat do demontażu pojazdów i wynikają ze zmian wprowadzonych w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Spowodowane są zniesieniem opłaty recyklingowej – uchynieniem art. 12.

	<p>– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 8 – 11a, 12 i 13, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, przeznacza się na:”,</p> <p>b) uchyla się pkt 2,</p> <p>c) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu: „2a) wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;</p> <p>4) w art. 410a uchyla się ust. 1 – 3c;</p> <p>5) w art. 411 w ust. 1:</p> <p>a) wprowadzenie 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.”;</p> <p>b) w pkt 2 uchyla się lit. d.</p>	
Art. 6 pkt. 5 i 6	<p>5) w art. 207:</p> <p>a) pkt 14 otrzymuje brzmienie: „14) w art. 400k w ust. 2 pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie: „4) sporządzanie i przekazywanie ministrowi właściwemu do spraw środowiska, w terminie do dnia 30 czerwca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy, zbiorczej informacji o:</p> <p>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,</p> <p>b) gminach, które uzyskały dofinansowanie w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji,</p> <p>c) powiatach, które uzyskały dofinansowanie w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji;</p> <p>5) sporządzanie i przekazywanie ministrowi właściwemu do spraw środowiska zbiorczej informacji o zgromadzonych wpływach z tytułu opłat, o których mowa w art. 64 ust. 2 i 3 oraz art. 69 ust. 2 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytych sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1155) oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 80 ust. 2–9 tej ustawy, w terminie do dnia 30 czerwca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy.”;</p> <p>b) w pkt 18 uchyla się lit. a–d;</p> <p>6) w art. 253 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) art. 207 pkt 18 w zakresie art. 410a ust. 4 pkt 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.”.</p>	Są to zmiany w przepisach zmieniających ustawę – Prawo ochrony środowiska oraz przepisach przejściowych ustawy o odpadach, wynikające ze zmian ustawy – Prawo ochrony środowiska.
Art. 7-12 Art. 14 - 18	<p>Art. 7. Umowy, o których mowa w art. 11 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, które nie spełniają wymagań, o których mowa w art. 11a ustawy zmienianej w art. 1, zachowują ważność na czas, na jaki zostały zawarte, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>Art. 8. Na wniosek podmiotu, który przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dokonał nienależnie lub w nadmiernej wysokości wpłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki</p>	Są to przepisy przejściowe, dostosowujące, końcowe oraz karne konieczne do sprawnego wejścia w życie przepisów przedmiotowego projektu ustawy.

<p>Wodnej dokonuje zwrotu nadpłaconej kwoty na rachunek bankowy wskazany we wniosku, w terminie 30 dni od dnia:</p> <ol style="list-style-type: none">1) złożenia wniosku – w przypadku:<ol style="list-style-type: none">a) gdy kwota wpłaty albo łączna kwota wpłat przekracza 500 zł,b) wpłaty dokonanej od pojazdu historycznego w rozumieniu art. 3 pkt 5 ustawy zmienianej w art. 1,c) wpłaty dokonanej od pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony;2) doręczenia Funduszowi odpisu prawomocnego orzeczenia sądu nakazującego zwrot nadpłaconej kwoty;3) zawarcia między podmiotem, który złożył wniosek, a Funduszem porozumienia w sprawie zwrotu nadpłaconej kwoty. <p>2. Prawo do żądania zwrotu nadpłaconej kwoty wygasa, jeżeli wniosek, o którym mowa w ust. 1, nie został złożony w terminie 3 lat od dnia wejścia w życie ustawy.</p> <p>3. Zwrot, o którym mowa w ust. 1, zmniejsza wysokość zobowiązania określonego w art. 401c ust. 9 ustawy zmienianej w art. 5.</p> <p>Art. 9. 1. 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 zmienianej w art. 5.</p> <p>2. Informację, o której mowa w art. 400k ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 5, za kwartał poprzedzający kwartał, w którym weszła w życie niniejsza ustawa, Zarząd Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej składa według przepisów dotychczasowych.</p> <p>Art. 10. Do udzielenia i finansowania dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji za 2014 rok stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>Art. 11. Zarząd Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej składa informację, o której mowa w art. 400k ust. 2 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 5, za rok 2014 według przepisów dotychczasowych.</p> <p>Art. 12. Do opłat za brak sieci zbierania pojazdów należnych za okres przed dniem 1 stycznia 2015 r. stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>Art. 14. 1. Kto wbrew przepisowi art. 13 nie dołącza do zawiadomień o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów uwierzytelnionych kopii umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu, podlega karze grzywny.</p> <p>2. Orzekanie w sprawach, o których mowa w ust. 1, następuje na zasadach i w trybie określonych w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 395, z późn. zm.).</p> <p>Art. 15. 1. Próbę strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wykonuje się w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>2. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę wykonał próbę strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.</p> <p>Art. 16. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie</p>	
---	--

<p>niniejszej ustawy, prowadzonych na podstawie:</p> <ol style="list-style-type: none">1) art. 39 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1,2) art. 72 ustawy zmienianej w art. 4 <p>– w stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>Art. 17. 1. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>2. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>Art. 18. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2015 r., z wyjątkiem:</p> <ol style="list-style-type: none">1) art. 1 pkt 7, 8, pkt 10 w zakresie art. 14 pkt 17 i 23, art. 2, art. 3 oraz art. 5 pkt 1 i pkt 3 lit. b, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;2) art. 1 pkt 24, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.;3) art. 1 pkt 25, który wchodzi w życie z dniem utworzenia bazy, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 238 ust. 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.	
---	--