

UZASADNIENIE

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

- ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o recyklingu pojazdów”,
- ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.),
- ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 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.), zwanej dalej „dyrektywą 2000/53/WE”, oraz skierowania strumienia powstających odpadów do legalnych stacji demontażu (wyeliminowania szarej strefy w przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji). Komisja Europejska w 2009 r. wystosowała do Polski zarzuty formalne, a w dniu 22 marca 2012 r. uzasadnioną opinię dotyczącą nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2000/53/WE (naruszenie nr 2008/2330).

Poniżej przedstawiono szczegółowe uzasadnienie proponowanych zmian.

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

Zaproponowano także zmianę obowiązującej definicji pojęcia „wprowadzającego pojazd”. Przez wprowadzającego pojazd powinno się rozumieć wyłącznie profesjonalnych producentów, importerów i wewnątrzspółnotowych nabywców, a nie jak do tej pory także

te osoby (prowadzących działalność inną niż handel samochodami), które dokonały wprowadzenia, np. jednego pojazdu na terytorium kraju na użytek własnej firmy.

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

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

W celu zapewnienia zgodności polskiego prawa z dyrektywą 2000/53/WE do ustawy o recyklingu pojazdów dodano projektowany art. 5a oraz art. 23a dotyczące zagospodarowania zużytych części usuniętych z samochodów osobowych, w rozumieniu ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W przypadku art. 23a ustawy o recyklingu pojazdów zrezygnowano z ustalania maksymalnej kwoty opłaty, jaką może pobrać stacja demontażu przy przyjmowaniu zużytych części. Jest to podyktowane faktem, że stacje demontażu nie będą jedynymi podmiotami, jakie przyjmują zużyte części. Tego typu odpady funkcjonują już na rynku odpadów i są przyjmowane przez firmy prowadzące gospodarkę odpadami, a zatem mają swoje ceny rynkowe. Ponadto trudno określić maksymalną opłatę dla tak niejednorodnej grupy odpadów, w której mieszczą się m.in. akumulatory, opony, filtry

olejowe, lampy, katalizatory oraz części z metali żelaznych.

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

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

Podmioty wprowadzające powyżej 1000 pojazdów rocznie są to w praktyce producenci i profesjonalni importerzy, wprowadzający przede wszystkim pojazdy nowe, a więc wydający karty pojazdu. Ta grupa przedsiębiorców, zgodnie z ustawą o recyklingu pojazdów, ma obowiązek zapewnienia możliwości oddania pojazdu przez ostatniego użytkownika do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu, położonych w odległości nie większej niż 50 km w linii prostej od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu (art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów). Taki kształt sieci sprawia trudności przedsiębiorcom oraz organom kontrolnym pod względem określenia, czy wszyscy właściciele są objęci zasięgiem sieci. Ze względu na powyższe zdecydowano się na zmianę wymagań na zapewnienie określonej liczby stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie.

Natomiast wprowadzający nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie objęci zostaną obowiązkiem zapewnienia sieci zbierania pojazdów, odpowiadającej sieci zbierania pojazdów w jednym

województwie, ze względu na fakt, iż firmy te działają zazwyczaj lokalnie, a nie przez sieć przedstawicieli (dealerów), na terenie całego kraju. Aby ułatwić firmom tworzenie sieci, nie wprowadza się obowiązku, aby cała sieć zapewniona była wyłącznie na terenie województwa, na którym wprowadzający prowadzi działalność.

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

Ponadto, do ustawy o recyklingu pojazdów dodaje się art. 11a precyzujący wymagania dotyczące umowy między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu. Zgodnie z art. 11a ustawy o recyklingu pojazdów, umowa między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu ma być zawarta w formie pisemnej. Trzeba zauważyć, że mimo tego, że sieć zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji może składać się ze stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, to umowy zawierane są przez wprowadzających pojazdy jedynie ze stacjami demontażu. Z kolei stacje demontażu podpisują umowy z punktami zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Umowa ma precyzować warunki przyjmowania pojazdów do stacji demontażu (przy czym ogólne warunki przyjmowania pojazdów określa art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów). Ponadto umowa ma określać warunki, na jakich wprowadzający pojazdy pokrywa koszty zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Odpady te mają być zagospodarowane w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, które wynikają z dyrektywy 2000/53/WE. W szczególności przepis ten dotyczy przypadków, gdy pojazd wycofany z eksploatacji nie ma wartości rynkowej lub jest ona ujemna. Przy określaniu warunków finansowania zagospodarowania odpadów bierze się pod uwagę liczbę wprowadzanych pojazdów. Art. 11a transponuje art. 5 dyrektywy 2000/53/WE.

Wprowadzono ponadto rezygnację z wnoszenia opłaty, o której mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, przez podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu oraz wprowadzających, którzy nie mają dotychczas obowiązku zapewnienia sieci. Opłaty te były pobierane w związku z dużym napływem pojazdów zza granicy, wprowadzanych przez indywidualne podmioty i przekazywane były m.in. na działania związane ze zbieraniem i demontażem pojazdów ze względu na konieczność stworzenia i rozwoju systemu przetwarzania pojazdów wycofanych

z eksploatacji. System ten był tworzony od 2005 r. i obecnie już funkcjonuje, w związku z powyższym zaproponowano rezygnację z pobierania wyżej wymienionych opłat.

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

W art. 14 ustawy o recyklingu pojazdów wprowadzono zmiany do przepisów dotyczących opłaty za brak sieci. Wzór obliczania wysokości opłaty za brak sieci będzie określony w załączniku do ustawy o recyklingu pojazdów. Wysokość opłaty, tak jak w obowiązującej ustawie o recyklingu pojazdów, zależy od liczby wprowadzanych pojazdów oraz liczby dni, w których nie zapewniono sieci, a dodatkowo od liczby brakujących elementów sieci (punktów demontażu lub punktów zbierania pojazdów). Takie podejście 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 będzie to już odpowiednik kosztu demontażu jednego pojazdu, ale odpowiednik kosztów demontażu jednego pojazdu podzielony przez liczbę stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w pełnej sieci (48). Ponieważ przedstawiony powyżej sposób obliczenia opłaty za brak sieci jest nieproporcjonalnie korzystny dla wprowadzających małe ilości pojazdów, co wynika z faktu, że zmieniana ustawa o recyklingu pojazdów zobowiązuje ich do zapewnienia sieci składającej się nie z 48, ale jedynie 3 stacji. Aby wyrównać tę dysproporcję, elementem opłaty będzie tzw. opłata stała. Będzie ona określana na takim poziomie, że dla wprowadzających małe ilości pojazdów stanowić będzie istotną część całej opłaty i jako taka stanie się bodźcem ekonomicznym dla zapewnienia sieci, zaś w przypadku wprowadzających duże ilości pojazdów opłata ta będzie stanowić niewielką część całej opłaty. W projekcie zaproponowano maksymalną stawkę opłaty za brak sieci w wysokości 20 zł oraz maksymalną wysokość opłaty stałej za brak sieci w wysokości 20 000 zł, a także wprowadzono upoważnienie dla ministra właściwego do spraw środowiska do wydania rozporządzenia określającego wysokość opłaty stałej za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci. Stawka będzie ustalana w rozporządzeniu w zależności od szacowanego kosztu recyklingu pojazdu wycofanego z eksploatacji w taki sposób, aby opłata pełniła rolę

ekonomicznego bodźca do budowy sieci zbierania pojazdów. Jest to praktyka stosowana w ustawach regulujących gospodarkę odpadami.

Ponadto, w celu uproszczenia przepisów, zrezygnowano z wyliczenia sytuacji, w których wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci. W zamian wprowadzono przepis, zgodnie z którym wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci, jeżeli nie zapewnia sieci przez okres nie dłuższy niż 21 dni w ciągu roku kalendarzowego (zmieniany art. 14 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów). 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 tej ustawy, który dotyczy zwrotu nienależnie pobranej opłaty.

Ponadto, w celu zapewnienia spójności przepisów ustawy o recyklingu pojazdów z przepisami dyrektywy 2000/53/WE proponuje się zmianę przepisów art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów przez wprowadzenie generalnej zasady niepobierania opłaty przy przyjmowaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Określono natomiast przypadki, w których opłata może być pobrana. Zrezygnowano przy tym z określenia pojazdu kompletnego, jako pojazdu posiadającego co najmniej 90% masy pojazdu. Ponadto zmieniono warunki, w których przedsiębiorca nie pobiera opłaty od właściciela pojazdu przy przyjmowaniu pojazdu do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdu. Zmiana dotyczy wymogu w zakresie rejestracji pojazdu. Wymóg rejestracji na terenie kraju zostanie zastąpiony wymogiem rejestracji na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, kraju będącego członkiem Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu lub Konfederacji Szwajcarskiej. Ponadto ze względu na specyfikę pojazdów stosowanych przez Służbę Celną i Straż Graniczną, celowe było włączenie Służby Celnej oraz Straży Granicznej do katalogu

podmiotów, od których przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty, przy przyjmowaniu niekompletnych pojazdów. 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, a tym samym tablic rejestracyjnych, wydawanych zgodnie z obowiązującymi wzorami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczenia pojazdów (Dz. U. z 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 jest związana przepisami dyrektywy 2000/53/WE w zakresie osiągnięcia ustalonych poziomów odzysku i recyklingu, a realizacja tego obowiązku spoczywa przede wszystkim na prowadzących stacje demontażu. W dotychczasowym systemie warunkiem uzyskania dopłaty do prowadzenia działalności było uzyskanie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. W związku ze zniesieniem dopłat, wprowadzono wyżej wymienione opłaty. Informacja o wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji będzie częścią sprawozdania, o którym mowa w art. 75 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Sposób gromadzenia i przekazywania wyżej wymienionych opłat reguluje art. 43a ustawy o recyklingu pojazdów.

Wprowadzono propozycję zobowiązania przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów do przekazywania pojazdów wycofanych z eksploatacji najpóźniej do dnia 10 stycznia następnego roku do przedsiębiorcy prowadzącego 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 5 lat zmieniono art. 75 ust. 2 pkt 5 lit. a ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach precyzując, że prowadzący strzępiarkę przekazuje informację o wynikach próby strzępienia, jeśli w poprzednim roku przeprowadzono taką próbę. Rozporządzenie określające sposób

wykonania próby strzępienia, wydane na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy o recyklingu pojazdów pozostaje w mocy do czasu wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 38 ust. 4, nie dłużej jednak niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy (art. 16 projektu ustawy).

W celu usprawnienia funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz ułatwienia jego kontroli wprowadzono przepisy dotyczące wydawania zezwolenia na zbieranie odpadów w związku z prowadzeniem punktu zbierania pojazdów oraz pozwolenia na wytwarzanie odpadów w związku z prowadzeniem strzępiarki wyłącznie po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska spełniania minimalnych wymagań odpowiednio dla punktów zbierania pojazdów oraz strzępiarek (art. 39 ust. 1 i art. 41 ust. 1a ustawy o recyklingu pojazdów). Przepis taki proponuje się ze względu na szereg nieprawidłowości związanych z niespełnianiem minimalnych wymagań wykrywanych przez wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska w trakcie kontroli u nowo otwieranych podmiotów, już po wydaniu decyzji. Ponadto w art. 39 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów podczas wydawania przez starostę zezwolenia w zakresie zbierania odpadów przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów 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 Kodeksu postępowania administracyjnego, który stanowi, że organ administracji publicznej zawiesza postępowanie, gdy rozpatrzenie sprawy i wydanie decyzji zależy od uprzedniego rozstrzygnięcia zagadnienia wstępnego przez inny organ lub sąd. W związku z faktem, że poświadczenie nieprawdy dotyczy głównie wydawania zaświadczenia bez przyjmowania pojazdu do stacji demontażu, w art. 40 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów zaproponowano cofnięcie pozwolenia lub decyzji dotyczącej gospodarki odpadami przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, jeżeli wyda on zaświadczenie o demontażu pojazdu lub zaświadczenie o przyjęciu pojazdu niekompletnego bez przyjęcia tego pojazdu. Analogiczna zmiana dotyczy przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów (art. 39 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów).

Zaproponowano również zmiany art. 41 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, aby nie było

konieczności odwoływania się do art. 97 Kodeksu postępowania administracyjnego, analogicznie jak we wskazanym powyżej art. 40 ust. 3. W związku z powyższym „poświadczenie nieprawdy” zastąpiono „informacją niezgodną ze stanem rzeczy w istocie”.

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

W związku z wprowadzeniem art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów, dotyczącego opłat za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu proponuje się dodanie art. 43a ustawy o recyklingu pojazdów, określającego sposób gromadzenia i przekazywania wpływów z wyżej wymienionych opłat. Opłaty będą wpłacane na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, a następnie przekazywane do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wpływy z tytułu tej opłaty w wysokości 5% będą stanowić dochody województwa.

Proponuje się uchylenie art. 47 ustawy o recyklingu pojazdów, przewidującego karę grzywny za niezłożenie zawiadomienia o podjęciu działalności w zakresie wprowadzania pojazdów na rynek lub za złożenie zawiadomienia zawierającego fałszywe dane, ze względu na zastąpienie tego obowiązku obowiązkiem złożenia wniosku o wpis do rejestru na podstawie art. 50 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach oraz ze względu na art. 179 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 stacje 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. 44–49, art. 51 i art. 52a) w art. 53 ust. 2 wprowadzono klauzulę rozszerzającą – w płaszczyźnie podmiotu czynu zabronionego – zakres kryminalizacji za wykroczenia indywidualne podmiotów kolektywnych wymienionych w ww. przepisach ustawy o recyklingu pojazdów.

Dodawany przepis, zawierający szczególną regulację określającą podstawy odpowiedzialności za sprawstwo za wykroczenia określone w art. 44–49, art. 51 i art. 52a ustawy o recyklingu pojazdów, nawiązuje do regulacji zawartej w art. 308 Kodeksu karnego oraz art. 9 § 3 Kodeksu karnego skarbowego. Rola jaką będzie spełniał nowo dodawany przepis jest widoczna szczególnie wyraźnie w tych przypadkach, w których wprowadzający pojazd albo prowadzący stację demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji nie są osobami fizycznymi, ale jednostkami organizacyjnymi, co jest częste w obrocie gospodarczym. Gdyby nie dodawany art. 53 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów, nieuczciwe zachowania osób zajmujących się sprawami gospodarczymi tych jednostek pozostawałyby bezkarne, a sankcja karna związana z tymi wykroczeniami trafiałaby tu w pustkę. Nie mógłby ponieść odpowiedzialności karnej wprowadzający pojazdy albo prowadzący demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji, bo nie jest osobą fizyczną. Nie ponosiłaby odpowiedzialności również osoba fizyczna, która działała za niego, bo sama nie jest wprowadzającym pojazdy albo prowadzącym demontaż pojazdów, czego wymaga opis czynu zabronionego.

W związku z wejściem w życie ustawy z dnia 22 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 28, poz. 145), która dokonała zmiany nazw zezwoleń w zakresie gospodarowania odpadami, zaproponowano zmianę nomenklatury słownej, w tym zakresie również w ustawie o recyklingu pojazdów.

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

W związku z uchynieniem art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzono również zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (art. 4 projektu ustawy) w zakresie uchynienia przepisu art. 72 ust. 1 pkt 9, stanowiącego o konieczności przedkładania wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu dowodu wpłaty w wysokości 500 zł lub oświadczenia o zapewnieniu sieci zbierania pojazdów oraz

powiązanego z nim art. 72 ust. 2 pkt. 6. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, w art. 400k ust. 2 pkt 3 zmieniono zakres kwartalnych informacji przekazywanych przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska – usunięto informacje o opłatach, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów. Wprowadzono też warunek, że informacja o podmiotach uiszczających opłaty ma zawierać datę dokonania zapłaty. Informacja ta jest potrzebna Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska do oceny, czy podmiot wywiązał się w terminie z obowiązku dokonania zapłaty. Zmieniono również art. 400k ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dotyczący sporządzania i przekazywania ministrowi właściwemu do spraw środowiska przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zbiorczej informacji o pojazdach wycofanych z eksploatacji. W związku z planowanym zniesieniem dopłat do demontażu pojazdów nie będą już przekazywane informacje o stacjach demontażu, które otrzymały finansowanie. Odpowiedni przepis przejściowy zawiera art. 10 projektu ustawy.

W art. 401 ust. 7 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska wskazano, że przychodami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej są również wpływy z opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, a wykreślono wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w art. 53a ustawy o recyklingu pojazdów. Ponadto, do celów tzw. zobowiązania wieloletniego odpadowego wskazanych w art. 401c w ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dodano wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, uchylono natomiast pkt 2 dotyczący finansowania dopłat do demontażu. W związku z proponowanym zniesieniem dopłat do demontażu pozostaje uchylenie w art. 410a ust. 1–3c, określających warunki przyznawania dopłat oraz 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), umarzonej do 30% (maksymalna wysokość umorzenia jest zależna jedynie od dopuszczalnej pomocy publicznej). Minimalny koszt zadania wynosi 100 tys. zł, a nabór wniosków o dofinansowanie następuje w sposób ciągły.

Wprowadzono również zmiany w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (art. 6 projektu ustawy). W art. 52 ww. ustawy rozszerzono zakres informacji, zawartych w rejestrze, odnoszących się do wprowadzającego pojazdy (art. 52 ust. 1 pkt 5 lit. a) o podanie daty, od której dana stacja demontażu funkcjonuje w sieci wprowadzającego. Natomiast w art. 53 ust. 7 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach dodano, iż w przypadku wprowadzających pojazdy, do wniosku o wpis do rejestru dołączają oni uwierzytelnione kopie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu. Proponuje się, aby kopie ww. umów nie były publicznie dostępne, przez zmianę art. 49 ust. 7 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Zaproponowanie przepisu art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów, dotyczącego opłaty za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu wprowadziło konieczność dokonania zmian również w art. 75 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, dotyczącym rocznego sprawozdania o odpadach i gospodarowaniu odpadami. W art. 75 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach dodano przepis dotyczący uwzględnienia w ww. sprawozdaniu informacji o wysokości należnej opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, a w związku ze zmianą częstotliwości przeprowadzania próby strzępienia również w art. 75 w ust. 2 pkt 5 lit. a ww. ustawy doprecyzowano, że w sprawozdaniu przekazuje się informacje o wynikach próby strzępienia, jeśli w poprzednim roku przeprowadzono próbę strzępienia (art. 6 pkt 4 projektu ustawy). W związku ze zmianami proponowanymi w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dokonano odpowiednich zmian w art. 207 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, zmieniającym ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, zmieniając art. 207 ust. 14, uchylając w art. 207 w pkt 18 lit. a–d oraz zmieniając pkt 3 w art. 253.

Projekt ustawy zawiera przepisy przejściowe odnoszące się do:

- umów zawartych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy między wprowadzającym pojazdy a stacją demontażu, które nie spełniają warunków określonych w dodawanym art. 11a ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów; umowy te zachowują ważność w terminie 12 miesięcy od wejścia w życie ustawy (art. 7 projektu ustawy); umowy zawarte przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, które spełniają warunki określone w dodawanym art. 11a ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów nie muszą być zmieniane i zachowują ważność,
- trybu zwrotu nadpłaconych wpłat opłaty dokonywanych na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy

o recyklingu pojazdów nienależnie lub w nadmiernej wysokości, dokonanych przed dniem 1 stycznia 2015 r. (art. 8 projektu ustawy); w takim przypadku prawo żądania zwrotu nadpłaty wygasa, jeżeli wniosek o zwrot nadpłaconej kwoty opłaty nie został złożony w terminie 3 lat od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy,

— udzielania i finansowania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dopłat do demontażu pojazdów po raz ostatni za rok 2014 (art. 10 projektu ustawy),

– sporządzania i przekazywania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej rocznej informacji o pojazdach wycofanych z eksploatacji, obejmującej informację o wpływach z opłat, o których mowa w art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów, oraz o stacjach demontażu, które uzyskały dofinansowanie, po raz ostatni za rok 2014 (art. 11 projektu ustawy),

– sposobu naliczania opłat za brak sieci w roku 2015 i wcześniejszych (art. 12 projektu ustawy),

– dołączania uwierzytelnionych kopii umów do zawiadomień, jakie wprowadzający pojazdy składa Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska na podstawie art. 234 ust. 11 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (art. 13 projektu ustawy), wraz z przepisem karnym (art. 14 projektu ustawy),

– próby strzępienia, o której mowa w art. 38 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów; projektowana ustawa wskazuje obowiązek wykonania próby strzępienia w terminie 30 dni od dnia jej wejścia w życie, jednak podmioty, które wykonały próbę strzępienia nie wcześniej niż 3 miesiące przed dniem jej wejścia w życie są zwolnione z tego obowiązku (art. 15 projektu ustawy),

– 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. 16 projektu ustawy),

– zastosowania przepisów dotychczasowych do spraw wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, prowadzonych na podstawie przepisów art. 39 ust. 1 oraz art. 41 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów, dotyczących wydawania decyzji w zakresie gospodarki odpadami oraz prowadzonych na podstawie art. 72 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, czyli spraw dotyczących rejestracji pojazdu (art. 17 projektu ustawy),

– utrzymania w mocy przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 8 i art. 38 ust. 4 ustawy o

recyklingu pojazdów do czasu wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych, jednak nie dłużej niż 24 miesiące od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy (art. 18 projektu ustawy).

Ustawa nie zwiększa poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych.

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

W związku z rezygnacją z pobierania opłaty w wysokości 500 zł od podmiotów niebędących przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu zakłada się zmniejszenie wpływów do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o 350 mln zł rocznie. Natomiast w związku z rezygnacją z dopłat do demontażu pojazdów zakłada się zmniejszenie wydatków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o ok. 70 – 100 mln zł rocznie.

Projektowana ustawa nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie 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 lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Środowiska. Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy w trybie art. 7 ww. ustawy zgłosiły następujące podmioty:

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.