



Warszawa, dnia 3 lutego 2014 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.799.2013 / 27 / MD

DPUE-260/11/MD/10

dot.: DGOop-0230-2/2046/12/AŁ z 16.01.2014 r.

Pan
Maciej Grabowski
Minister Środowiska

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

1. W projektowanej ustawie przewiduje się likwidację opłaty recyklingowej 500 zł (uchylenie art. 12 obowiązującej ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji). Zarazem jednak przewiduje się wprowadzenie opłaty depozytowej. Zgodnie z proponowanym rozwiązaniem, opłata depozytowa w wysokości 500 lub 200 zł, w zależności od rodzaju pojazdu, ma być uiszczana przy wprowadzeniu pojazdu na terytorium kraju przez podmioty nie będące wprowadzającymi pojazdy w rozumieniu ustawy.

Oznacza to, że do jej zapłaty zobowiązane będą osoby fizyczne oraz przedsiębiorcy, którzy nie prowadzą działalności gospodarczej w zakresie wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu. Z kolei za pojazdy wprowadzane przez wprowadzających pojazdy nie byłaby pobierana żadna opłata, ze względu na to, że na podmioty te nałożony został obowiązek zapewnienia sieci recyklingu pojazdów. W myśl zaproponowanego nowego brzmienia art. 72 ust. 1 pkt 9 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, rejestracji dokonuje się na podstawie oświadczenia o podleganiu obowiązkowi zapewnienia sieci zbierania pojazdów, faktury zawierającej takie oświadczenie albo dowodu wpłaty opłaty depozytowej, jeżeli pojazd jest rejestrowany po raz pierwszy. W konsekwencji, opłata depozytowa byłaby pobierana jedynie od pojazdów sprowadzanych w ramach prywatnego importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia przy pierwszej rejestracji na terenie kraju, bez względu na wiek pojazdu. Przepisy projektu przewidują, że następnie opłata depozytowa będzie zwracana na wniosek ostatniego posiadacza wyrejestrowującego pojazd ze względu na jego demontaż lub w przypadku kradzieży pojazdu, zbycia pojazdu za granicę lub kasacji pojazdu za granicą.

Skutkiem opłaty depozytowej jest nałożenie obciążenia o charakterze fiskalnym jedynie na pojazdy sprowadzane z innych państw członkowskich. Prowadzi to do naruszenia swobody przepływu towarów, która obejmuje, między innymi, zakaz pobierania opłat o skutku równoważnym do cła (art. 30 TFUE) czyli opłat pobieranych w związku z przekroczeniem przez towar (pojazd) granicy wewnętrznej Unii Europejskiej. Ten sam towar (pojazd) jest bowiem obciążony dodatkową opłatą wyłącznie z tego powodu, że zostaje przywieziony z innego państwa członkowskiego. Zaproponowane w projekcie rozwiązanie jest zatem niezgodne z prawem Unii Europejskiej.

Niezależnie od powyższego przy konstruowaniu opłaty, którą obciąża się osoby fizyczne należy mieć na uwadze, że dyrektywa 2000/53/WE wymaga w szczególności, by koszt tworzenia sieci oraz dostarczania pojazdów do uprawnionych zakładów przetwarzania ponoszony był przez podmioty gospodarcze i producentów w rozumieniu dyrektywy 2000/53/WE. Wpływy z tytułu opłaty depozytowej nie mogą zatem zostać przeznaczone na finansowanie obowiązków nałożonych przez prawo Unii Europejskiej na podmioty inne niż osoby fizyczne, w tym na koszt tworzenia sieci oraz dostarczania pojazdów do uprawnionych zakładów przetwarzania.

2. W przepisie art. 4 pkt 1 lit. b projektu przewiduje się wprowadzenie nowego brzmienia art. 72 ust. 3a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W tym zakresie należy zauważyć, że w obecnym brzmieniu obowiązującej ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepis art. 72 ust. 3a stanowi transpozycję art. 7 ust. 1 oraz art. 26 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Z tego względu przepis ten nie może zostać zmieniony. Rozwiązaniem problemu może być wprowadzenie nowego przepisu w art. 72 ust. 3b ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W konkluzji pozwalam sobie stwierdzić, że projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem powyższych uwag.

Jednocześnie podkreślam pilny charakter projektu. Projekt ma na celu zapewnienie poprawnej transpozycji dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z niewłaściwą transpozycją toczy się przeciwko Polsce postępowanie (nr naruszenia wg ewidencji Komisji – 2008/2330) na bardzo zaawansowanym etapie – od otrzymania uzasadnionej opinii dnia 26 marca 2012 r. minęły niemal 2 lata. Kolejnym etapem może być skierowanie do Trybunału Sprawiedliwości skargi przeciwko Polsce.

W zakresie oceny nadregulacji, pozwolę sobie w pierwszej kolejności zauważyć, że do projektu nie została załączona odwrócona tabela zbieżności dyrektywy 2000/53/WE, wskazująca te przepisy projektu, które nie wynikają z prawa Unii Europejskiej.

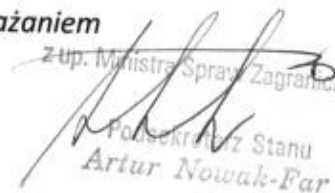
Niezależnie od tego należy mieć na uwadze stosunkowo ogólny, wręcz ramowy charakter dyrektywy 2000/53/WE, jeżeli chodzi o konstruowanie przez państwa członkowskie systemu zbierania. Dyrektywa w art. 5 ust. 1 wymaga jedynie od państw członkowskich podjęcia niezbędnych środków w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, w stopniu technicznie możliwym, części zużytych usuniętych w trakcie naprawy samochodów osobowych, jak również że punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium. Należy podkreślić, że Komisja w uzasadnionej opinii nie zarzucała Polsce, że nie zapewniła

ona odpowiedniej dostępności punktów zbierania pojazdów. Zarzut Komisji odnosił się jedynie do tego, że z samego faktu uiszczenia opłaty recyklingowej nie wynika wypełnienie celu dyrektywy, jakim jest zapewnienie tej dostępności. Natomiast sama gęstość sieci (dostępność punktów zbierania) nie była przedmiotem analizy Komisji. Z wyjaśnień przedstawionych przez projektodawcę wynika, że zaproponowany w przedłożonym projekcie system zapewni wystarczającą gęstość sieci. Jest to zagadnienie wchodzące w zakres merytorycznego rozwiązania w zakresie implementacji do polskiego porządku prawnego przepisów dyrektywy, co pozostaje w gestii Ministra Środowiska. Należy jednak w ramach nadregulacji zauważyć, że dyrektywa 2000/53/WE wymaga zapewnienia dostępności jedynie punktów zbierania, a nie stacji demontażu. Projekt ustawy idzie dalej, nakładając na wprowadzających pojazdy obowiązek zapewnienia, że prowadzone są co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedna stacja demontażu. Pozostałe przepisy dotyczące tworzenia sieci i konsekwencji jej braku, takie jak te odnoszące się do obowiązku zawierania umów ze stacjami demontażu, udostępniania list stacji demontażu czy uiszczania opłat za brak sieci są konsekwencją przyjętego rozwiązania i jako takie również stanowią nadregulację.

W projekcie inaczej niż w dyrektywie określono katalog podmiotów odpowiedzialnych za stworzenie systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zużytych części z nich usuniętych. Przepis art. 5 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE stanowi, że to podmioty gospodarcze mają stworzyć te systemy. Zgodnie z art. 2 pkt 10 dyrektywy 2000/53/WE, przez podmioty gospodarcze rozumie się podmioty zajmujące się produkcją, dystrybucją, zbieraniem, ubezpieczaniem pojazdów, demontażem, strzępieniem, odzyskiwaniem, recyklingiem oraz inne podmioty zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części i materiałów. Katalog jest zatem bardzo szeroki. Jednakże, zgodnie z projektowaną ustawą najważniejsze obowiązki w tym zakresie spadają wyłącznie na wprowadzających pojazdy.

Nadregulacją w przedmiotowym projekcie są też fakultatywne opłaty za dostarczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w przypadku, gdy pojazd jest niekompletny lub zawiera odpady, które są do niego dodane, jak również w przypadku rejestracji pojazdu poza państwami UE, EOG i Szwajcarią. Nadregulacja wynika z tego, że dyrektywa nie nakazuje wprowadzania w powyższych sytuacjach opłat, pozostawiając to w gestii państw członkowskich (art. 5 ust. 4 akapit trzeci dyrektywy 2000/53/WE stanowi, że: „państwa członkowskie mogą postanowić, że dostarczenie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie jest całkowicie wolne od opłat...”). Należy wreszcie podkreślić, że nadregulacją jest propozycja wprowadzenia opłaty depozytowej.

Z poważaniem


z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Podsekretarz Stanu
Artur Nowak-Far

Do wiadomości:

Pan Maciej Berek

Sekretarz Rady Ministrów