



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1578)

120. posiedzenie
Komisji Ochrony Środowiska
w dniu 7 grudnia 2004 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (druk nr 848).

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 30)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący January Bień)

Przewodniczący January Bień:

Otwieram posiedzenie senackiej Komisji Ochrony Środowiska.

Witam serdecznie panią poseł Grobel-Proszowską, poseł sprawozdawcę tej ustawy w Sejmie, a także pana ministra Tomasza Podgajniaka, który za chwilę w krótkich słowach przedstawi nam założenia ustawy, nad którą będziemy debatować.

Witam wszystkich prezesów, zaproszonych gości i wszystkie obecne osoby, jak również oczywiście państwa senatorów.

Bardzo proszę, Panie Ministrze, o krótkie wprowadzenie do dyskusji dotyczącej rozpatrzenia ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Proszę bardzo.

(Brak nagrania)

...opinię Biura Legislacyjnego. Ja myślę, że odnośnie do tego problemu poprosimy Biuro Legislacyjne, żeby nam go dokładnie przedstawiło, i będzie czas na zapoznanie się.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo Senatorowie!

Procedujemy dzisiaj nad projektem ustawy o recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji. Był to projekt poselski, który przy dużej współpracy strony rządowej w ciągu siedmiu miesięcy ciężkiej pracy próbowaliśmy przeprowadzić przez całą procedurę legislacyjną. Materia jest niezwykle trudna, napotkaliśmy na szereg problemów natury i legislacyjnej, i organizacyjnej, i technicznej. Może na chwilę skoncentruję się na tych problemach.

Otóż w Polsce istnieje wolontarystyczny system zbiórki pojazdów wycofywanych z eksploatacji. Szacujemy, że jest około siedmiuset punktów zbiórki i składnic złomu, które uzyskały stosowne pozwolenia przewidziane w ustawie – Prawo o ruchu drogowym i które w mniejszym lub większym stopniu wypełniają wymogi ochrony środowiska. Szacuje się, że około osiemdziesięciu tysięcy pojazdów trafia rocznie do tych punktów, podczas gdy dane ewidencyjne czy system rejestracyjny wskazywałby na rząd wielkości co najmniej pięciokrotnie wyższy, czyli około czterystu tysięcy pojazdów, biorąc także pod uwagę, że do tej pory nie było zbyt restrykcyjnych przepisów, które nakazywałyby wyrejestrowywać pojazdy, i jest duże prawdopodobieństwo, że w ewidencji pojazdów jest część pojazdów martwych, to znaczy de facto nieistniejących.

Te siedemset punktów funkcjonuje na zasadzie dobrowolnej. Prowadzą je przedsiębiorcy, którzy uczynili sobie z tego źródło dochodów. Oni, generalnie rzecz biorąc, nie spełniają podstawowego wymagania dyrektywy w sprawie recyklingu pojazdów wycofywanych z eksploatacji, która to nakazuje nałożyć na producentów obowiązek stworzenia sieci gwarantujących bezpłatny odbiór pojazdów od każdego, kto uzna, że jego pojazd nie nadaje się do dalszej eksploatacji.

W tym miejscu pojawił się pierwszy problem techniczny. Otóż producentów na rynku polskim jest dwóch, zaś marek pojazdów jest kilkanaście, z czego jeszcze dalsze kilkanaście pochodzi od producentów, którzy już de facto nie istnieją, na przykład Trabant, Wołga, dawna Dacia. To wszystko są pojazdy, które funkcjonują na rynku, często mają po piętnaście i więcej lat, ale tak naprawdę nie mają operatora mogącego odpowiadać za ich bezpieczną utylizację. Również ci, którzy wprowadzali te pojazdy na rynek, w znacznej części nie istnieją.

Poza tym trudno było znaleźć formułę funkcjonowania prawa wstecz, obciążania odpowiedzialnością tychże za wprowadzanie pojazdów na rynek w przeszłości. Szacujemy, że tych pojazdów jest co najmniej siedem milionów, a zgodnie z rejestracją – jedenaście milionów.

Dodatkowo w grę wchodzi import pojazdów, jaki następuje w drodze indywidualnej z krajów Unii Europejskiej, ale nie tylko. W większości są to pojazdy używane, często dość wiekowe i niekoniecznie w dobrym stanie technicznym.

Należało znaleźć taką formułę, w której sprowadzający pojazdy nie jako przedsiębiorcy, ale de facto w celach handlowych, w większych ilościach, nie dla użytku własnego, również będą partycypowali w kosztach funkcjonowania systemu zbiórki.

W końcu należało znaleźć takie zabezpieczenie, aby te siedemset istniejących dzisiaj stacji miało szansę znaleźć się w nowym mechanizmie rynkowym, w tym układzie, który proponujemy, wprowadzając ustawę, tak żeby nie niszczyć, a przynajmniej nie robić tego natychmiast i w sposób brutalny, administracyjny, tych kilku tysięcy miejsc pracy, które związane są z funkcjonowaniem tych punktów.

To były podstawowe dylematy, przed którymi stanęliśmy, próbując także odnieść się do pewnych sprzeczności, jakie zostały zarejestrowane i na które to uwagę zwracał rząd także w pracach w Izbie niższej, a które wynikają z przynajmniej dwóch sprzecznych ze sobą zasad: z jednej strony z zasady, która mówi o wolnym przepływie towarów i usług na terenie Unii Europejskiej, a z drugiej strony z zasady mówiącej, że każdy wprowadzający pojazd na rynek powinien ponosić odpowiedzialność za system zbiórki tych pojazdów na zasadzie przedłużonej odpowiedzialności producenta – myśmy przyjęli założenie, że nie tylko producenta, ale także tego, który w jego imieniu działa pośrednio, czyli wprowadzającego na rynek – a więc chcemy objąć odpowiedzialnością także tych wszystkich, którzy stosują, tak jak powiedziałem wcześniej, import indywidualny.

Te sprzeczności były przez biura legislacyjne rządu i Sejmu sygnalizowane, także Komitet Integracji Europejskiej zwrócił na nie uwagę. W stanowisku rządu, jakie wyraziłem przed Sejmem, zawarłem stwierdzenie, że podejmujemy pewne ryzyko polityczne, w którym musimy wyważyć racje, czy istotnie opłata za funkcjonowanie sieci dla tych wszystkich, którzy tej sieci tworzyć by nie musieli, bo ich skala operacji na rynku nie uzasadnia tego typu wysiłku, jest opłatą o charakterze cła, które mogłoby być traktowane jako zahamowanie przepływu pojazdów w obrocie, w szczególności w obrocie wtórnym, czy też jest to uzasadniona danina publiczna mająca na celu stworzenie tym wszystkim, którzy

nie muszą tworzyć sieci, możliwości odpowiedniego pokrycia kosztów funkcjonowania tych punktów zbiórki, które zostaną utworzone i które zgodnie z wymogami dyrektywy będą musiały przyjmować każdy pojazd, jaki do nich zostanie dostarczony bezpłatnie, za wyjątkiem tych przypadków, kiedy pojazd byłby niekompletny, a w szczególności pozbawiony części gwarantujących pewną opłacalność recyklingu i odzysku.

Dyskutowaliśmy także nad systemem wsparcia. Ponieważ wcześniejszy, czyli rządowy, projekt ustawy zakładał istotne sankcje dla producentów i wprowadzających pojazdy także za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, nie wskazując, jakimi metodami producenci mogliby egzekwować te poziomy od stacji funkcjonujących w systemie zbiórki, przyjęliśmy trochę odwrotną zasadę, że znajdziemy metody wsparcia, a więc promowania tych wszystkich recyklerów, którzy wykażą w sposób przewidziany w ustawie na podstawie odpowiednich dokumentów, zaświadczeń i oświadczeń, że istotnie wymagane przez dyrektywę poziomy zbiórki, także recyklingu i odzysku, osiągnęli w terminach przewidzianych w ustawie.

To wszystko złożyło się na całokształt zapisów, które na pewno nie są łatwe do czytania i na pewno przy pierwszym czytaniu mogą wzbudzać wiele wątpliwości, ponieważ odnosimy się do bardzo specyficznych spraw dotyczących zasad funkcjonowania rynku gromadzenia pojazdów w tym zakresie.

Nie miałem jeszcze okazji przeczytać do końca opinii Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu, ale już po pierwszych sformułowaniach widzę ślad tych wszystkich dyskusji, które odbywaliśmy i które naprawdę prowadziły nas w kierunku takich, a nie innych rozwiązań, a podczas których zdawaliśmy sobie sprawę z pewnego ryzyka, jakie w tym zakresie na siebie nakładamy.

Sądzę, że ustawa nie jest nadmiernie restrykcyjna, przez co tym razem nie spotkała się z oporem ze strony środowisk, które tak naprawdę będą odpowiadać za jej wdrożenie. Myślę o przyszłości optymistycznie, ponieważ jak do tej pory system zbiórki jest opłacalny. Okazuje się, że coraz więcej przedsiębiorców chce prowadzić tego typu punkty i z całą pewnością, jeżeli wprowadzimy te rygory, które sobie proponowaliśmy w zakresie ochrony środowiska, a więc dokumentowanie przepływu pojazdów, zasady wyrejestrowywania pojazdów, obowiązek przedstawienia zaświadczenia o przekazaniu pojazdu do punktu zbiórki czy stacji demontażu, oprócz korzyści, jakie niewątpliwie z tego tytułu odniesie środowisko, będziemy mieli także do czynienia z różnego rodzaju ekonomicznymi korzyściami związanymi ze skierowaniem na rynek istotnej masy surowców wtórnych czy to poprzez huty i recyklerów, czy też bezpośrednio jako części z odzysku, które mogą być wykorzystywane do napraw i utrzymania w odpowiednim stanie pojazdów bieżąco eksploatowanych.

Tak więc bardzo proszę Wysoką Komisję o pozytywne podejście do projektu ustawy i przyjęcie jej z ewentualnymi poprawkami czy modyfikacjami, jakie państwo senatorowie uznają za stosowne. Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Bardzo proszę pana mecenasa o krótkie przedstawienie opinii prawnej w zakresie ustawy.

Bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu**Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Biuro Legislacyjne w swej opinii prawnej zgłosiło trzydzieści jeden propozycji poprawek, które mają dwojaki charakter. Pierwszą grupę tworzą poprawki, które zmierzają do zapewnienia przepisom ustawy wewnętrznej spójności, spójności z obowiązującym systemem prawnym, zgodności z zasadami techniki prawodawczej oraz z zasadami poprawnej redakcji przepisów prawnych.

Drugą grupę – na nią pragnę zwrócić szczególną uwagę – stanowią poprawki mające na celu przywrócenie zgodności omawianej ustawy z prawem Unii Europejskiej, gdyż zdaniem Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu w brzmieniu uchwalonym przez Sejm ustawa ta pozostaje w sprzeczności z prawem Unii Europejskiej.

W szczególności pragnę zwrócić uwagę na dwa zasadnicze problemy. Pierwszy związany jest z faktem, że na mocy art. 12 ust. 1 ustawy wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju, a więc na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, nie więcej niż tysiąc pojazdów w roku kalendarzowym, może nie zapewniać sieci. Ust. 2 tego artykułu precyzuje, że ten wprowadzający pojazd, który nie zapewnia sieci, oraz podmiot niebędący przedsiębiorcą, który dokonuje wewnątrzspółnotowego nabycia lub importu pojazdu, są obowiązani do naliczenia i wpłacenia stosownej opłaty na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej od każdego pojazdu wprowadzonego na terytorium kraju.

Pragniemy zwrócić uwagę, iż tak sformułowany przepis jest spreczny z art. 25 zdanie pierwsze Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską oraz z art. 12 akapit pierwszy tego traktatu przez to, że z jednej strony ustanawia obowiązek ponoszenia opłaty publicznoprawnej z tytułu wprowadzenia pojazdu samochodowego do obrotu, naruszając fundamentalną zasadę prawa Unii Europejskiej, jaką jest swobodny przepływ towarów, z drugiej zaś wprowadza normę prawną o charakterze dyskryminującym, gdyż opłatą tą nie będą obciążone te podmioty krajowe, które wprowadzają pojazdy samochodowe do obrotu, nie będąc wprowadzającymi pojazd w rozumieniu art. 3 pkt 14 ustawy ani przedsiębiorcami, którzy dokonują wewnątrzspółnotowego nabycia lub importu pojazdu.

Drugi problem dotyczy art. 23 ust. 3 pkt 1 ustawy, zgodnie z którym przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie pobiera opłaty od właściciela pojazdu wycofującego pojazd z eksploatacji, jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany na terytorium kraju, a więc – jak podkreślam – na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z odrębnymi przepisami. Tak sformułowany wymóg pozostaje w sprzeczności szczególnie z art. 12 akapit pierwszy Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, gdyż wejście w życie tego przepisu w przytoczonym brzmieniu będzie powodować, iż wycofanie z eksploatacji pojazdu zarejestrowanego na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej innego niż Polska może być obciążone taką opłatą.

Tak sformułowany przepis jest również spreczny z art. 5 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, który ustanawia zasadę nieodpłatnego przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, a odstępstwa od tej zasady nakazuje traktować jako ściśle określony wyjątek.

Jeżeli pan przewodniczący i Wysoka Komisja pozwolą, to nie będę omawiał innych propozycji poprawek, gdyż mają one różny charakter, a w toku dyskusji służę odpowiedziami na wszelkie pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.
Bardzo proszę panią posel o zabranie głosu.

Posel Joanna Grobel-Proszowska:

Tak jak powiedział pan minister, Sejm zupełnie świadomie podjął decyzję o tym, że w tych dwóch punktach, a w szczególności w jednym punkcie, nie jesteśmy całkowicie zgodni z dyrektywą. Jedna sytuacja wiąże się z pojazdami, które stacje demontażu mają przyjmować za darmo, jeżeli są zarejestrowane poza granicami kraju. Otóż dyrektywa nakłada obowiązek utworzenia systemu zbiórki i recyklingu pojazdów. Tym systemem obciążeni są nasi, polscy operatorzy rynku, czyli producenci i dokonujący wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdów.

Wobec tego wielkiego napływu wraków samochodowych na terytorium kraju i innych samochodów zarejestrowanych poza granicami państwa nasi operatorzy rynku będą musieli za darmo dokonywać recyklingu pojazdów wprowadzanych na nasz rynek, nie obciążając tym obowiązkiem operatorów innych rynków, czyli my będziemy ponosić koszty, a producenci samochodów innych państw nie będą musieli za to płacić.

Dlatego też proponujemy wzorować się na prawodawstwie niemieckim, w którym samochód musi być przynajmniej przez jeden miesiąc zarejestrowany na terytorium Niemiec, by mógł być przyjęty za darmo do stacji demontażu. Mieliśmy na względzie wyłącznie to, że to nasi operatorzy ponoszą koszty recyklingu. W związku z tym zmiana zaproponowana przez Biuro Legislacyjne w art. 23 byłaby w tym kontekście sprzeczna z decyzją Sejmu, który świadomie – jeszcze raz to podkreślam – zdecydował się na takie rozwiązanie.

Również świadomie Sejm zdecydował się na to, żeby obciążyć opłatą recyklingową także importerów lub dokonujących wewnątrzwspólnotowego nabycia, którzy nie są podmiotami gospodarczymi, ale osobami prywatnymi. Tylko w ubiegłym roku wpłynęło do nas kilkaset tysięcy samochodów, i to nie samochodów pełnowartościowych, tylko wraków samochodowych, a więc nie można jednakowo podciągać swobodnego przepływu towarów, żeby obowiązywała ta zasada, bo jest to już towar, jak to się mówi, z drugiej ręki.

Jednocześnie stwierdziliśmy, że dajemy tym importerom wolny wybór: osoba prywatna, która dokonuje wewnątrzwspólnotowego nabycia, również może zawrzeć umowę ze stacją demontażu, czyli może przystąpić do sieci i być odpowiedzialna za samochody, które sprowadza na rynek. Chcieliśmy ochronić w tym zakresie nasz rynek, bo my ponosimy koszty odzysku i recyklingu, i Sejm świadomie podjął tę decyzję, wychodząc z założenia, że warto na ten temat z Unią Europejską po prostu podyskutować i spróbować obronić nasze stanowisko.

Oczywiście chciałabym w tym miejscu zwrócić uwagę na fakt – bardzo bym prosiła Wysoką Komisję senacką o zwrócenie uwagi, iż mamy w tym zakresie na koncie pewne uchybienie – że płatność opłaty recyklingowej zawartej w art. 12 ma nastąpić przed wystawieniem faktury nabywcy pojazdu na odrębny rachunek bankowy. Ze

względu na to, że osoby prywatne nie wystawiają faktur, płatność ta musi mieć miejsce na innej zasadzie i wiem, że pan minister ma gotową propozycję.

Z kolei jeżeli według propozycji Biura Legislacyjnego skreślimy w art. 12 ust. 2, to wyłączymy z opłaty recyklingowej wszystkich: zarówno wprowadzających pojazdy będących przedsiębiorcami, a nietworzących sieci, jak i osoby prywatne, co w konsekwencji oznacza, że nie będzie w systemie żadnych pieniędzy na wspomaganie recyklingu, a więc nie będzie tego mechanizmu, o którym mówił pan minister, że nie poszliśmy w kierunku sankcji, tylko poszliśmy w kierunku zachęt, że te stacje demontażu z pieniędzy, które wpłyną na subkonto Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, jeżeli osiągną wymagane poziomy odzysku i recyklingu, będą mogły otrzymać pomoc inwestycyjną, dopłatę do recyklowanych samochodów.

Tylko tą jedną poprawką powodujemy, że w systemie nie będzie żadnych pieniędzy. Importer lub dokonujący wewnątrzspółnotowego nabycia mniej niż tysiąca pojazdów nie będzie musiał zapłacić opłaty 500 zł od każdego pojazdu, bo tak skonstruowaliśmy ten zapis, czyli jedynymi potencjalnymi pieniędzmi byłyby środki z opłaty produkcyjnej za brak sieci. Są to bardzo poważne konsekwencje takiej propozycji.

Chciałabym jeszcze Wysokiej Komisji zwrócić uwagę na fakt, że było dwadzieścia posiedzeń podkomisji. Usiłowaliśmy uszczelnić system, zapobiegać handlowi kwitami i doszliśmy do takiego wniosku, że w końcu w ochronie środowiska obowiązuje zasada „zanieczyszczający płaci”. Dyrektywa zobowiązywała wyłącznie do tego, żeby każdy posiadacz samochodu mógł swój wrak samochodowy oddać do stacji demontażu za darmo. Doszliśmy jednak do wniosku, znając szczególne upodobanie Polaków do samochodów po latach braku dostępu do tego dobra, a Polacy mają bardzo dużo samochodów, niekoniecznie w najlepszym stanie, że również użytkownicy samochodów powinni ponosić przynajmniej minimalną opłatę zasilającą system recyklingu.

Był w ustawie wniosek mniejszości, który mówił, żeby przy pierwszej rejestracji i przy każdym badaniu technicznym była uiszczana opłata w wysokości 5 zł. Wniosek ten nie znalazł uznania parlamentu, niemniej jednak tą drogą utraciliśmy kilkadziesiąt milionów złotych, bo biorąc pod uwagę fakt, że po drogach jeździ jedenaście milionów samochodów, które przynajmniej raz na dwa lata podlegają przeglądowi, a jeszcze wiele samochodów jest rejestrowanych, można dojść do wniosku, że rocznie mogłoby wpływać na wspomóżenie systemu recyklingu 25–30 milionów zł. Niestety ten wniosek nie znalazł uznania.

W związku z taką decyzją polityczną, jaką Sejm zupełnie świadomie podjął, żeby podyskutować z Unią na temat specyfiki polskiego rynku, żeby zapobiec temu, że stajemy się śmietniskiem Europy pełnym wraków samochodowych, jak również po dyskusjach z Ministerstwem Infrastruktury na temat tego, że można byłoby to osiągać w drodze normowania emisji z pojazdów, czemu chcieliśmy zapobiec, bo oznaczałoby to jednak wysokie koszty ponoszone przez obywateli lub w ogóle niemożność posiadania pojazdów, zdecydowaliśmy się właśnie na takie rozwiązanie. Dlatego proszę, żeby Wysoka Komisja głęboko przeanalizowała nasz punkt widzenia. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Pani Posel.

Wysłuchaliśmy opinii, teraz czas na nasze głosy. Bardzo proszę państwa senatorów o wypowiedzi

Bardzo proszę, pani senator Klepacz, a potem pan senator Łęcki.

Senator Apolonia Klepacz:

Ja może pozwolę sobie jeszcze skierować pytanie. Jakie będą konsekwencje naszej niesubordynacji w stosunku do przepisów Unii Europejskiej? Świadomie bowiem mówimy, że nie dopasowujemy się do tych przepisów. Jakie więc mogą być konsekwencje?

Przewodniczący January Bień:

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Prawo unijne nie po raz pierwszy ujawnia wewnętrzne sprzeczności i to nie jest tak, że mamy w tym przypadku do czynienia z wyjątkiem. W tej chwili pracujemy nad podobnym problemem w dyrektywie o sprzęcie elektrycznym, elektronicznym, która nakazuje wprowadzenie przedłużonej odpowiedzialności producenta za konkretną sztukę sprzętu wprowadzoną na rynek, jednocześnie zakazując, zabraniając znakowania tego sprzętu. W związku z tym nie wiem, jak rozwiązać problem identyfikacji w przyszłości, w każdym razie są dwa sprzeczne ze sobą przepisy.

Także w tym przypadku mamy do czynienia z takim przepisem, który mówi, że to państwa członkowskie mają stworzyć sieci, że sieci te mają stworzyć producenci, którzy operują na terenie państw członkowskich, ale odpowiedzialność tychże za sieci rozciąga się na wszystkie pojazdy poruszające się po terenie Unii. Trzeba byłoby przyjąć jakieś rozwiązanie: albo mamy do czynienia z jedną siecią producencką obejmującą wszystkie kraje unijne i wtedy nie ma wątpliwości, że tak jest, albo też pojawia się pytanie o sensowność i spójność tych przepisów.

Trudno oczywiście oczekiwać, że dealer samochodowy, który wprowadza na rynek kilkadziesiąt czy kilkaset pojazdów, będzie tworzył ogólnopolską sieć o takim promieniu dostępu, żeby każdy w łatwy sposób mógł dostarczyć zakupiony pojazd do tejże sieci. W związku z tym należało przyjąć jakiś próg ilościowy. Przyjeliśmy arbitralnie, bo trudno stosować inne kryteria, że będzie to tysiąc pojazdów rocznie, ale w tym momencie pojawia się pytanie, czy ci, którzy sprowadzają dziewięćset dziewięćdziesiąt pojazdów, i ci, którzy sprowadzają tysiąc sto pojazdów, powinny być traktowani tak różnie, że jeden musi ponosić koszty tworzenia sieci czy też partycypacji, bo tak sobie to wyobrażamy, że w którymś momencie powstanie organizacja porównywalna z organizacją odzysku, która będzie miała charakter sieciowy i można będzie do niej się zapisać, wnosząc jakąś konkretną opłatę, a drugi, który sprowadza dziewięćset dziewięćdziesiąt pojazdów, nie. Przecież natychmiast doprowadziłoby to do podzielenia się spółek dystrybucyjnych na mniejsze filie, z których każda będzie miała osobowość prawną, i okaże się, że nie ma na terenie kraju ani jednego podmiotu obowiązane tworzyć sieć.

Wprowadzamy więc opłatę, która jest skalkulowana dzięki temu, że można powiedzieć, ile wynoszą koszty recyklingu jednego pojazdu wprowadzonego do eksploatacji, bo recyklerzy przekazywali nam takie informacje, z których wynikało, że jest to w granicach 500–700 zł od sztuki. Wprowadzamy opłatę 500 zł i w tym momencie znowu pojawił się problem tych, którzy sprowadzają pojazdy w sposób indywidualny.

Zwracam uwagę państwa senatorów, że nie ma co do tego zapisu, iż chodzi o pojazdy używane, tylko w ogóle o pojazdy, bo znów mógłbym sobie wyobrazić

sytuację, że w Gubinie, w Cieszynie, w innych miastach już na terenie Unii są dealery samochodowi, którzy sprzedają pojazdy na teren Polski. Każdy może sobie tam pojechać i taniej kupić, bo ten dealer nie ponosi kosztów funkcjonowania sieci na terenie kraju.

A więc każdy, kto sprowadza pojazd z zewnątrz, też powinien partycypować w sieci, ewentualnie zapisać się do organizacji sieciowej, jeżeli taka powstanie. Występuje w tym miejscu konflikt dwóch zasad: zasady równości podmiotów wobec prawa i zasady przedłużonej odpowiedzialności producenta.

Może się tak zdarzyć, i z tym ryzykiem się liczymy, że Komisja Europejska będzie wszczynać spór z Polską, kwestionując zasadność tych zapisów. Jestem przekonany, że nie będzie im łatwo odpowiedzieć na pytanie zasadnicze – oczywiście chyba że się uprą na zasadzie „nie, bo nie” – w jaki sposób rozwiązać ten dylemat, o którym przed chwilą powiedziałem.

Gdyby się okazało, że Polska przegrywa w tym sporze na razie na wymianę argumentów, to zostaniemy wezwania do usunięcia tych sprzeczności, co nie stanie się ani jutro, ani pojutrze, ani nawet za tydzień, tylko w ciągu kilkunastu miesięcy. Wtedy będziemy mieli czas na to żeby dokonać takiej zmiany, a jeżeli dalej byśmy się upierali, to czeka nas sprawa przed trybunałem w Strasburgu, który rozstrzygnie tak, jak rozstrzygnie – w tej chwili nie jestem w stanie nic na ten temat powiedzieć.

Moim zdaniem przyjmujemy w tym zakresie zasadę maksymalnej sprawiedliwości, ponieważ wszyscy użytkownicy pojazdów, którzy wprowadzają je na rynek po raz pierwszy, będą ponosili jakieś konsekwencje tej decyzji: albo poprzez konieczność utworzenia sieci i jej prowadzenia, albo poprzez konieczność wniesienia opłaty z tytułu nieuczestniczenia w sieci.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.

Proszę bardzo, pan senator Łęcki.

(Senator Włodzimierz Łęcki: Ja dziękuję.)

Pan senator Niski, proszę.

Senator Grzegorz Niski:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja mam pytania szczegółowe zarówno do pana ministra, jak i być może do pani poseł sprawozdawcy, która jest w tym zakresie bardzo kompetentna. Otóż ja nie wiem, czy zapis w art. 25 ust. 2 i 3, gdzie mówi się o przyjmowaniu pojazdu niekompletnego, nie spowoduje sytuacji patowej. Jak, Pani Poseł, Panie Ministrze, widzicie rozwiązanie takiej sytuacji, w której indywidualny użytkownik dostarcza wycofany pojazd do stacji demontażu, podczas gdy ust. 2 mówi, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie wydaje zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 23 ust. 2?

(Głos z sali: Gdzie to jest?)

Na stronie 10. Mówimy o art. 25 ust. 2 i 3.

Wyobraźmy sobie taką sytuację, że klient przyprowadza samochód do punktu zbiórki albo stacji demontażu i odmawia uiszczenia opłaty, mówi: róbcie sobie, co

chcecie, ja nie mam pieniędzy, nie płacę. Czy ustawodawca przewiduje, czy państwo przewidujecie jakąś sankcję za takie postępowanie?

Podobna sytuacja występuje w ust. 3, w którym mówi się, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu również nie wydaje zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, jeżeli nie jest możliwe ustalenie cech identyfikacyjnych.

Z kolei na stronie 23 w art. 58 w zmianie pierwszej dotyczącej art. 401 ust. 12 my zachęcamy gminy poprzez ich dofinansowywanie w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji, czyli jest zachęta finansowa, żeby gmina zbierała wraki pojazdów porzuconych gdzieś w lesie i dostarczała je do punktu zbiórki czy do stacji demontażu.

Ja jednak znów widzę sytuację patową: numery będą na przykład wycięte, tak często będzie, bo pojazd był kradziony i sprytny właściciel, żeby się go pozbyć, powycina wszystkie cechy identyfikacyjne i nie będzie możliwe ustalenie, czyj to jest pojazd. W tym momencie jest sytuacja patowa: gmina przywiezie przedsiębiorcy samochód na plac, a on nie może wydać zaświadczenia, bo nie jest w stanie ustalić cech identyfikacyjnych. To jest jedna kwestia szczegółowa.

Druga kwestia szczegółowa jest następująca. Na stronie 24 jest w art. 58 wprowadzony art. 410b, który mówi, że Rada Ministrów, kierując się potrzebą wspierania systemu gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki przeznaczania wpływów pochodzących z opłat, o których mowa w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Ja mam tylko takie obawy. Na dzisiaj stacje demontażu muszą zdobyć się na bardzo poważny wysiłek inwestycyjny, żeby spełnić te wymagania. Jeździmy po Polsce i widzimy, jakie te stacje są. Ustawodawca, o czym pan minister mówił, przewiduje różne formy wsparcia finansowego zakładów recyklingu i odzysku poprzez wprowadzenie opłat dla tych, którzy nie zapewniają sieci, poprzez pobieranie opłat od tych, którzy będą wprowadzać mniej niż pięćset pojazdów, również poprzez pobieranie opłat od indywidualnych importerów. Problem jest tylko taki, że te wszystkie przepisy zadziałają od 1 stycznia 2006 r., zaś pieniądze na kredytowanie, na wsparcie inwestycyjne tych recyklerów potrzebne są już dzisiaj, a pojawią się za dwa i pół roku.

Mam zatem poprawkę legislacyjną odnośnie do art. 58 – on jest taki rozbudowany – i zmiany drugiej na stronie 24 dodającej art. 410b, którego treść jeszcze raz zacytuje: „Rada Ministrów, kierując się potrzebą wspierania systemu gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki przeznaczania wpływów pochodzących z opłat, o których mowa” itd. Ja bym proponował dodać takie sformułowanie: „uwzględniając przy tym możliwości ich wcześniejszego rozdysponowania dla zapewnienia możliwości rozwoju zakładów zajmujących się recyklingiem”, żeby dać taką możliwość, by te pieniądze wpłynęły do recyklerów nie za dwa i pół roku, ale wcześniej. Jest więc pomysł, żeby wesprzeć tych recyklerów, bo znów będzie taka sytuacja, że w życie wejdzie bardzo piękna ustawa, stworzona z wielkim wysiłkiem i Sejmu, i ministerstwa, a będzie jak zwykle, czyli praktycznie nie będzie pieniędzy.

I ostatnie pytanie szczegółowe. W wielu miejscach, między innymi w art. 23, mówi się: minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, określi coś w drodze rozporządzenia. Mam tym razem pytanie do pana ministra: czy te rozporządzenia są już przygotowane? Jeżeli bowiem

przyjmujemy, że ustawa wesłaby w życie może w lutym przyszłego roku, to chciałbym się dowiedzieć, czy jesteście już gotowi z rozporządzeniami, bo w wielu przypadkach powołujemy się na nie, a ci, którzy przygotowują się do recyklingu, są zaniepokojeni, bo nie znają rozporządzeń. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.

Ja, Drodzy Państwo Senatorowie, w związku z tym, że zauważyłem, iż wszystkie propozycje pana senatora mieszczą się w poprawkach proponowanych przez nasze Biuro Legislacyjne, mam propozycję, byśmy zaczęli procedować, ale w układzie takim, że poproszę pana ministra o krótką odpowiedź dotyczącą rozporządzeń, po czym, myślę, po kolei omówilibyśmy wszystkie sprawy. Poprosilibyśmy o stanowiska strony rządowej i Biura Legislacyjnego, bo tak to będziemy przeciągać dyskusję chyba w nieskończoność. Czy taki sposób procedowania państwu odpowiada?

Dziękuję.

Panie Ministrze, króciutko tylko w sprawie rozporządzeń.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Natychmiast po przyjęciu ustawy przez Sejm, a nawet już wcześniej, rozpoczęliśmy pracę nad rozporządzeniami krytycznymi, jeżeli chodzi o zasady funkcjonowania systemów, wzory zaświadczeń itd., i myślę, że już w styczniu będzie możliwe ich opublikowanie i przekazanie do konsultacji.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję ślicznie.

W związku z tym, że postanowiliśmy procedować w sposób polegający na tym, iż będziemy omawiać wszystkie propozycje poprawek, bardzo proszę pana senatora Niskiego o czuwanie nad sprawami dotyczącymi tego, co zgłosił, a pana mecenasa proszę o omówienie kolejnej poprawki, po czym będą prosił o stanowisko strony rządowej, a także ewentualnie o opinię pani poseł.

Bardzo proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Poprawka pierwsza ma charakter redakcyjny i dotyczy błędu stylistycznego popełnionego w definicji ponownego użycia. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.

Czy strona rządowa ma zastrzeżenia?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dziękuję.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (4)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Proszę, Panie Mecenasiu, omówić następną poprawkę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Wysoka Komisjo, nad poprawkami drugą, trzecią, czwartą, dwudziestą czwartą...

(Przewodniczący January Bień: Momencik. Nad drugą, trzecią, czwartą, dwudziestą czwartą...)

...dwudziestą piątą i dwudziestą ósmą należy głosować łącznie. Są to poprawki, które zmierzają do zapewnienia zgodności przepisów ustawy z prawem Unii Europejskiej. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję bardzo.

Proszę stronę rządową.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska

Tomasz Podgajniak:

Szanowny Panie Przewodniczący, pani poseł Grobel-Proszowska wyraziła stanowisko także rządu. Jesteśmy przeciwni wprowadzeniu tych poprawek, ponieważ znosiłyby w ogóle opłatę za brak sieci. Dziękuję.

(Przewodniczący January Bień: Jakie jest uzasadnienie?)

Podajemy ryzyko sporu z Komisją Europejską, biorąc pod uwagę to, że powinniśmy sprawiedliwie rozłożyć ciężary na wszystkich wprowadzających pojazdy na rynek.

Przewodniczący January Bień:

Można ewentualnie prosić stanowisko pani poseł w zakresie tego, co postanowił Sejm?

Posel Joanna Grobel-Proszowska:

Powiedziałam, że Sejm świadomie podjął decyzję o tym, że podmioty gospodarcze wprowadzające mniej niż tysiąc pojazdów rocznie mogą nie tworzyć sieci, za to wnoszą opłatę recyklingową. Chodzi o ust. 2.

W tym ustępie jest również decyzja o tym, że opłatą recyklingową są objęte osoby niebędące podmiotami prawnymi, które też dokonują wewnątrzspółnotowego nabycia. Jeżeli skreślimy ust. 2, będzie to oznaczać, że wszyscy, którzy sprowadzą mniej niż tysiąc samochodów, mogą nie tworzyć sieci, o czym mówi art. 12 ust. 1, i z tego tytułu nie poniosą żadnej opłaty.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję bardzo.
Może jeszcze Biuro Legislacyjne.
Bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Nie wdając się w spór, ponieważ bez względu na stanowisko nie mamy wątpliwości, że jest to rozwiązanie sprzeczne z prawem Unii Europejskiej, pragnę jednocześnie, poruszając problem, o którym wspomniała pani senator, dodać, że takie stanowisko naraża państwo polskie na odpowiedzialność odszkodowawczą w przypadku złożenia skargi przez zainteresowany podmiot do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.
Zwracam się do państwa senatorów.
Kto z państwa jest za...
(*Posel Joanna Grobel-Proszowska: Jeszcze jedno słowo.*)
Proszę.

Posel Joanna Grobel-Proszowska:

Panie Przewodniczący, bardzo przepraszam, ust. 2 jest ewentualnie tylko w części niezgodny z prawem europejskim, to znaczy w części dotyczącej podmiotów niebędących przedsiębiorcami. Jeżeli chodzi o podmioty będące przedsiębiorcami i prowadzące mniej niż tysiąc samochodów, wymierzenie opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł lub utworzenie sieci jest zgodne z prawem europejskim. Takie jest stanowisko Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej do sprawozdania sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa.

Ja przepraszam, bo to jest niesłychanie ważne. Państwo senatorowie, przyjmując tę poprawkę w takim brzmieniu, uważacie, że teraz wszystkie podmioty przeistoczą się w takie, które będą sprowadzać mniej niż tysiąc pojazdów, i nie będzie sieci. Tymczasem pierwotne brzmienie art. 12 miało ust. 3. W ust. 2 była mowa o tym, że opłatą recyklingową obciąża się podmioty gospodarcze prowadzące mniej niż tysiąc samochodów, i był ust. 3 mówiący, że przepis ust. 2 stosuje się również do podmiotu niebędącego przedsiębiorcą. A więc ewentualna poprawka, którą pan powinien sformułować, powinna polegać wyłącznie na wykreśleniu nie całego ustępu, ale co najwyżej słów, „podmiot niebędący przedsiębiorcą”, bo państwa propozycja rodzi bardzo poważne konsekwencje dla systemu.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Pani Posel.
(*Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Czy mogę?*)
Proszę bardzo.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Ja tylko pozwolę sobie jeszcze raz powtórzyć, że zdaniem Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu art. 12 ust. 2 jest w całości sprzeczny z prawem Unii Europejskiej. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Przechodzimy, proszę państwa, do głosowania.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawek drugiej, trzeciej, czwartej, dwudziestej czwartej, dwudziestej piątej i dwudziestej ósmej? (0)

Kto jest przeciwny? (4)

Nikt nie wstrzymał się od głosu.

Dziękuję ślicznie.

(Głos z sali: Łamiemy prawo.)

Łamiemy prawo, ale prawdę mówiąc, można było poprawkę przyjąć i niech Sejm ją sobie odrzuca.

Proszę państwa, przechodzimy do poprawki piątej.

Bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Art. 13 ust. 3 ustawy stanowi, że wprowadzający pojazd jest obowiązany złożyć głównemu inspektorowi ochrony środowiska zawiadomienie o zakończeniu działalności, o której mowa w ust. 1, w terminie siedmiu dni od dnia trwałego zaprzestania wykonywania tej działalności.

Pragniemy zwrócić uwagę na wątpliwości interpretacyjne, które muszą pojawić się w przypadku stosowania przepisu, który wejdzie w życie w takim brzmieniu. Konia z rzędem temu, kto ustali, czy zaprzestanie danej działalności ma charakter trwały, czy też nie, tym bardziej że zainteresowany przedsiębiorca bardzo często nie jest w stanie ocenić, czy zaprzestanie tej działalności ma charakter trwały, czy też jedynie ze względu na chwilowo ujemne dla niego skutki ekonomiczne ma charakter czasowy. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

Proszę stanowisko rządu.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Zapis o trwałym zaprzestaniu działalności jest cytatem z ustawy o swobodzie działalności gospodarczej i dlatego usiłowaliśmy utrzymać identyczne nazewnictwo. Ja

nie jestem specjalistą od prawa gospodarczego i nie podejmuję się ocenić, czy wprowadza to jakieś wątpliwości, czy nie wprowadza. Po prostu tak zostało to przepisane.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.

Proszę bardzo, przechodzimy do głosowania.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki piątej? (4)

(Głos z sali: Cztery głosy za, jednogłośnie.)

Dziękuję.

Proszę, Panie Mecenasiu, poprawka szоста.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Nad poprawkami szóstą, siódmą, szesnastą i dwudziestą należy głosować łącznie. Poprawki te dotyczą błędu popełnionego w wielu przepisach ustawy, w którym pojęcie adresu utożsamia się z pojęciem miejscowości.

Pragnę bardzo wyraźnie zwrócić uwagę na to, że tak jak w przypadku przedsiębiorcy niebędącego osobą fizyczną mówimy o siedzibie i adresie, tak w przypadku osoby fizycznej mówimy o miejscu zamieszkania i adresie. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.

Stanowisko strony rządowej.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska

Tomasz Podgajniak:

Trzy biura legislacyjne i trzy różne opinie. Nic więcej nie mam do dodania.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawek szóstej, siódmej, szesnastej i dwudziestej? (4)

Nie ma głosów przeciwnych.

Dziękuję.

Przechodzimy do poprawki ósmej.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Dziękuję uprzejmie.

Nad poprawkami ósmą, trzynastą, piętnastą i dwudziestą siódmą należy głosować łącznie. Poprawki te dotyczą przepisów upoważniających do wydawania stosownych rozporządzeń, w których zawarte zostało sformułowanie mówiące, iż organ upoważnio-

ny do wydania danego rozporządzenia obowiązany jest kierować się potrzebą ujednoczenia treści sprawozdań albo potrzebą ujednoczenia treści zaświadczeń itd., itd.

Abstrahując od ogólnikowego sformułowania, chcę powiedzieć, że uważamy, iż takie sformułowanie bardziej oznacza *ratio legis* ustanowienia przepisu upoważniającego, niż stanowi wytyczną, o której mowa w art. 92 ust. 1 konstytucji. W związku z tym zaproponowaliśmy, w celu zapewnienia zgodności tych przepisów upoważniających z konstytucją, stosowne poprawki, tak aby ten organ, wydając rozporządzenia dotyczące określonych wzorów, uwzględniał zakres niezbędnych danych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Panie Mecenasie.
Proszę stronę rządową.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Poprawki są do przyjęcia.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.
Głosujemy, proszę państwa, nad poprawkami ósmą, trzynastą, piętnastą i dwudziestą siódmą.
Kto z państwa jest za przyjęcie tych poprawek?
(*Głos z sali: Jednogłośnie.*)
Dziękuję ślicznie. Jednogłośnie za.
Proszę bardzo, Panie Mecenasie, poprawka dziewiąta.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.
Poprawka dziewiąta dotyczy pewnej nieścisłości, która ma miejsce w art. 16 ust. 1. Przepis ten stanowi, że obowiązek obliczenia opłaty za brak sieci powstaje na koniec roku kalendarzowego. Oczywiście nie chodzi o obliczenie opłaty, gdyż jest ona wpłacana do dnia 31 marca, lecz o jej ponoszenie, w związku z czym należy dokonać stosownej poprawki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję bardzo.
Strona rządowa.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Słowo „obliczenie” zostało zastosowane całkowicie świadomie i oddaje intencję ustawodawcy. Chodzi o to, żeby na koniec roku ten, kto jest zobowiązany do ponie-

nia opłaty za brak sieci, mógł ją obliczyć, ponieważ ona jest liczona według wzoru określającego liczbę dni w roku, w którym nie było sieci, do ogólnej liczby dni roku, a więc w tym przypadku ją się oblicza, a ponosi się ją do 31 marca. Oczywiście nie można obliczyć jej wcześniej niż na koniec roku. W grę wchodziłyby też wszystkie tego konsekwencje.

Przewodniczący January Bień:

Jest to dla mnie zrozumiałe, Panie Mecenasiu.
Czy jest pan przeciwnego zdania?

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Nie, nie ma między nami sporu, że obowiązek obliczenia opłaty powstaje za rok kalendarzowy i nie można jej liczyć wcześniej, ale przepis ten sugeruje, że czynności obliczenia powstają na koniec roku kalendarzowego, a przecież samej technicznie rozumianej czynności polegającej na obliczeniu podatku można dokonać później, byleby tylko opłata została uiszczona do dnia 31 marca.

Pragniemy także zwrócić uwagę na to, że tak sformułowany problem został również podniesiony w ekspertyzie, która została zamówiona dla komisji sejmowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.
Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki dziewiątej? (3)
Trzy osoby były za, jedna osoba wstrzymała się od głosu.
Proszę bardzo, Panie Mecenasiu, poprawka dziesiąta.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

W art. 17 w ust. 3 mowa jest o należnościach z tytułu opłat za brak sieci. Uważamy, że wzorem ustawy dotyczącej opłaty depozytowej i produktowej należy mówić o opłatach, o których mowa w ust. 1 i 2. Dlaczego? Otóż w ust. 1 mówimy o opłacie z tytułu braku sieci, zaś w ust. 2 mówimy o dodatkowej opłacie za brak sieci, która ma charakter samoistny i jest niezależna od opłaty, o której mowa w ust. 1. W związku z tym ust. 3, słusznie formułujący zasadę dotyczącą stosowania ordynacji podatkowej, powinien odnosić się do opłaty, o której mowa w ust. 1, i do opłaty, o której mowa w ust. 2. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję bardzo.
Pan minister, proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Tak, poprawka jest do przyjęcia, ale ja bym jeszcze chciał na moment wrócić do poprzedniej poprawki.

(Przewodniczący January Bień: Może za chwilę?)

Nie, jeżeli można na moment teraz, bo szybko procedujemy i pojawiła się moja wątpliwość, czy nie wystąpi teraz sprzeczność – jest to pytanie do Biura Legislacyjnego – pomiędzy ust. 1, który mówi o tym, że obowiązek ponoszenia opłaty za brak sieci powstaje na koniec roku kalendarzowego, oraz zapisem mówiącym o tym, że opłata za brak sieci jest wpłacana na odrębny rachunek do 31 marca. Czy zdaniem pana mecenasa nie ma w tym układzie sprzeczności terminowej? Jeżeli pan to potwierdzi, to ja wycofam się z wątpliwości. Chciałbym tylko się upewnić, że nie wpadamy w pułapkę.

Przewodniczący January Bień:

Proszę, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Naszym zdaniem takiej sprzeczności nie ma, gdyż art. 16 ust. 1 dotyczy terminu, od którego następuje dany obowiązek w zakresie opłaty. Na gruncie terminologii prawa podatkowego mówilibyśmy w tym miejscu o zobowiązaniu podatkowym, które powstaje na koniec roku kalendarzowego. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Odnosnie do poprawki dziesiątej wyraził pan, Panie Ministrze, pogląd, że nie widzi pan zastrzeżeń, tak?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Tomasz Podgajniak: Tak.)

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (4)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Proszę bardzo, Panie Mecenasiu, poprawka jedenasta.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Poprawka jedenasta ma charakter jedynie stylistyczny i poprawia popełniony w art. 19 błąd. Dziękuję.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Tak, bijemy się w piersi.

Przewodniczący January Bień:

Kto jest za przyjęciem poprawki? (4)

Dziękuję ślicznie. Jednogłośnie za.

Panie Mecenasiu, proszę o omówienie poprawki dwunastej, w przypadku której chyba będzie dyskusja.

Proszę bardzo.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Poprawka dwunasta dotyczy gorącego sporu związanego z art. 23 ust. 3 pkt 1. Nie chcąc przedłużać tej dyskusji, pragnę powiedzieć, że uważamy, iż przyjęcie poprawki sugerowanej przez Biuro Legislacyjne, która to poprawka była również sugerowana przez inne podmioty, w szczególności przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, zapewni zgodność tej ustawy z prawem wspólnotowym. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję bardzo.

Proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Rząd, a w szczególności minister środowiska, argumentował w odpowiedzi na stanowisko Komitetu Integracji Europejskiej, że podobne rozwiązanie zostało wprowadzone w Niemczech, ograniczając obowiązek bezpłatnego odbioru tylko do pojazdów zarejestrowanych na terenie Republiki Federalnej Niemiec, i jak do tej pory Komisja Europejska nie zakwestionowała tego przepisu. Uważamy, że skoro systemy są krajowe, to logicznie rzecz biorąc, powinny odnosić się do pojazdów zarejestrowanych w danym kraju.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Rozumiem, że stronie rządowej odpowiada zapis, który jest w ustawie, tak?
(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Tomasz Podgajniak: Tak.*)

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki dwunastej? (0)

Kto jest przeciwny? (4)

Dziękuję. Jednomyślnie przeciw.

Proszę, Panie Mecenasiu, poprawka czternasta.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Poprawka czternasta ma na celu zapewnienie spójności art. 29 ust. 4, który dotyczy przedsiębiorcy prowadzącego działalność w zakresie odzysku lub recyklingu. W związku z tym koniec tego przepisu powinien stanowić właśnie o przedsiębiorcy prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub recyklingu. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Panie Mecenasie.
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Tak, poprawka jest zasadna.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.
Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (4)
Dziękuję. Jednomyślnie za.
Proszę, Panie Mecenasie, poprawka siedemnasta.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Poprawka siedemnasta zmierza do likwidacji oczywistego błędu logicznego w art. 30 ust. 1 pkt 4. Mowa jest tam o osiągniętym w danej stacji demontażu poziomie odzysku i recyklingu, z podziałem na pojazdy wyprodukowane przed dniem 1 stycznia 1980 r. i po tym dniu, a więc przepis ten nie obejmuje właśnie dnia 1 stycznia 1980 r. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Strona rządowa.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Tak, przyznaję.

Przewodniczący January Bień:

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? (4)
Dziękuję. Jednogłośnie za.
Proszę, Panie Mecenasie, następna poprawka.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Poprawka osiemnasta powinna być rozpatrywana łącznie z poprawką dwudziestą dziewiątą. Podobnie jak miało to miejsce w przypadku wcześniejszych poprawek, proponujemy skorygowanie przepisów upoważniających do wydania stosownych rozporządzeń, w których naszym zdaniem nie zostały zawarte prawidłowo sformułowane wytyczne, tak aby były one zgodne z art. 92 ust. 1 konstytucji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, jakie jest stanowisko rządu?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Tak, zgadzamy się.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.

Kto z państwa jest za przyjęciem tych poprawek? (4)

Dziękuję. Jednomyślnie za.

Proszę, Panie Mecenasie, poprawka dziewiętnasta.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Poprawka dziewiętnasta dotyczy art. 35 ust. 2. Przepis ten stanowi, że do transportu pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu nie stosuje się przepisu art. 11 ust. 4 ustawy o odpadach, chyba że ich stan stwarza zagrożenie dla środowiska.

Art. 11 ust. 4 ustawy o odpadach stanowi, że transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania odpadów odbywa się z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie towarów niebezpiecznych. Wydaje się więc, że ma tu miejsce swoista sprzeczność, kiedy nakazuje się stosować dany przepis, który dotyczy stanu zagrożenia dla środowiska tylko w przypadku, gdy ten stan zagrożenia dla środowiska istnieje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję bardzo.

Słuchamy strony rządowej.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Sytuacja wygląda w ten sposób, że zgodnie z definicjami ustawy o odpadach w momencie, kiedy posiadacz pojazdu decyduje się oddać go do stacji demontażu, samochód staje się odpadem, bo decydująca jest decyzja, kiedy posiadacz postanawia się go pozbyć.

Ponieważ odpad ten zawiera substancje, które zgodnie z ustawą o odpadach klasyfikowałyby go do kategorii odpadów niebezpiecznych: płyny hamulcowe, paliwo, oleje, metale ciężkie, to gdybyśmy przyjęli zasadę, że jest to odpad, automatycznie byłby to odpad niebezpieczny, a w związku z tym stosowałyby się do niego wszystkie rygory transportowe związane z odpadami niebezpiecznymi: tablice znamionowe itd.

Dlatego dla pojazdów kompletnych, ale już będących odpadami, transportowanych na przykład na lorze, które nie zagrażają środowisku, wyłączamy rygory związane z transportem odpadów niebezpiecznych, żeby być w zgodzie ze wszystkimi zasadami.

Z kolei w momencie, kiedy jest to na przykład rozbity samochód, z którego wyciekają płyny, oczywiście należy zachować odpowiednie procedury i środki ostrożności wynikające z przepisów o transporcie substancji niebezpiecznych. Stąd zapisy takie, a nie inne.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Ja się z tym rozumowaniem zgadzam, tyle tylko, że wydaje mi się, iż cel nie zostanie osiągnięty, dlatego że jeżeli mówimy, iż art. 11 ust. 4 nie będzie stosowany, a będzie stosowany tylko w przypadku, gdy następuje stan powstania zagrożenia dla środowiska, to ja mogę powiedzieć, iż moim zdaniem art. 11 ust. 4 dotyczy właśnie tylko takiego stanu. W związku z tym on nigdy nie będzie stosowany w innym przypadku niż wtedy, kiedy to zagrożenie dla środowiska powstało. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Zacytuję art. 11 ust. 4: „Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstania do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania odpadów odbywa się z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie towarów niebezpiecznych”. Nie ma słowa o stanie zagrożenia, jest tylko mowa o kategorii odpadów niebezpiecznych, które są klasyfikowane do takiej kategorii zgodnie z katalogiem substancji załączonym do ustawy.

Przewodniczący January Bień:

Możemy jeszcze ewentualnie posłuchać głosu doradcy.
Proszę bardzo, ale króciutko, jeśli można.

**Przedstawiciel Polskiego Związku Pracodawców Prywatnych
Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego
Grzegorz Wlazło:**

Grzegorz Wlazło, reprezentuję Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego.

To jest bardzo ważna norma, która w czasie ani tych prac legislacyjnych, ani poprzednich nie była kwestionowana. Mamy w tym przypadku do czynienia z sytuacją, w której definicje prawne potrafią rozminąć się z życiem. Otóż w momencie, kiedy właściciel wyzbywa się wyeksploatowanego samochodu, pojazd ten staje się przez definicję prawną odpadem, zaś od strony jego bezpieczeństwa dla środowiska nic się nie zmienia. De iure staje się on odpadem, i to odpadem niebezpiecznym, bo ma w sobie

odpady niebezpieczne, ale de facto, jeżeli nic nie jest uszkodzone, nie stwarza on zagrożenia. Dlatego taka norma szczególnie jest bardzo potrzebna. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.

Rozumiemy się.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki dziewiętnastej? (0)

Kto jest przeciwny? (4)

Dziękuję.

Proszę bardzo, Panie Mecenasiu, poprawka dwudziesta pierwsza.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Dotyczy ona art. 50 pkt 3, a więc przepisu karnego, w którym sformułowanie „w tym recyklingu” należy dla zapewnienia spójności terminologicznej zastąpić sformułowaniem „lub recyklingu”. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję.

Strona rządowa.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska

Tomasz Podgajniak:

Zapis, który jest w tej chwili w ustawie, wskazuje tylko na to, że recykling jest jedną z form odzysku, ponieważ odzysk jest pojęciem szerszym niż recykling. Z kolei z punktu widzenia zapisu nie ma to znaczenia, więc możemy przyjąć taką poprawkę.

Przewodniczący January Bień:

Proszę bardzo, kto z państwa jest za przyjęciem? (4)

Dziękuję ślicznie. Jednogłośnie za.

Proszę omówić poprawkę dwudziestą drugą.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Nad poprawką dwudziestą drugą powinno się głosować łącznie z poprawką dwudziestą trzecią. Zmierza ona jedynie do doprecyzowania przepisów karnych. Obecnie art. 51 ust. 1 stanowi, iż kto, będąc do tego obowiązany na podstawie art. 24 lub art. 33, nie wydaje lub nie przekazuje zaświadczenia o demontażu pojazdów organowi rejestrującemu właściwemu ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, podlega karze grzywny.

Przepis ten, przynajmniej na pierwszy rzut oka, błędnie sugeruje, że sformułowanie „nie wydaje” dotyczy organu rejestrującego. Tymczasem organu rejestrującego dotyczy jedynie przekazanie, w związku z czym przepis ten powinien brzmieć w spo-

sób następujący: „Kto, będąc do tego obowiązany na podstawie art. 24 lub art. 33, nie wydaje właścicielowi pojazdu zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu lub nie przekazuje tego zaświadczenia organowi rejestrującemu właściwemu ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, podlega karze grzywny”. Odpowiednio należy również sformułować ust. 2. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo, strona rządowa.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Tak, poprawki wydają się zasadne.
(*Przewodniczący January Bień*: I jedna, i druga, dwudziesta druga i dwudziesta trzecia, tak?)
Tak.

Przewodniczący January Bień:

Kto jest za przyjęciem poprawek dwudziestej drugiej i dwudziestej trzeciej? (4)
Dziękuję ślicznie. Jednogłośnie za.
Proszę, Panie Mecenasiu, poprawka dwudziesta szósta.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Poprawka dwudziesta szósta zmierza do uściślenia odesłania zawartego w art. 57 pkt 4, gdyż zaświadczenie, o którym mowa w tych przepisach, zostało usytuowane w art. 24 ust. 1 pkt 2. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję bardzo.
Strona rządowa, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Tak, zgadzamy się.
(*Brak nagrania*)
Poprawka jest właściwa.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję bardzo.
Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (5)
Nikt nie wstrzymał się od głosu.

Dziękuję. Jednocześnie za.
Poprawka trzydziesta, bardzo proszę, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Poprawka trzydziesta, jak również poprawka trzydziesta pierwsza, choć powinno się głosować nad nimi odrębnie, dotyczą bardzo ważnego zagadnienia legislacyjnego, a mianowicie kwestii wejścia w życie poszczególnych przepisów ustawy. Jeżeli ustawodawca sejmowy uznał za stosowne, aby art. 7 i art. 8 ustawy wchodziły w życie nie po upływie trzydziestu dni od dnia ogłoszenia, lecz po upływie sześciu miesięcy od dnia ogłoszenia, to powinien tak sformułować pkt 1, aby wszystkie przepisy wiążące się z art. 7 i art. 8 weszły w życie po upływie sześciu miesięcy od dnia ogłoszenia.

Tymczasem błąd popełniony w art. 63 polega na tym, że z art. 7 i art. 8 skoordynowane są przepisy, które wejdą w życie z dniem wejścia...

(Brak nagrania)

...a mianowicie dotyczący przepisu karnego, o którym mowa na przykład w art. 44: „Kto wbrew przepisom art. 7 wprowadza do obrotu materiały, przedmioty wyposażenia lub części pojazdów zawierające ołów, rtęć, kadm lub sześciowartościowy chrom, podlega karze grzywny”. Tymczasem art. 7 wchodzi w życie dopiero sześć miesięcy od dnia ogłoszenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Panie Mecenasiu.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska
Tomasz Podgajniak:**

Opinia Biura Legislacyjnego Sejmu była właśnie taka, że skoro art. 7 nie wchodzi w życie, to art. 44 nie działa. W związku z tym nie uwzględniliśmy go w przepisach końcowych, ale nie poważę się dyskutować w tym zakresie z dwoma szkołami legislacyjnymi.

Przewodniczący January Bień:

Rozumiem.
Mamy rozstrzygnąć...
Proszę bardzo, Panie Mecenasiu.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Piotr Magda:**

Mogę jedynie zwrócić uwagę na to, choć nie chcę krytykować Biura Legislacyjnego Kancelarii Sejmu, iż nawet, gdyby przyjąć tego rodzaju technikę legislacyjną, która jest niepoprawna, to też nie została ona zastosowana konsekwentnie, bo w art. 63 pkt 2 pewne konsekwencje mają miejsce, a pewne nie. Dziękuję.

Przewodniczący January Bień:

Panie Mecenasiu, proponowałby pan głosować łącznie?

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Panie Przewodniczący, wołałbym nie, dlatego że problematyka, o której wspomniał pan senator, wiąże się z poprawką trzydziestą pierwszą.

Przewodniczący January Bień:

Aha, rozumiem, czyli głosujemy oddzielnie.

Kto jest za przyjęciem poprawki trzydziestej? (5)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem poprawki trzydziestej pierwszej? (5)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby jeszcze zgłosić dodatkowe poprawki?

(Rozmowy na sali)

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Panie Przewodniczący...)

Proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Panie Przewodniczy, jeżeli można, to chciałbym poruszyć problem, o którym wspomniał pan senator. Nie wiem, czy dobrze zrozumiałem intencję pana senatora, ale panu senatorowi, jak mi się wydaje, chodziło o to, aby normy sformułowane w art. 410a i 410b w brzmieniu nadanym przez art. 58 mogły być stosowane jak najwcześniej.

Jeżeli dobrze to zrozumiałem, to chciałbym zauważyć, że zarówno art. 63 w brzmieniu zaproponowanym przez Sejm, jak i art. 63 po poprawkach Wysokiej Komisji przewidują, że art. 410a i 410b wejdą w życie po upływie trzydziestu dni od dnia ogłoszenia, a więc w możliwie najwcześniejszym terminie.

(Brak nagrania)

Senator Grzegorz Niski:

Jeżeli jest tak, jak mówi pan mecenas, że bardzo szybko wejdą one w życie, to wychodzi to naprzeciw mojej intencji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący January Bień:

Panie Mecenasiu?

(Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Piotr Magda: Już dziękuję.)

(Poseł Joanna Grobel-Proszowska: Ja mam pytanie.)

Okej, bardzo proszę panią...

(Brak nagrania)

Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu

Piotr Magda:

Jest rzeczywiście tak, jak powiedziała pani poseł, że norma art. 6 ust. 1 i 2 jest normą *lex imperfecta*, to znaczy jest to przepis, który nie posiada normy sankcjonującej. Pragniemy jednak zwrócić uwagę na dwa zasadnicze problemy.

Po pierwsze, zmiana tego stanu rzeczy wiązałaby się z koniecznością przyjęcia określonej koncepcji merytorycznej, a Biuro Legislacyjne w tym zakresie nie jest kompetentne, gdyż stara się być kompetentne w zakresie legislacji.

Po drugie, nie musi się to, Pani Poseł, wiązać się z sankcjami karnymi ani wyłącznie, ani nawet w ogóle. To jest kwestia przyjęcia określonych, jak mówiono na posiedzeniu Wysokich Komisji, zachęt, instrumentów prawnych, nawet dobrej woli wszystkich państwa senatorów czy być może również sankcji karnych, których tak naprawdę obecnie nie można byłoby stworzyć, gdyż przepis art. 6 jest tak mało konkretny, że wprowadzanie na jego podstawie sankcji karnych kłóciłoby się z zasadą demokratycznego państwa prawnego.

(Poseł Joanna Grobel-Proszowska: Dziękuję bardzo za wyjaśnienie.)

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję ślicznie.

Proszę państwa, nie ma więcej poprawek, w związku z czym...

(Głos z sali: Będą na posiedzeniu plenarnym.)

Tak, na pewno będą na posiedzeniu plenarnym, jeszcze nie jedna...

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Grzegorz Niski:

Ja jednak w tych poprawkach nie znalazłem odpowiedzi na moje wątpliwości dotyczące art. 25 ust. 2 i 3, w stosunku do których zachodzi domniemanie, że jeśli przepis wejdzie w życie, może mieć miejsce właśnie sytuacja patowa: przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie wydaje zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, jeżeli właściciel pojazdu odmawia uiszczenia opłaty, co powoduje, że tego pojazdu praktycznie nie będzie można zlikwidować. Ja dzisiaj, w tej chwili nie znam rozwiązania. Być może do posiedzenia plenarnego Senatu takie rozwiązanie wspólnie z panem mecenasem bym znalazł.

Przewodniczący January Bień:

Chciałbym właśnie zaproponować, żeby odłożyć to do dyskusji plenarnej. Mamy jeszcze czas, na pewno będziemy jeszcze na ten temat dyskutować. Po dyskusji plenarnej będzie posiedzenie komisji i jeszcze wiele spraw będziemy mieć do przedyskutowania. Myślę, że w chwili obecnej...

(Głos z sali: Można wyjaśnić w tej chwili.)

Proszę bardzo, Panie Ministrze, o krótkie wyjaśnienie.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska

Tomasz Podgajniak:

Krótkie wyjaśnienie. Gdybyśmy te normy prawne usunęli, to wtedy dopiero stworzylibyśmy pole do nadużyć, ponieważ rzeczywiście pojazdy i kradzione, i z nie-

legalnego obrotu trafiałyby do stacji demontażu, do punktów zbiórki bez jakiegokolwiek kontroli. Chodzi o to, żeby od początku do końca identyfikować ten pojazd, który jest zgłaszany do stacji demontażu, z jego właścicielem i numerem rejestracyjnym. Jeżeli pojazd nie posiada cech identyfikacyjnych, nie można wydać zaświadczenia, zresztą nie jest ono do niczego potrzebne, bo o żadnym wyrejestrowaniu pojazdu w tym momencie nie ma mowy.

Jeżeli zaś chodzi o warunek opłacalności procesu recyklingu, który za chwilę i tak być może okaże się nieopłacalny, jest nim kompletność pojazdu, zwłaszcza części szczególnie cennych: katalizatorów, silnika, różnego rodzaju części wyposażenia, które mogą być potem wykorzystywane przez recyklera w celu zwrócenia sobie kosztów demontażu. Jeżeli pojazd jest pozbawiony tych cennych części, to recykler dostaje wrak, który tak naprawdę jest bezwartościowy, w związku z czym może żądać opłaty. Przewiduje to dyrektywa, mówiąc, że w takich przypadkach, kiedy pojazd jest niekompletny, żąda się opłaty.

Jeśli chodzi o sankcje wobec tego, który dostarcza niekompletny pojazd, bo na przykład już odsprzedał wszystkie cenne części, recykler może nie wydać mu zaświadczenia, a tym samym ten nie może wyrejestrować pojazdu, co wiąże się z określonymi konsekwencjami wynikającymi z ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Dlatego proponowałbym to zostawić.

Przewodniczący January Bień:

Dziękuję, Panie Ministrze.

(Zastępca Prezesa Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko: Można?)

Można, ale krótko, tylko dwa słowa.

Bardzo proszę.

**Zastępca Prezesa
Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów
Adam Małyszko:**

Bardzo króciutko.

Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów.

Szanowny Panie Przewodniczący! Państwo Senatorowie!

Otóż art. 28 i 29 zdecydowanie uniemożliwiają osiągnięcie wymaganych poziomów odzysku, o których mowa w ustawie, ponieważ pomijają zaliczanie odzyskanych części do odzysku i recyklingu. Dyrektywa mówiła o tym, że ma być osiągnięty wysoki poziom 95% ponownego użycia, odzysku i recyklingu. Pominięcie w art. 28 i 29 ponownego użycia jest błędem. My nigdy nie osiągniemy tego poziomu odzysku.

I jeszcze odpowiedź dla pana senatora...

Przewodniczący January Bień:

Panie Prezesie, ja chciałbym wyjaśnić, że my mamy te propozycje poprawek. Będą one zgłoszone w dyskusji plenarnej, pani senator Klepacz je zgłosi, tak więc proszę jeszcze troszeczkę się wstrzymać. Zostaną one przez nas podane, a Senat zadecyduje, co z nimi zrobić.

(Zastępca Prezesa Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko: Dziękuję.)

Dziękuję ślicznie.

Proszę pani senator i panów senatorów, głosujemy nad przyjęciem ustawy wraz z poprawkami.

Kto jest za przyjęciem całej ustawy z poprawkami? (4)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Proponuję, by sprawozdawcą był pan senator Andrzej Grzegorz Niski.

Czy państwo macie inne propozycje? Jeśli nie, to proszę o przegłosowanie.

Kto jest za tym, żeby pan senator Niski był sprawozdawcą?

Dziękuję ślicznie. Jednogłośnie za.

Na tym, proszę państwa, kończymy posiedzenie poświęcone ustawie o wycofaniu pojazdów – tak ją w skrócie nazwę.

Zamykam posiedzenie, dziękując serdecznie wszystkim obecnym.

(Koniec posiedzenia o godzinie 16 minut 00)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Paweł Kalczak

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851