



**Opinia do ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji
(druk nr 479)**

I. Cel i przedmiot ustawy

Nowelizacja zmierza do zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w zakresie postanowień, które określają sankcje za niewykonanie obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów. Zgodnie z obowiązującą od marca 2005 r. ustawą zmienianą, wprowadzający pojazd (producent bądź wewnątrzwspólnotowy nabywca lub importer) ma obowiązek zapewnić sieć zbierania pojazdów dopełniając dwóch wymogów, tj:

- wymogu objęcia siecią terytorium całego kraju oraz
- wymogu dostępności, polegającego na zapewnieniu właścicielowi możliwości oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania lub stacji demontażu, położonych w odległości nie większej niż 50 km.

W uzasadnieniu projektu nowelizacji wskazuje się na niewykonalność obowiązku pokrycia siecią 100% terytorium kraju oraz niecelowość organizacji sieci w niektórych rejonach, ze względu na ukształtowanie terenu.

Celem zmiany jest złagodzenie wymagań stawianych podmiotom wprowadzającym pojazdy na teren kraju oraz dostosowanie sankcji do stopnia wykonania ustawowego obowiązku zorganizowania sieci.

W myśl przyjętego przez Sejm rozwiązania z opłaty za brak sieci zwolniony byłby podmiot, który zorganizował sieć obejmującą terytorium kraju co najmniej w 95%, natomiast w przypadku zapewnienia sieci na terytorium poniżej 95%, nie mniej niż 90% oraz poniżej 90%, nie mniej niż 85% - wysokość opłaty ulegałaby obniżeniu odpowiednio o 75% i 50%.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Nowelizacja wypracowana została na podstawie projektu poselskiego – druk nr 1626, z dnia 28 marca 2007 r., skierowanego do pierwszego czytania do Komisji Gospodarki oraz Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Zaproponowane w projekcie rozwiązanie Komisje nieznacznie zmodyfikowały. W myśl projektu wysokość opłaty, w przypadku zapewnienia sieci na terytorium poniżej 95% ale nie mniej niż 90%, miała być obniżona o 90%, natomiast w przypadku zapewnienia sieci na terytorium od 85% do 90% - wysokość opłaty miała być obniżona o 85%.

III. Uwagi ogólne

Na etapie prac sejmowych wyjaśniane były kwestie dotyczące zgodności proponowanych zmian z Konstytucją RP oraz prawem europejskim.

Konstytucyjność rozwiązań oceniana była w kontekście równości podmiotów wprowadzających pojazdy i zobowiązanych do tworzenia sieci zbierania pojazdów oraz zasady niedziałania prawa wstecz, bowiem projekt przewidywał wejście ustawy w życie z mocą wsteczną od 1 stycznia 2006 r., z czego zrezygnowano w trakcie prac Komisji

Zasada równości, w myśl orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego, zezwala na różnicowanie prawnych obowiązków danej kategorii podmiotów według kryterium rozmiarów ich działalności.

Jednak zachowanie zasady równości należy rozpatrzyć nie w kontekście podmiotów zobligowanych do tworzenia sieci lecz osób oddających pojazd wycofany z eksploatacji. Łagodząc rygory co do zagęszczenia sieci ustawodawca nie wprowadza wymogu, by tereny nieobjęte siecią były niezamieszkałe. W związku z tym, może zaistnieć sytuacja, że niektórzy zdający będą mieli do punktu zbierania pojazdów odległość większą, niż przewidzianą w dotychczasowych przepisach, znajdują się więc w sytuacji gorszej od osób objętych siecią. W mojej opinii na etapie prac Senatu można byłoby wypracować stosowne rozwiązanie merytoryczne.

W kwestii zgodności z prawem wspólnotowym nowelizacja wymaga oceny co do właściwego uwzględnienia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zgodnie z opinią Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej z dyrektywy wynika, że systemem zbierania pojazdów powinny zostać objęte wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji zaś sposób zbierania pojazdów powinien być "wystarczający". Ze względu na ten cel dyrektywy rozwiązania zaproponowane w nowelizacji należy oceniać z punktu widzenia oddającego

pojazd wycofany z eksploatacji. Z takim zastrzeżeniem Urząd Komitetu Integracji Europejskiej wyraził opinię co do zgodności nowelizacji z prawem Unii Europejskiej (druk sejmowy nr 1826).

Powyższe stanowisko wzmacnia potrzebę poszukiwania rozwiązania, na które wskazałam w akapicie poprzednim. Jednym ze sposobów mogłoby być zrekompensowanie właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji całości bądź części kosztów dostarczenia go do punktu zbierania lub stacji demontażu, jeśli odległość od miejsca zamieszkania lub siedziby właściciela przekraczać będzie w linii prostej 50 km.

Hanna Kaśnikowska

Główny specjalista ds. legislacji