



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, 9 kwietnia 2004 r.

IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
SSP – 140 – 34(2)/04

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Przedkładam **stanowisko Rządu** wobec poselskiego projektu ustawy

- **o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (druk nr 2597).**

Jednocześnie informuję, iż Rada Ministrów upoważniła Ministra Środowiska do reprezentowania Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, 9 kwietnia 2004 r.

IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
SSP – 140 – 34(2)/04

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Przedkładam **stanowisko Rządu** wobec poselskiego projektu ustawy

- **o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (druk nr 2597).**

Jednocześnie informuję, iż Rada Ministrów upoważniła Ministra Środowiska do reprezentowania Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

**Stanowisko Rządu
wobec poselskiego projektu ustawy
o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji
(druk nr 2597)**

Przedłożony poselski projekt ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji ma na celu przeniesienie do prawa krajowego wymagań Unii Europejskiej zawartych w następujących aktach prawnych:

- dyrektywie 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269, z 21.10.2000, z późn. zm.), oraz wydanych na jej podstawie decyzji:
- decyzji Komisji 2001/753/WE z dnia 17 października 2001 r. w sprawie kwestionariusza dla raportów państw członkowskich dotyczących implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 282, z 26.10.2001),
- decyzji Komisji 2002/151/WE z dnia 19 lutego 2002 r. o minimalnych wymaganiach dla certyfikatu zniszczenia wydawanego zgodnie z art. 5(3) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 50, z 21.2.2002),
- decyzji Komisji 2003/138/WE z dnia 27 lutego 2003 r. ustanawiającej normy kodowania części i materiałów stosownie do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 53, z 28.2.2003).

Aby osiągnąć wskazane w w/w dyrektywie cele – w szczególności zapewnienie zbierania wszystkich pojazdów wycofywanych z eksploatacji, osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, zbieranie i przetwarzanie odpadów, jakimi są pojazdy wycofywane z eksploatacji we właściwych warunkach – w projekcie ustawy obowiązki zostały rozdzielone pomiędzy poszczególne strony uczestniczące w produkcji, używaniu pojazdów, a następnie przetwarzaniu odpadów z nich powstałych, czyli na producentów i importerów pojazdów, właścicieli pojazdów, przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, punkty zbierania pojazdów oraz strzępiarki. Pewne obowiązki zostały również nałożone na organy administracji publicznej. W analogiczny sposób uporządkowane są rozdziały ustawy:

1. Przepisy ogólne, w których określono zakres ustawy oraz zdefiniowano podstawowe pojęcia.
2. Obowiązki wprowadzających pojazdy: przedsiębiorców będących producentami, dokonującymi wewnątrzwspólnotowego nabycia i importerami pojazdów.
3. Obowiązki właścicieli pojazdów.
4. Obowiązki przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu.
5. Obowiązki przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów.
6. Obowiązki przedsiębiorców prowadzących strzępiarki.
7. Kompetencje organów administracji publicznej.
8. Zadania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.
9. Przepisy karne.
10. Zmiany w przepisach obowiązujących.
11. Przepisy przejściowe i końcowe, w tym w zakresie ważności dotychczas uzyskanych decyzji w zakresie gospodarki odpadami, jak i wyznaczenia

przedsiębiorstw utylizacji pojazdów i składnic złomu na podstawie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dzięki czemu w sposób jasny i logiczny nakreślony został system gospodarki odpadami, jakimi są pojazdy wycofywane z eksploatacji. Odnosząc się do stosowanego nazewnictwa należy zauważyć, że w całym projekcie stosowany jest termin „pojazdy wycofywane z eksploatacji”, zaś w piśmie przewodnim „pojazdy wycofane z eksploatacji”. W opinii Rządu pojęcie „pojazdy wycofywane z eksploatacji” lepiej odzwierciedla przedmiot ustawy.

Omawiany projekt ustawy o recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji należy do pakietu ustaw ekologicznych i ma na celu zbudowanie szczelnego systemu gwarantującego skierowanie wszystkich wyeksploatowanych, kompletnych pojazdów do profesjonalnych stacji demontażu, co pozwoli także na ich działalność bez konieczności konkurencji z szarą strefą. W powiązaniu z ustawą z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152) i ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515, z późn. zm.), wprowadza zabezpieczenia interesu Państwa i Obywateli w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa pojazdów i ich właścicieli przez znaczne ograniczenie, a w niektórych przypadkach, wyeliminowanie kradzieży pojazdów, handlu dokumentami czy oszustw ubezpieczeniowych.

Jednakże w celu pełnego przeniesienia wymagań dyrektywy 2000/53/WE należałoby uzupełnić projekt ustawy o przepisy transponujące wymaganie zawarte w art. 5 ust. 4 dyrektywy, że producenci, importerzy i dokonujący wewnątrzwspólnotowego nabycia poniosą wszystkie lub znaczącą część kosztów realizacji prawa ostatniego właściciela (posiadacza) pojazdu do bezpłatnego jego oddania do stacji demontażu, w szczególności gdy pojazd ten nie ma wartości lub wykazuje wręcz wartość ujemną. Zatem Rząd proponuje nałożenie na producentów i importerów pojazdów obowiązku utworzenia i utrzymania sieci zbierania pojazdów wycofywanych z eksploatacji oraz wprowadzenie odpowiednich sankcji karnych za brak jego realizacji (propozycja nowych przepisów art. 8a, 34a, 34b, 34 c i nowe brzmienie art. 35 ust. 1 - w załączniku do stanowiska).

Pewne wątpliwości budzą również niektóre rozwiązania zawarte w projekcie ustawy.

Zdaniem Rządu w celu implementacji art. 4 ust. 2 lit. a dyrektywy 2000/53/WE w projekcie ustawy należy dodać zakaz wprowadzania na rynek materiałów i części pojazdów zawierających niektóre substancje niebezpieczne przez dodanie odpowiednich przepisów w art. 5, 41a i 54a projektu (propozycja – w załączniku do stanowiska).

Ze względu na trwające prace nad dyrektywą w sprawie homologacji pojazdów proponuje się w art. 5 ust. 1 pkt 2 projektu wprowadzić odniesienie do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, do którego będą transponowane wymagania tej dyrektywy, aby zapewnić spójność z prawem europejskim. W konsekwencji należy w art. 50 projektu skreślić pkt 2. Jednocześnie proponuje się doprecyzować ust. 2 w art. 5, przez wskazanie, które obowiązki dotyczą producentów przedmiotów wyposażenia i części pojazdów (propozycja – w załączniku do stanowiska).

W art. 7 ust. 2 proponuje się skreślić ust. 2, ponieważ ustawa zawsze określa sytuacje dotyczące przyszłości.

W art. 8 ust. 1 należałoby w pierw określić sposób postępowania przedsiębiorcy, zaś z treści ust. 2 nie jest jasne, czy w przypadku, o którym stanowi przepis, żaden termin nie obowiązuje, czy też jest to inny termin. Wobec powyższego proponuje się zastąpić ust. 1 i 2 ust. 1-3 w brzmieniu zaproponowanym w załączniku do stanowiska.

W art. 13 oraz w kolejnych artykułach proponuje się stosowanie formularza przyjęcia odpadów metali jako potwierdzenia przyjęcia niekompletnego pojazdu. Ma on również stanowić podstawę wyrejestrowania pojazdów. Ze względu na fakt, że formularz ten może być stosowany – w innych celach – w punktach zbierania metali, mogłoby to wprowadzać pewne nieporozumienia, np. że można do takiego punktu przekazywać pojazd wycofywany z eksploatacji. W celu uniknięcia tego typu sytuacji proponuje się w miejsce sformułowania "formularz przyjęcia odpadów metali, o którym mowa w art. 43a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach" wprowadzić pojęcie „zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu”. Jego wzór zostałby określony w rozporządzeniu, wydanym na podstawie upoważnienia zawartego w art. 20. W konsekwencji zostałby skreślony w art. 52 ust. 2 i 4.

W art. 16 ust. 4 projektu umożliwia się ostatniemu właścicielowi oddawanie niekompletnego pojazdu. Wysokość opłaty za 1 kg brakującej masy wydaje się być jednak zbyt niska, aby zniechęcić do samodzielnego wymontowywania elementów pojazdu. Proponuje się podniesienie tej stawki do 10 zł/kg. Z drugiej strony art. 46 wprowadza sankcje karne za dekompletację pojazdu. O ile nie jest to sankcja dla nielegalnych stacji demontażu, to wydaje się, że występuje tu pewien brak konsekwencji. Jednocześnie w art. 16 ust. 4 proponuje się dodanie drugiego zdania w brzmieniu: „Przepisu nie stosuje się do pojazdów Policji oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej”. Pojazdy wycofane z eksploatacji w Policji i z jednostek ochrony przeciwpożarowej, niezależnie od form ich zbywania, przeznaczone są na cele szkoleniowe, np. związanych z podkładaniem w pojazdach ładunków wybuchowych, co skutkuje tym, że pojazdy nie będą kompletne w rozumieniu ustawy (propozycja – w załączniku do stanowiska).

W art. 24 ust. 3 projektu należałoby doprecyzować, czego ma dotyczyć umowa pomiędzy przedsiębiorcą prowadzącym punkt zbierania pojazdów a stacją demontażu (propozycja – w załączniku do stanowiska).

W projekcie ustawy zaproponowano przeznaczenie 10% zebranych w danym roku wpływów na fundusz rezerwowy (art. 35 ust. 3), nie wskazując, na jakie cele mogą być przeznaczane środki z funduszu rezerwowego. Ponieważ przepisy ust. 2 pkt 1-4 wyczerpują wszystkie zakresy działań, jakie powinny być finansowane z zebranych środków, tworzenie funduszu rezerwowego nie ma uzasadnienia. Proponuje się zatem zwiększenie udziału środków przeznaczonych na działania inwestycyjne. Skierowanie proporcjonalnie większej puli środków na działania inwestycyjne, a nie dopłaty, wynika z założenia, że w początkowym okresie działania ustawy priorytetem będzie tworzenie technicznej bazy zbierania i demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji oraz unieszkodliwiania odpadów powstających przy demontażu (propozycja nowego brzmienia art. 35 ust. 3 – w załączniku do stanowiska).

Projekt ustawy dopuszcza możliwość posiadania przez prowadzącego punkt zbierania pojazdów więcej niż jednej umowy z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu. Dopiero brak umowy (a nie rozwiązanie umowy) może skutkować wygaśnięciem zezwolenia, stąd proponuje się zmianę ust. 3 w art. 28 (propozycja – w załączniku do stanowiska).

Wątpliwości budzi obecne brzmienie art. 31 ust. 2 projektu. Wydaje się, że jest to nieuzasadniona ingerencja w wolny rynek. Proponuje się zmianę brzmienia ust. 2, tak aby prowadzący punkt zbierania mógł posiadać kilka umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu i wybierać, któremu z nich będzie przekazywał zebrane pojazdy (propozycja – w załączniku do stanowiska).

W art. 42 projektu, będącym przepisem karnym w zakresie stosowania oznaczeń przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, należałoby dodać, że chodzi o oznaczanie w rozumieniu art. 7.

W odniesieniu do art. 42–48 nie określono, czy przepisy karne penalizują występki czy wykroczenia. Wobec powyższego proponuje się dodanie kolejnego artykułu, który stanowiłby odwołanie do właściwych przepisów (propozycja – w załączniku do stanowiska).

Ze względu na fakt, że w niektórych przypadkach pojazdy nie podlegają pierwszemu badaniu technicznemu (przed pierwszą rejestracją), to konieczna wydaje się odpowiednia modyfikacja art. 50 pkt 3 lit. b projektu ustawy (propozycja – w załączniku do stanowiska). Specyficzny charakter pojazdów Policji i jednostek ochrony przeciwpożarowej oraz odrębny system rejestracji wymaga, aby nastąpiła zmiana art. 50 pkt 4 lit. c i d (propozycja – w załączniku do stanowiska). Ze względu na nałożenie dodatkowych obowiązków na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów (w zakresie pobierania opłaty recyklingowej), proponuje się, aby otrzymywali oni prowizje za wykonywane zadanie (propozycja zmiany art. 50 pkt 7 – w załączniku do stanowiska).

W art. 55 pkt 2 projektu, określającym termin wejścia w życie niektórych przepisów omyłkowo odniesiono się do art. 24 ust. 2 zamiast do art. 25 ust. 2.

W uzasadnieniu do projektu należałoby wykreślić przedostatnie zdanie, gdyż nie jest ono w pełni zgodne ze zdaniem ostatnim, a mianowicie, że wejście w życie ustawy nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

Odnosząc się do kwestii redakcyjnych, to należy zauważyć, że w tytule projektu brak jest odnośnika, który informowałby użytkowników prawnych o tym, jaka dyrektywa jest wdrażana na mocy postanowień projektowej ustawy. (propozycja w załączniku do stanowiska). Natomiast w art. 46 ust. 3 brak jest pewnej konsekwencji natury redakcyjnej, które mogłaby spowodować, że nawet wymontowanie reflektora ze sprawnego pojazdu, jeśli odbywałoby się poza stacją demontażu, byłoby zagrożone sankcją (propozycja zmiany przepisu – w załączniku do stanowiska). Wobec dużej ilości zmian sugerowanych do wprowadzenia w art. 79 ustawy - Prawo o ruchu drogowym proponuje się nadać nowe brzmienie temu artykułowi (art. 50 pkt 4 projektu).

Reasumując, Rząd pozytywnie opiniuje projekt ustawy uprzejmie wnioskując o uwzględnienie zgłaszanych poprawek.

Załącznik do stanowiska Rządu

- 1) w tytule ustawy dodać odnośnik ¹⁾ w brzmieniu:
„¹⁾ Przepisy niniejszej ustawy wdrażają postanowienia dyrektywy 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269, z 21.10.2000, z późn. zm.)”,
a pozostałe odnośniki ulegną odpowiedniemu przenie numerowaniu,
- 2) w art. 5:
 - a) ust. 1 pkt 2 nadać brzmienie:
„2) uwzględnienia wymogów demontażu, ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części, odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji tak, aby możliwe było osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu wymaganych przy homologacji pojazdów określonych w przepisach o ruchu drogowym”,
 - b) ust. 2 nadać brzmienie:
„2. Obowiązki określone w ust. 1 pkt 1 i 3 dotyczą odpowiednio producentów przedmiotów wyposażenia i części pojazdów.”,
 - c) dodać ust. 3-5 w brzmieniu:
„3. Przedmioty wyposażenia i części pojazdów nie mogą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu.
4. Minister właściwy do spraw gospodarki w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, listę przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, w stosunku do których nie obowiązuje zakaz, o którym mowa w ust. 3, oraz czas obowiązywania tego wyłączenia, uwzględniając konieczność stosowania w niektórych przedmiotach wyposażenia i częściach pojazdów metali, o których mowa w ust. 3, w celu uzyskania wymaganej charakterystyki technicznej tych przedmiotów i części.
5. Rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, może również określić dopuszczalne wielkości zawartości ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu w przedmiotach wyposażenia i częściach pojazdów.”,
- 3) w art. 7 skreślić ust. 2,
- 4) w art. 8 ust. 1 i 2 zastąpić ust. 1-3 w brzmieniu:
 - „1. Wprowadzający pojazd jest obowiązany do opracowania informacji dotyczącej sposobu demontażu każdego nowego typu pojazdu w ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia go na terytorium kraju. Informacja ta powinna podawać w szczególności rodzaje części oraz materiałów, umiejscowienie substancji i elementów niebezpiecznych użytych w danym typie pojazdu, w zakresie potrzebnym przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu do spełnienia przez niego obowiązków wynikających z przepisów ustawy.
 2. Wprowadzający pojazd jest obowiązany do przekazania przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu pojazdów informacji, o których mowa w ust 1, w terminie 30 dni od dnia złożenia przez niego wniosku o udzielenie informacji.
 3. Dostawcy materiałów, części składowych i wyposażenia do pojazdów, są obowiązani do udostępnienia wprowadzającemu pojazd oraz przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu właściwej informacji dotyczącej demontażu,

magazynowania i testowania takich części, które mogą być przeznaczone do ponownego użycia, w zakresie w jakim nie narusza to ich tajemnicy handlowej i przemysłowej, w terminie określonym w ust.2.”,

natomiast dotychczasowy ust. 3 stanie się ust. 4,

5) po art. 8 dodać art. 8a w brzmieniu:

„Art. 8a. 1. Wprowadzający pojazd oraz jego następcy prawni są obowiązani zapewnić sieć zbierania pojazdów obejmującą obszar Rzeczypospolitej Polskiej w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofywanego z eksploatacji 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, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w roku kalendarzowym może nie tworzyć sieci, o której mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Wprowadzający pojazd, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany do naliczenia i wpłacenia opłaty za brak sieci zbierania pojazdów w wysokości 100 zł od każdego pojazdu wprowadzonego do obrotu.

4. W przypadku braku sieci zbierania pojazdów spełniającej warunki określone w ust. 1, wprowadzający pojazd i jego następcy prawni są obowiązani do naliczenia i wpłacenia opłaty za brak sieci zbierania pojazdów.

5. Opłatę, o której mowa w ust. 4, oblicza się jako iloczyn stawki opłaty oraz masy pojazdów wprowadzonych w danym roku na rynek przez wprowadzającego pojazd oraz ilorazu liczby dni w roku, w których nie zapewniono sieci zbierania pojazdów, o której mowa w ust. 1, do liczby dni w danym roku.

6. Stawka opłaty za brak sieci zbierania pojazdów wynosi 0,5 zł za pojazd.

7. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 6, podlega z dniem 1 stycznia każdego roku kalendarzowego podwyższeniu w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, przyjętemu w ustawie budżetowej za rok poprzedni.

8. Minister właściwy do spraw środowiska, nie później niż w terminie do dnia 30 września każdego roku, ogłasza na następny rok, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski", wysokość stawki opłaty za brak sieci zbierania pojazdów.

9. Wprowadzający pojazd jest obowiązany do złożenia marszałkowi województwa rocznego sprawozdania o wysokości należnej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów w terminie do dnia 31 marca roku kalendarzowego następującego po roku, którego opłata dotyczy.

10. Minister właściwy do spraw środowiska w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 9, kierując się potrzebą ujednoczenia treści sprawozdań.

11. Obowiązek wpłacenia opłaty za brak sieci zbierania pojazdów, obliczonej w sposób określony w ust. 5, powstaje na koniec roku kalendarzowego.

12. Opłata za brak sieci zbierania pojazdów jest wpłacana na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego do dnia 31 marca roku kalendarzowego następującego po roku, którego opłata dotyczy.

13. W razie stwierdzenia, że wprowadzający pojazd albo jego następcy prawni, nie dokonali wpłaty opłaty za brak sieci zbierania pojazdów albo dokonali wpłaty

w wysokości niższej od należnej, marszałek województwa wydaje decyzję, w której określa wysokość zaległości z tytułu opłaty za brak sieci zbierania pojazdów wraz z odsetkami za zwłokę naliczonymi od następnego dnia po upływie terminu płatności.

14. W przypadku niewykonania decyzji określonej w ust. 13 marszałek województwa ustala, w drodze decyzji, dodatkową opłatę za brak sieci zbierania pojazdów w wysokości odpowiadającej 50% kwoty niewpłaconej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów.

15. Termin płatności opłat, o których mowa w ust. 13 i 14, wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca wysokość opłaty stała się ostateczna.

16. W razie nieterminowego uiszczenia opłaty za brak sieci zbierania pojazdów lub uiszczenia ich w wysokości niższej od kwoty należnej naliczane są odsetki za zwłokę w wysokości i na zasadach określonych w przepisach działu III ustawy - Ordynacja podatkowa.

17. Do opłaty za brak sieci zbierania pojazdów stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

18. Obowiązek wpłacenia opłaty za brak sieci zbierania pojazdów przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym wpłata powinna nastąpić.

19. Do ponoszenia opłaty za brak sieci zbierania pojazdów stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy - Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują marszałkowi województwa.",

6) w art. 13 oraz w kolejnych wyrazy „formularz przyjęcia odpadów metali, o którym mowa w art. 43a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628, z późn. zm.)” w jakimkolwiek przypadku i liczbie zastępuje się wyrazami „zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu” w odpowiednim przypadku i liczbie,

7) art. 16 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku przyjmowania od właściciela niekompletnego pojazdu wycofywanego z eksploatacji, opłata za 1 kg brakującej masy nie może przekraczać 10 zł. Przepisu nie stosuje się do pojazdów Policji oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej.”,

8) art. 20 otrzymuje brzmienie:

„Art. 20. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wzór zaświadczenia o demontażu pojazdu oraz wzór zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, zasady przechowywania ich kopii oraz sposób prowadzenia ewidencji, o której mowa w art. 19, kierując się potrzebą identyfikacji pojazdu oraz zapewnieniem wiarygodności zaświadczeń dla wyrejestrowania pojazdu i potrzebą ujednoczenia treści zaświadczeń.”,

9) w art. 24 ust. 3 nadać brzmienie:

„3. Do wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany dołączyć kopię umowy z przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu w zakresie przyjmowania przez stację demontażu pojazdów zebranych w punkcie zbierania pojazdów.”,

10)w art. 28 ust. 3 nadać brzmienie:

„3. Zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów wydane przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów wygasa z dniem likwidacji działalności lub braku umowy z przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu.”,

11)w art. 31 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W zezwoleniu na prowadzenie działalności w zakresie zbierania odpadów wydawanym przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów starosta dodatkowo określa przedsiębiorcę lub przedsiębiorców prowadzących stację demontażu, którym przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany przekazywać zebrane pojazdy wycofywane z eksploatacji.”,

12)po art. 34 dodać art. 34a-34c w brzmieniu:

„Art. 34a. 1. Marszałek województwa jest obowiązany do przesyłania ministrowi właściwemu do spraw środowiska oraz Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej sprawozdania zawierającego informacje o wpływach z opłat za brak sieci zbierania pojazdów w terminie do dnia 30 kwietnia roku kalendarzowego następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie.

2. Minister właściwy do spraw środowiska w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wzór sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, kierując się potrzebą ujednoczenia treści sprawozdań.

Art. 34b. 1. Urzędy marszałkowskie prowadzą odrębne rachunki bankowe w celu gromadzenia i odpowiedniego przekazywania wpływów z opłat za brak sieci zbierania pojazdów.

2. Wpływy z tytułu opłat za brak sieci zbierania pojazdów powiększone o przychody z oprocentowania rachunków bankowych i pomniejszone o dochody urzędów marszałkowskich, o których mowa w ust. 3, urzędy marszałkowskie przekazują w terminie 30 dni po upływie kwartału na odrębny rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

3. Wpływy z opłat za brak sieci zbierania pojazdów w wysokości 0,5% stanowią dochody budżetu województwa samorządowego z przeznaczeniem na koszty egzekucji należności z tytułu opłat za brak sieci zbierania pojazdów i obsługę administracyjną systemu opłat za brak sieci zbierania pojazdów.

Art. 34c. 1. Wpływy pochodzące z dodatkowej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów określonej w art. 8a ust. 13 są przekazywane na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w terminie 30 dni od ich wpływu na rachunek urzędu marszałkowskiego.

2. Środki, o których mowa w ust. 1, przeznaczone są na cele określone w art. 35 ust. 2.”,

13)w art. 35:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej gromadzi na odrębnym rachunku bankowym wpływy z tytułu opłat za brak sieci zbierania pojazdów, o której mowa w art. 8a oraz opłaty recyklingowej, o której mowa w art. 10.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Środki, o których mowa w ust. 2, zebrane w danym roku kalendarzowym, przeznacza się w 45% na dopłaty do demontażu pojazdów wycofywanych z eksploatacji, w 55% na dofinansowanie pozostałych działań, o których mowa w ust. 2 pkt 2-4.”,

14) po art. 41 dodaje się art. 41a w brzmieniu:

„41a. Kto wprowadza do obrotu przedmioty wyposażenia i części pojazdów, które nie mogą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu

podlega karze grzywny”,

15) w art. 46 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wymontowania z pojazdów wycofywanych z eksploatacji elementów nadających się do odzysku, w tym recyklingu.”,

16) po art. 48 dodaje się art. 48a w brzmieniu:

„Art. 48a. Do postępowania w sprawach, o których mowa w art. 42-48, stosuje się przepisy ustawy o postępowaniu w sprawach o wykroczenia.”

17) w art. 50:

a) pkt 3 lit. b otrzymuje brzmienie:

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

„1a. Jeżeli pojazd podlega pierwszemu badaniu technicznemu, to pierwszej rejestracji tego pojazdu starosta dokonuje po przedstawieniu dowodu wpłacenia opłaty recyklingowej, o której mowa w art. 10 ustawy o recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji.”,

b) pkt 4:

- lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku nieprzedłożenia przez właściciela pojazdu zaświadczenia o demontażu pojazdu, organ rejestrujący, z wyłączeniem organów, o których mowa w art. 73 ust. 3, po otrzymaniu kopii zaświadczenia o demontażu pojazdu dokonuje w ciągu kolejnych 30 dni wyrejestrowania pojazdu z urzędu, po uprzednim zawiadomieniu właściciela pojazdu o podjętym w tym zakresie postępowaniu i wezwaniu go do zwrotu dowodu rejestracyjnego, karty pojazdu, jeżeli była wydana, oraz tablic rejestracyjnych.”,

- lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 5 i 6, warunkiem wyrejestrowania pojazdu jest wniesienie przez właściciela pojazdu opłaty na rzecz gminy na realizację zadań związanych z utrzymaniem czystości i porządku w gminach. Przepisu nie stosuje się do pojazdów Policji i jednostek ochrony przeciwpożarowej.”,

c) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) po art. 83 dodaje się art. 83a w brzmieniu:

- „Art. 83a. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pobiera opłatę recyklingową.
2. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 1, otrzymuje prowizję w wysokości 10% od pobranej opłaty recyklingowej.
3. Wpływy z tytułu opłat recyklingowych przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów przekazuje w terminie do 15 dnia miesiąca następującego po upływie każdego kwartału na wyodrębniony rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.
4. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów przekazuje informację o liczbie wykonanych pierwszych badań technicznych lub okresowych badań technicznych oraz wysokości pobranych opłat recyklingowych do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w terminie, o którym mowa w ust. 3.”,

18) w art. 52 skreśla się pkt 2 i 4,

19) po art. 54 dodaje się art. 54a w brzmieniu:

„Art. 54a. Przepisy art. 5 ust. 3 stosuje się do przedmiotów wyposażenia i części pojazdów wprowadzonych do obrotu po dniu wejścia w życie ustawy, które mają być stosowane w pojazdach wyprodukowanych po dniu 1 lipca 2003 r.”.

