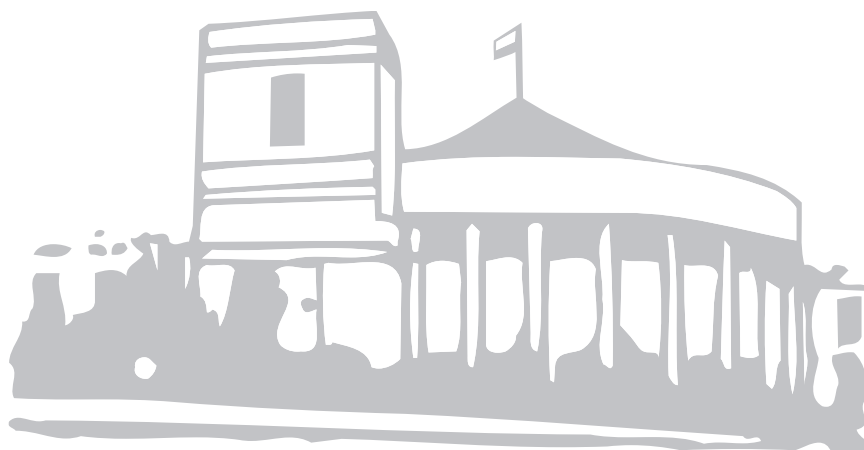




KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

BIULETYN

Z posiedzenia:

- **KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA,
ZASOBÓW NATURALNYCH I LEŚNICTWA
(NR 74)**
- **KOMISJI GOSPODARKI
(NR 134)**

Nr 1907/V kad.
8.05.2007 r.

Tekst bez autoryzacji

Nr 1907/V kad.

Komisja Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (nr 74)

Komisja Gospodarki (nr 134)

8 maja 2007 r.

Komisje: Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa oraz Gospodarki, obradujące pod przewodnictwem posła **Waldemara Starosty (Samoobrona)**, przewodniczącego Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, przeprowadziły:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (druk nr 1626).

W posiedzeniu udział wzięli: **Krzysztof Zaręba** sekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska wraz ze współpracownikami, przedstawiciel Ministerstwa Finansów, przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, **Roman Dera** prezes Naczelnej Rady Zrzeszeń Handlu i Usług, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów wraz ze współpracownikami, **Jakub Faryś** dyrektor Biura Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wraz ze współpracownikami, **Wiesław Kucha** przedstawiciel Konfederacji Pracodawców Polskich, **Bohdan Szymański** członek Zarządu Głównego Polskiego Klubu Ekologicznego, **Bogdan Szozda** członek Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Krystyna Pająk**, **Bogusława Kram**, **Katarzyna Gadecka**, **Anna Ornat** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Tomasz Jaroszyński**, **Krzysztof Karkowski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego oraz **Jacek Krzak** – główny specjalista z Biura Analiz Sejmowych.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa oraz Komisji Gospodarki. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Porządek dzienny przewiduje przeprowadzenie pierwszego czytania poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, zawartego w druku nr 1626. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę. Zatem uznaję porządek dzienny za przyjęty.

Informuję, że sekretariaty Komisji nie otrzymały żadnych opinii dotyczących projektu ustawy. Nie mamy również stanowiska rządu na piśmie.

Proszę o przedstawienie uzasadnienia do projektu ustawy przedstawiciela wnioskodawców.

Poseł Grzegorz Tobiszowski (PiS):

Ta nowelizacja ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji pojawia się w odpowiedzi na sugestie środowisk producentów samochodów. Jest ona związana z proporcjonalnym odniesieniem się do opłat związanych z niezrealizowaniem zapisów ww. ustawy – ustawy związanej z nasyceniem warsztatów czy zakładów recyklingowych związanych z likwidacją samochodów wycofanych z obiegu.

Dzisiaj w tej ustawie funkcjonuje rozwiązanie, iż, abstrahując od przesłanek ekonomicznych danego obszaru, w odległości 50 km od miejsca produkcji samochodu ma być zakład recyklingujący daną markę albo posiadający podpisaną umowę na recykling samochodów. Efekt jest taki, że wobec tych, którzy mają nasycenie zawartych umów czy

też swoich zakładów na poziomie 80–90 proc., stosuje się takie same sankcje, jak wobec tych, którzy w ogóle nie posiadają żadnego tego typu zakładu w promieniu 50 km.

Stąd właśnie poddajemy państwu pod rozagę w projekcie w art. 1 możliwość proporcjonalnego stosowania sankcji w stosunku do stopnia wykonania obowiązku utworzenia sieci.

Jeśli chodzi o dyrektywę unijną, która w jakiś sposób nakłada na Polskę obowiązek uregulowania tej kwestii, to podkreślam, iż ta dyrektywa nie mówi wprost i jednoznacznie, iż 100 proc. terytorium państwa ma być nasyczone takimi zakładami.

Art. 2 związany jest z działaniem przejściowym. Prosiłbym tu o opinię Biura Legislacyjnego. Chodzi o to, że od czasu wejścia ustawy z 2005 r. – która de facto zafunkcjonowała dopiero w listopadzie 2005 r. – ten okres skrócił się. Stąd nasza propozycja, by rozważyć możliwość objęcia tym okresem również 2006 r., choć zdajemy sobie sprawę, iż możemy się narazić na zarzut, iż „ustawa działa wstecz”.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Proszę o stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska Krzysztof Zaręba:

Nie będzie to stanowisko rządu, ale resortu, ponieważ do przedstawienia stanowiska rządu został wyznaczony Minister Transportu. Na sali nie ma przedstawiciela Ministra Transportu, nie ma też oficjalnego stanowiska rządu w tej sprawie przyjętego przez Radę Ministrów.

Dzisiaj przedstawię stanowisko resortu środowiska, które prezentowaliśmy i które przesłaliśmy do wiadomości Ministrowi Transportu.

Otóż wykazujemy zrozumienie dla sytuacji, w jakiej znalazły się wszystkie przedsiębiorstwa – zarówno producenckie, jak i importowe – wprowadzające na rynek pojazdy samochodowe. Złagodzenie tych przepisów – po kilku spotkaniach i przeprowadzonych rozmowach – uznaliśmy za celowe i możliwe, bowiem w obecnej sytuacji, czy ktoś w ogóle nie stworzył żadnej sieci, czy stworzył ją w 99 proc., to jest obłożony taką samą restrykcją, takim samym obciążeniem finansowym.

Uwzględniając również fakt istnienia trudnych terytorialnie miejsc – np. zakątki Bieszczad, obszaru Wielkich Jezior itp. – wychodzimy z założenia, że 95 proc. pokrycia siecią terytorium kraju byłoby spełnieniem warunków dyrektywy, natomiast w przypadkach pojedynczych, specjalnych można byłoby się zastanowić, czy nie wystarczyłby system powiadamiania o potrzebie odbioru samochodu – tam, gdzie nie ma tego pokrycia.

Z negocjacji i ze stanowiska resortu środowiska wynika, że moglibyśmy przyjąć trzyszczeblowy układ, tzn. do 85 proc. byłaby pełna opłata, od 85 proc. do 90 proc. – połowa opłaty, a od 90 proc. do 95 proc. – 25 proc. opłaty dotychczasowej.

Takie było nasze stanowisko. Propozycje zawarte w tym projekcie ustawy idą nieco dalej.

Uważamy, że jeśli propozycje producentów, importerów byłyby spełnione, wówczas praktycznie zapis ustawy w tym zakresie nie spełniałby żadnej roli motywacyjnej, żeby tę sieć tworzyć.

Są jeszcze inne problemy, które pewnie „wyjdą” w dyskusji, ale one nie dotyczą kwestii gradacji opłat i uznania, że w jakimś momencie jest te 100 proc. sieci spełnione i że sprawa jest załatwiona.

Nie możemy również przyjąć jako zasadne – chyba że Sejm tak zdecyduje – objęcia abolicją tego, co w tym zakresie miało funkcjonować. Ustawa funkcjonuje od 1 stycznia 2006 r., a więc wszystkie opłaty powinny być już naliczone za 2006 r. W projekcie jest propozycja, by nowelizacja objęła okres od 1 stycznia 2006 r.. Uważamy, że skoro jesteśmy już w 2007 r., to nie można tu przyjąć innej daty jak 1 stycznia 2007 r.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Proszę Biuro Legislacyjne o opinię w sprawie przedłożonego projektu ustawy.

Legislator Tomasz Jaroszyński:

Biuro Legislacyjne chce zasygnalizować kilka problemów wiążących się z omawianym projektem.

Co do samego wprowadzenia ust. 5 i 6 w art. 14 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie powinno to budzić poważniejszych zastrzeżeń, po pewnych korektach legislacyjnych. Wprowadzenie rozwiązania, które przewiduje proporcjonalność w odniesieniu do poszczególnych podmiotów, wydaje się uzasadnione.

Natomiast mamy zasadnicze zastrzeżenia co do wprowadzenia proponowanych przepisów z mocą wsteczną.

Biuro Legislacyjne chce przypomnieć, iż w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego wskazywane jest, że wprowadzanie przepisów z mocą wsteczną jest dopuszczalne jedynie w wyjątkowych przypadkach. Dlatego należałoby przeprowadzić analizę, czy rzeczywiście tak ważne powody uzasadniają wprowadzenie tego rozwiązania.

Chcemy również zwrócić uwagę na aspekt równości wobec prawa, ponieważ opłata za brak sieci ma swój odpowiednik w postaci innej opłaty przewidzianej w art. 12 nowelizowanej ustawy, przewidzianej dla podmiotów, które nie utworzą tej sieci. Należałoby przeanalizować, czy wprowadzanie pewnych przepisów korzystnych dla jednej grupy podmiotów, przy niezapewnieniu odpowiedniości dla innych podmiotów, nie będzie powodowało naruszenia zasady równości.

Kolejna kwestia. Zaproponowane art. 2 i 3 obarczone są wadami legislacyjnymi, których usunięcie będzie na pewno wymagało dużego ich przepracowania. Przykładowo – w art. 2 posłużono się ogólnym odesłaniem do przypadku określonego w art. 1, podczas gdy mowa w nim o więcej niż jednym przypadku. Stąd te przepisy powinny się zredagować bardziej precyzyjnie, aby mogły być zastosowane w praktyce.

Kolejny aspekt tej sprawy to fakt, iż obowiązek opłaty za brak sieci w 2006 r. już obowiązuje. Z art. 15 i 16 wynika bowiem, iż podmioty były obowiązane do przedstawienia sprawozdań za 2006 r. i wyliczenia opłat, a minister do wydania decyzji w tych sprawach. Tak więc jest tu uwaga – szczególnie do strony rządowej – aby rozpatrzyć tę kwestię pod tym kątem, jak te nowe przepisy miałyby być zastosowane wobec tego, że te mechanizmy powinny być już stosowane.

To wszystko skłania do tego, by nad tym projektem wnikliwie popracować, ponieważ mimo tego, iż jest on krótki, to jednak zagadnienia są na tyle istotne, iż należałoby poszukać jak najbardziej precyzyjnych rozwiązań.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Otwieram dyskusję.

Posel Małgorzata Ostrowska (SLD):

W związku z tym, że nie ma stanowiska rządu – mało tego, nie ma informacji na temat realizacji obowiązującej ustawy – prosiłabym, aby na następne posiedzenie Minister Gospodarki przedstawił informację na temat funkcjonowania ustawy, pokazał, ile firm faktycznie ma problemy i nie zdążyło ze spełnieniem wymogów. Chodzi bowiem o to, byśmy zorientowali się, jakiej skali problem mamy i czy ta skala odpowiada propozycjom, które są przedłożone w tej nowelizacji. Musimy wiedzieć, czy poprawiamy coś systemowo, czy incydentalnie, pod kątem jednego czy dwóch przedsiębiorstw. Dzisiaj nie mamy takiej wiedzy.

Dlatego wnoszę o pełną, rzetelną informację na temat tego, co się dzieje oraz o jednoznaczne stanowisko rządu w tej sprawie. To jest zbyt poważna materia, by – przy całym szacunku dla pana ministra – „brał pan sobie na głowę” stanowisko, którego nie ma. Trudno od pana tego wymagać i wcale tego nie oczekujemy.

Dlatego proponowałabym, abyśmy do czasu otrzymania tych informacji przerwali to posiedzenie, a w tym czasie zebrali odpowiednie materiały i inne opinie, bo nawet opinia Biura Analiz Sejmowych wskazuje, że jednak „coś jest na rzeczy”. Bo jeśli chodzi o swobodę stanowienia sankcji, to tu nikt nie powątpiewa, że dany kraj członkowski może to czynić, natomiast co do norm, które wynikają z meritum sprawy, to jesteśmy zobowiązani je spełnić. Pytanie – czy wybraliśmy drogę dobrą, czy złą? Czy możemy ją poprawiać, czy nie? Na te pytania będziemy mogli odpowiedzieć tylko wtedy, kiedy będziemy mieli pełną wiedzę na temat tego, co się aktualnie dzieje.

Stąd wniosek formalny o przerwanie dzisiejszego posiedzenia Komisji i poproszenie przedstawicieli rządu o przygotowanie pełnej informacji na temat funkcjonowania ustawy.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Padł wniosek formalny, który powinien być niezwłocznie przegłosowany, ponieważ jednak wcześniej były zgłoszenia, więc pozwolę sobie udzielić głosu w kolejności zgłoszeń.

Posel Adam Szejnfeld (PO):

Przed wszystkim muszę powiedzieć, iż nie dziwi mnie ta inicjatywa legislacyjna. Już w czasie uchwalania tejże ustawy były głosy, iż jest to ustawa, której nie da się wprowadzić w życie. Niestety, zbyt często w naszym parlamencie nie bierze się pod uwagę głosów rozsądku, a przecież nie ma nic gorszego niż uchwalanie norm prawnych awykonalnych. Im szybciej wyeliminuje się z systemu prawa normy awykonalne, tym większy jest szacunek dla prawa obywateli.

Dlatego moim zdaniem ustawę o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji należy w tym kierunku, jaki jest zaproponowany w tym projekcie ustawy, poprawić.

Jednak wiele uwag i wątpliwości – zwłaszcza Biura Legislacyjnego – co do konkretnych zapisów, a więc co do redakcji pod względem prawniczym, legislacyjnym, a nie merytorycznych, powoduje, iż uważam, że powinniśmy powołać podkomisję.

Nawet jeśli są wątpliwości, jakie wyraziła przewodnicząca Małgorzata Ostrowska – bo rzeczywiście informacja powinna być szersza niż ta, która jest w uzasadnieniu – to nie sądzę, iż trzeba przerywać posiedzenie Komisji. Trzeba natomiast powołać podkomisję, która popracuje nad tym projektem – oczywiście przy uwzględnieniu wniosku pani przewodniczącej o szerszą informację na piśmie.

Natomiast jeśli chodzi o stanowisko rządu, to przypominam, iż stanowisko rządu nie jest obowiązkowe wobec ustaw, nad którymi pracuje Sejm. To jest wyłącznie wola rządu czy chce, czy nie chce zaprezentować swoje stanowisko. Mało tego, to też jest wolą Sejmu czy to stanowisko uwzględni, czy nie.

Na marginesie mówiąc, jestem absolutnie zdumiony, dlaczego przy tym projekcie wskazany jest resort transportu. Przecież ta sprawa niewątpliwie tyczy resortu gospodarki ewentualnie resortu ochrony środowiska. Natomiast resort transportu niech zajmie się transportem.

Zgłaszam formalny wniosek o powołanie podkomisji.

Posel Rajmund Moric (Samoobrona):

Myślę, że dyskusja merytoryczna przeszła w dyskusję formalną, tzn. czy pracować nad projektem, czy nie. Moim zdaniem, przyjmując ustawę 20 stycznia 2005 r., popełniliśmy pewien błąd. Ja nawet dziwię się, że ta ustawa nie „wylądowała” w Trybunale Konstytucyjnym, który jest bardzo wrażliwy na wprowadzenie konstytucyjnej zasady proporcjonalności.

Dlatego dobrze się stało, że grupa posłów jakby „wyrezyła” Trybunał Konstytucyjny i przygotowała nowelizację, w której tę zasadę konstytucyjnej proporcjonalności tej ustawie przywraca.

Oczywiście można mieć wiele pytań, wątpliwości – jak choćby z tymi procentami – ale to są tematy, które merytorycznie będziemy poruszać w pracach Komisji czy podkomisji, jeśli tak postanowimy.

Przypominam jednak, że jesteśmy pod presją czasu, bo kiedyś coś nie dopracowaliśmy. Dlatego odkładanie tej pracy na później uważam za wielki błąd. Nie przychylam się do wniosku o przerwanie posiedzenia. Wręcz odwrotnie – powinniśmy być zobligowani do jak najszybszego uregulowania tej kwestii.

Stąd mam wniosek, byśmy dzisiaj zakończyli pierwsze czytanie, by na następnym posiedzeniu, gdy rząd będzie już miał przygotowane stanowisko i odpowiedzi na nasze wątpliwości i pytania z pierwszego czytania, od razu to rozpatrzyć i zakończyć ten wstydliwy dla nas temat jeszcze w tym miesiącu.

Posel Anna Paluch (PiS):

Jestem zdecydowanie przeciwna przerywaniu i wstrzymywaniu prac nad projektem ustawy. Widać, że problem powinien być pilnie rozwiązany. Jeżeli już mamy do czynienia z taką sytuacją, że jest nawet próba łamania zasady *lex retro non agit*, to znaczy, że problem z upływem czasu się pogłębia. Dlatego nie widzę jakiegokolwiek powodu, byśmy w tej chwili mieli wstrzymywać prace Komisji.

Jeśli nawet powstałaby podkomisja, to sądzę, iż jest w stanie pracować na tyle szybko, żeby w terminie liczonym w dniach, a nie tygodniach, rozpatrzeć informacje, na brak których tu wskazywano i z sukcesem zakończyć pracę nad projektem.

Pozwolę sobie zauważyć, że mieszkam na terenach górskich i żeby być w zgodzie z przepisami ustawy, to wypadałoby chyba na szczycie Kasprowego Wierchu ulokować punkt, żeby na tym terenie zapewnić odpowiednią gęstość sieci. To jest bezsensowny przepis, który trzeba niezwłocznie zmienić, żeby władza ustawodawcza dalej się nie kompromitowała. Apeluję o jak najszybsze przejście do prac nad projektem ustawy.

Posel Maks Kraczkowski (PiS):

W zasadzie moja przedmówczyni wyczerpała wszystko to, o czym chciałem mówić. Mamy wnioski formalne – były głosy za i przeciw.

Powołanie podkomisji jest uzasadnione i wydaje się racjonalne. Natomiast skutek podtrzymywania dalej dyskusji jest jeden: zatrzymaliśmy się i nie pracujemy nad tym, co powinno być przedmiotem naszej oceny.

Posel Małgorzata Ostrowska (SLD):

Nie było moją intencją wstrzymywanie prac. Ja tylko zwracam uwagę na jedno, że bardzo trudno będzie nam wszystkim podejmować decyzje – czy nawet dyskusje w ramach pierwszego czytania – nie znając tak naprawdę zagadnienia, które moim zdaniem powinno być rzetelnie przedstawione.

Jeżeli państwo zdecydujecie, że ma być powołana podkomisja i tylko podkomisja ma tę wiedzę „tajemną” mieć, to proszę bardzo. Ja tutaj nie będę stawiała żadnych przeszkód. Natomiast jeszcze raz powtarzam, że trudno przy tak jednostronnym i bardzo wybiórczym uzasadnieniu wyrobić sobie właściwy pogląd.

Pani poseł Paluch ma rację, że na Kasprowym Wierchu stacji być nie powinno – bo po co tam taka stacja, która tylko widoki turystom zasłoni. Jednak nie taka jest intencja ustawy, żeby na Kasprowym Wierchu stawiać stacje. Na pewno tą intencją jest, by tę sprawę zgodnie z duchem rozwiązać i trzeba tylko do tego się odnieść.

Tak więc podkreślam, jeśli państwo zdecydujecie, że nad projektem ustawy będzie pracować podkomisja – proszę bardzo, ale to nie zmienia postaci rzeczy, że rząd musi przedstawić pełną informację na ten temat.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Czy mam rozumieć, że wniosek formalny o przerwanie posiedzenia Komisji pani przewodnicząca wycofuje?

Posel Małgorzata Ostrowska (SLD):

Jeżeli pan minister zobowiąże się, że taka informacja będzie, to oczywiście wycofuje wniosek.

Sekretarz stanu w MŚ Krzysztof Zaręba:

Na pewno informacja będzie lepsza aniżeli w tym bardzo krótkim uzasadnieniu.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Zatem wobec tej deklaracji pana ministra wniosek został wycofany. Czy tak?

Posel Małgorzata Ostrowska (SLD):

Tak.

Sekretarz stanu w MŚ Krzysztof Zaręba:

Dodam, że z naszej dyskusji z producentami i importerami, przeprowadzonej w lutym, wynikało, iż maksymalny poziom, jaki został osiągnięty to było 99 proc. pokrycia sieci, który uzyskała Toyota. Inni producenci mieli poniżej 90 proc.

Posel Andrzej Markowiak (PO):

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu za udzielenie głosu i autorom tego projektu ustawy, ale na tym moje podziękowania się kończą, ponieważ państwo przywieźliście tutaj, obok tego projektu, również problem. Problem recyklingu i realizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, która jest implementacją dyrektywy 2000/53 z września 2000 r.

Tak się składa, że pracowałem nad pierwszym projektem przez rok, miałem okazję śledzić jego losy i dzisiaj wiem, gdzie jest źródło tej patologii, która nazywa się recyklingiem pojazdów wycofanych i spełnianiem norm unijnych, które obowiązują Polskę od 2006 r., a których absolutnie nie wypełniamy.

Posel Małgorzata Ostrowska, być może nie do końca zdając sobie sprawę, powiedziała prawdę. Obawiam się drodzy państwo, że nie wiemy, nad czym dyskutujemy. Otóż zwracam uwagę, że art. 11 ustawy wcale nie zobowiązuje producentów do pokrycia całego kraju siecią.

Art. 11 ust. 1 brzmi: „Wprowadzający pojazd jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów, zwanych dalej „siecią”, obejmującą terytorium kraju w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu, położonych w odległości nie większej niż 50 km w linii prostej od miejsca zamieszkania lub siedziby właściciela pojazdu, z zastrzeżeniem art. 12 ust. 1.”.

Tak więc nie 50 km od punktu do punktu, tylko 50 km od użytkownika-właściciela. I tu leży podstawa całego problemu.

Notabene chcę przypomnieć, że to jest pomysł producentów. To producenci, którzy od pierwszego dnia pracy podkomisji brali czynny udział w pracach nad ustawą, proponowali takie rozwiązanie, które uznajemy za ułomne. Wprowadzając zmiany proponowane w tym projekcie ustawy, niczego nie naprawiamy.

Obawiam się, że Ministerstwo Środowiska nie ma pojęcia, jak działa ten system, jakie jest nasycenie stacjami demontażu i punktów zbiórki. A chcę powiedzieć, iż nasycenie jest takie, że w Polsce jest około 450 stacji demontażu, ponad 80 punktów odbioru pojazdów, 7 strzępiarek i to właściwie wystarcza, by zebrać prawie od wszystkich mieszkańców pojazdy wycofane z eksploatacji.

Chcę też przypomnieć, że ta troska o środowiska producentów, to nie jest troska o obywatela Kowalskiego, który nie może oddać samochodu od przedsiębiorcy polskiego, który podjął się ciężkiego zadania reprezentowania firmy producenckiej i który ma dzisiaj kłopoty, tylko to jest problem Audi, Forda, Volkswagena i innych producentów.

Ja wczoraj jeszcze, żeby uzupełnić swoją wiedzę, podjechałem do jednej ze stacji w odległości 40 km od miejsca zamieszkania – jednej z lepszych w województwie śląskim – i byłem zdruzgotany.

I tu pytanie do pana ministra: jak można wydać pozytywną opinię – bo zakładałam, że taką Inspekcja Ochrony Środowiska wydała – stacji, która nie spełnia elementarnych wymogów rozporządzenia, które państwo opracowaliście? Kiedy spytałem właściciela stacji: jak oceniacie kompletność pojazdu, skoro nie macie wagi? Odpowiedź brzmiała: zakładamy, że pojazd jest kompletny. A przecież rozporządzenie mówi, że stacja ma być wyposażona w wagę.

Zapewniam państwa, że minimum 80 proc. stacji w Polsce nie spełnia wymogów rozporządzenia. To jest patologia, która później objawia się gdzieś indziej. Otóż ustawa mówi, że pojazdy wycofane z eksploatacji mogą być demontowane wyłącznie w stacjach demontażu. Wobec tego proszę wyjaśnić mi, co znaczą ogłoszenia w prasie w rubryce „Kupię”: „Ford – rozbite”, „Nissan – rozbite”, „Opel – rozbite” itd.

Patologia tu polega na tym, że ta ustawa jest nie do wykonania, ale nie dlatego, że jej zapisy są złe, bo te zapisy są dobre, tylko dlatego, że inne ustawy pozwalają na handel częściami na giełdach, że nacisk producentów idzie w kierunku zdejmowania znaków firmowych z części zamiennych z demontowanych pojazdów.

Dobrze, że niechęć autorzy projektu ustawy podnieśli ten temat, bo to jest moment, w którym powinniśmy ocenić działanie tego systemu, który nie działa. Podkreślałam – 90 proc. pojazdów wycofanych z eksploatacji trafia do szarej strefy. Centralna

Ewidencja Pojazdów i Kierowców o kilka milionów różni się od stanu rzeczywistego. To jest patologia.

Nie wiem, czy ta propozycja – nie obraźcie się – przez kogoś nie zostanie potraktowana jak słynny zapis „i czasopisma”. Bo my, chcąc uleczyć pacjenta chorego na raka, wyciskamy mu węgry.

To nie jest droga, żeby naprawić system. Dlatego proponuję, żeby pani poseł Ostrowska nie wycofywała swego wniosku, tylko rzeczywiście zaniechajmy prac nad częściowym leczeniem systemu i zwróćmy się do ministerstwa, żeby przygotowało, na podstawie rocznego funkcjonowania ustawy, informację na temat realizacji ustawy.

Wycofajmy się z pracy nad tym częściowym, nic niedającym projektem, a zacznijmy pracę nad naprawą ustawy, żeby zlikwidować patologię, bo zegar tyka.

Polska ma narzucone unijne normy recyklingu i odzysku już od 2006 r., których nie wykonaliśmy. Nie wykonamy ich również w 2007 r. A jeżeli nie zmienimy szybko przepisów nie tylko tej ustawy, ale i innych, to nie wykonamy tych norm i w 2008 r. i będziemy płacić ogromne pieniądze.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Nie ma na sali posła Kraczkowskiego, ale przypominę, że użył sformułowania, iż wniosek o powołanie podkomisji „wydaje się być racjonalny”. Zastanawiałem się dlaczego „wydaje się” i czy rzeczywiście jest on „racjonalny”, bo ja akurat mam odwrotnie przekonanie.

Chciałbym się tylko tym podzielić, iż już teraz widzimy, że przedmiot tej dyskusji jest bardzo istotny. Jednocześnie mamy przed sobą projekt ustawy dość „chirurgiczny” i bardzo niewielki – jeśli chodzi o treść, o ilość pracy dla Komisji.

Jestem przekonany, że wszyscy członkowie obu Komisji i tak będą zainteresowani powołaniem dyskusji, jaka będzie się toczyła podczas obrad podkomisji. Stąd pytanie – czemu ma służyć powołanie podkomisji z natury rzeczy ograniczonej ilościowo i na pewno mniej reprezentatywnej niż obie Komisje? To może tylko ten proces wydłużyć – wbrew intencjom wnioskodawców.

Zakładam, że wnioskodawcy przemyśleli swój krok, a zatem jeśli nie chcą sobie podkładać nóg i chcą rzeczywiście krótszego procedowania nad projektem ustawy, to do głowy przychodzi mi coś, co mam nadzieję nie ma miejsca, a mianowicie to, żeby na podkomisji, delikatnie mówiąc, ukryć pewne argumenty racjonalne, które będą padały, a które będą „szły w poprzek” temu projektowi.

W całości popieram wniosek przed chwilą ogłoszony przez posła Andrzeja Markowiaka. Nie udawajmy, że nie wiemy o co chodzi. Uregulujmy te kwestie raz na zawsze dobrze, we współpracy z rządem – mówię to jako poseł opozycji.

Poseł Mirosława Masłowska (PiS):

Wszyscy twierdzimy, że ustawa jest niezwykle ważna i że obliguje nas do spełnienia pewnych wymogów unijnych. Nawet jeżeli będziemy dłużej pracowali i uzyskamy pewne informacje od rządu – bo uważam, że powinniśmy – to przede wszystkim chciałabym wiedzieć, jaki jest stan obecny sieci.

Chciałabym również wiedzieć, czy istnieje jakaś kontrola w tym zakresie. Jeżeli tak, to kto ją wykonuje, kto może stwierdzić czy stacje demontażu spełniają warunki, jakie powinny spełniać. Bo przecież nie chodzi tylko o to, by było ich dużo, ale przede wszystkim, by były to punkty z prawdziwego zdarzenia.

Poseł Grzegorz Tobiszowski (PiS):

Jako przedstawiciel wnioskodawców chcę podkreślić, iż naszą intencją nie jest powołanie podkomisji. Natomiast dyskusja wywiązała się w kontekście terminu. Biuro Legislacyjne nawet zostało przeze mnie wywołane, aby ustosunkowało się do propozycji wprowadzenia terminu 1 stycznia 2006 r. – uzasadnienie w tej sprawie przedstawiłem wcześniej.

Dodam, że dla mnie, jako przedstawiciela wnioskodawców, zasadne jest to, by nie powoływać podkomisji. Tym bardziej że możemy ewentualnie przedstawić autopoprawkę związaną z proponowanym terminem. Natomiast co do proporcjonalności sankcji uważam, że proponowane zapisy są dość precyzyjne.

Nie chciałbym, żebyśmy, przyjmując propozycję powołania podkomisji, wychodzili z założenia, że mamy coś do ukrycia przy tym projekcie ustawy. Dlatego, jeżeli takie byłoby podejście w sprawie powołania podkomisji, to jako poseł wnioskodawca prosiłbym o niepowoływanie podkomisji.

Naszą intencją jest to, by ci, którzy starają się spełnić regulacje recyklingu i nasyceń na rynku zakładów recyklingowych, mogli realnie spełniać wymogi ustawy. Dzisiaj bowiem jest z tym problem.

Przychyłam się do wypowiedzi posła Szejnfelda, który wspomniał, że jeśli przepisy są niewykonalne, to trudno wymagać szacunku dla takiego prawa. Stąd właśnie propozycja tej nowelizacji.

Natomiast poza sporem jest kwestia czy te zakłady recyklingu rzeczywiście spełniają kryteria, o jakie chodzi. To jest jednak kwestia jakby obok tej nowelizacji. To jest problem szerszy, bo to jest problem nadzoru, kontroli itd.

Posel Władysław Stępień (SLD):

Kiedy popatrzyłem na listę wnioskodawców tej nowelizacji, to okazało się, iż w większości są to posłowie, którzy nie znają całego procesu tworzenia ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, bo po raz pierwszy są w parlamencie. Dlatego chcę przypomnieć, że ustawa powstawała podczas prac podkomisji nadzwyczajnej, która odbyła chyba 28 posiedzeń, na których, oprócz posłów, zawsze było kilkudziesięciu ekspertów, specjalistów, przedstawicieli różnych grup pracodawców, pracowników itd. Była to bardzo trudna praca, podczas której wypracowano pewien kompromis.

Jeżeli dzisiaj grupa posłów wnosi inicjatywę ustawodawczą, żeby znowelizować ustawę pod konkretnym kątem, to ja, jako świadek tworzenia tej ustawy, chciałbym prosić i stawiam taki wniosek, aby w stanowisku rządu, na które będziemy oczekiwać, znalazła się ocena funkcjonowania tej ustawy i żeby rząd przedstawił swoje spostrzeżenia po 1,5 roku jej funkcjonowania czy przypadkiem nie należy dokonać jeszcze innych zmian, tak, aby ta ustawa w dalszym ciągu była tym wielkim kompromisem.

Posel Jolanta Hibner (PO):

Przyznam, że tym tematem zajmowałam się dużo, dużo wcześniej – pod kątem samorządów, bowiem samorzady zawsze miały problemy z wrakami samochodowymi.

Zapis, który mówi o organizowaniu sieci punktów zbierania pojazdów w odległości do 50 km od właściciela pojazdu, jest zapisem nierealnym. W żadnym kraju Europy nie ma takiego zapisu. Wszędzie jest procentowe ujęcie. W związku z tym ta nowelizacja idzie w dobrym kierunku. Powinno być takie procentowe nasycenie, ponieważ to też jest gospodarka rynkowa.

Te punkty, stacje, powinny spełniać określone warunki. Przypominam, że dyrektywa Unii nie dotyczy tylko kwestii ilości takich punktów, ale również wymogów, jakie one muszą spełniać.

Całkowicie zgadzam się z tym, o czym mówił poseł Markowiak, że problem, którym dziś się zajmujemy, to jeden z problemów, które trzeba rozwiązać. Dlatego nie możemy tylko na tym jednym poprzestać. Przypominam, że w przyszłym roku będziemy rozliczani z działania całego recyklingu samochodowego.

W związku z tym powinniśmy rozpocząć proces porządkowania zapisów. Nawiasem mówiąc, ta ustawa jest nie najgorszą ustawą, w porównaniu z ustawami w państwach zachodnich. Natomiast muszą być do niej rozporządzenia i muszą być poprawione inne ustawy, które pozwalają ogromną dowolność sprzedaży części, w tym również z recyklingu, tworząc szarą strefę.

Państwo wiecie, że to jest właśnie jedna z szarych stref, która świetnie funkcjonuje. Te ogłoszenia, o których była mowa, to powinien być pierwszy sygnał dla prokuratora. Bo co to znaczy „kupię wrak”? W świetle naszej ustawy w ogóle taka sytuacja nie powinna się zdarzyć. Jeśli chcemy w tej materii coś porządkować zaczniemy to robić. To jest właśnie jedno z pól do uporządkowania.

Posel Adam Szejnfeld (PO):

Mam kilka uwag właściwie bardziej proceduralnych i formalnych niż merytorycznych, bo jeśli o kwestie merytoryczne, to każdy ma swój pogląd. Uważam, że po godzinnej dyskusji powinniśmy raczej zmierzać do końca.

Padło tu dobre określenie, że jest to „ustawa chirurgiczna”. Mało tego, gdybyśmy przeanalizowali inicjatywy legislacyjne i porównali projekty rządowe i poselskie, to one się różnią – i tak powinno być. Poselskie to są właśnie takie bardziej chirurgiczne, jednostkowe, a rządowe bardziej systemowe. Wszak to rząd dysponuje tysiącami urzędników, setkami prawników i milionami złotych na tworzenie systemowe prawa. Natomiast posłowie są raczej od tego, żeby „wylapywać” jakieś fatalne rozwiązania i je eliminować z systemu.

Oczywiście po to jest pierwsze czytanie i cały proces dochodzenia do drugiego i trzeciego czytania, by tak posłowie, jak i strona rządowa w przypadku inicjatywy, która wydaje się – jak zaznaczył poseł Markowiak – iż nie jest pełna, mogli podjąć swoje propozycje i zgłosić je w trakcie postępowania legislacyjnego. Jedno jest tylko konieczne – to postępowanie legislacyjne musi trwać. Ta uwaga zmierza w kierunku tego, by pracować nad tym projektem ustawy i by powołać podkomisję.

Kolejna uwaga dotyczy kwestii, że ktoś coś ma do ukrycia i dlatego chce się powołać podkomisję. Otóż im bardziej skomplikowana, im bardziej niejasna jest sprawa, im bardziej jeszcze do wyjaśnienia i rozszerzenia, tym mniejsza liczba ludzi musi nad tym pracować. To dlatego Sejm swego czasu wymyślił podkomisję, żeby pięciu – sześciu posłów-specjalistów usiadło nad projektem i przygotowało dla niespecjalistów swoją propozycję, którą niespecjaliści mogą przyjąć albo odrzucić, albo zmienić.

My dzisiaj już godzinę rozmawiamy i nie możemy dojść do jednego: czy zamknąć dzisiaj pracę, czy zawiesić, czy powołać podkomisję, czy jeszcze nie wiadomo co. A cóż dopiero, gdybyśmy mieli teraz rozpatrywać ustawę artykuł po artykule i zgłaszać poprawki na tematy, których ten projekt nie poruszył. To właśnie jest specyfika pracy w wąskim gronie specjalistów, tzn. posłów specjalizujących się w danym temacie.

Dlatego tym bardziej, po przeprowadzonej dyskusji, dochodzę do przekonania, że jeżeli ten projekt miałby być dobrym na finale, to powinno się nim zająć wąskie grono posłów, którym leży na sercu ten temat. Powołajmy podkomisję.

Posel Paweł Olszewski (PO):

Pomieszaliśmy różne kwestie. Kwestia stricte merytoryczna, dotycząca rozstrzygnięcia konkretnych zapisów merytorycznych ustawy, jest kwestią trybu prac nad tym projektem. I tu prosiłbym pana przewodniczącego, by niezwłocznie przejść do rozstrzygnięcia wniosków formalnych, które zostały zgłoszone. Gdyby pan mógł uwzględnić ten wniosek, byłbym wielce zobowiązany.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Zatem jest wniosek posła Olszewskiego o niezwłocznie przejście do rozstrzygnięć formalnych. Czy Biuro Legislacyjne chce zabrać głos?

Legislator Tomasz Jaroszyński:

Chciałbym tylko zwrócić uwagę, iż pomimo ograniczonej objętości tego projektu, to być może będzie on znacznie rozszerzony – zwłaszcza art. 2. Tutaj problemem nie jest data, czyli początek 2006 r., tylko konieczność wprowadzenia przepisów o charakterze przejściowym również w odniesieniu do 2007 r., ponieważ wkrótce minie połowa roku i te nowe regulacje będą musiały być tak napisane, aby było wiadomo, jak je zastosować do sprawozdań i opłat za 2007 r.

Posel Adam Szejnfeld (PO):

O tym wiemy. Dlatego m.in. musi nad tym usiąść grupa posłów, a nie kilkudziesięciu, jak na tej sali. Po to właśnie jest podkomisja, by wspólnie z Biurem Legislacyjnym przygotowała nowy projekt tego przepisu.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Sprawa jest jasna. Jeszcze kilka osób jest zapisanych do głosu, a potem przejdziemy do rozstrzygnięć formalnych.

Posel Andrzej Markowiak (PO):

Jeżeli mamy powołać podkomisję, to wiadomo, że jej działalność musi się ograniczyć do projektu przedłożonego na dzisiejszym posiedzeniu. Natomiast z drugiej strony wiemy też, że problem tej ustawy tkwi gdzie indziej.

Chciałbym zapytać tych z państwa, którzy twierdzą, że nie da się stworzyć takiej sieci, którą narzuca ustawa – w którym miejscu jest to niemożliwe? Gdzie jest niemożliwe zapewnienie możliwości dojazdu 50 km do stacji czy punktu odbioru?

Jeżeli chcemy zwolnić producentów z tego podstawowego obowiązku wynikającego z unijnej zasady „zanieczyszczający płaci”, to chciałbym, żeby przynajmniej posłowie z Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa o tej zasadzie pamiętali.

Nie rozumiem również, dlaczego chcemy ich zwolnić z obowiązku utworzenia w Polsce punktów zbierania, stacji demontażu, w których będą zatrudnieni polscy pracownicy.

Zwracam uwagę, że w innych krajach unijnych jest tak, że jeśli nie można w jakimś miejscu stworzyć takiego punktu odbioru, to te sprawy załatwia się „na telefon” i producent, lub działający w jego imieniu, jedzie pod wskazany adres i odbiera taki samochód – wszystko po to, żeby właściciel pojazdu nie musiał za to płacić. I taka jest idea tej dyrektywy 2000/53. Tymczasem my ochoczo tego operatora sieci, producenta zwalniamy z tego, że ma stworzyć miejsca zatrudnienia dla naszych pracowników. Ja tego kompletnie nie rozumiem.

Jeżeli mamy powołać podkomisję, to dobrze byłoby, żeby pan minister Zaręba oświadczył, że Ministerstwo Środowiska posiada pełną wiedzę na temat funkcjonowania systemu zbiórki samochodów wycofanych z eksploatacji. Bo to wtedy dopiero jest sens nad tym projektem pracować – jeśli nie ma tej wiedzy, to poczekajmy.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Jeśli poczekamy, to nie będziemy pracować. Tymczasem w trakcie prac można rozszerzyć ten materiał, nad którym pracujemy, o te kwestie, które pan poseł czy inni podnieśli.

Czy pan minister zechce złożyć stosowne oświadczenie?

Sekretarz stanu w MŚ Krzysztof Zaręba:

Mogę jedynie tyle powiedzieć, że pełną wiedzę to ma Pan Bóg. My oczywiście mamy wiedzę ograniczoną – ograniczoną do tych elementów, które podlegają nam z racji zapisów i co do których zbieramy informacje. W takim też zakresie mogę się zobowiązać do przedstawienia informacji dotyczącej sieci, stanu zakładów, które – jak pan poseł Markowiak twierdzi – nie odpowiadają wymogom. Dodam, iż jest ustawowy zapis, który mówi, że przynajmniej raz w roku Inspekcja Ochrony Środowiska ma obowiązek przeprowadzić kontrolę. Tak więc w tym zakresie z pewnością jesteśmy w stanie przekazać państwu te informacje.

Natomiast na pewno będziemy mieli problemy z tym, co jest domeną MSW, czyli tym, co wchodzi w rejestr pojazdów.

Będziemy również mieli problem z przedstawieniem państwu sytuacji w ubezpieczeniach samochodowych – co jest szalenie ważne, z punktu widzenia realizacji tej ustawy. Bowiem sprzężenie i związanie – jakby iunctim – systemu z funkcjonowaniem ubezpieczeń jest warunkiem kontroli wycofywania pojazdów, zgodnie z ustawą.

Jest to szalenie ważna sprawa, a jednocześnie jest to słaby punkt ustawy. Niestety, nie mamy w tym zakresie rozeznania, bo samochody są wycofywane z rynku i rzeczywiście przekazywane w szarą strefę bez sankcji i bez możliwości „ustawiania” we właściwy sposób właścicieli, którzy, jeżeli nie wycofują samochodów w sposób legalny, powinni być w dalszym ciągu obciążani opłatami ubezpieczeniowymi. Dopiero legalny sposób wycofania samochodu z rynku użytkowania powinien być usankcjonowany również informacją czy zaświadczeniem z zakładu ubezpieczającego samochody.

To jest to, co w tej chwili w największym stopniu utrudnia funkcjonowanie tej ustawy i egzekucję tej ustawy. Niestety, jak już powiedziałem, w tym zakresie nie mamy informacji. Natomiast w innych sprawach będziemy starali się dać państwu w miarę pełną informację.

Posel Antoni Mezydło (PiS):

Myślę, że nie możemy tu mylić pewnych porządków. Jeżeli chodzi o tę ustawę, wszyscy posłowie – z wyjątkiem posła Markowiaka – którzy wzięli udział w dyskusji, twierdzą, że proponowane zapisy powinny się w tej ustawie znaleźć. Poseł Markowiak twierdzi wręcz przeciwnie, że nie możemy zwalniać obcych producentów czy dystrybutorów samochodów z pewnego obowiązku narzuconego w ustawie, choć niektórzy posłowie podnoszą, iż ten obowiązek jest niekonstytucyjny, bo nie spełnia zasady proporcjonalności. I tę kwestię należałoby przedyskutować i ewentualnie przegłosować – wówczas zobaczymy, czy poseł Markowiak zostanie sam, czy będzie w mniejszości, czy w większości.

Natomiast nie możemy się zgodzić na inne wnioski, szczególnie posła Szejnfelda, który twierdzi, że wszystkie kwestie związane z realizacją ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji powinniśmy zawrzeć w tym projekcie. To chyba nawet z punktu widzenia legislacyjnego nie jest możliwe, bo nie możemy rozszerzać zgłoszonego projektu ustawy.

Z tym problemem możemy sobie poradzić w inny sposób. Uważam, że ten projekt ustawy powinniśmy przegłosować, natomiast jeśli chodzi o uwagi Biura Legislacyjnego, które dotyczą okresu przejściowego i terminu wejścia w życie ustawy, to te kwestie możemy „załatwić” w drugim czytaniu. Niech Biuro Legislacyjne po prostu przyłoży się do tego tak, żeby te zapisy były konstytucyjne i wówczas te poprawki możemy zgłosić w drugim czytaniu, a dzisiaj możemy przyjąć projekt po pierwszym czytaniu.

Uważam, że nie ma sensu powoływać podkomisji po to, żeby zmienić przepisy przejściowe i zmienić termin wejścia ustawy w życie.

Natomiast jeśli chodzi o problem, o którym mówimy dzisiaj: o funkcjonowaniu tej ustawy, to powinniśmy zwołać wspólne posiedzenie obydwu Komisji – termin powinny uzgodnić prezydium Komisji – i wówczas zastanowić się, w jakich ustawach wprowadzić zmiany, aby ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji funkcjonowała należycie. I dopiero potem, po uchwaleniu np. dezyderatu, zobowiązać rząd do przygotowania jakichś kompleksowych projektów ustaw, w których rozwiązano by ten problem raz na zawsze.

Jeszcze raz podkreślam – ten projekt ustawy powinniśmy niezwłocznie przyjąć, bo taka jest potrzeba chwili.

Dyrektor Biura Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Przede wszystkim chciałbym bardzo podziękować za to, że państwo podjęliście trud zajęcia się tą ustawą i tym problemem, bo jest on – jak wynika z dzisiejszej dyskusji – bardzo poważny.

Chciałbym zwrócić państwa uwagę na dwa problemy, a właściwie na dwie strony tego „medalu”. Pierwsza to problem generalny: mamy w Polsce problem z szarą strefą. Mamy problem z częściami, które są wymontowywane z samochodów, mamy problem z recyklingiem samochodów, mamy problem CEPIK-u, który nie działa – jednym słowem mamy mnóstwo problemów okółomotoryzacyjnych. Są to problemy, które stale zgłaszamy i którymi chcielibyśmy, by zajął się Sejm i rząd.

Pojawiła się pewna „jaskółka”, bowiem jest inicjatywa, by przy Ministerstwie Gospodarki powołać coś w rodzaju „forum motoryzacyjnego”, aby wszystkie organizacje, które działają w branży motoryzacyjnej współpracowały i przedstawiały swoje problemy.

Do tego szerokiego bardzo problemu zaliczyłbym też projekt nowelizacji tej ustawy w całości. Bo co do tego, że ustawa nie jest dobra, wszyscy się zgadzamy.

Dodam, że uczestniczyliśmy w tworzeniu tej ustawy i proponowaliśmy, by ta kara była proporcjonalna, ale ani Komisja, ani Sejm tej propozycji nie przyjął – stąd mamy ten dzisiejszy problem.

Przedłożony projekt ustawy tak naprawdę jest w interesie klientów, bowiem to oni te koszty ponoszą. Dlatego prosilibyśmy, byście państwo przyjęli go po ewentualnych poprawkach, a następnie zajęli się problemem w całości.

W kilku zdaniach chciałbym się odnieść do kilku głosów, które padły w dyskusji. Otóż wydaje mi się, że nie można stawiać sprawy w ten sposób, że to producenci dostają „prezent”.

Zwracam uwagę, że każdy, kto sprowadza na polski rynek samochód, ma obowiązek zbudowania sieci lub podpisania umów z punktami recyklerskimi. Natomiast te przedsiębiorstwa, czy ci sprowadzający, którzy sprowadzają poniżej 1000 pojazdów, mogą tego obowiązku nie wypełnić, płacąc 500 zł. Czyli to nie jest tak, że jest nierówność wobec prawa. To nie jest tak, że my czegoś nie zapłacimy, a ktoś musi. To po pierwsze.

Po drugie, chciałbym przypomnieć, że jako branża motoryzacyjna jesteśmy „kołem zamachowym” gospodarki.

Niestety, mamy wiele problemów. Jednym jest złomowanie pojazdów, innym jest wpływ pojazdów używanych czy ochrona wzorów przemysłowych.

Polska zaczyna być postrzegana jako kraj, w którym można zacząć inwestować. To jest kwestia pewnego klimatu. W związku z tym ta zmiana będzie też miała pewnego rodzaju wydźwięk polityczny: w Polsce warto inwestować, ponieważ producenci pojazdów są w Polsce mile widziani.

Podkreślam – to jest blisko 300 tys. zatrudnionych osób. I to są Polacy. Cudzoziemców jest niewielu. Sieci dealerskie to blisko 100 tys. osób i to też są Polacy – w 98 proc. to jest polski kapitał.

W związku z tym chciałbym, abyście państwo potraktowali to w ten sposób, iż mówimy tu o dwóch rzeczach. Jedna rzecz to owa „chirurgiczna” poprawka dotycząca tego, by kara była proporcjonalna do winy. I to jest jedna jedyna rzecz. My nie prosimy o zwolnienie z budowania sieci. My prosimy tylko o to, że jeżeli zostało zbudowane 85 proc. i więcej sieci, to żebyśmy mieli proporcjonalną karę do winy.

Druga rzecz, to zdecydowanie opowiadamy się za tym, by te wszystkie główne problemy, o których była tu mowa, zostały rozwiązane. To jednak jest kwestia długiego procesu. Obawiam się, że może trwać rok i dłużej. Dlatego w tej pierwszej sprawie prosilibyśmy o szybkie działania, bo jesteśmy pod presją czasu.

Posel Andrzej Markowiak (PO):

Miło słyszeć przedstawiciela przemysłu motoryzacyjnego, dziwię się tylko, że taki gigant nie może sobie poradzić z kilkoma jeszcze sprawami – ale to jest już jakby odrębny problem.

Natomiast muszę odnieść się do głosu posła Antoniego Mężydło, ponieważ proponuje on szalenie karkołomne, niebezpieczne rozwiązanie, a mianowicie takie, że Komisje w składzie posłów, którzy znają procedury, zasady legislacji, mają dzisiaj świadomie poprzeć projekt, który jest nie do poparcia w art. 2 i 3, jeśli chodzi o terminy.

Cóż to za metody? To my teraz mamy świadomie zrobić źle, licząc, że w drugim czytaniu będzie dobrze. Otóż nie. My poprzyjmy dobre rozwiązanie. Dlatego jedynym wyjściem jest jednak powołanie podkomisji – na to nas jeszcze dzisiaj stać. Natomiast podpisywanie się pod projektem złym, nie do przyjęcia, jest błędem. I nawet jeśli bym miał zostać z tym zdaniem sam – to będę miał z tego satysfakcję.

Posel Małgorzata Ostrowska (SLD):

Do zabrania głosu sprowokował mnie poseł Mężydło – zaiste to było kuriozalne wystąpienie. Pan minął się z prawdą, mówiąc o procedurach sejmowych. Ja przynajmniej tak to rozumiałam – jeśli się mylę, to przepraszę pana z pewnością.

Proszę jednak przyznać, że wielokroć było tak, że przy okazji nawet projektu poselskiego rozszerzaliśmy jego zakres. Oczywiście za zgodą wnioskodawców, albo nawet i wbrew. Jednak jeśli poseł wnioskodawca – poseł Grzegorz Tobiszowski – sam miał ogromne wątpliwości, sugerował zupełnie inne rozwiązania i chciał się pochylić nad tym projektem ustawy ze stosowną refleksją, to może panowie uzgodnijcie to między sobą i być może uszanuje pan wolę kolegi, bo myślę, że warto.

Chciałabym też odnieść się do wypowiedzi pana dyrektora, bo wielokroć rozmawialiśmy też na ten temat i tutaj racje ochrony środowiska i branży są szalenie istotne. Ja nie chcę kwestionować tego nastawienia proinwestycyjnego dużych firm motoryzacyjnych, bo tu w zależności od tego, jaka jest sytuacja, albo się używa, albo nadużywa, albo się niewykorzystuje argumentów. Faktem jest, że zawsze tam, gdzie będą sprzyjające warunki, to tam lepiej biznes się rozwija – to jest jasne i czytelne.

Natomiast nie możemy też pozwolić sobie na to, żeby „wylać dziecko z kąpielą”, żeby przy okazji jakby zmniejszyć determinację w spełnianiu norm, które nam wszystkim powinny służyć. Bo to jest istota propozycji posła Markowiaka i wielu z nas. Dlatego tę harmonię, te proporcje gdzieś tu zachować trzeba. I dlatego proszę nie mówić, że to jest „chirurgiczny projekt”, bo on nie jest chirurgiczny. On jest chirurgiczny tylko wtedy, jeśli państwo zastosują się do propozycji posła Mężydła i większością, bez refleksji, przegłosują: tak robimy drugie czytanie – a potem składajcie sobie poprawki, albo nie, my swoje załatwiliśmy. Panie posle, to jest cyniczne i tak robić nie wolno. Albo sprawę załatwiamy poważnie i chcecie państwo na ten temat rozmawiać, albo nie i wtedy sobie przegłosujecie i weźcie też sami odpowiedzialność za to.

Powtarzam – pan poseł Mężydło proponuje właśnie takie rozwiązanie. Obrzydliwe zresztą – przepraszam za opinię.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Myślę, że wychodzimy nieco za daleko, poza meritum dyskusji.

Drodzy państwo, mamy w tej chwili godzinę 13.40 i powinniśmy już przejść do głosowania. Poseł Antoni Mężydło, sądząc z mimiki, jest skłonny pójść na kompromis i zagłosować za powołaniem podkomisji.

Pan przewodniczący Rajmund Moric kilkakrotnie prosił o głos, więc jeśli można, to będzie to ostatni głos przed głosowaniem.

Poseł Rajmund Moric (Samoobrona):

Przestańmy się ośmieszać. Mówimy tu nieprawdę. Nikt, ani w projekcie ustawy, ani nikt na sali nie powiedział, że mają być zmienione odległości dostępu do punktów recyklingu – dalej jest to 50 km. Nikt nie powiedział, że nie trzeba tworzyć stacji recyklingowych. Projekt dotyczy tylko zmian pewnego rodzaju przepisów karnych, pewnych opłat, które dostosowujemy do wymogów konstytucyjnych – i tylko tyle.

Prosiłbym, żeby w tej dyskusji nie używać argumentów nieprawdziwych. W projekcie nie zmieniamy żadnych zasad recyklingu, zmieniamy tylko opłaty.

Apeluję o zakończenie dyskusji i zakończenie pierwszego czytania, bo o ile wiem nie padł wniosek o to, żeby w pierwszym czytaniu odrzucić projekt ustawy. Przystąpmy do powołania podkomisji.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Zamykam dyskusję. Padł wniosek o powołanie podkomisji.

Poseł Antoni Mężydło (PiS):

Panie przewodniczący, ja mogę się zgodzić na powołanie podkomisji, ale nie mogę się zgodzić z tymi sformułowaniami, które padły z ust posła Małgorzaty Ostrowskiej. Pan nie może nie udzielić mi głosu – szeregowy poseł nie ma mniejszej rangi niż przewodniczący Komisji.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Panie posle, nie zamierzam uniemożliwiać wypowiedzi ad vocem wobec głosu posła Małgorzaty Ostrowskiej, ale zwracam uwagę, że już skomentowałem tę wypowiedź mówiąc, że wybiegała poza meritum sprawy. Jeżeli pan sobie życzy – proszę bardzo o krótkie oświadczenie odnośnie do wypowiedzi pani przewodniczącej i na tym kończymy dyskusję.

Poseł Antoni Mężydło (PiS):

Pani poseł Małgorzata Ostrowska może lubi używać epitetów, ale używa je zupełnie niestosownie. Pani poseł, jeśli chodzi o kwestię sporną, teoretyczną, o której pani mówi, to niech na ten temat wypowie się Biuro Legislacyjne, a pani nie musi używać epitetów. Dla mnie epitetem jest to, że pani powiedziała, iż moje propozycje są „obrzydliwe”.

Pani mnie zupełnie nie rozumiała. Otóż poprzednio poseł Adam Szejnfeld i poseł Andrzej Markowiak twierdzili, że ten projekt trzeba rozszerzyć do pełnoprzeglądowej ustawy o recyklingu, czyli rozszerzyć go maksymalnie. Na takie rzeczy nikt się nie zgodzi. Tu może być zgłoszona autopoprawka, ale nie może być forsowana taka koncepcja legislacyjna, o jakiej pani mówi. Czasami niektóre rzeczy mogą być rozszerzone – ja sam wielokrotnie posła Andrzeja Markowiaka torpedowałem, że nie może być nadmiernym

formalistą, ale chodzi o to, żeby w tych rozszerzeniach zmieścić się w duchu ustawy, w duchu przedłożonej nowelizacji.

Tu, w duchu przedłożonej nowelizacji, naprawdę nic nie wymyślimy. Natomiast jeśli chodzi o przepisy przejściowe i o przepisy dotyczące momentu wejścia w życie ustawy, to możemy tutaj przyjąć standardowe rozwiązanie, czyli 14 dni, a w drugim czytaniu zgłosić poprawkę. To naprawdę nie jest żadna „rzeź” na projekcie ustawy.

Jeżeli chce się powołać podkomisję, żeby tylko te dwa przepisy zmienić – bo co do meritum, to nie ma tutaj różnicy zdań, poza posłem Andrzejem Markowiakiem – to proszę bardzo, można to zrobić, choć wydaje mi się, że i tak Biuro Legislacyjne rozstrzygnie w jaki sposób te dwa przepisy zapisać.

Jeszcze raz powtarzam – albo pani poseł mnie źle zrozumiała, albo ma pani złe intencje.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Zamykam dyskusję. Myślę, że tu już nikt nikogo nie przekona. Każdy ma własną opinię na ten temat. Dyskusja była wyczerpująca. Zamykam pierwsze czytanie projektu ustawy.

Padł wniosek formalny posła Szejnfelda o powołanie podkomisji. Przystępujemy do głosowania.

Kto jest za przyjęciem wniosku o powołanie podkomisji?

Stwierdzam, że Komisje przyjęły wniosek o powołanie podkomisji, przy 26 głosach za, 5 przeciwnych oraz 3 wstrzymujących się.

Tym samym Komisje zdecydowały o powołaniu podkomisji w celu kontynuowania prac nad projektem ustawy. Proponuję, by podkomisja składała się z 9 posłów. Czy są inne propozycje? Nie słyszę. Zatem uznaję, że Komisje zdecydowały o dziewięcioosobowym składzie podkomisji.

Proponuję, by Klub Prawa I Sprawiedliwości zgłosił...

Poseł Adam Szejnfeld (PO):

Bardzo rzadko się zdarza, a jeśli już to w sposób bardzo uzasadniony, by powoływać podkomisję nie według kryterium merytorycznego, a więc tego, kto się na czym zna i nad czym chce pracować, tylko kryterium politycznego. Te bardzo rzadkie przypadki zdarzają się właśnie w sytuacjach, gdy mamy do czynienia z projektami ustaw, które bez wątplenia mają – co wszyscy wyczuwają – silny charakter polityczny.

Samo zgłaszanie, ile osób ma zasiadać w podkomisji, już budziło moje wątpliwości, ale na to machnąłem ręką. Jednak kiedy pan przewodniczący zaczyna wyliczać, kto ma prawo ilu posłów zgłosić, to uważam, że jest to zupełnie bez sensu. Spytajmy posłów, kto chce nad tym projektem popracować i tyle.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Jestem skłonny pana dobrą intencję zrozumieć, ale zwracam uwagę, że nie dał mi pan dokończyć tego, co chciałem powiedzieć. W związku z tym pan nie wie, jaka była moja intencja i co chciałem zaproponować.

Zwracam tylko uwagę, że jako przewodniczący mogę swoje propozycje przedstawiać, a pan ma możliwość przedstawienia innej propozycji.

Ponieważ jestem człowiekiem szanującym demokrację i wsłuchuję się we wszystkie głosy, więc bardzo proszę o zgłaszanie kandydatur do pracy w podkomisji.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Zgłaszam poseł Jolanę Hibner i posła Andrzeja Markowiaka.

Poseł Beata Szydło (PiS):

Zgłaszam poseł Annę Paluch i posła Antoniego Mężydło.

Przewodniczący poseł Waldemar Starosta (Samoobrona):

Zgłaszam posła Rajmunda Morica.

Poseł Władysław Stępień (SLD):

Zgłaszam się sam do pracy w podkomisji.

Posel Marian Goliński (PiS):

Zgłaszam posel Mirosławę Masłowską.

Posel Adam Szejnfeld (PO):

Zgłaszam posła Pawła Olszewskiego.

Posel Rajmund Moric (Samoobrona):

Zgłaszam posła Jerzego Gosiewskiego.

Przewodniczący posel Waldemar Starosta (Samoobrona):

Czy zgłoszeni posłowie wyrażają zgodę na prace w podkomisji? Słyszę, że tak. Czy są jeszcze inni kandydaci?

Posel Małgorzata Ostrowska (SLD):

Ja mam tylko pytanie. Czy posel Grzegorz Tobiszowski nie będzie uczestniczył w pracach podkomisji?

Przewodniczący posel Waldemar Starosta (Samoobrona):

Posel Grzegorz Tobiszowski nie jest członkiem zebranych tu Komisji. Jest przedstawicielem wnioskodawców.

Nie słyszę innych zgłoszeń, więc uznaję, że Komisje wybrały dziewięcioosobowy skład podkomisji. W skład podkomisji wchodzi następujący posłowie: Jolanta Hibner (PO), Andrzej Markowiak (PO), Anna Paluch (PiS), Antoni Mężydło (PiS), Rajmund Moric (Samoobrona), Władysław Stępień (SLD), Mirosława Masłowska (PiS), Paweł Olszewski (PO), Jerzy Gosiewski (PiS). Proszę członków podkomisji o pozostanie na sali po zakończeniu posiedzenia w celu ukonstytuowania podkomisji i wybrania jej przewodniczącego.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzisiejszych obrad – zamykam wspólne posiedzenie Komisji.