



S T O W A R Z Y S Z E N I E

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 12 maja 2015 r.

**Pan Bogdan Borusewicz**  
**Marszałek Senatu**  
**ul. Wiejska 6**  
**00-902 Warszawa**

**FORS/081/2015**

**Dotyczy:** ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 889)

W związku z przekazaną do Senatu Rzeczypospolitej Polskiej ustawą o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 889), w imieniu członków Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, chcielibyśmy przedstawić nasze stanowisko do ustawy.

Stowarzyszenie FORS działa od 1998 r. i zrzesza ponad 200 członków, z czego zdecydowaną większość stanowią przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu, którzy łącznie przetwarzają ponad 50 % pojazdów z ogólnej liczby pojazdów przyjmowanych do polskich stacji demontażu. Stowarzyszenie brało czynny udział w konsultacjach społecznych projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a nasi przedstawiciele aktywnie uczestniczyli we wszystkich posiedzeniach zarówno sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, jak i podkomisji. Dołożyliśmy ogromnych starań oraz poświęciliśmy mnóstwo czasu na przygotowanie rzetelnych i konstruktywnych propozycji zmian do projektu ustawy na każdym etapie jego procedowania. Z tego względu krytycznie odnosimy się do uchwalonych przez Sejm RP rozwiązań, ponieważ ustawa nie realizuje praktycznie żadnego ze zgłaszanych od kilku lat przez branżę recyklingu postulatów. Uchwalona ustawa – wbrew przepisom Unii Europejskiej – przenosi cały ciężar funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji na przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu i nie zawiera ani jednego rozwiązania, które mogłoby wpłynąć na ograniczenie szarej strefy. Wskazywaliśmy i w dalszym ciągu wskazujemy na to, że największym problemem, z jakim boryka się branża recyklingu, to ogromna szara strefa, do której trafia ponad 60% pojazdów wycofywanych z eksploatacji. Cały ciężar funkcjonowania systemu ponoszą w zasadzie wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu, którzy jako jedyni odpowiadają za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu. Akt zmieniający nie przewiduje w praktyce żadnego systemu finansowania przetwarzania pojazdów, a prowadzący stacje w całości poniosą koszty przetwarzania i zagospodarowania wszystkich odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. W trakcie prac Podkomisji stałej do spraw

monitorowania gospodarki odpadami zgłosiliśmy propozycje poprawek do projektu, z których część miała na celu uporządkowanie systemu recyklingu, a inne stanowić miały impuls do rozwoju branży i dawać narzędzie do skuteczniejszej walki z szarą strefą. Zaproponowaliśmy:

- 1) Wprowadzenie systemu finansowej premii kierowanego do ostatniego użytkownika pojazdu za oddanie pojazdu do stacji demontażu tzw. systemu 500 za 500, dostosowującego kwestionowane przez Komisję Europejską przepisy w zakresie opłaty recyklingowej do prawa unijnego, który pozwoliłby zachować wpływ z opłaty recyklingowej i wykorzystać je na stworzenie efektywnego systemu zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- 2) Usunięcie z ustawy kar finansowych za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu uznając je jako niezgodne z przepisami prawa unijnego – w świetle przepisów Dyrektywy 2000/53/WE za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu odpowiada szereg podmiotów (operatorów), w tym m.in. producenci, ubezpieczyciele, dealerzy pojazdów; W Polsce zaś wyłączną odpowiedzialność będą ponosić przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu; należy podkreślić, że wyniki osiąganych poziomów zależą od efektów pracy szeregu innych operatorów czy stopnia kompletności pojazdu, na co prowadzący stację nie ma wpływu.
- 3) Rezygnację ze zmian przepisów dotyczących sieci zbierania pojazdów – do czasu gruntownej przebudowy całego systemu i stworzenia skutecznego systemu zbiórki pojazdów wycofanych.
- 4) Pozostawienie prowadzącym stacje demontażu możliwości wyboru tego, czy obok stacji demontażu chcą również prowadzić działalność w zakresie zbierania lub przetwarzania części pochodzących z naprawy pojazdów.
- 5) Ujednoczenie terminologii w przepisach w zakresie obliczania poziomów odzysku i recyklingu i określenie, które frakcje pochodzące z procesu strzępienia są poddawane recyklingowi, a które innym niż recykling procesom odzysku.
- 6) Przesunięcie o miesiąc (do końca lutego) terminu zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów z zachowaniem prawa do ich uwzględnienia przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu za dany rok.

Pisma Stowarzyszenia z konkretnymi propozycjami rozwiązań prawnych i systemowych, kierowane do Posłów Sejmu RP, pozwalamy sobie przekazać w załączeniu. Zamieszczone są one również na stronie pod adresem: [www.fors.pl/uwagi/](http://www.fors.pl/uwagi/) .

Niestety poza ostatnią, nie mającą większego znaczenia dla funkcjonowania systemu recyklingu, żadna z naszych propozycji nie znalazła aprobaty zarówno strony rządowej, jak i posłów. Wprowadzono natomiast poprawki wzmacniające szarą strefę, czego przykładem jest likwidacja art. 3a, dająca pełną swobodę dalszego działania w obszarze handlu dokumentami pojazdów całkowicie spalonych czy doszczętnie rozbitych. Inną poprawką przyjętą przez Sejm RP jest wprowadzenie obowiązku odbioru pojazdów bez cech identyfikacyjnych – (art. 23 ust.2), które to rozwiązanie sprawiąć będzie mnóstwo kłopotów przy realizacji obowiązków sprawozdawczych przez prowadzących stacje demontażu. W naszej ocenie przyjęta przez posłów ustawa nie tylko nie poprawi stanu recyklingu, ale wręcz przeciwnie - przyczyniać się będzie do rozwoju szarej strefy, zmniejszając konkurencyjność legalnych stacji demontażu poprzez obarczenie ich kolejnymi obowiązkami i finansową odpowiedzialnością za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu.

Choć projekt procedowany był w obliczu skierowania przeciwko Polsce skargi do Trybunału Sprawiedliwości, posłowie uznali, że zmiany można odłożyć na kolejne ponad półtora roku i ustawa może wejść w życie dopiero z dniem 1 stycznia 2017 r. Powołanie przez Ministra Środowiska zespołu do spraw recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji potwierdza nasze spostrzeżenia, że zaproponowane zmiany nie rozwiązują istniejących problemów, a ustawa wymaga kolejnej zmiany. **Z tych względów apelujemy do Pań i Panów Senatorów o wprowadzenie załączonych poprawek przedłożonych pod obrady Sejmu RP lub odrzucenie ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w całości.** Apelujemy też o to, by najbliższe półtora roku wykorzystać na pracę nad nowym projektem i nowymi rozwiązaniami, które pozwolą stworzyć stabilny, a w szczególności - skuteczny system zbiórki oraz przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Adam Małyszko

Prezes Stowarzyszenia

Do wiadomości:

- Komisja Środowiska
- Komisja Gospodarki Narodowej

**Stanowisko FORS**  
**do projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych**  
**z eksploatacji (druk sejmowy nr 3033)**

Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów FORS pragnie podziękować Stałej Podkomisji do spraw monitorowania gospodarki odpadami za możliwość przedstawienia stanowiska do przedłożonego pod obrady Sejmu RP projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (druk sejmowy nr 3033).

Analiza proponowanych zmian pozwala na wyrażenie opinii, że projekt w części jest zgodny z kierunkiem wyznaczonym w dyrektywie, a wskazane rozwiązania powinny sprzyjać osiągnięciu celów Wspólnotowych. Niemniej jednak, niektóre z rozwiązań szczegółowych wzbudzają poważne obawy i zastrzeżenia, czy wprowadzenie ich w życie faktycznie doprowadzi do osiągnięcia zamierzonego celu. Niektóre z propozycji są bowiem zdecydowanym wykroczeniem poza ramy prawa wspólnotowego i stanowią dodatkowe obciążenia dla wybranych tylko grup przedsiębiorców. W konsekwencji niektóre z propozycji można określić mianem „nadregulacji prawnych”, które nie wprowadzają żadnych konstruktywnych rozwiązań w obszarze recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a jedynie dodatkowe obciążenia.

Mimo obszernego projektu nowelizacyjnego w dalszym ciągu wylania się niepełna transpozycja przepisów dyrektywy 2000/53/WE. Przede wszystkim ujawnia się brak rozwiązań obejmujących wszystkie podmioty wskazane w dyrektywie jako odpowiedzialne za osiąganie celów dyrektywy. Zaproponowano niekorzystną dla rynku zamianę zachęt finansowych w postaci dopłat do demontażu na kary finansowe za nieosiągnięcie celów ilościowych w zakresie odzysku i recyklingu. Kary zostały skierowane wyłącznie do jednej grupy przedsiębiorców, choć dyrektywa zobowiązuje do uwzględnienia w systemach krajowych wszystkich podmiotów uczestniczących w całym cyklu życia pojazdu, począwszy od producentów do ostatecznych przetwórców odpadów, w tym ubezpieczycieli. Przedstawione propozycje nałożenia dodatkowych obowiązków wyłącznie po stronie wybranych podmiotów gospodarczych, bez uwzględnienia całości problemów, należy uznać za przedwczesne w świetle decyzji Ministra Środowiska o zamiarze powołania międzyresortowego zespołu roboczego do spraw przeglądu obowiązującego prawa, dotyczącego pojazdów wycofanych z eksploatacji i wskazania potrzeb w zakresie jego zmian lub uzupełnienia. Członkami zespołu mają być przedstawiciele poszczególnych resortów administracji publicznej oraz przedstawiciele organizacji przedsiębiorców, a także ekspertów. Zadaniem zespołu ma być m.in. wypracowanie i przedstawienie rozwiązań, w tym rozwiązań o charakterze legislacyjnym, dla branży recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, które mają doprowadzić do osiągnięcia celów wyznaczonych dyrektywą.

Stowarzyszenie FORS nie może zatem zgodzić się ze stwierdzeniem, że zaproponowane zmiany zmierzają w kierunku pełnej transpozycji przepisów prawa wspólnotowego i ograniczenia szarej strefy. Może się bowiem okazać, że przyjęcie niektórych z rozwiązań w przedłożonym kształcie zniechęci rynek do dalszego inwestowania i podejmowania działań dla rozwoju branży recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Spowoduje to odwrotny skutek, mianowicie rozwój szarej strefy, której projekt ma rzekomo przeciwdziałać. Nie ma bowiem żadnego uzasadnienia, ani po stronie prawa Unii Europejskiej, ani po stronie gospodarczej, ani nawet po stronie ochrony środowiska, do nadmiernego obciążania jednej grupy podmiotów gospodarczych. Z tego względu Stowarzyszenie FORS oczekuje od Wysokiego Sejmu RP przyjęcia rozwiązań, które przyczynią się do rozwoju branży a nie do jej recesji.

Kwestia zamiany obowiązku zapewnienia sieci również powinna zostać rozpatrzona w szczególności przez powołany przez Ministra Środowiska zespół ekspertów. Obowiązek ten nie będzie bowiem konieczny do utrzymania na poziomie ustawy, jeżeli wprowadzone zostaną inne instrumenty prawne, zapewniające rekompensatę poniesionych kosztów wszystkim przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu lub zostanie wprowadzony system zachęt ekonomicznych kierowany do ostatniego właściciela. Wprowadzenie takich rozwiązań będzie gwarantować utrzymanie odpowiedniej dostępności punktów przyjmowania pojazdów. Aktualnie mamy na rynku ponad 1000 miejsc, do których ostatni użytkownik może przekazać pojazd, zapewniając odpowiednią dostępność, o której mowa w Dyrektywie 2000/53/WE. Projekt natomiast zakłada ograniczenie takiej dostępności do 48 podmiotów w tym 16 stacji demontażu. Uwzględniając orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-64/09, który stanowi, że państwo członkowskie nie może tworzyć warunków w których nie ma równego dostępu do rekompensaty ponoszonych kosztów przez stacje demontażu pojazdów, rozwiązania prawne powinny uwzględniać wszystkie podmioty, a nie tylko 48 z nich.

Korzystając z możliwości wyrażenia opinii i zaproponowania konkretnych rozwiązań prawnych przedstawiamy poniżej projekt zapisów, których wprowadzenie w życie – w ocenie podmiotów z tej branży przemysłowej – sprawi, że osiągnięcie celów dyrektywy będzie skuteczniejsze i co najważniejsze, realnie przełoży się na eliminację szarej strefy. Proponowane zmiany wraz ze szczegółowym uzasadnieniem ich wprowadzenia dotyczą:

- 1) zamiany systemu obecnie obowiązujących dopłat na system finansowego premiowania ostatniego właściciela pojazdu za przekazanie pojazdu do uprawnionych stacji demontażu pojazdów,
- 2) zniesienie kar za nieosiągnięcie celów dyrektywy nałożonych na stacje demontażu pojazdów, z uwagi na brak takich rozwiązań w Unii Europejskiej oraz niepełną transpozycję dyrektywy,
- 3) utrzymanie w mocy przepisów dotyczących funkcjonowania sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji w obecnym kształcie,
- 4) poprawki techniczne m.in. eliminujące nieścisłości prawne i usprawniające liczenia poziomów odzysku i recyklingu.

Stowarzyszenie FORS wyraża głęboką nadzieję, że przedłożone poprawki zostaną rozpatrzone pozytywnie w trakcie prac parlamentarnych i przyczynią się do osiągnięcia celów wskazanych w uzasadnieniu do projektu. Jednocześnie wyrażamy opinię, że sprawy, które nie są wymagane do wprowadzenia jako pilne, w związku z brakiem do nich zarzutów Komisji Europejskiej o niewłaściwej transpozycji postanowień dyrektywy, powinny zostać dopracowane w szczególności z udziałem strony społecznej przez powołany przez Ministra Środowiska zespół roboczy. Wyniki prac tego zespołu powinny dopiero wyłonić projekt nowelizacyjny faktycznie usprawniający system gospodarowania tego rodzaju odpadami.

## Poprawka 1

**W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822) dodaje się art. 23b i 23c w brzmieniu:**

„Art. 23b. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przy przyjęciu każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji wypłaca właścicielowi pojazdu premię za przekazanie pojazdu do demontażu w wysokości 500 zł, jeżeli pojazd łącznie spełnia następujące warunki:

- 1) 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) jest zarejestrowany na terytorium kraju;
- 3) jego właściciel okazał aktualny dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie
- 4) jest kompletny.

2. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu wydaje właścicielowi pojazdu dokument potwierdzający wypłatę premii za przekazanie pojazdu do demontażu, a właściciel pojazdu potwierdza otrzymanie premii.

3. Dokument potwierdzający wypłatę premii za przekazanie pojazdu do demontażu zawiera:

- 1) datę wystawienia dokumentu;
- 2) numer wystawionego dokumentu, nadany przez prowadzącego stację, składający się z:
  - a) kolejnego numeru z wykazu przedsiębiorców, o którym mowa w art. 42,
  - b) kolejnego numeru nadanego przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu;
- 3) imię i nazwisko albo nazwę przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, jego adres zamieszkania albo siedziby, numer rejestrowy oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP) u numer REGON, o ile zostały temu przedsiębiorcy nadane;
- 4) adres stacji demontażu;
- 5) dane pojazdu, w tym:
  - a) numer rejestracyjny.
  - b) cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.- Prawo o ruchu drogowym,
  - c) masa pojazdu;
  - 6) informacje o zawartej umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, w tym:
    - a) imię i nazwisko albo nazwę ubezpieczonego oraz adres jego zamieszkania albo siedziby,
    - b) nazwę zakładu ubezpieczeń, który zawarł umowę,
    - c) nazwę, serię i numer dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy,
    - d) okres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń;
    - 7) imię i nazwisko albo nazwę właściciela pojazdu oraz adres jego zamieszkania albo siedziby;
  - 8) oświadczenie przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu o wypłacie premii za przekazanie pojazdu do demontażu;
  - 9) oświadczenie właściciela pojazdu o otrzymaniu premii za przekazanie pojazdu do demontażu.

4. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3 pkt 9, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za składanie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

5. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu wystawia dokument potwierdzający wypłatę premii za przekazanie pojazdu do demontażu w trzech egzemplarzach, z których jeden otrzymuje właściciel pojazdu, drugi jest przekazywany do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, a trzeci pozostawia u siebie.

6. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przechowywania dokumentu potwierdzającego wypłatę premii za przekazanie pojazdu do demontażu przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym dokument został wystawiony.

7. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia wzór dokumentu potwierdzającego wypłatę premii za przekazanie pojazdu do demontażu, kierując się potrzebą ujednolicenia dokumentów.

Art. 23c. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu sporządza miesięczne zestawienie wypłat premii za przekazanie pojazdu do demontażu, za każdy miesiąc swojej działalności, które zawiera:

- 1) datę sporządzenia zestawienia;
- 2) oznaczenie miesiąca, którego dotyczy zestawienie;
- 3) wskazanie, czy zestawienie:
  - a) sporządzono po raz pierwszy,
  - b) jest zestawieniem poprawionym;
- 4) imię i nazwisko albo nazwę przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu, adres jego zamieszkania albo siedziby, numer rejestrowy oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP) i numer REGON o ile zostały temu przedsiębiorcy nadane, a także numer telefonu, fax oraz adres poczty elektronicznej tego przedsiębiorcy;
- 5) oświadczenie, że w miesiącu, którego dotyczy zestawienie, przedsiębiorca prowadzący stację demontażu posiadał decyzje wymagane w związku z jej prowadzeniem, wraz ze wskazaniem oznaczeń tych decyzji, organów wydających decyzje, dat wydania i terminów obowiązywania decyzji;
- 6) daty wystawienia u numery dokumentów potwierdzających wypłatę premii za przekazanie pojazdu do demontażu;
- 7) imiona i nazwiska lub nazwy właścicieli pojazdów, za które została wypłacona premia za przekazanie pojazdu do demontażu;
- 8) dane pojazdów, za które została wypłacona premia za przekazanie pojazdu do demontażu w tym:
  - a) cechy identyfikacyjne pojazdów, o których mowa w art. 66 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.- Prawo o ruchu drogowym,
  - b) masy pojazdów;
- 9) informacje o zawartych umowach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów, za które została wypłacona premia za przekazanie pojazdu do demontażu, w tym:
  - a) nazwy zakładów ubezpieczeń, które zawarły umowy,
  - b) nazwy, serie i numery dokumentów potwierdzających zawarcie umów,
  - c) okresy odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń;
- 10) oświadczenie przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu o spełnieniu przez pojazdy, za które została wypłacona premia za przekazanie pojazdu do demontażu, warunków określonych w art. 23 ust. 1.

2. Oświadczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 5 i 10, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

3. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przekazuje zestawienie wypłat premii za przekazanie pojazdu do demontażu do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w terminie do końca miesiąca następującego po miesiącu, którego zestawienie dotyczy, wraz z dokumentami potwierdzającymi wypłatę premii za przekazanie pojazdu do demontażu.

4. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wzór zestawienia wypłat premii za przekazanie pojazdu do demontażu, kierując się potrzebą ujednoczenia zestawień.”

### **Konsekwencją dodania do ustawy o recyklingu art. 23b i 23c będą następujące zmiany:**

#### **1) w rozdziale 3 przed art. 18 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji dodaje się art. 17c-17 e w brzmieniu:**

„Art. 17c. 1. Przed rejestracją pojazdu jego właściciel jest obowiązany uiścić opłatę depozytową w wysokości 500 zł.

2. Opłaty depozytywnej nie uiszcza się w przypadku:

- 1) nowego pojazdu w rozumieniu art. 2 pkt 62 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;
- 2) pojazdu, za który już została uiszczona opłata depozytowa.

Art. 17d. 1. Opłatę depozytową uiszcza się na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

2. Dowód uiszczenia 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. 17e. 1. W przypadku stwierdzenia, że właściciel pojazdu, mimo ciążącego na nim obowiązku, nie uiścił opłaty depozytywnej albo uiścił opłatę w wysokości niższej od należnej, Prezes Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wydaje decyzję, w której określa wysokość zobowiązania z tytułu opłaty depozytywnej.

2. Od decyzji Prezesa Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do Prezesa Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Do wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące odwołań od decyzji.

3. 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 Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, a ostatnim dniem terminu płatności opłaty depozytywnej jest dzień złożenia wniosku o rejestrację pojazdu”;

#### **2) w art. 19 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji po pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:**

„4) aktualny dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie, jeżeli właściciel pojazdu chce uzyskać premię za przekazanie pojazdu do demontażu.”;



**3) po art. 49 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji dodaje się art. 49 w brzmieniu:**

„Art. 49a. Kto wbrew przepisowi art. 23b ust. 1 wypłaca właścicielowi pojazdu premię za przekazanie pojazdu do demontażu, podlega karze grzywny.”

**4) w art. 72 ustawy Prawo o ruchu drogowym:**

a) w ust. 1 dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) dowodu uiszczenia opłaty depozytowej, o której mowa w art. 17c ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1162 oraz z 2014 r. poz. 822).”;

b) w ust. 2 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) pojazdu:

a) innego niż pojazd kategorii M1 i N1

b) kategorii M1 i N1 będącego nowym pojazdem albo pojazdem, za który już została uiszczona opłata depozytowa

- w zakresie ust. 1 pkt 10;”.

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

„3b. Starosta w dowodzie rejestracyjnym pojazdu umieszcza informacje o przedstawieniu dowodu uiszczenia opłaty depozytowej, o której mowa w art. 17c ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.”;

**5) w art. 80b ustawy Prawo o ruchu drogowym:**

a) w ust. 1 w pkt 6 w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:

„f) przedstawieniu dowodu uiszczenia opłaty depozytowej, o której mowa w art. 17c ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;

b) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wymienione w ust. 1 pkt 1-5 oraz pkt 6 lit. f- organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, niezwłocznie po zarejestrowaniu pojazdu, oraz- w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. h i lit. j- także stacja kontroli pojazdów, która wykonała badanie techniczne pojazdu, niezwłocznie po jego wykonaniu;”.

**6) w art. 80 c w ust. 1 w pkt 18 ustawy Prawo o ruchu drogowym kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 19 w brzmieniu:**

„19) Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.”;

**7) w art. 401 w ust. 7 ustawy Prawo ochrony środowiska po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu:**

„13a) wpływy z opłat, o których mowa w art. 17c ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;”;

**8) w art. 401c ustawy Prawo ochrony środowiska:**

a) w ust. 9 po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:

„2a) finansowanie systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji;

2b) edukację ekologiczną w zakresie postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji

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

„9b. Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 13a, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, przeznaczają się na finansowanie zwrotu równowartości środków wypłaconych z tytułu premii za przekazanie pojazdu do demontażu, o której mowa w art. 23b ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.”,

c) ust. 10-12 otrzymują brzmienie:

„10. Zobowiązania Narodowego Funduszu związane z przeznaczeniem środków na cele, o których mowa w ust. 1-9b, są zobowiązaniami wieloletnimi.

11. Wysokości zobowiązań określonych w ust. 1-9b mogą być zmniejszane za zgodą ministra właściwego do spraw środowiska. Przy udzieleniu zgody minister właściwy do spraw środowiska uwzględni w szczególności potrzeby realizacji zasady zrównoważonego rozwoju, polityki ekologicznej państwa oraz zobowiązań określonych w prawie Unii Europejskiej i umowach międzynarodowych, których stroną jest Rzeczypospolita Polska.

12. Finansowanie celów innych niż określone w ust. 1-9b z przychodów Narodowego Funduszu wymienionych w art. 401 ust. 7 odbywa się wyłącznie w formie pożyczek, o których mowa w art. 411 ust. 1 pkt 1.”;

**9) po art. 410f ustawy Prawo ochrony środowiska dodaje się art. 410g w brzmieniu:**

„Art. 410g. 1. Narodowy Fundusz zwraca równowartość środków wypłaconych z tytułu premii za przekazanie pojazdu do demontażu, o której mowa w art. 23b ust. 1 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów, który przekazał w terminie miesięczne zestawienie wypłat premii za przekazanie pojazdu do demontażu, wraz z dokumentami potwierdzającymi wypłatę premii za przekazanie pojazdu do demontażu, o których mowa odpowiednio w art. 23c ust. 1 i w art. 23b ust. 2 tej ustawy, oraz w okresie, którego dotyczy zestawienie, posiadał decyzje wymagane w związku z prowadzeniem stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów.

2. Przez decyzje, o których mowa w ust. 1, rozumie się odpowiednio zezwolenie na zbieranie odpadów, zezwolenie na przetwarzanie odpadów, pozwolenie na wytwarzanie odpadów lub pozwolenie zintegrowane.

3. Narodowy Fundusz zwraca przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów równowartość środków wypłaconych z tytułu premii za przekazanie pojazdu do demontażu po dokonaniu weryfikacji dokumentów o których mowa w ust. 1, w terminie miesiąca od dnia otrzymania tych dokumentów.

4. Weryfikacja, o której mowa w ust. 3, polega w szczególności na sprawdzeniu zgodności danych zawartych w zestawieniu wypłat premii za przekazanie pojazdu do demontażu z danymi zawartymi w Centralnej Ewidencji Pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.- Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

5. W przypadku gdy dane zawarte w zestawieniu wypłat premii za przekazanie pojazdu do demontażu zawierają błędy lub wymagają uzupełnienia Narodowy Fundusz wzywa przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów do uzupełnienia zestawienia w terminie 7 dni.

6. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów usunął błędy lub uzupełnił zestawienie wypłat premii za przekazanie pojazdu do demontażu, Narodowy Fundusz zwraca przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów równowartość środków wypłaconych z tytułu premii za przekazanie pojazdu do demontażu w terminie miesiąca od dnia otrzymania poprawionego zestawienia.

7. Roszczeń z tytułu zwrotu równowartości środków wypłaconych z tytułu premii za przekazanie pojazdu do demontażu dochodzi się w drodze powództwa przed sądem powszechnym po uprzednim wezwaniu Narodowego Funduszu do uch zwrotu.”.

**10) po art. 18 projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji dodaje się art. 18a w brzmieniu:**

„Art. 18a. 1. Obowiązek poniesienia opłaty depozytowej, o której mowa w art. 17c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, nie dotyczy pojazdu, za który przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy została 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 dokonana pierwszej 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.”

### **Uzasadnienie**

Poprawka polega na wprowadzeniu do ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji zapisów dotyczących systemu zachęt ekonomicznych kierowanych do właścicieli pojazdów wycofanych z eksploatacji, które mają spowodować zwiększenie liczby pojazdów wycofanych z eksploatacji przekazywanych do legalnych stacji demontażu. System polega na premiowaniu kwotą 500 zł ostatnich właścicieli pojazdów przekazujących pojazdy wycofane z eksploatacji do legalnych stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów. Wypłaty premii w kwocie 500 zł za każdy przekazany pojazd dokonywać będzie przedsiębiorca prowadzący stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów. Wpłata premii uzależniona będzie od spełnienia następujących warunków: pojazd jest zarejestrowany na terytorium kraju, pojazd posiada numer VIN, pojazd jest kompletny, właściciel okaże ważne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu. Wypłacenie premii będzie potwierdzane. Wzór potwierdzenia określi w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw środowiska. W celu rozliczenia się z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który zwracać będzie prowadzącym stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów wypłacone premie, prowadzący stację demontażu lub punkt zbierania sporządzać będzie i przekazywać comiesięczne zestawienie wypłat premii. Wzór zestawienia również zostanie określony w rozporządzeniu.

**Uzasadnieniem wprowadzenia systemu premiowego (tzw. systemu 500 za 500) jest konieczność pełnej transpozycji art. 5 ust. 2 dyrektywy 2000/53/WE, który stanowi, że państwa członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji będą przekazywane uprawnionym zakładom przetwarzania.**

Żaden z obowiązujących aktualnie przepisów, jak również tych zawartych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie zapewnia realizacji celu, jakim jest zebranie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aktualnie z rynku zbieranych jest zaledwie około 40% pojazdów. Pozostałe **60% pojazdów wycofanych z eksploatacji trafia do**

**szarej strefy.** Pomimo sankcji przewidzianych w ustawie za nielegalny demontaż, skala zjawiska jest ogromna, a skuteczność w likwidowaniu szarej strefy znikoma.

Premia w kwocie 500 zł adresowana jest do ostatniego użytkownika i stanowić ma zachętę ekonomiczną do kierowania wraków do legalnych punktów zbiórki i stacji demontażu. Premia korzystnie wpłynie na poprawę konkurencyjności legalnych stacji demontażu w porównaniu do podmiotów działających w szarej strefie i znacząco obniży odsetek nielegalnie demontowanych pojazdów. Doświadczenia innych krajów np. Norwegii, dowodzą, że system premii realnie wpłynie na ograniczenie zjawiska szarej strefy i może obniżyć liczbę nielegalnie demontowanych pojazdów do poziomu poniżej 10% - w Norwegii aż 98% pojazdów wycofanych z eksploatacji trafia do legalnych punktów demontażu.

W związku z uzależnieniem wypłaty premii od spełnienia określonych warunków, system ten promować będzie również pozytywne zachowania takie, jak zakaz demontażu pojazdów poza stacją - premia bowiem wypłacana będzie tylko za przekazanie pojazdu kompletnego. System wpłynie też korzystnie na poprawę świadomości obywateli w zakresie właściwego postępowania z wrakami, co znacząco wpłynie też na poprawę ochrony środowiska.

Uzależnienie wypłaty premii od okazania dowodu opłacenia składki obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów przeciwdziałać będzie praktykom fikcyjnego demontażu i wyrejestrowania takich pojazdów, które wprawdzie są zarejestrowane i figurują w Centralnej Ewidencji Pojazdów, ale w rzeczywistości zostały nielegalnie zdemontowane. Szacuje się bowiem, że kilka milionów pojazdów figurujących w systemie CEPiK jako zarejestrowane w rzeczywistości już nie istnieje i dawno zostały zdemontowane w szarej strefie. Uzależnienie wypłaty premii od posiadania ważnego ubezpieczenia OC zapobiegać będzie zatem wykorzystaniu tego systemu do wyłudzenia świadczeń publicznych.

Źródłem finansowania premii będą wpływy pochodzące z opłat depozytowych. Proponuje się zatem wprowadzenie do ustawy o recyklingu nowych art. 17c-17e. Opłata depozytowa wnoszona będzie przez właścicieli pojazdów przy pierwszej rejestracji pojazdu, z wyjątkiem pojazdów nowych oraz przez właścicieli pojazdów, którzy będą przerejestrowywać pojazd kupiony na rynku wtórnym (krajowym), za który opłata depozytowa nie była wcześniej wpłacona. Dotyczy to pojazdów, które były rejestrowane po raz pierwszy jako nowe lub zarejestrowanych na terenie kraju przed dniem wejścia w życie przepisów o opłacie depozytowej. Opłata wynosić ma 500 zł i jest równa kwocie premii. Opłata jest ponoszona tylko raz dla danego pojazdu.

Wpływy z opłaty depozytowej będą trafiały do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i będą przeznaczane na wypłaty premii za przekazanie pojazdu do stacji demontażu.

**Opłata depozytowa zastąpi dotychczasową opłatę recyklingową pobieraną na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu.** Zastąpienie opłaty recyklingowej opłatą depozytową pozwoli dostosować polskie regulacje do prawa unijnego. Zlikwidowana zostanie bowiem nierówność obowiązków podmiotów wprowadzających pojazdy, występująca w obowiązującym systemie. Ponadto system ten uwzględnia zastrzeżenia Komisji Europejskiej dotyczące finansowania przetwarzania pojazdów z opłat wnoszonych przez właścicieli pojazdów (w postaci dopłat do demontażu). Po wprowadzeniu systemu premiowego, wpływy z opłaty depozytowej przeznaczone będą nie na pokrycie kosztów przetwarzania, lecz na budowę finansowanie systemu zbierania pojazdów.

Proponowane rozwiązania dotyczące systemu premiowego pozwolą na zbudowanie efektywnego systemu zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji, złagodzenie negatywnych dla branży recyklingu skutków likwidacji dopłat do demontażu oraz umożliwią stabilny rozwój systemu recyklingu pojazdów w Polsce. Wprowadzanie kolejnych okresów przejściowych na likwidację systemu dopłat do demontażu, która i tak jest nieunikniona z uwagi na planowane zniesienie opłaty recyklingowej, nie rozwiąże problemu szarej strefy i nieefektywnego systemu zbiórki pojazdów. Natomiast premia stanowić będzie systemowe, długofalowe rozwiązanie problemu walki z nielegalnym demontażem pojazdów wycofanych z eksploatacji i skuteczne narzędzie w ograniczaniu patologii występujących aktualnie w systemie zbiórki pojazdów.

Konsekwencją wprowadzenia systemu premii jest propozycja dodania do ustawy o recyklingu art. 49a, który przewiduje sankcję za wypłacenie premii za przekazanie pojazdu do demontażu w przypadku, gdy pojazd nie spełnia warunków określonych w art. 23b tej ustawy.

Konieczna jest także zmiana przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym:

- 1) w art. 72 ust.1 dodano pkt 10 mówiący o tym, że do rejestracji pojazdu wymagany jest dowód wniesienia opłaty depozytowej oraz zmienić należy art. 72 ust. 2 pkt 6,
- 2) dodano w art. 72 ustawy ust. 3b dotyczący umieszczenia informacji o przedstawieniu dowodu wpłaty wniesienia opłaty depozytowej w dowodzie rejestracyjnym pojazdu przez starostę,
- 3) w art. 80 dodano przepisy zobowiązujące starostę do umieszczenia informacji o przedstawieniu dowodu wpłaty opłaty depozytowej w centralnej ewidencji pojazdów,
- 4) w art. 80c ust.1 dodano pkt 19 zapewniający dostęp do centralnej ewidencji pojazdów Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

W związku z dodaniem do ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przepisów dotyczących systemu premii i zastąpienia opłaty recyklingowej opłatą depozytową zmienione powinny być przepisy ustawy Prawo ochrony środowiska.

W art. 401 ust. 7 wymienione powinny być m.in. wpływy z opłaty depozytowej. Ponadto, do celów wskazanych w art. 401c w ust. 9 ustawy – Prawo ochrony środowiska należy dodać finansowanie zwrotu środków wypłaconych z tytułu premii za przekazanie pojazdu do demontażu.

Proponuje się także dodać art. 410g określający zasady zwrotu środków wypłaconych z tytułu premii za przekazanie pojazdu do demontażu przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Środki te będą zwracane przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, posiadającym ważne decyzje związane z gospodarowaniem odpadami, na podstawie miesięcznych zestawień wypłat. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej będzie przed wypłatą środków weryfikował miesięczne zestawienia poprzez sprawdzenie danych w nich zawartych z danymi w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. W przypadku stwierdzenia braków lub niezgodności Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej będzie wzywał przedsiębiorców do uzupełnienia zestawienia w terminie 7 dni. Zgodnie z art. 410g ust.7 ewentualnych roszczeń z tytułu zwrotu równowartości środków wypłaconych z tytułu premii przedsiębiorcy będą mogli dochodzić w drodze powództwa przed sądem powszechnym po uprzednim wezwaniu Narodowego Funduszu do ich zwrotu.

**Podkreślić należy, że wpływy z opłaty depozytowej będą przeznaczane wyłącznie na finansowanie zwrotów premii za przekazanie pojazdu do demontażu.** W szczególności, z wpływów z opłaty depozytowej nie będzie finansowany system przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jest to warunkiem zgodności przepisów dotyczących systemu premii za przekazanie pojazdu do demontażu i opłaty depozytowej z przepisami UE.

System premii w powiązaniu z opłatą depozytową będzie systemem samofinansującym się i nie

będzie stanowił obciążenia dla budżetu Państwa. Dotychczasowe doświadczenia i zestawienie kwot wpływających do Narodowego Funduszu z tytułu opłaty recyklingowej z kwotami wypłacanymi w ramach dopłat do demontażu (500 zł za każdą tonę pojazdu), wskazujące na znaczną nadwyżkę środków gromadzonych z tytułu opłaty recyklingowej, pozwalają na twierdzenie, że **system premii w całości będzie finansowany z opłaty depozytowej**.

W związku z tym, że opłata depozytowa zastąpić ma opłatę recyklingową, konieczne jest dodanie przepisów przejściowych, które precyzować będą, że obowiązek uiszczenia opłaty depozytowej nie dotyczy również właścicieli pojazdów, za które była uiszczona opłata recyklingowa (opłata na podstawie art. 12 ust.2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w brzmieniu przed wejściem w życie niniejszej ustawy).

## Poprawka 2

### Wykreślenie z art. 1 projektu ustawy treści pkt 17 dotyczącego wprowadzenia nowego art. 28a w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

Konsekwencją wykreślenia w art. 1 pkt 17 projektu ustawy jest:

- 1) *wykreślenie z art. 1 projektu ustawy pkt 26 wprowadzającego nowy art. 43a w ustawie o recyklingu pojazdów;*
- 2) *wykreślenie z art. 2 projektu ustawy wyrazów „oraz art. 28a ust. 1 tej ustawy, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 28a ust. 4 tej ustawy”;*
- 3) *wykreślenie z art. 3 projektu ustawy wyrazów „oraz art. 28a ust. 1 tej ustawy, z wyłączeniem połowy opłaty ustalonej zgodnie z art. 28a ust. 4 tej ustawy”;*
- 4) *wykreślenie z treści art. 5 projektu ustawy pkt 2 lit. a i pozostawienie pkt 2 w brzmieniu „2) uchyla się pkt 11b;”.*

Powyższa poprawka dotyczy usunięcia z projektu ustawy kar za nieosiągnięcie poziomów odzysku, w tym recyklingu nałożonych wyłącznie na jedną grupę podmiotów gospodarczych. Poprawka wynika z faktu niepełnej transpozycji słowniczka Dyrektywy 2000/53/WE. Zarówno w obowiązującym prawie, jak w przedłożonym projekcie brakuje w dalszym ciągu definicji terminu „*podmioty gospodarcze*”, które oznaczają (art. 2 pkt 10 dyrektywy) podmioty zajmujące się produkcją, dystrybucją, zbieraniem, ubezpieczaniem pojazdów, demontażem, strzępieniem, odzyskiwaniem, recyklingiem oraz inne podmioty zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części i materiałów. W myśl art. 7 ust. 2. Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji państwa członkowskie mają obowiązek przyjęcia środków, które zapewnią, że to właśnie *podmioty gospodarcze* (nie wyłącznie prowadzący stacje demontażu) nie później niż 1 stycznia 2015 r. w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji osiągną poziom odzysku i recyklingu wynoszący 95% i 85 % odpowiednio. Zaproponowane w przedłożeniu rządowym rozwiązanie przenosi ciężar finansowy za osiągnięcie wyznaczonych w dyrektywie celów wyłącznie na jedną grupę podmiotów wymienionych powyżej, mianowicie na prowadzących stacje demontażu. Pozostałe grupy przedsiębiorców nie zostały uwzględnione w projekcie i zdjęto z nich całkowitą odpowiedzialność za osiągnięcie celów ilościowych wyznaczonych dyrektywą. Zatem zgodnie z dyrektywą osiągnięcie celów musi spoczywać na wszystkich podmiotach wymienionych w definicji podmiotów gospodarczych.

Z dniem 1 stycznia 2015 r. weszły w życie nowe wyższe poziomy odzysku i recyklingu od obowiązujących od początku obowiązywania ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Osiągnięcie niższych poziomów odzysku, 85% w tym recyklingu 80% według obowiązujących do 2015 r przepisów było trudne ale możliwe, dodatkowo stymulowane zachętą w postaci dopłaty do demontażu pojazdów w wysokości 500 zł za każdą tonę przetworzonej masy

pojazdu. Projekt zakłada, że osiągnięcie nowych wyższych poziomów 85 % recyklingu i 95% odzysku ma być stymulowane nie dopłatą, lecz karą.

Z uwagi na obciążenia biurokratyczne, ochrony środowiska, przedsiębiorcy pozbawieni dodatkowych środków na osiąganie celów, obciążeni dodatkowo karą nie będą w stanie sprostać konkurencji szarej strefy. Obniżenie konkurencyjności stacji demontażu działających legalnie spowoduje jedynie rozwój szarej strefy. Zatem nie można się zgodzić z uzasadnieniem do projektu ustawy, który wykazuje, że ustawa ma na celu zmniejszenie szarej strefy, gdyż szara strefa zostanie umocniona i ponownie zacznie się rozwijać.

Projektowane przepisy zobowiązują także prowadzącego stację demontażu pojazdów do zapłaty kary za demontaż pojazdów należących do Sił Zbrojnych RP, Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Służby Więziennej, ITD, BOR, ABW itp. jednostek budżetowych. Zgodnie ze zmianą proponowaną w art. 23 prowadzący stacje demontażu pojazdów ma obowiązek przyjąć od ww. jednostek każdy niekompletny pojazd wycofany z eksploatacji, bez jakichkolwiek kosztów po stronie jednostki przekazującej. Przetworzenie pojazdu niekompletny o masie poniżej 95 % masy własnej nie dają żadnej szansy na osiągnięcie poziomu odzysku.

Ponadto zgodnie z projektem za pojazd kompletny uważa się każdy pojazd, który zawiera istotne elementy nawet, jeżeli jego masa stanowi 70 % masy własnej. W takiej sytuacji również nie można pobrać opłaty lub odmówić przyjęcia takiego pojazdu.

Zatem projektowane przepisy z założenia będą karać przedsiębiorcę już za sam fakt prowadzenia stacji demontażu pojazdów i przyjęcia pojazdu do demontażu. Należy zaznaczyć, że odmowa przyjęcia pojazdu także jest karalna.

Inną kwestią wartą uwagi w tym miejscu jest kwestia samego ciągu technologicznego przetwarzania odpadów w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji. Obowiązująca dyrektywa 2000/53/WE oraz transponująca ją ustawa zakładają, a praktyka to potwierdza, że ogniwem łączącym stację demontażu pojazdów z podmiotem poddającym odpady ostatecznemu procesowi recyklingu jest podmiot prowadzący działalność w zakresie strzępienia karoserii. Każdy prowadzący strzępiarkę ma obowiązek przeprowadzać okresowo próbę strzępienia. Z wykonanych prób na terenie kraju a także Unii Europejskiej wynika, że od kilku do kilkunastu procent masy przetwarzanych karoserii stanowi odpad, który może być kierowany wyłącznie do unieszkodliwienia poprzez składowanie. Zgodnie z dyrektywą prowadzący strzępiarki powinni również odpowiadać za osiągnięcie poziomów odzysku w tym recyklingu. Projektowane przepisy wyłączają z odpowiedzialności finansowej wszystkich przedsiębiorców występujących w łańcuchu dostaw i przetwarzania odpadów poza prowadzącymi stacje demontażu. Prowadzący stację demontażu pojazdów nie ma dużego wyboru związanego z postępowaniem z odpadami w postaci karoserii. Kierując odpady metali, w tym karoserie uzyskane z demontażu, do huty musi je w pierwszej kolejności poddać procesowi przygotowania przed ostatecznym recyklingiem w hucie, np. procesowi strzępienia. Podstawą do rozliczenia osiągniętych poziomów odzysku jest w takim przypadku próba strzępienia, która jest wykonywana przez prowadzącego strzępiarkę.

Może się zatem okazać, że osiągnięcie 95% poziomu odzysku będzie niemożliwe nie tylko w Polsce, ale również w innych krajach Unii Europejskiej. Na chwilę obecną nie ma stanowiska Komisji Europejskiej, co do możliwości osiągania przez wszystkie kraje członkowskie Unii Europejskiej wyznaczonych poziomów odzysku w tym recyklingu, gdyż jest to instrument prawny obowiązujący od początku 2015 r. Wprowadzanie na poziomie Polski rozwiązań prawnych, które z założenia mają karać wybranych przedsiębiorców za nieosiągnięcie celów jeszcze nie zweryfikowanych na poziomie wspólnotowym wydaje się być przedwczesne i nieuzasadnione.

Minister Środowiska pismem z dnia 13 stycznia 2015 r., znak DGO-II-001/1500/15/AT, przekazał

branży informację o zamiarze powołania zespołu roboczego do spraw przeglądu obowiązującego prawa dotyczącego pojazdów wycofanych z eksploatacji i wskazania potrzeb w zakresie jego zmian lub uzupełnienia. Członkami zespołu mają być przedstawiciele poszczególnych resortów administracji publicznej oraz przedstawiciele organizacji przedsiębiorców, a także ekspertów. Zadaniem zespołu ma być m.in. wypracowanie i przedstawienie rozwiązań, w tym rozwiązań o charakterze legislacyjnym, dla branży recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, które mają doprowadzić do osiągnięcia celów wyznaczonych dyrektywą. Zatem za nieuzasadnione i przedwczesne należy uznać proponowanie rozwiązań prawnych, zdecydowanie wykraczających poza zakres dyrektywy 2000/53/WE, które niepotrzebnie będą obciążać wybranych przedsiębiorców oraz mogą zostać uznane za niezgodne z tą dyrektywą, co z kolei będzie nieść za sobą podejmowanie kolejnych działań przez Komisję Europejską przeciwko Polsce.

Powyższe argumenty oznaczają, że wprowadzenie kar za nieosiągnięcie poziomów odzysku na jedną grupę przedsiębiorców należy uznać za sprzeczne z przepisami Unii Europejskiej, gdyż osiągnięcie celu powinno być skierowane do wszystkich podmiotów, o których mowa w definicji przedsiębiorcy. Rozstrzygnięcia dotyczące tak dalece idących zmian powinny być podjęte z chwilą posiadania rzetelnych danych z obszaru całej Unii Europejskiej po wprowadzeniu nowych poziomów odzysku i recyklingu w 2015 r. Dane te oraz doświadczenia branży po usunięciu zachęt finansowych powinny być podstawą dla powołanego przez Ministra Środowiska zespołu międzyresortowego do wypracowania jednolitych i skutecznych ram prawnych dla rozwoju i funkcjonowania systemu gospodarowania odpadami w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zatem zaproponowane przepisy prawne, które nie mają na celu bezpośrednie wdrożenie prawa Unii Europejskiej należy z projektu usunąć.

### **Poprawka 3 wersja 1**

#### **Wykreślenie z treści projektu art. 1 pkt 7 wprowadzającego nowe brzmienie art. 11 w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji**

Konsekwencją usunięcia z projektu ustawy art. 1 pkt 7 będzie:

- 1) *wykreślenie z art. 1 projektu ustawy treści pkt 10 w części dotyczącej zmiany art. 14 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;*
- 2) **Wykreślenie w art. 1 treści pkt 29 (załącznik do ustawy).**
- 3) *wykreślenie art. 2 w całości z projektu ustawy w przypadku przyjęcia poprawki dotyczącej skreślenia z projektu ustawy treści art. 1 pkt 17 lub wykreślenie w art. 2 projektu ustawy wyrazów „o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz”, w przypadku odrzucenia poprawki dotyczącej skreślenia w art. 1 treści pkt 17 projektu ustawy;*
- 4) *wykreślenie art. 3 z projektu ustawy w całości w przypadku przyjęcia poprawki dotyczącej skreślenia art. 28a projektu ustawy lub wykreślenie w art. 3 projektu ustawy wyrazów „o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz”, w przypadku odrzucenia poprawki dotyczącej skreślenia art. 28a projektu ustawy;*
- 5) *wykreślenie z treści art. 5 pkt 1 lit. a oraz lit. b projektu ustawy wyrazów „o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz”;*

Obecnie obowiązujący przepis art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji nakłada na wprowadzającego pojazd, który wydaje kartę pojazdu, obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji w taki sposób, aby ostatni właściciel pojazdu miał możliwość oddania go do punktu zbierania położonego w odległości nie większej niż 50 km od



miejsca jego zamieszkania. Obowiązek ten funkcjonuje na rynku od lat i aktualnie nie stwarza żadnych problemów związanych z praktycznym jego stosowaniem – ani po stronie producentów pojazdów, ani prowadzących stacje demontażu, czy punkty zbierania. Obecny system zapewnia ostatniemu posiadaczowi odpadów możliwość oddania pojazdu w sposób nie stwarzający nadmiernych kosztów oraz pozytywnie wpływa na działanie systemu zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Obowiązujące rozwiązania prawne nie były kwestionowane przez Komisję Europejską i w tej materii nie było zarzutów dotyczących niezgodności obowiązujących rozwiązań prawnych z postanowieniami dyrektywy 2000/53/WE. Zaproponowana w przedłożeniu rządowym zmiana ma na celu zmniejszenie ilości punktów, do których będzie można oddać pojazd wycofany z eksploatacji, do 3 punktów na województwo. Zatem ograniczony zostanie dostęp ostatniego posiadacza do miejsc, w których pojazd można przekazać. Łącząc ten instrument prawny z potencjalnym odchodzeniem przedsiębiorców od prowadzenia stacji demontażu pojazdów w związku z likwidacją dopłat do demontażu pojazdów oraz wprowadzeniem kar za nieosiągnięcie wyższych poziomów odzysku, w tym recyklingu znacząco ograniczy dostęp do nich ostatniemu posiadaczowi. Decyzja o wprowadzeniu takiego rozwiązania powinna zostać poddana szczegółowej analizie przez powoływany obecnie przez Ministra Środowiska międzyresortowy zespół do spraw poprawy funkcjonowania systemu zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wyniki prac tego zespołu powinny odpowiedzieć na pytanie, czy rozwiązania przedstawione w projekcie służyć będą rozwojowi systemu, czy też spowodują jego ograniczenie.

### **Poprawka 3 wersja 2 alternatywna**

Propozycja alternatywna do poprawki 3 wersja 1.

**Dotychczasowy przepis art. 11 ust. 1 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji otrzymuje brzmienie:**

*„Art. 11. 1. Wprowadzający pojazd jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów, zwaną dalej „siecią”, obejmującą terytorium kraju w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu, położonych w odległości nie większej niż:*

- 1) 50 km w linii prostej od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu, w przypadku wprowadzającego pojazd, o którym mowa w art. 10;*
- 2) 200 km w linii prostej od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu, w przypadku wprowadzającego pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego.”*

Konsekwencją zmiany art. 1 pkt 7 ustawy zmieniającej będzie:

- 1) wykreślenie z art. 1 projektu ustawy treści pkt 10 w części dotyczącej zmiany art. 14 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;*
- 2) wykreślenie w art. 1 treści pkt 29 (załącznik do ustawy).*
- 3) wykreślenie art. 2 w całości z projektu ustawy w przypadku przyjęcia poprawki dotyczącej skreślenia z projektu ustawy treści art. 1 pkt 17 lub wykreślenie w art. 2 projektu ustawy wyrazów „o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz”, w przypadku odrzucenia poprawki dotyczącej skreślenia w art. 1 treści pkt 17 projektu ustawy;*
- 4) wykreślenie art. 3 z projektu ustawy w całości w przypadku przyjęcia poprawki dotyczącej skreślenia art. 28a projektu ustawy lub wykreślenie w art. 3 projektu ustawy wyrazów „o których mowa w art. 14 ust. 1 oraz”, w przypadku odrzucenia poprawki dotyczącej skreślenia art. 28a projektu ustawy;*
- 5) wykreślenie z treści art. 5 pkt 1 lit. a oraz lit. b projektu ustawy wyrazów „o których mowa*

*w art. 14 ust. 1 oraz”;*

#### **Uzasadnienie**

Uzasadnienie wprowadzenia poprawki jest analogiczne jak w przypadku poprawki poprzedniej. Zmiana ma na celu pozostawienie dotychczasowego obowiązku dla wprowadzających pojazdy w ilościach powyżej 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego. Wprowadzający pojazdy, którzy wprowadzają na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, którzy do tej pory płacili 500 zł za każdy wprowadzony na terytorium kraju pojazd, mieliby obowiązek zapewnienia sieci, w taki sposób aby punkty zbierania pojazdów lub stacje demontażu pojazdów były oddalone od siebie nie więcej niż 200 km w linii prostej. Opłaty za brak zapewnienia sieci pozostawałyby zgodnie z obowiązującym przepisem art. 14 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

#### **Poprawka 4**

W art. 23a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przepis ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„23 a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia będącymi odpadami części samochodów osobowych usuniętych w trakcie naprawy, ***o ile posiada zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania lub przetwarzania odpadów w postaci części usuniętych w trakcie naprawy samochodów.***”

#### **Uzasadnienie**

Niniejsza zmiana ma na celu wyeliminowanie przypadków, w których obowiązek przyjęcia odpadów byłby nałożony na podmioty nieuprawnione do ich przyjęcia. Zgodnie z proponowanym w ustawie nowelizacyjnej przepisem art. 5a, odpady powstające w trakcie naprawy pojazdów mogą być przekazywane wyłącznie do uprawnionych podmiotów. Prowadzący stację demontażu pojazdów nie jest z mocy ustawy o recyklingu pojazdów uprawnionym podmiotem do przyjęcia odpadów w postaci części wymontowanych w trakcie naprawy przez innego przedsiębiorcę. Kwestię tę reguluje ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21). Prowadzący stację demontażu pojazdów stanie się uprawnionym podmiotem do przyjęcia określonych rodzajów odpadów z chwilą uzyskania zezwolenia na zbieranie lub przetwarzanie odpadów w postaci części wymontowanych w trakcie naprawy. Wprowadzenie przepisu bez zaproponowanej zmiany oznacza nałożenie obowiązku przyjmowania odpadów i potwierdzania ich przyjęcia na karcie przekazania odpadów bez uzyskania stosownych decyzji administracyjnych, co jest sprzeczne z przepisami ustawy o odpadach.

#### **Poprawka 5**

W art. 37 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przepis ust. 2 otrzymuje nowe brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw gospodarki, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, kierując się potrzebą zapewnienia bezpiecznego dla środowiska sposobu rozdziału odpadów powstałych w trakcie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz właściwego gospodarowania tymi odpadami, określi, w drodze rozporządzenia, minimalne wymagania dla strzeźniarek oraz metody rozdziału odpadów na:

*1) frakcje materiałowe pochodzące ze strzeźniarki, których zagospodarowanie wlicza się do*

*recyklingu;*

- 2) *frakcje materiałowe pochodzące ze strzępiarki, których zagospodarowanie zalicza się do innych procesów odzysku niż recykling.”*

#### **Uzasadnienie**

Poprawka ma na celu ujednoczenie przepisu art. 28 ust. 7 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z przepisem art. 37 ust. 2 tej ustawy. Przepis art. 28 ust. 7 zobowiązuje bowiem Ministra Środowiska do uwzględnienia w rozporządzeniu określającym metodykę obliczania poziomów odzysku i recyklingu określonych frakcji materiałowych. Minister Środowiska w rozporządzeniu ma obowiązek uwzględnić następujące frakcje materiałowe pochodzące z procesu strzępienia:

frakcje materiałowe pochodzące ze strzępiarki, których zagospodarowanie wlicza się do recyklingu

frakcje materiałowe pochodzące ze strzępiarki, których zagospodarowanie zalicza się do innych procesów odzysku niż recykling

Przepis art. 37 ust. 2 jest niespójny z ww. przepisem. Zgodnie z tym artykułem Minister Gospodarki ma obowiązek określić w drodze rozporządzenia inne frakcje materiałowe niż wskazane powyżej, mianowicie frakcję metali żelaznych, frakcję metali nieżelaznych, frakcję tworzyw sztucznych, frakcję szkła, frakcję pozostałości.

Celem ujednoczenia przepisów dotyczących liczenia poziomów odzysku i recyklingu, w tym jasnego określenia, które frakcje pochodzące z procesu strzępienia są poddawane recyklingowi, a które innym niż recykling procesom odzysku proponuje się nadanie nowego brzmienia art. 37 ust. 2 poprzez odniesienie do tych samych frakcji materiałowych, które zostały uwzględnione w rozporządzeniu dotyczącym obliczania poziomów odzysku i recyklingu.

#### **Poprawka 6**

W art. 28 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przepis ust. 5a otrzymuje nowe brzmienie:

„5a. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu, o których mowa w ust. 1, może uwzględnić masę odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych odzyskowi lub recyklingowi do końca *lutego* następnego roku w przypadku, gdy pochodzą z pojazdów wycofanych z eksploatacji przyjętych do stacji demontażu pojazdów w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia danego roku.”

#### **Uzasadnienie**

Poprawka polega na wydłużeniu obecnego miesięcznego terminu do dwóch miesięcy na przekazanie przez prowadzącego stację demontażu odpadów powstałych z demontażu pojazdów przyjętych w danym roku do podmiotów zajmujących się recyklingiem lub innymi niż recykling procesami odzysku. Poprawka jest niezwykle istotna z punktu widzenia wejścia w życie od dnia 1 stycznia 2015 r. nowych, wyższych poziomów odzysku i recyklingu, które prowadzący stację demontażu pojazdów ma obowiązek uzyskać. Zmiana zoptymalizuje warunki rozliczania się stacji demontażu pojazdów z osiągniętych celów. Przedstawiona poprawka nie stoi w sprzeczności z żadnymi przepisami dotyczącymi sprawozdawczości z wykonania przepisów odpadowych i prawa ochrony środowiska. Poprawka także nie jest sprzeczna z przepisami Unii Europejskiej, które określają ramy czasowe na sporządzenie raportu z działalności krajowych przedsiębiorców na poziomie nie dwóch lecz 18 miesięcy od zakończenia roku kalendarzowego.

### **Poprawka 7**

1. W art. 28 po ust. 5a dodaje się ust. 5b w następującym brzmieniu:  
„5b. Przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji dla odpadów przekazanych do strzępiarki, uwzględnia się średni procentowy udział frakcji materiałowych pochodzących ze strzępiarki, który zalicza się do recyklingu oraz średni procentowy udział frakcji materiałowych, który zalicza się do odzysku energii, określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 38 ust. 2a.”.
2. W art. 28 ust. 7 pkt. 2 otrzymuje nowe brzmienie:  
„2) frakcje materiałowe pochodzące ze strzępiarki, których zagospodarowanie zalicza się do odzysku energii ;”.
3. W art. 38:
  - 1) dotychczasowy ust. 1 oraz 2 otrzymują brzmienie:
    - „1. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę, który przyjmuje odpady od prowadzących stacje demontażu pojazdów, jest obowiązany wykonać raz na rok w terminie do dnia 30 września próbę strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu określenia zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych.
    2. Przedsiębiorca prowadzący strzępiarkę przekazuje ministrowi właściwemu do spraw środowiska informację dotyczącą zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych przeznaczonych do recykling, odzysku energii oraz unieszkodliwiania określonej w wyniku przeprowadzenia próby strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji, w terminie do dnia 30 września każdego roku.”;
  - 2) dodaje się ust. 2a oraz 2b w brzmieniu:
    - „2a. Minister właściwy do spraw środowiska, kierując się potrzebą ujednoczenia wymagań dotyczących obliczania poziomów odzysku i recyklingu, w drodze rozporządzenia, określa na podstawie wykonanych przez prowadzących strzępiarki prób strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji średni procentowy udział frakcji materiałowych pochodzących ze strzępiarki, który zalicza się do recyklingu, odzysku energii oraz unieszkodliwiania, w terminie do 31 grudnia każdego roku.
    - 2b. Średnie procentowe udziały frakcji materiałowych pochodzących ze strzępiarki, o których mowa w ust. 2a, określane są w roku poprzedzającym rok, którego mają dotyczyć.”;
4. Wprowadzenie powyższej zmiany powinno skutkować dostosowaniem lub wykreśleniem z projektu ustawy zmieniającej ustawę o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przepisu art. 1 ust 1 pkt 19.

### **Uzasadnienie**

Poprawka ma na celu uporządkowanie i ujednoczenie w skali kraju metody obliczania poziomów odzysku i recyklingu dla pozostałości po demontażu kierowanych do strzępiarek. Poprawka spowoduje zredukowanie obowiązków biurowych po stronie prowadzących strzępiarki i wyeliminuje problemy związane z wyliczaniem osiągniętych poziomów odzysku i recyklingu przez prowadzących stacje demontażu. Jednocześnie zmiana umożliwi Ministrowi Środowiska uzyskanie z mocy prawa danych nt. przeprowadzonych na terenie kraju prób strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji i udziałów poszczególnych frakcji materiałowych powstających w procesie strzępienia, niezbędnych do wypełnienia okresowych sprawozdań dla Komisji Europejskiej w sprawie realizacji postanowień dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Obecnie obowiązujące przepisy zobowiązują prowadzącego strzępiarkę do wykonywania okresowych prób strzępienia, a następnie przekazywania każdemu prowadzącemu stację demontażu pojazdów informacji o wynikach tych prób. Oznacza to konieczność przekazywania setek informacji przez każdą ze strzępiarek i jednocześnie otrzymywania przez prowadzących stacje

demontażu informacji od wielu strzepiarek. Informacja z mocy przepisów nie jest jednak przekazywana Ministrowi Środowiska, co oznacza, że Minister Środowiska nie posiada informacji, które powinien uwzględnić w sprawozdaniu do Komisji Europejskiej.

Prowadzący stacje demontażu pojazdów, jeżeli przekazują pozostałości po demontażu pojazdów za pośrednictwem zakładów przerobu złom lub do kilku strzepiarek zostają zobligowani do prowadzenia dodatkowej ewidencji w oparciu o dane, które często są niemożliwe do uzyskania. Ponadto prowadzący strzepiarkę, który wykonał ostatnią próbę strzeżenia w 2014 roku przekazał informację o wynikach próby strzeżenia w terminie 30 dni tylko tym prowadzącym stacje demontażu, którzy bezpośrednio dostarczali odpady. Następną informację przekaże za 5 lat. Przedsiębiorca prowadzący strzepiarkę nie ma też obowiązku przekazywać informacji prowadzącym stacje demontażu, którzy nie dostarczali odpadów do strzeżenia bezpośrednio. Nie otrzymają wyników próby strzeżenia również ci przedsiębiorcy, którzy rozpoczęli przekazywanie odpadów w roku 2015 lub w późniejszym okresie - nie otrzymają oni wyników np. za 2015r. Ponadto przedsiębiorca prowadzący strzepiarkę nie ma obowiązku przekazywania informacji o przeznaczeniu poszczególnych frakcji, tak więc część prowadzących stację demontażu nie będzie w stanie obliczyć osiągniętych poziomów odzysku/recyklingu już za 2015 rok. Z tych względów proponowane zmiany są konieczne.

Proponowana zmiana spowoduje, że prowadzący strzepiarki będą przekazywać informacje o frakcjach uzyskanych w wyniku wykonanych prób strzeżenia do Ministra Środowiska. Dane posłużą Ministrowi Środowiska do wyliczenia średniego udziału frakcji przeznaczonych do recyklingu, średniego udziału frakcji przeznaczonych do odzysku energii oraz frakcji przeznaczonych do unieszkodliwiania. Średnie wartości dla recyklingu i odzysku energii oraz unieszkodliwiania zostaną wskazane w rozporządzeniu Ministra Środowiska i będą stanowić jednolitą wartość dla wszystkich podmiotów prowadzących stacje demontażu pojazdów do wyliczenia poziomu odzysku i recyklingu. To rozwiązanie spowoduje, że prowadzący stacje demontażu pojazdów będą mieli informacje niezbędne do wyliczenia osiągniętych poziomów przed rozpoczęciem roku kalendarzowego, co ułatwi monitorowanie prowadzonych procesów demontażu. Zmiana wyeliminuje niepotrzebne obciążenia biurokratyczne po stronie prowadzących stacje demontażu pojazdów poprzez zastosowanie jednego przelicznika w przypadku odpadów przekazywanych do wielu podmiotów zajmujących się przygotowaniem odpadów do przerobu w hucie. Poprawka wpłynie także pozytywnie na konkurencyjność przedsiębiorców oferujących na rynku działania w zakresie prowadzenia strzeżenia odpadów powstających w trakcie demontażu pojazdów. Konkurencyjność prowadzących strzepiarki będzie zależała od oferty ekonomicznej, nie zaś od przeprowadzonych prób strzeżenia, które różnią się nie z powodu oferowanej technologii, czy zakresu wpływu na środowisko, lecz od rodzaju odpadu wykorzystanego w trakcie próby strzeżenia.

Zmiana nie jest sprzeczna z przepisami prawa Unii Europejskiej, gdyż obecnie składane sprawozdania dla Komisji Europejskiej Tabela 2 przedstawiają wartości oparte na średnim wyniku próby strzeżenia i są zgodne z zaproponowaną zmianą.

### **Poprawka 8**

W art. 1 pkt 13 projektu ustawy zmieniającej ustawę o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w zakresie wprowadzenia nowego art. 23 ustawy proponuje się:

- 1) skreślić ust. 5 w całości lub
- 2) przepisowi ust. 5 nadać następujące brzmienie:  
*„5. W przypadku przyjmowania niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji opłata, o której mowa w ust. 3, nie może przekraczać 2000 zł za każdy pojazd.”*

### **Uzasadnienie**

Zaproponowana w druku sejmowym nr 3033 zmiana art. 23 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz innych ustaw polegająca na zastąpieniu obowiązującego brzmienia ust. 4. „ Za pojazd kompletny uważa się pojazd który zawiera wszystkie istotne elementy i jego

masa jest nie mniejsza niż 90% masy pojazd „ nowym brzmieniem ust. 4 „ Za pojazd niekompletny uważa się pojazd który nie zawiera co najmniej jednego istotnego elementu określonego w przepisach na podstawie ust. 8. spowoduje, że przedsiębiorca przy przyjmowaniu pojazdu niekompletnego nie będzie mógł pobrać opłaty w sytuacji gdy nie będzie istotnych elementów a mas pojazdu wycofanego z eksploatacji nie będzie mniejsza od masy pojazdu, np. przykład brak katalizatora który waży nok 2-3 kg. Nie będzie można również pobrać opłaty w przypadku gdy pojazd będzie zawierał odpady które zostały do niego dodane - art. 23 ust3 pkt.2 lit b. Zatem proponuje się wykreślenie tego przepisu w całości lub alternatywnie określenie maksymalnej stawki za pojazd niekompletny. Proponowana maksymalna stawka 2000 zł jest przy aktualnych przepisach odpowiednikiem 200 kg brakującej masy. Opłata będzie określana indywidualnie przez prowadzącego stację demontażu pojazdów lub punkt przyjęć pojazdów dla pojazdu niekompletnego w zależności od sytuacji i rynkowej tak jak ma to miejsce w przypadku pobierania opłat za przyjęcie innych odpadów.