

U S T A W A

z dnia2014 r.

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

Art. 1. W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e, określonej w przepisach o ruchu drogowym, stosuje się przepisy art. 11–19, art. 21, art. 22, art. 23 ust. 1 oraz art. 39–41.”;

2) w art. 3:

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 pojazdu;”;

b) w pkt 15 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.”;

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

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

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.

1) wydania pojazdu z magazynu lub przekazania innemu podmiotowi – w przypadku pojazdu wyprodukowanego na terytorium kraju;

2) dopuszczenia pojazdu do obrotu na terytorium kraju – w przypadku importu pojazdu;

3) wystawienia faktury albo przywozu pojazdu na terytorium kraju – w przypadku wewnątrzwspólnotowego nabycia.

2. Jeżeli z przepisów ust. 1 wynika, że wprowadzenie na terytorium kraju mogło nastąpić w różnych terminach, za dzień wprowadzenia na terytorium kraju uważa się dzień najwcześniejszy.

3. Ciężar udowodnienia, że wprowadzenie na terytorium kraju nie nastąpiło albo nastąpiło w innym dniu niż określony w ust. 1, spoczywa na wprowadzającym pojazd.”;

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

„Art. 5a. Podmioty zajmujące się naprawą pojazdów gospodarują lub przekazują zużyte części będące odpadami, usunięte w trakcie naprawy samochodów osobowych, o których mowa w art. 2 pkt 40 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾), zwanych dalej „samochodami osobowymi”, uprawnionym posiadaczom odpadów, na zasadach określonych w art. 27 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, 888 i 1238.), w tym prowadzącym stacje demontażu.”;

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.

2. Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, zapewnia sieć obejmującą co najmniej

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448 oraz z 2013 r. poz. 700, 991 i 1446).

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.

4. Wprowadzający pojazd jest obowiązany dołączyć do faktury wystawionej nabywcy pojazdu oświadczenie o podleganiu obowiązkowi zapewnienia sieci; oświadczenie może być złożone na fakturze.

5. Oświadczenie zawiera co najmniej numer rejestrowy wprowadzającego, o którym mowa w art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach oraz numer faktury, do której jest dołączone lub informację o cechach identyfikacyjnych pojazdu, o których mowa w art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

6. Wprowadzający pojazd udostępnia aktualną listę stacji demontażu oraz punktów zbierania pojazdów, działających w ramach jego sieci za pośrednictwem strony internetowej.

7. Lista stacji demontażu zawiera adresy stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów.”;

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 w danym roku kalendarzowym.”;

9) uchyla się art. 12;

10) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Art. 13. Wprowadzający pojazd podlega wpisowi do rejestru, o którym mowa

w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.”;

11) art. 14 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

4. Maksymalna wysokość opłaty stałej za brak 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.”;

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

„1. W razie stwierdzenia, że wprowadzający pojazd nie uiszczył opłaty za brak sieci albo uiszczył 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.”;

13) uchyla się art. 17a;

14) w art. 23 ust. 1 – 7 otrzymują brzmienie:

„1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, który posiada cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

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

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

1) pojazd nie jest zarejestrowany na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

2) pojazd wycofany z eksploatacji:

a) jest niekompletny,

b) zawiera odpady, które zostały do niego dodane.

4. Za pojazd niekompletny uważa się pojazd, który nie zawiera wszystkich istotnych elementów, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 8.

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

6. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, o której mowa w ust. 3, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów wycofanych z eksploatacji należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, 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 który:

1) nie jest zarejestrowany na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym,

2) jest niekompletny,

3) zawiera odpady, które zostały do niego dodane

– jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3.”;

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

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

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

16) w art. 24 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.”;

17) 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;

18) 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 naliczenia 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, o której mowa w ust. 2, wynosi:

1) 0,1 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w przypadku gdy do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji brakuje nie więcej niż 5%;

2) 0,2 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w przypadku gdy do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji brakuje więcej niż 5%.

4. W przypadku nieosiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji przez co najmniej dwa kolejne lata, stawka opłaty do obliczenia opłaty należnej za drugi i każdy kolejny rok nieosiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji stanowi dwukrotność stawki określonej w ust. 3.

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

6. W przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, mimo ciążącego na nim obowiązku, nie uiszczył opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji lub uiszczył tę opłatę w wysokości niższej od należnej, marszałek województwa wydaje decyzję, w której określa wysokość 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.”;

19) 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.”;

20) 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.”;

21) w art. 39:

a) ust. 1 otrzymuje 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.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów wydaje zaświadczenie o demontażu pojazdu lub zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego

pojazdu, bez przyjęcia pojazdu wycofanego z eksploatacji, starosta albo regionalny dyrektor ochrony środowiska cofa zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji, bez odszkodowania.”;

22) 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.”;

23) 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.”;

24) uchyla się art. 43;

25) 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 opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji.

2. Wpływy z tytułu opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, powiększone o dochody z oprocentowania rachunku bankowego i pomniejszone o dochody samorządu województwa, o których mowa w ust. 3, marszałek województwa przekazuje w terminie do dnia 30 maja roku następującego po roku, którego opłata dotyczy, na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska

i Gospodarki Wodnej.

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

26) po art. 46 dodaje się art. 46a w brzmieniu:

„Art. Kto wbrew przepisom art. 11 nie udostępnia aktualnej listy stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, podlega karze grzywny.

27) uchyla się art. 47;

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

„Art. 52a. Kto wbrew przepisowi art. 35 ust. 1 nie przekazuje wszystkich zebranych w roku poprzednim pojazdów wycofanych z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, z którym zawarł umowę, jeżeli nie jest to ten sam przedsiębiorca, podlega karze grzywny.”;

29) 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, 765 i 1247.).

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.”;

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

Art. 2. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.⁴⁾) w art. 23 w ust. 1 pkt 16b otrzymuje brzmienie:

⁴⁾Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 440, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540 oraz z 2013 r. poz. 21, 888, 1027, 1036, 1287, 1304 i 1387).

„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), 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;”.

Art. 3. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.⁵⁾) 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), 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;”.

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

1) w art. 72

a) w ust. 1 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) oświadczenia o podleganiu obowiązkowi zapewnienia sieci zbierania pojazdów, o którym mowa w art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, faktury zawierającej takie oświadczenie albo dowodu wpłaty opłaty depozytowej, o której mowa w art. 279b ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 i 1238), jeżeli pojazd jest rejestrowany po raz pierwszy.”;

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Przy pierwszej rejestracji pojazdu starosta umieszcza informację o wniesieniu opłaty depozytowej w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.”;

2) w art. 76 w ust. 1 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

⁵⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 781, Nr 178, poz. 1059, Nr 205, poz. 1202 i Nr 234, poz. 1389 i 1391 oraz z 2012 r. poz. 362, 596, 769, 1010, 1342, 1448 i 1540 oraz z 2013 r. poz. 21, 613, 888, 1012, 1027, 1036, 1287 i 1387).

- „a) warunki i tryb rejestracji i wyrejestrowywania pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, oraz wzory dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, nalepki kontrolnej, tablic rejestracyjnych oraz innych tablic, cech identyfikacyjnych i oznaczeń, w które zaopatruje się pojazd, a także ich opis ,”;
- 3) w art. 80b
- a) w ust. 1 w pkt 6 w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:
„f) wniesieniu opłaty depozytowej, o której mowa w art. 297b ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska. ”;
- b) w ust. 2 w pkt 2 w lit. d średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:
- „e) w lit. f - organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, niezwłocznie po jej uzyskaniu;”;
- 4) w art. 80c w ust. 1 w pkt 18 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 19 w brzmieniu:
„19) Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz wojewódzkim funduszom ochrony środowiska i gospodarki wodnej.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 i 1238) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w tytule V po dziale II dodaje się dział IIa w brzmieniu:

„Dział IIa Opłata depozytowa

Art. 297b. 1. Podmiot, który wprowadził pojazd na terytorium kraju, a nie jest wprowadzającym pojazd, lub podmiot, który dokonuje pierwszej rejestracji pojazdu w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., z późn. zm.³⁾), jest obowiązany do wniesienia opłaty depozytowej w wysokości:

- 1) 500 zł – w przypadku pojazdu samochodowego zaliczonego do kategorii M1 lub N1, określonych w przepisach o ruchu drogowym;
- 2) 200 zł – w przypadku motoroweru trójkołowego zaliczonego do kategorii L2e, określonej w przepisach o ruchu drogowym.

2. Użyte w ust. 1 określenia: wprowadzenie na terytorium kraju oraz wprowadzający pojazd mają znaczenie nadane im w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o

recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

3. Opłatę depozytową wnosi się jednorazowo przed pierwszą rejestracją pojazdu, w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

4. W przypadku zwrotu opłaty depozytywnej w razie wyrejestrowania pojazdu z powodów, o których mowa w art. 79 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przed ponowną rejestracją tego pojazdu podmiot rejestrujący pojazd wnosi opłatę depozytową.

Art. 297c. 1. Opłatę depozytową wnosi się na odrębny rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

2. Dowód wniesienia opłaty depozytywnej zawiera cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

Art. 297d. 1. W razie stwierdzenia, że podmioty wskazane w art. 297b nie dokonały wpłaty opłaty depozytywnej albo dokonały wpłaty w wysokości niższej od należnej, Prezes Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wydaje decyzję, w której określa jednemu z tych podmiotów obowiązanych wysokość zobowiązania z tytułu opłaty depozytywnej. Odpowiedzialność tych podmiotów za zapłatę opłaty depozytywnej jest solidarna.

2. Do należności z tytułu opłaty depozytywnej stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują Prezesowi Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej a ostatnim dniem terminu płatności opłaty depozytywnej jest termin rejestracji pojazdu.

Art. 297e. 1. Wojewódzki fundusz ochrony środowiska i gospodarki wodnej właściwy ze względu na miejsce wyrejestrowania pojazdu przekazuje opłatę depozytową właścicielowi pojazdu, który dokonał wyrejestrowania tego pojazdu na podstawie zaświadczenia o demontażu pojazdu lub zaświadczenia o przyjęciu pojazdu niekompletnego lub w przypadku, o którym mowa w art. 79 ust. 1 pkt 2 – 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

2. Przekazanie opłaty depozytywnej następuje na wniosek właściciela pojazdu, złożony w terminie 12 miesięcy od dnia wyrejestrowania pojazdu, dla którego ta opłata została wniesiona. Termin ten nie podlega przywróceniu.

3. Wniosek zawiera dane właściciela pojazdu oraz wskazanie sposobu zwrotu

opłaty depozytowej. Do wniosku dołącza się kopię decyzji o wyrejestrowaniu pojazdu.

4. Wojewódzki fundusz ochrony środowiska i gospodarki wodnej przekazuje opłatę depozytową w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku na wskazany rachunek banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej lub w gotówce w kasie wojewódzkiego funduszu ochrony środowiska i gospodarki wodnej.

5. Opłata depozytowa zwracana przekazem pocztowym jest pomniejszana o koszty jej zwrotu.

6. Zwrot opłaty depozytowej nie przysługuje, jeżeli dla danego pojazdu opłata depozytowa nie została wniesiona.

Art. 297f. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zwraca wojewódzkim funduszom ochrony środowiska i gospodarki wodnej równowartość środków zwróconych z tytułu opłaty depozytowej, w terminie 14 dni od dnia otrzymania miesięcznego zestawienia dokonanych wypłat za poprzedni miesiąc, w którym środki te zostały przekazane.";

2) w art. 400k w ust. 2 pkt 3 i 4 otrzymują 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, z podaniem nazwy, siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu tych podmiotów, wysokości kwoty wpłaconej z tytułu opłaty oraz terminu dokonania zapłaty w rozumieniu art. 60 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, w terminie do końca miesiąca po zakończeniu kwartału, którego dotyczą te informacje;

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;”;

- 3) w art. 401 w ust. 7pkt 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 oraz wpływy z opłaty depozytowej;”;
 - b) uchyla się pkt 11b
- 4) w art. 401c:
- a) w ust. 9:
 - uchyla się pkt 2,
 - po pkt 2 dodaje się pkt 2a i pkt 2b w brzmieniu:
 - „2a) wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;
 - 2b) finansowanie zwrotów opłaty depozytowej;”;
 - b) po ust. 12 dodaje się ust. 13 w brzmieniu:
 - „13. Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż 10 % kwoty przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 9, z wyłączeniem wpływów z opłaty depozytowej, przeznaczają się na edukację ekologiczną w zakresie postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Przepis ust. 10 stosuje się.”;
- 5) w art. 410a uchyla się ust. 1 – 3c;
- 6) w art. 411 w ust. 1:
- a) wstęp do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
 - „Finansowanie działalności, o której mowa w art. 400a ust. 1 oraz art. 410a ust. 4–6, ze środków Narodowego Funduszu i wojewódzkich funduszy odbywa się przez:”;
 - 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, 888 i 1238) 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 zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz.1155);

2) skanów dokumentów, o których mowa w art. 53 ust. 9.”;

2) w art. 52 w ust. 1 w pkt 5 w lit. a tiret 2 otrzymuje brzmienie:

„– informację o stacjach demontażu i punktach zbierania pojazdów działających w ramach sieci wraz z datą, od której dana stacja demontażu lub punkt zbierania pojazdów 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 – uwierzytelnione kopie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu.”,

b) po ust. 8 dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Marszałek województwa zamieszcza w rejestrze skany dokumentów, o których mowa w ust. 7, i udostępnia je na żądanie właściwych organów.”;

4) w art. 73 w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) w zakresie pojazdów:

a) informacje o liczbie pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w ciągu roku,

b) informacje o liczbie dni, w których do zapewnienia sieci brakowało kolejnych stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów,

c) informacje o wysokości należnej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów,

d) pouczenie, że stanowi ono podstawę do wystawienia tytułu wykonawczego.”;

5) 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, jeśli w poprzednim roku przeprowadzono próbę strzępienia;”;

6) w art. 237 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) sprawozdań – na podstawie art. 30 ust. 1 i art. 38 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.”.

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 warunków określonych w art. 11a ust. 2 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. W przypadku gdy opłata wniesiona przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 stanowi nadpłatę w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2012 r. poz. 749, z późn. zm.⁶⁾), właściwym w sprawie jej zwrotu jest Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

2. Do zwrotu nadpłaty stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, z tym że prawo do żądania zwrotu nadpłaty wygasa, jeżeli wniosek o zwrot nadpłaconej kwoty opłaty nie został złożony w terminie 3 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 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 ustawy, wniesionych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, są uwzględniane przy ustalaniu wysokości zobowiązania określonego w art. 401c ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

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

Art. 10. Do opłat za brak sieci należnych za okres przed dniem 1 stycznia 2015 r. stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 11. 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.

⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 848, 1101, 1342 i 1529 oraz z 2013 r. poz. 35.

Art. 12. Kto wbrew przepisom art. 11 nie dołącza 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, uwierzytelnionych kopii umów, o których mowa w art. 11 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, podlega karze grzywny.

Art. 13. 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. Jeśli przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę wykonał próbę strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.

Art. 14. Za rok 2014 przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę składa Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska informacje, o których mowa w art. 75 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, w formie pisemnej, w terminie do dnia 15 marca 2015 r.

Art. 15. 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

– w stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 16. 1. Opłaty, o której mowa w dziale IIa ustawy zmienianej w art. 5 nie wnosi się w przypadku pojazdu, od którego została uprzednio uiszczona opłata, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Podstawę rejestracji pojazdu, od którego została uprzednio uiszczona opłata, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stanowi dowód wpłaty tej opłaty.

Art. 17. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej po raz ostatni składa informację na podstawie art. 400k ust. 2 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 5, zawierającą informacje o wpływach z opłat, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, oraz informacje o stacjach demontażu, które uzyskały dofinansowanie, za rok 2014.

Art. 18. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej udziela dopłat,

o których mowa w art. 410 a ust. 1-3c ustawy zmienianej w art. 5, za rok 2014 na zasadach dotychczasowych.

Art. 19. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 23 ust. 8 i art. 38 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 8 i art. 38 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 20. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 76 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane.

Art. 21. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r., z wyjątkiem:

- 2) art. 1 pkt 25, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;
- 3) art. 1 pkt 27, 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.;
- 4) art. 4 pkt 3 i 4, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

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, 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, 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

Niniejszy projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw wprowadza zmiany w następujących ustawach:

- ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r., poz. 1162), 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. 1232, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. Nr 361, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.),
- 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.) 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 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (naruszenie nr 2008/2330).

Poniżej przedstawiono szczegółowe uzasadnienie proponowanych zmian.

W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji zaproponowano zmianę art. 2 ust. 1a ustawy dotyczącego zakresu stosowania określonych przepisów ustawy do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e, w celu pełnego dostosowania do przepisów art. 3 ust. 5 dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Zaproponowano także zmianę obowiązującej definicji pojęcia „wprowadzającego pojazd”. Wydaje się bowiem, że przez wprowadzającego pojazd powinno się rozumieć

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, ustawa nie wprowadza obowiązku, aby cała sieć zapewniona była wyłącznie na terenie województwa, na którym wprowadzający prowadzi działalność.

Proponowany przepis art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów transponuje art. 5 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, 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.

Wprowadzający będą zobowiązani do wydawania kupującym pojazdy zaświadczenia o podleganiu obowiązkowi zapewnienia sieci, podobnie jak obecnie. Zaświadczenie takie będzie potrzebne do zarejestrowania pojazdu na terenie kraju. Zaświadczenie powinno zawierać numer rejestrowy wprowadzającego, jaki będzie nadawany każdemu wprowadzającemu na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach oraz numer faktury, do której jest dołączone lub numer identyfikacyjny pojazdu, którego dotyczy. Natomiast w przypadku, gdy pojazd nie zostanie wprowadzony na terytorium kraju przez wprowadzającego zapewniającego sieć zbierania pojazdów, podmiot, który wprowadza ten pojazd będzie miał obowiązek uiszczenia opłaty depozytowej, na podstawie nowoprowadzanych przepisów ustawy - Prawo ochrony środowiska (szersze wyjaśnienie przy omówieniu zmian w ustawie – Prawo ochrony środowiska). Ponadto, producenci będą obowiązani do udostępnienia aktualnej listy stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów działających w ramach ich sieci (wraz z ich adresami) za pośrednictwem strony internetowej, aby kupujący mieli świadomość istnienia sieci recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Za niedopełnienie tego obowiązku przewidziano karę grzywny (nowododawany art. 46a).

Ponadto, do ustawy o recyklingu pojazdów dodano 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 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 sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. 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 pojazdów wprowadzonych w ciągu roku, podobnie jak przy określaniu obowiązku dotyczącego zapewnienia sieci.

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 nowo 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 jest określony w załączniku do ustawy. Wysokość opłaty, tak jak w obowiązującej ustawie, 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 umożliwia 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 jest to, jak w dotychczasowej ustawie, odpowiednik kosztu demontażu jednego pojazdu, ale odpowiednik kosztów demontażu jednego pojazdu podzielony przez liczbę stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w pełnej sieci (48). Ponieważ przedstawiony powyżej sposób obliczenia opłaty za brak sieci jest nieproporcjonalnie korzystny dla wprowadzających małe ilości pojazdów, co wynika z faktu, że ustawa 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 oraz 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 recyklingu. 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 w art. 14 ust. 3, zgodnie z którym wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci, jeżeli nie zapewnia sieci przez okres nie dłuższy niż 21 dni w ciągu roku kalendarzowego. W przypadku nie zapewnienia sieci przez okres dłuższy niż 21 dni w roku kalendarzowym, wprowadzający pojazd będzie obowiązany do obliczenia opłaty za brak sieci za wszystkie dni, w których nie zapewnił sieci. Przepis ten ma na celu zachęcenie przedsiębiorcy do szybkiego 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 uchylenie art. 17a ustawy, który dotyczy zwrotu nienależnie pobranej opłaty.

W celu zapewnienia spójności przepisów ustawy o recyklingu pojazdów z przepisami dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji 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. Ponadto 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 – 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), który 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, z późn. zm.). 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. Ponadto, 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 jako kraj związana jest przepisami dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji w zakresie osiągania 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 stacje 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 pięć 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 wydanego na podstawie art. 38 ust. 4, nie dłużej jednak niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy (art. 19 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 spełnienia 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 nowootwieranych 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 obowiązek 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 ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, który stanowi, że organ administracji publicznej zawiesza postępowanie, gdy rozpatrzenie sprawy i wydanie decyzji zależy od uprzedniego rozstrzygnięcia zagadnienia wstępnego przez inny organ lub sąd. W związku z faktem, że poświadczenie nieprawdy dotyczy głównie wydawania zaświadczenia bez przyjmowania pojazdu do stacji demontażu, w art. 40 ust. 3 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 ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, analogicznie jak we wskazanym powyżej art. 40 ust. 3. W związku z powyższym „poświadczenie nieprawdy” zastąpiono „informacją niezgodną ze stanem rzeczywistym”.

Zaproponowano ponadto uchylenie z dniem 1 stycznia 2014 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 mają być wpłacane będą na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, a następnie przekazywane do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wpływy z tytułu tej opłaty w wysokości 5% będą stanowić dochody województwa.

W związku z wprowadzeniem obowiązku dla przedsiębiorców, dotyczącego udostępniania adresów stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów proponuje się wprowadzenie sankcji za niedopełnienie tego obowiązku w nowododawanym art. 46a ustawy o recyklingu pojazdów.

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 2014 r. o odpadach oraz ze względu na art. 179 ustawy o odpadach, 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 nowododanym 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 – 52a ustawy) w art. 53 ust. 2 wprowadzono klauzulę rozszerzającą – w płaszczyźnie podmiotu czynu zabronionego – zakres kryminalizacji za wykroczenia indywidualne podmiotów kolektywnych wymienionych w art. 44 – 52a ustawy o recyklingu pojazdów. Nowo dodawany przepis, zawierający szczególną regulację określającą podstawy odpowiedzialności za sprawstwo za wykroczenia określone w art. 44 – 52a ustawy, nawiązuje do regulacji zawartej w art. 308 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny oraz art. 9 § 3 ustawy z dnia 10 września 1999 r. – Kodeks karny skarbowy. 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 nowo 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 recykling 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 (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.) oraz w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.), 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 uchynieniem art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów oraz wprowadzeniem opłaty depozytowej wprowadzono również zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. (art. 4 projektu ustawy). Zmieniono art. 72 ust. 1 pkt 9 ustawy tak, aby do pierwszej rejestracji pojazdu wymagane było oświadczenie o podleganiu obowiązkowi zapewnienia sieci przez wprowadzającego albo faktura zawierająca takie oświadczenie lub dowód wniesienia opłaty depozytowej. Ponadto dodano w art. 72 ustawy ust. 3a określający, że przy pierwszej rejestracji pojazdu starosta umieszcza informację o wniesieniu opłaty depozytowej w dowodzie rejestracyjnym pojazdu. Zmieniono upoważnienie do wydania rozporządzenia na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, określającego warunki i tryb rejestracji pojazdów na określających warunki i tryb rejestracji i

wyrejestrowania pojazdów. Jest to podyktowane wprowadzeniem rozwiązania zakładającego, że do decyzji starosty o wyrejestrowaniu pojazdu będzie przez starostę (wydział komunikacji) wpisywana informacja o tym, czy dla danego pojazdu została wpłacona opłata depozytowa.

Ponadto, dodano przepisy zobowiązujące starostę do umieszczenia informacji o uiszczeniu opłaty depozytowej w centralnej ewidencji pojazdów oraz przewidziano udostępnienie informacji zawartych w centralnej ewidencji pojazdów Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz wojewódzkim funduszom ochrony środowiska i gospodarki wodnej (zmiana art. 80b oraz 80c ustawy - prawo o ruchu drogowym). Zgodnie z art. 21 przepisy dotyczące CEPiKu wchodzi w życie w roku 2016.

W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dodano dział IIa Opłata depozytowa. Proponuje się w nim wprowadzenie opłaty depozytowej płaconej przy wprowadzeniu pojazdu na terytorium kraju przez podmioty nie będące wprowadzającym pojazd w rozumieniu ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Uzasadnieniem dla takiego rozwiązania jest fakt, że wprowadzający zostaną objęci obowiązkiem zapewnienia sieci, w tym zawarcia umów z prowadzącymi stacje demontażu. Umowy te dotyczą m.in. finansowania kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, z uwzględnieniem liczby pojazdów wprowadzonych na teren kraju przez danego wprowadzającego. Dla pozostałych pojazdów zostanie wprowadzony dodatkowy mechanizm w postaci depozytu.

Nowowprowadzany art. 297b w ustawie - Prawo ochrony środowiska określa zasady wnoszenia opłaty depozytowej. Określa podmioty, które zobowiązane są do wnoszenia tej opłaty oraz precyzuje, że opłatę tę wnosi się jednorazowo przed pierwszą rejestracją pojazdu. Artykuł określa też, że w szczególnym przypadku ponownego zarejestrowania pojazdu uprzednio wyrejestrowanego ze względu na kradzież lub wywóz pojazdy z kraju ponownie uiszcza się opłatę depozytową, o ile wcześniej została ona zwrócona.

Nowododawany art. 297c w ustawie - Prawo ochrony środowiska stanowi, że opłata depozytowa będzie wnoszona na odrębny rachunek bankowy NFOŚiGW. Natomiast ust. 2 określa, iż dowód wpłaty opłaty depozytowej powinien zawierać cechy identyfikacyjne pojazdu, to jest tzw. numer VIN, pozwalający na jednoznaczną identyfikację pojazdu, za który opłata została wniesiona. Nowododawany art. 297d w ustawie - Prawo ochrony środowiska określa organ odpowiedzialny za poboru opłaty depozytowej i kontrolę oraz właściwy do egzekucji tej opłaty i zasady egzekucji.

Kolejno, art. 297e określa warunki zwrotu opłaty depozytowej właścicielowi pojazdu, który

dokonał jego wyrejestrowania. Zwrot jest możliwy, jeżeli dla danego pojazdu opłata taka została wniesiona. Opłata jest zwracana ostatniemu właścicielowi pojazdu po jego wyrejestrowaniu ze względu na jego demontaż lub w przypadku kradzieży pojazdu, zbycia pojazdu za granicę lub kasacji pojazdu za granicą, na wniosek właściciela pojazdu. Zwrotu opłat depozytowych będą dokonywać wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej, które, zgodnie z art. 297f, uzyskają z kolei zwrot wydatkowanych kwot z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który ma zarządzać środkami pochodzącymi z opłaty depozytowej, na wniosek właściciela pojazdu, do którego dołączona jest kopia decyzji o wyrejestrowaniu pojazdu. W decyzji starosty o wyrejestrowaniu pojazdu ma być umieszczona informacja o tym, czy za dany pojazd została uprzednio wpłacona opłata depozytowa i w związku z tym, czy przysługuje jej zwrot.

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. Zmieniono również art. 400k ust. 2 pkt 4 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. 21 projektu ustawy.

W art. 401 ust. 7 wskazano, że przychodami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej są również wpływy z opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu pojazdów oraz wpływy z opłaty depozytowej, a wykreślono wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w art. 53a ustawy o recyklingu pojazdów. Ponadto, do celów wskazanych w art. 401c w ust. 9 ustawy – Prawo ochrony środowiska dodano wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz finansowanie zwrotów opłaty depozytowej. Do art. 401c dodano również ust. 13, zgodnie z którym środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż 10 % kwoty przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 9 ustawy – Prawo ochrony środowiska, z wyłączeniem opłaty depozytowej, przeznacza się na edukację ekologiczną w zakresie postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Wprowadzono zmiany dotyczące systemu finansowania

przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, przez zniesienie dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z proponowanym zniesieniem dopłat do demontażu pozostaje uchylene w art. 410a ust. 1-3c, określającego warunki przyznawania dopłat oraz uchylene art. 411 ust. 1 pkt 2 lit. d. 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 ustawy o odpadach rozszerzono zakres informacji, zawartych w rejestrze, odnoszących się do wprowadzającego pojazdy (art. 52 ust. 1 pkt 5 lit. a ustawy o odpadach) o podanie daty, od której dana stacja demontażu funkcjonuje w sieci wprowadzającego. Natomiast w art. 53 ust. 7 ustawy 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 o odpadach. W związku ze zmianą sposobu liczenia opłaty za brak sieci rozszerzono zakres informacji, jakie ma zawierać sprawozdanie sporządzane na podstawie art. 73 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach w zakresie pojazdów.

Zaproponowanie przepisu art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów, dotyczącego opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wprowadziło konieczność dokonania zmian również w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. W art. 75 tej ustawy, dotyczącym rocznego sprawozdania o odpadach i gospodarowaniu odpadami 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 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 zmianą art. 15 ustawy o recyklingu pojazdów, z art. 237 ust. 1 pkt 4

ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, dotyczącego sporządzania sprawozdań przewidzianych przez ustawę o recyklingu pojazdów, proponuje się wykreślić sprawozdanie składane na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów.

Projekt ustawy zawiera przepisy przejściowe odnoszące się do:

- umów zawartych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy między wprowadzającym a stacją demontażu, które nie spełniają warunków określonych w dodanym art. 11a ust. 2 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 ustawy, które spełniają warunki określone w dodanym art. 11a ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów nie muszą być zmieniane i zachowują ważność,
- trybu zwrotu opłaty wniesionej na podstawie art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów, w przypadku, gdy opłata była nienależna (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 ustawy zmieniającej,
- przeznaczenia wpływów z opłat, wnoszonych na podstawie art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów na konto Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz kwartalnej informacji o tych opłatach (art. 9 projektu ustawy),
- sposobu naliczania opłat za brak sieci w roku 2015 i wcześniejszych (art. 10 projektu ustawy),
- dołączania uwierzytelnionych kopii umów do zawiadomień, jakie wprowadzający składa Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska na podstawie art. 234 ust. 11 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (art. 11 projektu ustawy), wraz z przepisem karnym (art. 12 projektu ustawy),
- próby strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów. Projekt ustawy wskazuje obowiązek wykonania próby strzępienia w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy zmieniającej, jednak podmioty, które wykonały próbę strzępienia nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem jej wejścia w życie są zwolnione z tego obowiązku (art. 13 projektu ustawy),
- obowiązku składania przez prowadzącego strzępiarkę informacji o masie odpadów przeznaczonych do recyklingu, odzysku energii oraz unieszkodliwiania pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji za rok 2014 do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (art. 14 projektu ustawy),
- zastosowania przepisów dotychczasowych do spraw wszczętych a niezakończonych

przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej, 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 - Prawo o ruchu drogowym, czyli spraw dotyczących rejestracji pojazdu (art. 15 projektu ustawy),

- zastosowania dotychczasowych przepisów dotyczących rejestracji dla pojazdów, dla których została uprzednio uiszczona opłata depozytowa (art. 16 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 2014 (art. 17 projektu ustawy),

- udzielania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dopłat do demontażu pojazdów po raz ostatni za rok 2014 (art. 18 projektu ustawy),

- utrzymania w mocy przepisów przejściowych 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 niniejszej ustawy (art. 19) oraz utrzymania w mocy przepisu wykonawczego na podstawie art. 76 ust. 1 ustawy o ruchu drogowym do czasu wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych, jednak nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy (art. 20).

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.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, 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 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa 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 UE.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny:

Projekt ustawy dotyczy:

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

2. Konsultacje

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

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

- 8) Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, Al. Jerozolimskie 202, 02 486 Warszawa;
- 9) Instytut Transportu Drogowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa;
- 10) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Al. Niepodległości 69, 02 626 Warszawa;
- 11) Izba Przemysłowo-Handlowa Gospodarki Złomem, ul. Świętokrzyska 18, 00 052 Warszawa;
- 12) Związek Pracodawców Gospodarki Odpadami, ul. Mokotowska 48/205, 00 542 Warszawa;
- 13) Krajowa Izba Gospodarki Odpadami, Al. Jerozolimskie 44 pok. 324/325, 00 024 Warszawa;
- 14) Izba Gospodarcza Metali Nieżelaznych, ul. Graniczna 29, 40-956 Katowice;
- 15) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Recyklingu, ul. Karmelicka 30/2, 00 181 Warszawa;
- 16) Polska Izba Gospodarki Odpadami, ul. Świętokrzyska 36 lok. 47, 00 116 Warszawa;
- 17) Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych Kossutha 6, 40-844 Katowice;
- 18) Instytut Gospodarowania Odpadami, Barbary 21A, /247, 40-053, Katowice;
- 19) Instytut Metali Nieżelaznych, ul. Sowińskiego 5, 44-100 Gliwice;
- 20) Instytut Metalurgii Żelaza, ul. K. Miarki 12, 44-100 Gliwice;
- 21) Polska Izba Ubezpieczeń, Ul. Wspólna 47/49, 00-684 Warszawa;
- 22) Biuro Rzecznika Ubezpieczonych, Al. Jerozolimskie 44, 00-024 Warszawa;
- 23) Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, ul. Płocka 9/11, 01-231 Warszawa.

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

Pierwotny projekt ustawy, przesłany do konsultacji społecznych zakładał rezygnację z pobierania opłat od wprowadzania pojazdów (tzw. opłata recyklingowa) oraz rezygnację z dopłat do demontażu pojazdów. Zakładał również, że zostanie zachowany, taki jak w obecnie obowiązującej ustawie, kształt sieci zbierania pojazdów (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. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.) w zakresie uzależnienia wypłaty odszkodowania za szkodę całkowitą pojazdu od przedstawienia rachunków za naprawę pojazdu albo przedstawienia zaświadczenia o demontażu pojazdu lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu.

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 Żłomem 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 Żłomem 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 5 000 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 poglądy, 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 zapewniąliby sieć tylko w jednym województwie. Dodatkowo zaproponowano, aby minister właściwy ds. środowiska ogłaszał w formie komunikatu do dnia 30 września każdego roku łączne moce przerobowe wszystkich stacji demontażu w Polsce, określone w posiadanych przez nie pozwoleniach zintegrowanych lub innych decyzjach w zakresie gospodarki odpadami wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu oraz liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku

poprzednim. W przypadku, gdy w skali kraju moce przerobowe nie wynosiłyby co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju w roku poprzednim, wprowadzający pojazd byłby obowiązany w następnym roku kalendarzowym do zapewnienia w ramach swojej sieci mocy przerobowych wynoszących co najmniej 70% masy pojazdów wprowadzonych przez siebie w roku poprzednim oraz wykazania, że stacje demontażu tworzące jego sieć spełniają ten warunek. 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 5 000 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 do wymagań dyrektywy 2000/53/WE 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 w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zapewnienie przez państwa członkowskie, że punkty zbierania pojazdów będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium, w związku z czym tym istotne jest, aby poza nałożonym na wprowadzających obowiązkiem stworzenia sieci zbierania pojazdów, środki finansowe pochodzące z opłat również stanowiły gwarancję, że stworzony zostanie odpowiedni system zbierania pojazdów. W odniesieniu do tej uwagi Ministerstwo Środowiska wskazało, że wpływy z opłat, zgodnie z art. 401 ust. 7 pkt 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska są przychodami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i zgodnie z

art. 401c ust. 9 ww. ustawy mogą one być przeznaczone między innymi na finansowanie działań inwestycyjnych w zakresie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, gospodarowania odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

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

Aby wywiązać się z obowiązku prawidłowej transpozycji dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji 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 nie budzącego zastrzeżeń Komisji Europejskiej oraz funkcjonującego w szeregu innych krajów europejskich (m.in. w Wielkiej Brytanii, Słowenii czy na Węgrzech). Dla małych wprowadzających (wprowadzających poniżej 1000 pojazdów rocznie), dodano obowiązek zapewnienia sieci składającej się z 5 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów. Założeniem było obciążenie wprowadzających poniżej 1000 pojazdów rocznie obowiązkiem zapewnienia lokalnej sieci zbierania pojazdów, związanej z terenem prowadzenia działalności.

- wprowadzenie art. 11a, precyzujący 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 oraz ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych;
- Ministerstwa Sprawiedliwości, rezygnując ze zmiany w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń wprowadzającej sankcję dla właściciela pojazdu za niedopełnienie obowiązków określonych w art. 78 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., z późn. zm.).

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 ośmiu stacji demontażu;
- zmianę art. 11a przez wskazanie, że pokrycie kosztów demontażu pojazdów ma obejmować w szczególności koszty pojazdów o wartości zerowej lub ujemnej;
- w art. 13 ust. 4a wykreślono 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 5zł) 19 220 000, natomiast dla wprowadzających 5 000 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 Komitetu Rady Ministrów uwzględnia 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 prawno - redakcyjne wprowadzone przez Komisję Prawniczą oraz zmiany wynikające w 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 trzech stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie, w tym co najmniej jednej stacji demontażu, położonych w różnych miejscowościach, a dla wprowadzających mniej niż 1000 pojazdów rocznie sieć składającą się z co najmniej trzech 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 5 000 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 służby kontroli skarbowej.

3. Przedstawienie wyników analizy wpływu aktu normatywnego na

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

Ustawa nie zwiększa poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych.

Rezygnacja z wnoszenia opłat, o których mowa w art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów (przez podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzspółnotowego nabycia lub importu oraz wprowadzających, którzy obecnie nie mają obowiązku zapewnienia sieci), nie będzie miała bezpośredniego wpływu na budżet państwa, ponieważ wpływy z powyższej opłaty stanowią przychody Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Ponadto mogą one zostać wykorzystane jedynie w celu finansowania zadań związanych z gospodarowaniem odpadami, w tym recyklingiem pojazdów wycofanych z eksploatacji, wymienionych w art. 401c ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 – Prawo ochrony środowiska. Zakłada się, że na skutek rezygnacji z wyżej wymienionych opłat, wpływy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zmniejszą się o około 300 mln zł rocznie (przy założeniu, że średnio do Polski wprowadza się około 600 tys. używanych samochodów rocznie). Natomiast dodatkowymi źródłami przychodów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej staną się opłaty, o których mowa w proponowanym art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów, a zatem opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. Dodatkowo, wpływy z tytułu opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu w wysokości 5 % stanowią dochody budżetu samorządu województwa.

Gdyby proponowane przepisy zastosować do danych za rok 2010, wpływy z opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wyniosłyby około 150 000 zł i na tyle szacuje się roczne wpływy z tytułu tej opłaty. Należy jednak zaznaczyć, że będą one

zależne od stopnia wywiązywania się przedsiębiorców z obowiązków nakładanych ustawą. W związku z rezygnacją z dopłat do demontażu przewiduje się zmniejszenie wydatków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o około 70 – 100 mln zł rocznie, na podstawie dotychczasowej rocznej wysokości dopłat (w roku 2010 – dopłaty wyniosły 80 728 569,20 zł, w roku 2009 – 72 426 696 zł).

Ponadto przewiduje się, że opłatą depozytową objętych może zostać ok. 300 tys. pojazdów rocznie (opierając się na danych Izby Celnej za 2011 r.), co pozwala prognozować roczne przychody z tej opłaty na ok. 150 mln zł rocznie. Wydatki NFOŚiGW w pierwszych latach funkcjonowania systemu będą niewielkie, związane jedynie ze złomowaniem rocznie kilku tysięcy pojazdów, które uległy kasacji w wyniku wypadków komunikacyjnych. W ciągu kilku lat ich wysokość będzie rosła wraz ze stopniowym wycofywaniem z eksploatacji pojazdów z opłaconą opłatą depozytową.

Przewiduje się dodatkowe obciążenie Inspekcji Ochrony Środowiska, w szczególności Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, spowodowane zwiększeniem liczby podmiotów objętych obowiązkiem zapewnienia sieci.

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

b) rynek pracy

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

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

Jeśli chodzi o wpływ regulacji na wprowadzających pojazdy, zmianie ulegają wymagania dotyczące zapewnienia sieci. W obecnym stanie prawnym przedsiębiorcy wprowadzający pojazdy mają zapewnić sieć zbierania pojazdów w taki sposób, aby właściciel pojazdu miał do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu nie więcej niż 50 km w linii prostej. Wprowadzający pojazdy nie mają obowiązku zbierania wszystkich pojazdów

wprowadzonych na teren kraju przez danego wprowadzającego ani obowiązku zapewnienia odpowiednich mocy przerobowych. Obecnie obowiązująca ustawa nie określa też zakresu umów między wprowadzającymi pojazdy a prowadzącymi stacje demontażu. Za niezapewnienie sieci zbierania pojazdów przewidziana jest opłata w wysokości zależnej od liczby pojazdów wprowadzanych na rynek. Przykładowo, dla wprowadzających 30 000 pojazdów rocznie opłata wynosi: za niezapewnienie sieci zbierania: 15 000 000 zł, a za zapewnienie sieci obejmującej poniżej 90%, ale nie mniej niż 85% terytorium kraju: 7 500 000 zł. Dla wprowadzających 5 000 pojazdów rocznie odpowiednio: 2 500 000 zł oraz 1 250 000 zł.

Zgodnie z art. 13 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzający pojazdy jest obowiązany złożyć Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska zawiadomienie o podjęciu działalności w zakresie produkcji, importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów. Do końca 2011 r. takie zawiadomienia złożyło 10 251 wprowadzających.

Z tej liczby tylko część podmiotów, a mianowicie podmioty wydające karty pojazdu, jest zobowiązana do zapewnienia sieci zbierania pojazdów. Za 2011 r. jako zobowiązane do zapewnienia sieci zadeklarowało się 48 podmiotów, z czego 32 podmioty wprowadziły ponad 1000 pojazdów w ciągu roku. Ogółem w roku 2011 przedsiębiorcy zobowiązani do zapewnienia sieci zadeklarowali wprowadzenie 327 035 sztuk pojazdów.

Ponadto, w ramach wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów używanych do Polski sprowadza się obecnie ok. 700 000 - 800 000 pojazdów. Według danych Izby Celnej w 2010 roku w ramach wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów używanych wprowadzono ok. 710 000 pojazdów. Tylko jeden przedsiębiorca z tej grupy wprowadził więcej niż 1000 pojazdów.

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 pojazdu lub stacji demontażu położonego w odległości nie większej niż 50 km od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu zostaje zastąpiony obowiązkiem zapewnienia sieci w taki sposób, aby w każdym województwie 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 grudniu 2012 r. 792 stacje demontażu) pozwala na dokonanie korekt w strukturze sieci.

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.

Nowododawany 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. Zgodnie z art. 7 projektu ustawy na zmianę dotychczasowych umów, które nie spełniają wymogów nowododawanego art. 11a ustawy o recyklingu pojazdów przedsiębiorcy mają 12 miesięcy.

Jeśli chodzi o sytuację finansową stacji demontażu ustawa znosi dotychczasowe dopłaty do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, udzielane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, co może wpłynąć na większą zależność sektora demontażu od ceny złomu. Ustawa wprowadza też opłaty za nieosiągnięcie przez prowadzących stacje demontażu poziomów odzysku i recyklingu 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, poziomów 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 2 700 zł od każdej firmy. Trzeba zauważyć, że średnia opłata nie jest tutaj najlepszym przybliżeniem, bowiem stopień nieosiągnięcia poziomów przez firmy był bardzo zróżnicowany.

d) wpływ na sytuację i rozwój regionalny

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

e) wpływ na ochronę środowiska

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