



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(833)

Wspólne posiedzenie
Komisji Rolnictwa
i Ochrony Środowiska (90.)
oraz Komisji Gospodarki Narodowej (126.)
w dniu 10 lipca 2007 r.

VI kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (druk nr 479).

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 40)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodniczący Komisji Rolnictwa i Ochrony Środowiska Jerzy Chróścikowski oraz przewodniczący Komisji Gospodarki Narodowej Marek Waszkowiak)

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Rolnictwa i Ochrony Środowiska oraz Komisji Gospodarki Narodowej.

W porządku obrad mamy jeden punkt. Jest nim rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, druk sejmowy nr 1626 oraz druk senacki nr 479.

Witam państwa, a szczególnie ministra Marka Haliniaka wraz z całym zespołem z Ministerstwa Środowiska. Witam również innych gości, którzy są obecni na posiedzeniu. Witam panów senatorów. Widzę, że są na sali osoby z Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Recyklingu... Witam panie z obsługi.

(Głos z sali: I z Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego...)

Witam wszystkich obecnych na posiedzeniu.

Proszę przedstawiciela rządu o krótkie wprowadzenie do ustawy.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska Marek Haliniak:

Dziękuję bardzo.

Sama nowelizacja ustawy dotyczyła szerszego problemu, mianowicie takiej zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, która by doprowadziła do pewnych realnych rozwiązań. Meritum tej nowelizacji polegało na tym, że podmioty wprowadzające samochody na nasz teren musiały zorganizować sieć recyklingu, utylizacji pojazdów, obejmującą praktycznie 100% terytorium kraju. Okazało się to trudne. Brak takiej sieci, która daje szansę każdemu obywatelowi na dostarczenie starego samochodu do punktu recyklingu, znajdującego się w odległości nie większej niż 50 km od miejsca zamieszkania, powodował konieczność płacenia bardzo wysokich kar. Istotą było to, że był to system zero-jedynkowy, czyli nieważne, czy taka sieć obejmowała 99% terytorium kraju, czy 95%, bo kara była ewidentna. Jest to konsekwencja przyjęcia pewnego systemu, rozwiązania problemu recyklingu właśnie w taki sposób. W kilku krajach zachodnich jest taki sam model, w niektórych jest inny, to znaczy nie ma tam podejścia obszarowego, tylko jest takie podejście do tego, że należy osiągnąć pewien procent recyklingu pojazdów w jakiś inny sposób. Tak jest na przykład w ustawie o zużytym sprzęcie elektrycznym,

elektronicznym, w której jest inny mechanizm osiągania celów ekologicznych, czyli stopień recyklingu.

Przyjęcie takiego rozwiązania w pierwszej wersji ustawy, to znaczy tej, która obowiązywała, spowodowało konieczność pewnej weryfikacji. W tym samym czasie pojawiła się również kwestia różnych stawek... I to było podstawą tej nowelizacji. Również pewien element nowelizacji, który... Ja myślę, że w tej chwili będzie dyskusja dotycząca raczej stawek, bo mamy kilka różnych propozycji. Pan przewodniczący pewnie będzie starał się to przedstawić.

Myślę, że przedstawiłem istotę tej zmiany. Może jeszcze pani dyrektor coś doda...

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Jeśli można poprosić Biuro Legislacyjne...

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Hanna Kaśnikowska:**

Panowie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jak już pan minister powiedział – ja to reasumuję – celem zmiany ustawy, którą opiniujemy, było złagodzenie wymagań stawianych podmiotom wprowadzającym pojazdy na teren kraju oraz dostosowanie sankcji do stopnia wykonania ustawowego obowiązku zorganizowania sieci. Ten cel realizuje zaproponowana przez Sejm zmiana.

Na etapie prac Senatu było kilka problemów związanych z ustawą, problemów natury przede wszystkim konstytucyjnej. Mianowicie projekt przewidywał wejście w życie ustawy z datą wsteczną, od 2006 r. Jednak te propozycje zostały zmienione przez Sejm. I w tej chwili z problemami natury konstytucyjnej, również w kontekście równości podmiotów wprowadzających pojazdy i zobowiązanych do tworzenia sieci, nie mamy do czynienia. Opinie, które na tamtym etapie zostały sporządzone i przedstawione, świadczą, że nie została naruszona zasada równości podmiotów wprowadzających pojazdy, bo zgodnie z orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego prawo może różnicować prawne obowiązki danej kategorii podmiotów według kryterium rozmiaru ich działalności.

Jeśli chodzi o ten etap prac, czyli prace nad nowelizacją ustawy w Senacie, to pragnę zwrócić uwagę Wysokich Komisji nie na problem dotyczący równości podmiotów wprowadzających pojazdy, ale na te zagadnienia natury konstytucyjnej, które w moim odczuciu dotyczą równości podmiotów oddających pojazdy. Jeśli łagodzi się rygory odnoszące się do organizacji sieci i jeśli zwalnia się od opłat sankcyjnych w sytuacji niepokrycia siecią terytorium całego kraju, to należy mieć także na uwadze właścicieli pojazdów, którzy znajdują się na terenie tych 5% powierzchni kraju, na którym nie opłaci się wprowadzającemu pojazdy tworzenie sieci. W tym wypadku może mieć miejsce naruszenie wymogu ustawowego mówiącego o tym, że punkt zbierania pojazdów powinien być oddalony do 50 km od miejsca zamieszkania bądź siedziby oddającego pojazd. Na zmiany dokonane w tej ustawie należy teraz spojrzeć w kategorii równości podmiotów oddających pojazdy, bo jedni w miejscu, gdzie ta sieć jest zorganizowana, będą mieli tylko 50 km do punktu oddania pojazdu, a inni... Nie wiem, co

wynika z obliczenia i co wynika z praktyki, bo aż na tyle problem recyklingu nie jest mi znany, ale należy rozpatrzeć tę ustawę pod kątem tej kwestii. Biuro pragnie zwrócić uwagę na tę sprawę, bo opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, do druku nr 1826, czyli do sprawozdania komisji sejmowych o poselskim projekcie ustawy, nie jest opinią, która bezwzględnie stwierdza, że ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej. Ta ustawa ma na celu wykonanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Z dyrektywy wynika, że system zbierania pojazdów powinien być tak zorganizowany, żeby objęte nim były wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, a sposób zbierania pojazdów powinien być wystarczający. Takie są postanowienia dyrektywy. Opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej również zwraca uwagę na to, że w sytuacji zmiany tych przepisów wykonanie tej dyrektywy nie jest bezdyskusyjne. Oczywiście, finalnie tę sprawę będzie oceniała Komisja Europejska, niemniej na etapie prac Senatu moją powinnością było zwrócenie uwagi na tę opinię. Tego rodzaju obawy znalazłam również w opinii rządu skierowanej do komisji sejmowych na etapie prac Sejmu.

W związku z tym na etapie prac nad ustawą w Senacie trzeba się zastanowić, czy tej kwestii nie można rozwiązać, uwzględniając interesy osoby oddającej pojazd. I z tych względów wydaje mi się, że można by poszukać rozwiązań, których celem byłoby zrekompensowanie – to jest jeden ze sposobów, który mi się akurat nasunął – właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji całości bądź części kosztów dostarczenia tego pojazdu do stacji demontażu, w wypadku, kiedy odległość od miejsca zamieszkania właściciela pojazdu przekracza wymóg ustawowy, czyli 50 km. Mogą być również inne sposoby... I można by zastanowić się nad takimi rozwiązaniami, które by określały, w jaki sposób powinna być zorganizowana ta sieć. Chodziłoby o to, żeby tereny nią nie objęte to były tereny zupełnie niedostępne, gdzie nie ma problemu z oddawaniem pojazdów, bo ich tam po prostu nie ma. To tyle, jeśli chodzi o moje uwagi.

Ustawa nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych z punktu widzenia techniczno-prawnego. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Dziękuję.

Czy pan minister chciałby jeszcze coś dodać?

Proszę.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska Marek Haliniak:

Ja tylko chciałbym dodać, jeśli można, że przed posiedzeniem komisji padły już pewne propozycje. One pewnie pojawią się jeszcze w dyskusji i wtedy będą elementami odpowiedzi. Wiem, że Ogólnopolska Izba Gospodarcza Recyklingu... Wtedy odniósłbym się do tego, czy na tym etapie mamy szansę...

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Dziękuję.

Skoro mamy już jasność w tej sprawie, to otwieram dyskusję.

Kto chciałby zabrać głos?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pan senator Adam Biela.

Proszę.

Senator Adam Biela:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Po wysłuchaniu uwag pani mecenas z Biura Legislacyjnego i po lekturze opinii na ten temat chciałbym zaproponować poprawkę do tej ustawy, dotyczącą wprowadzenia nowego ustępu w następującym brzmieniu: „W przypadku, jeśli odległość punktu zbierania lub stacji demontażu pojazdu wycofanego z eksploatacji jest większa w linii prostej niż 50 km od siedziby właściciela, koszt dostarczenia tego pojazdu do tego punktu lub stacji zwracany jest właścicielowi pojazdu na jego wniosek przez punkt zbierania lub demontażu pojazdów”.

Wydaje mi się, że skoro ustawodawca określił, że 50 km to odległość faktycznie umożliwiająca dostarczenie pojazdu, ale z jakichś powodów ten warunek nie jest spełniony, to powinno zadziałać systemowe rozwiązanie tego problemu w taki sposób. Zachęta w postaci zwrotu kosztów może, moim zdaniem, przyczynić się do usprawnienia akcji agregacji zużytych pojazdów, które gdzieś tam walają się i szpecą teren. Jeśli takiego minimalnego zabezpieczenia nie będzie, to one dalej tam będą leżały, ponieważ sankcje karne będą o wiele mniej skuteczne niż minimalna gratyfikacja w postaci zwrotu kosztów. Wynika to z tego, że pozytywne wzmocnienie ma większe znaczenie w procesie uczenia się. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Dziękuję bardzo.

Proszę o następny głos w dyskusji.

Pan senator Paweł Michalak.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Senator Adam Biela: Panie Przewodniczący, zgłosiłem formalnie tę poprawkę. Przedkładał ją Biuru Legislacyjnemu.)

Dziękuję.

Senator Paweł Michalak:

Proszę państwa, mamy do dyspozycji dosyć duży materiał z dyskusji w Sejmie. Mamy też dodatkowe opinie przedsiębiorców, tudzież inne. Jesteśmy jednak ograniczeni poprawkami, które wyszły z Sejmu, i trudno w tej chwili wrócić do sformułowań podstawowych, chociażby do art. 14, w którym jest mowa o sieci. Poprawka senatora Bieli tylko trochę konsumuje narzucony przez dyrektywę unijną wymóg i to, o czym mówiła pani mecenas, że ważny jest punkt widzenia oddającego pojazdy, a co w tych poprawkach zupełnie umknęło. Aby przybliżyć się do jakichś rozwiązań, mam trzy pytania do przedstawicieli ministerstwa.

Pierwsze: czy są statystyki mówiące o liczbie pojazdów wycofanych z eksploatacji w skali roku? Bo z materiałów, które dostaliśmy, wynika, że sieci przyjmowania zużytych pojazdów obejmują zaledwie 1/3... Nie wiem, na ile jest to prawdziwe, ale jeżeli są takie statystyki, to będzie można to porównać.

Drugie: jakie opłaty karne za brak sieci zapłacili w 2006 r. wprowadzający pojazdy?

I wreszcie trzecie pytanie, bo mówiliśmy do tej pory tylko o sieciach... Na ile zbilansowana jest liczba wprowadzonych pojazdów z pozwoleniami, jakie mają przedsiębiorcy, którzy przyjmują pojazdy w tych sieciach? Czy takimi informacjami dysponujemy? I to może w rozbiciu... Są firmy, w których kupujemy nowe auta, i to jest prostsza sprawa, ale w ciągu roku sprowadzono powyżej miliona pojazdów używanych. Jak to się ma do zapewnienia przyjęcia pojazdów wycofanych z eksploatacji? Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Dziękuję.

Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos w dyskusji?

Rozumiem, że pan senator żadnej poprawki legislacyjnej nie zgłosi?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zgłosi?

(Senator Paweł Michalak: Raczej nie.)

Dobrze.

Nie widzę więcej chętnych do zabrania głosu.

Proszę przedstawiciela rządu o udzielenie odpowiedzi.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska Marek Haliniak:

Szczegółowo odpowie za chwilę pani dyrektor Kłopotek.

To zbilansowanie będzie oczywiście szacunkowe. Wiemy dobrze, że istnieje pewna szara strefa recyklingu, rozbierania pojazdów. My, jako Główna Inspekcja Ochrony Środowiska, badaliśmy za pomocą wojewódzkich inspektoratów przygotowanie stacji pod kątem między innymi wydawania środków z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. I wiemy, że tam jest spora szara strefa. Niemniej pewne dane mamy, dotyczące na przykład – pojawiło się takie pytanie – ilości środków, które wpłynęły. Oszacowanie będzie jednak po prostu trudne, może na podstawie bilansu takiego ogólnego, ile wpływa, ile jest... Jeśli chodzi o znalezienie konkretnych stacji, to, co badaliśmy, to są też tylko szacunki... Może pani dyrektor odpowie konkretniej na te pytania.

**Dyrektor Departamentu Gospodarki Odpadami
w Ministerstwie Środowiska Beata Kłopotek:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jeśli chodzi o pytanie pierwsze, ile rocznie wycofywanych jest pojazdów, to zgodnie z danymi CEPiK, który ewidencjonuje wszystkie wyrejestrowane pojazdy, także z podaniem przyczyny, w zeszłym roku to było około stu trzydziestu pięciu tysięcy pojazdów. Pokrywa się to zasadniczo z danymi, które mamy z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wszystkie stacje, które demontują pojazdy i wydają zaświadczenia o przyjęciu do demontażu czy o demontażu, mają obowiązek przedkładania sprawozdań do narodowego funduszu. Prawie wszystkie

działające stacje, które są na listach wojewodów, złożyły takie sprawozdania i tam ta liczba to około stu trzydziestu tysięcy. Tak że można powiedzieć, że te dane, pochodzące z różnych źródeł, pokrywają się, jeśli chodzi o rząd wielkości.

Jeżeli chodzi o opłatę za brak sieci, to według danych, które przekazał nam narodowy fundusz, dotychczas wpłynęły 43 miliony 218 tysięcy 851 zł i 49 gr – to takie dane bardzo dokładne.

Jeżeli chodzi o zbilansowanie pojazdów, które są wycofywane z użytku, z możliwościami ich przetworzenia w stacjach, to powiem, że dotychczas nie mieliśmy fizycznej możliwości przeprowadzenia zbilansowania dla każdego wprowadzającego, bo musimy mieć tę świadomość, że każdy wprowadzający tworzy sieci, podpisuje umowy. Nie mieliśmy praktycznych możliwości tego wykonać. Ale jak wynika z danych na koniec ubiegłego roku, istniejące stacje demontażu, jest ich ponad czterysta pięćdziesiąt w skali kraju, miały możliwości przetworzenia około pięciuset czterdziestu tysięcy pojazdów. Jak powiedziałam, z danych CEPiK wynika, że pojazdów wycofanych z użytku było w zeszłym roku sto trzydzieści pięć tysięcy.

Pan minister Haliniak już wspominał o szarej strefie. Można wykonać dosyć prosty rachunek tego rodzaju, że jeżeli w kraju... Tu też mamy trochę rozbieżne dane, ale myślę, że już niedługo wszystkie bazy danych się zrównają. Zakładając, że jeżdżących zarejestrowanych pojazdów, jeżeli chodzi o kategorię M1 i N1, mamy około dwunastu milionów w skali kraju, i przyjmując, że pojazd jeździ dwadzieścia lat, to taki średni czas życia, to rocznie powinno być wycofywane z eksploatacji 5% tego parku maszyn, jaki mamy obecnie zarejestrowany. 5% z dwunastu milionów to jest sześćset tysięcy. Jeżeli oficjalnie wyrejestrowanych jest sto trzydzieści pięć tysięcy pojazdów, to widzimy, że jest tutaj szara strefa. I mogą ją zniwelować nie tyle przepisy dotyczące ochrony środowiska, ile spójne działania wszystkich resortów, administracji rządowej i samorządowej.

My ze swojej strony podejmujemy wszelkie działania, aby te prace podjąć i żeby były one w miarę skoordynowane. Jak państwo wiecie, są różne akty prawne, teraz ma miejsce nowelizacja ustaw o obowiązkowym ubezpieczeniu. Chodzi nam o to, żeby składka ubezpieczenia obowiązkowego była egzekwowana dopóki pojazd nie będzie wyrejestrowany. Mam więc nadzieję, że zmiany pójdą w tym kierunku, żeby ten system wzmocnić i uszczelnić, żeby to był jeden z tych głównych mechanizmów... I żeby też nie było sytuacji, która teraz jest, że osoby, które nie chcą oddać pojazdu do stacji demontażu, po prostu go sprzedają. Są osoby, które mają na swoim koncie zarejestrowanych po kilka tysięcy pojazdów... Nie do końca było to widać w statystyce, bo nie wszyscy... Już teraz istnieje nie do końca egzekwowany obowiązek, że jeżeli ktoś nowy nabywa pojazd, to powinien go przerejestrować, i taki fakt powinien być wprowadzony do bazy danych. Niestety, nie zawsze tak to się odbywa. Tutaj ważny jest właściwy nadzór odpowiednich organów nad obywatelami.

To tyle, jeśli chodzi o ogólne wyjaśnienia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Dziękuję za wyjaśnienia.

Czy są jeszcze jakieś pytania?

(*Głos z sali:* Andrzej Łuczycki.)

Proszę, senator Andrzej Łuczycki.

Senator Andrzej Łuczycki:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Rozumiem, że wprowadzenie nowelizacji tej ustawy jest przyznaniem się strony rządowej do pewnej niemocy, niemocy w skatalogowaniu albo zweryfikowaniu liczby pojazdów, które są albo nie są poddawane recyklingowi. W związku z tym ta ustawa idzie w kierunku pewnej liberalizacji tego aktu, jakim jest złomowanie pojazdu. Chciałbym usłyszeć od strony rządowej, czy popiera tę nowelizację, czy wprowadzenie tej noweli jest według rządu rzeczywiście konieczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Bardzo proszę.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska Marek Haliniak:

Stanowisko rządu oczywiście jest jasne, wprowadzamy to. To jest, jak mówiłem na początku, rozwiązanie pewnego problemu, problemu 100%... To był cel tej ustawy, że nie osiągnęliśmy 100% i z tego powodu te kary są po prostu naliczane... Reszta to jest kwestia poprawności legislacyjno-prawnej tych rozwiązań. I tutaj oczywiście mamy tego... Tak że stanowisko rządu... Możemy jeszcze raz odczytać, jeśli pani dyrektor...

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Dziękuję.

Czy są jeszcze pytania?

Senator Andrzej Łuczycki:

Czy pan minister mógłby to powtórzyć? Bo nie bardzo rozumiem.

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Panie Ministrze, proszę powtórzyć, bo pan senator nie usłyszał.

(Głos z sali: Rząd jest za.)

Główny Inspektor Ochrony Środowiska Marek Haliniak:

Mając to wszystko na uwadze, rząd dostrzega celowość prowadzenia prac legislacyjnych nad poselskim projektem ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji pod warunkiem zapewnienia zgodności proponowanych regulacji...

Senator Andrzej Łuczycki:

Ja przepraszam, Panie Przewodniczący. Ja bym chciał usłyszeć prostą odpowiedź na proste pytanie: czy rząd popiera tę ustawę, czy nie?

Główny Inspektor Ochrony Środowiska Marek Haliniak:

Rząd ją popiera, ale pod tymi warunkami, że... Mamy różne poprawki, które idą w różnych kierunkach, między innymi zaostrożenia czy zmiany... W związku z tym...

Senator Andrzej Łuczycki:

Ale, Panie Ministrze, bądźmy poważni. Dostaliśmy dokument, który się nazywa „ustawa”, uchwalili ją Sejm i ja bym chciał od pana ministra usłyszeć, czy pan minister popiera tę ustawę, czy jej nie popiera. Proste pytanie, prawda?

(Głos z sali: Popiera.)

Główny Inspektor Ochrony Środowiska Marek Haliniak:

Rząd popiera tę ustawę, tylko że z zastrzeżeniami dotyczącymi procesu legislacyjnego: pod warunkiem zapewnienia zgodności proponowanych regulacji z prawem krajowym i prawem europejskim oraz uwzględnienia interesów wszystkich uczestników procesu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

(Senator Andrzej Łuczycki: Panie Przewodniczący, mam wniosek.)

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Proszę.

Senator Andrzej Łuczycki:

Proponuję odrzucić tę ustawę.

Przewodniczący Jerzy Chróścikowski:

Wniosek o odrzucenie ustawy. Dobrze, proszę zapisać.

Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos?

Pan senator Michalak, proszę.

Senator Paweł Michalak:

Ja mam jeszcze pytanie. Nie widzę nigdzie w ustawie, żeby była mowa o jakichś 100%. Art. 11 mówi tylko: „obejmującą terytorium kraju”. My implementujemy dyrektywę, więc we własnym prawie określamy zasady. A głównym wymogiem jest dostępność dla oddających pojazdy. Beneficjentami tej noweli są ewidentnie duże podmioty, wprowadzające powyżej tysiąca pojazdów. Jak w kontekście tego, że w 2006 r. opłaty z tytułu kar wynosiły 43 miliony zł, a ewidentnie ta nowela liberalizuje wysokość kar, czyli prawdopodobnie one będą dużo mniejsze... O ile się zmniejszą te kary, czyli o ile mniej pieniędzy wpłynie do narodowego funduszu i czym to będzie skutkowało? O taką opinię proszę.

(Przewodnictwo obrad obejmuje przewodniczący Komisji Gospodarki Narodowej Marek Waszkowiak)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Pani Prezes, czy możemy panią prosić o ewentualne ustosunkowanie się do tego pytania pana senatora Michałaka?

**Zastępca Prezesa Zarządu
Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
Bernadetta Czerska:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja nie przeprowadziłam kalkulacji, o jaki procent będą te opłaty karne zmniejszone, ale chciałabym przedstawić skalę tego problemu na tle wpływów do subfunduszu wrakowego. Otóż w 2006 r. opłaty za brak sieci wynosiły, jak wynika z danych, które państwo mają, 43 miliony zł z pewnym okładem, tak jak mówiła pani dyrektor. W tej chwili na koncie subfunduszu wrakowego kwota, która wpływa z tytułu opłat za wprowadzanie pojazdów, wynosi 607 milionów zł. Ta kwota to 607 milionów zł i dziennie, w dni robocze, wpływa około 2 milionów zł, więc można założyć, że do końca roku będzie to około 900 milionów zł. Zatem skala zmniejszenia tej opłaty z tytułu braku sieci, w świetle tego, ile jest środków, które na subfunduszu wrakowym już dzisiaj się znajdują, prawdopodobnie będzie tylko ułamkiem problemu, który jest z nadwyżką środków na tym subfunduszu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Czy pan minister chciałby coś jeszcze dodać do tego tematu? Nie.

Bardzo proszę, kto z państwa senatorów chciałby jeszcze zabrać głos w dyskusji i zgłosić poprawki?

Szanowni Państwo! Panie Ministrze! Ja pozwolę sobie złożyć poprawkę dotyczącą art. 1 pktu 2. Wydaje mi się, że w debacie senackiej będzie dyskusja o procentach obniżenia tej kary. Ja zgłosiłbym taką poprawkę pod rozważę komisji, a jest możliwe przesunięcie rozstrzygnięcia, czyli nastąpiłoby ono w czasie debaty plenarnej. Moja propozycja jest taka: 60% i 40% w zależności od wielkości sieci. Ja oddam to pani legislator, dobrze?

(Głos z sali: Dziękuję bardzo.)

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze złożyć poprawki? Nie.

Dziękuję.

W takim razie, proszę państwa, przystępujemy do głosowania. Tylko proszę sprawdzić kworum w poszczególnych komisjach.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Głos z sali: W komisji gospodarki jest.)

A w komisji rolnictwa?

(Głos z sali: Jest.)

Proszę państwa, wniosek pana senatora Łuczyckiego, pierwszy według kolejności, o odrzucenie ustawy.

(*Głos z sali:* Tak.)

Tak?

(*Głos z sali:* O odrzuceniu tej ustawy.)

Pan minister, zapytam tak formalnie, jest za tym wnioskiem czy przeciw?

Główny Inspektor Ochrony Środowiska Marek Haliniak:

Ja odczytałem oficjalne stanowisko rządu i my jesteśmy za prowadzeniem prac nad tą ustawą. Rząd nie może być za jej odrzuceniem, wycofaniem z procesu legislacyjnego.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Przystępujemy do głosowania.

Kto z państwa jest za przyjęciem wniosku pana senatora Łuczyckiego o odrzucenie ustawy? (11)

Kto jest przeciw? (3)

Dziękuję bardzo. Ustawa została odrzucona.

Proszę mi powiedzieć, czy jeżeli ja złożyłem poprawkę, to może być to wniosek mniejszości?

(*Rozmowy na sali*)

(*Głos z sali:* Tak, może być.)

To ja zgłaszam wniosek mniejszości o wniesienie poprawek.

(*Głos z sali:* Kto pana popiera?)

Pan senator Biela... Kto jeszcze głosował za?

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Pan senator Henryk...

W takim razie, kto na ochotnika chce być sprawozdawcą?

Pan senator Michalak.

(*Głos z sali:* Pan senator Biela chce przedstawić wniosek mniejszości...)

Chce być sprawozdawcą mniejszości?

(*Głos z sali:* Nie, nie...)

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Aha, Panie Senatorze, przepraszam bardzo.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Panowie Senatorowie!

Pan senator Biela złożył poprawkę dotyczącą...

(*Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Hanna Kaśnikowska:* ...rozwiązania w inny sposób sprawy dostarczenia pojazdu przez właściciela w sytuacji, kiedy odległość jest większa niż 50 km...)

Pan senator podtrzymuje swoją poprawkę, tak?

(*Senator Adam Biela:* Tak.)

I wniosek mniejszości?

(*Głos z sali:* Kto go popiera?)

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Dziękuję bardzo.

Są dwa wnioski mniejszości.

W takim razie to już wszystko.

Pan senator Michalak będzie senatorem sprawozdawcą.

Dziękuję, Panie Ministrze. Dziękuję, Pani Prezes. Dziękuję państwu senatorom.

Zamykam wspólne posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 14)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 6 egz.

ISSN 1643-2851