



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
V kadencja

Druk nr 1626

Warszawa, 28 marca 2007 r.

Pan
Marek Jurek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

-o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Grzegorza Tobiszowskiego.

(-) Andrzej Adamczyk; (-) Iwona Arent; (-) Marek Ast; (-) Jerzy Bielecki;
(-) Jacek Bogucki; (-) Bogusław Bosak; (-) Teresa Ceglecka-Zielonka;
(-) Aleksander Chłopek; (-) Zbigniew Chmielowiec; (-) Daniela Chrapkiewicz;
(-) Krzysztof Czarnecki; (-) Andrzej Ćwierz; (-) Andrzej Mikołaj Dera;
(-) Leszek Dobrzyński; (-) Zbigniew Dolata; (-) Jacek Falfus;
(-) Karolina Gajewska; (-) Marian Tomasz Goliński; (-) Kazimierz Gołojuch;

(-) Małgorzata Gosiewska; (-) Jerzy Gosiewski; (-) Artur Górski;
(-) Kazimierz Gwiazdowski; (-) Czesław Hoc; (-) Michał Jach;
(-) Grzegorz Janik; (-) Jędrzej Jędrych; (-) Krzysztof Jurgiel; (-) Wiesław
Kilian; (-) Izabela Kloc; (-) Sławomir Kłosowski; (-) Lech Kołakowski;
(-) Robert Kołakowski; (-) Henryk Kowalczyk; (-) Zbigniew Kozak;
(-) Leonard Krasulski; (-) Krzysztof Lipiec; (-) Andrzej Liss; (-) Alojzy
Lysko; (-) Marek Jerzy Łatas; (-) Krzysztof Maciejewski; (-) Tadeusz
Madziarczyk; (-) Mirosława Masłowska; (-) Jerzy Materna; (-) Beata
Mazurek; (-) Antoni Mężydło; (-) Kazimierz Moskał; (-) Maria Teresa
Nowak; (-) Halina Olendzka; (-) Dariusz Olszewski; (-) Stanisław Ożóg;
(-) Anna Pakuła-Sacharczuk; (-) Anna Paluch; (-) Robert Pantera;
(-) Marek Polak; (-) Adam Rogacki; (-) Jarosław Rusiecki; (-) Jarosław
Stawiarski; (-) Małgorzata Stryjska; (-) Marek Suski; (-) Andrzej Szlachta;
(-) Bartłomiej Szrajber; (-) Stanisław Szwed; (-) Jan Szyszko; (-) Krzysztof
Tchórzewski; (-) Grzegorz Tobiszowski; (-) Mieczysław Walkiewicz;
(-) Andrzej Walkowiak; (-) Waldemar Wiązowski; (-) Elżbieta Witek;
(-) Tadeusz Woźniak; (-) Artur Zawisza; (-) Sławomir Zawiślak; (-) Łukasz
Zbonikowski; (-) Jarosław Zieliński; (-) Maria Zuba; (-) Jarosław Żaczek.

USTAWA

z dnia

o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

Art. 1. W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202 z późn., zm.) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w ust.1 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje wyrażenie „z zastrzeżeniem ust.5 i ust.6”;
- 2) po ust.4 dodaje się ust 5 i 6 w brzmieniu:

„5. W przypadku zapewnienia sieci na co najmniej 95% terytorium kraju, podmiot, o którym mowa w ust.1, nie podlega opłacie za brak sieci.

6. W przypadku zapewnienia przez podmiot, o którym mowa w ust.1, sieci na:

- a) poniżej 95%, ale nie mniej niż na 90% terytorium kraju - opłata za brak sieci ulega obniżeniu o 90%,
- b) poniżej 90%, ale nie mniej niż na 85% terytorium kraju - opłata za brak sieci ulega obniżeniu o 85%.”.

Art. 2. Obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów w roku 2006 uznaje się za spełniony w przypadku określonym w art.1 niniejszej ustawy, a opłatę za brak sieci oblicza się przy zastosowaniu tego przepisu.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 2006 r.

UZASADNIENIE

Dotychczasowe funkcjonowanie obecnie obowiązujących przepisów ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202 z późn., zm.) dotyczących obowiązku pokrycia siecią zbierania pojazdów przez wprowadzających pojazd 100% terytorium kraju wykazało, iż skonstruowane one zostały w sposób niemożliwy do wykonania i wymagają poprawki.

Nałożone obowiązki okazały się niemożliwe do wykonania zarówno z przyczyn obiektywnych, jak i ze względu na późne opublikowanie rozporządzeń. Najważniejsze akty wykonawcze do tej ustawy tj. rozporządzenie w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz rozporządzenie w sprawie wymagań dla punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji – weszły w życie dopiero w listopadzie roku 2005. Biorąc pod uwagę fakt, iż czas trwania procedury uzyskania stosownych zezwoleń przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu wynosił kilka miesięcy, z przyczyn obiektywnych niemożliwym było wydawanie przez stosowane organy decyzji, które umożliwiłyby takim przedsiębiorcom rozpoczęcie działalności w pierwszych miesiącach 2006 roku. Dotychczas obowiązujące decyzje na wytwarzanie odpadów powstających w związku z gospodarowaniem odpadami w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji wygasły zgodnie z art. 61 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w dniu 30 czerwca 2005 roku.

Dodatkowo z powodu specyficznego ukształtowania niektórych terenów Polski (np. rejony jezior, lasów, gór) na pewnych terenach nie powstały żadne punkty zbierania pojazdów, m.in. ze względu na konieczności ochrony środowiska oraz powodów ekonomicznych. Okazało się, iż na terenach tych nie istnieje praktycznie żadne zapotrzebowanie na usługi punktów zbierania pojazdów i stacji demontażu, co uniemożliwia przedsiębiorcom organizację tych punktów, z przyczyn ekonomicznych.

Obecne brzmienie przepisu rygorystycznie nakazuje objęcie promieniem 50 km także takich obszarów kraju, na których ze względu na ukształtowanie geograficzne i liczbę mieszkańców funkcjonowanie punktów zbierania pojazdów jest niemożliwe ze względów ekonomicznych. Należy tutaj wspomnieć, iż żaden z przepisów dyrektywy 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie nakłada na państwa członkowskie obowiązku zapewnienia, aby sieć zbierania pojazdów pokrywała 100% terytorium danego państwa. Zgodnie z art. 5 ust 1 dyrektywy państwa członkowskie mają zapewnić adekwatną dostępność punktów zbierania pojazdów na swoim terytorium. W związku z powyższym w państwach członkowskich, które wdrożyły już przepisy dyrektywy do swojego ustawodawstwa brak przepisu, który nakładałby na wprowadzających pojazd obowiązek pokrycia siecią całego terytorium danego państwa.

Doświadczenia ostatniego roku wskazują także, iż budowa w pewnych rejonach kraju punktów zbierania pojazdów była całkowicie zbędna, a sieć w kształcie określonym przez proponowane w niniejszej nowelizacji przepisy jest w stanie obsłużyć 100% pojazdów wycofanych z eksploatacji zwracanych przez swoich właścicieli.

Proponowana zmiana art. 14 ma na celu uczynienie sankcji za nie zorganizowanie sieci zbierania pojazdów sankcjami sprawiedliwszymi i proporcjonalnymi w stosunku do stopnia wykonania obowiązku utworzenia sieci. W obecnym brzmieniu art. 14 ustawy umożliwia nakładanie kar w sposób odbiegający dalece od sprawiedliwości - taka sama sankcja nakładana jest bowiem zarówno na podmiot, który w ogóle nie posiada sieci jak i na taki, który np. utworzył sieć na obszarze obejmującym swoim zasięgiem 95% a nawet 99% powierzchni terytorium Polski. Proponowana zmiana zmienia sankcję pieniężną w ten sposób by była ona ściśle związana ze stopniem niekompletności sieci. Należy także wspomnieć, iż w innych państwach członkowskich, które implementowały przepisy dyrektywy do swojego porządku prawnego zrezygnowano w ogóle z nakładania na wprowadzających pojazd tego typu sankcji.

Wprowadzenie poprawki w proponowanym brzmieniu stanowić będzie zachętę dla wprowadzających pojazd do przestrzegania przepisów ustawy, natomiast ich utrzymanie w dotychczasowym brzmieniu, może spowodować jedynie przerzucenie opłat za brak sieci na klientów, a w dalszej konsekwencji całkowitą rezygnację przez wprowadzających pojazdy z budowania sieci, co niewątpliwie wpłynie negatywnie na środowisko.

Proponowane brzmienie art. 3, który reguluje kwestie wejścia w życie przepisów nowelizacji, ma umożliwić stosowanie nowego brzmienia art. 14 z mocą wsteczną - od dnia 1 stycznia 2006 r. W przypadku nie wprowadzenia tego przepisu w zaproponowanym brzmieniu, wprowadzający pojazdy, którzy nie zapewnili w 2006 roku sieci zbierania pojazdów, która pokrywała by swoim zasięgiem 100% terytorium całego kraju zmuszeni byłiby obecnie do naliczenia kar nie zależnie od tego czy pokrycie siecią zbierania pojazdów terytorium kraju byłoby zrealizowane w 0% czy też w 99%.

Zakłada się, iż wejście w życie ustawy nie spowoduje żadnych negatywnych skutków finansowych dla budżetu, konsumentów ani żadnej grup przedsiębiorców. Natomiast należy zaznaczyć, iż jej wprowadzenie wpłynie korzystnie na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, a w szczególności konkurencyjność branży motoryzacyjnej w porównaniu do tego samego sektora gospodarki w innych krajach Unii Europejskiej, gdzie sankcje za brak utworzenia sieci nie są prawie zupełnie stosowane.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 10 kwietnia 2007 roku

BAS-WAEM-769/07

Pan
Marek Jurek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie zgodności poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o
recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (przedstawiciel
wnioskodawców: poseł Grzegorz Tobiszowski) z prawem Unii Europejskiej

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (tekst jednolity: Monitor Polski z 2002 r., Nr 23, poz. 398 z późn. zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt zmierza do zmiany ustawy z dnia 20 stycznia 2005 roku o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm., dalej: ustawa). Projekt składa się z trzech przepisów.

Artykuł 1 projektu zakłada zmianę brzmienia postanowień ustawy, które określają sankcje naruszenia obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Obowiązek taki ciąży zasadniczo na wszystkich podmiotach wprowadzających pojazdy na terytorium kraju (art. 11 ust. 1 ustawy, wyjątek określa art. 12 ust. 1 ustawy). Ustawa w brzmieniu obowiązującym przewiduje, że podmiot wprowadzający, który (...) nie spełnia tego obowiązku, jest obowiązany do naliczenia i wpłacenia opłaty za brak sieci, która jest skalkulowana na podstawie art. 14 ust. 2 i n. ustawy. Projekt przewiduje osłabienie sankcji przewidzianej w tym przepisie przez wyłączenie jej zastosowania w odniesieniu do podmiotów, które zapewniły sieć na co najmniej 95% terytorium kraju, oraz znaczące obniżenie stawki opłaty za brak sieci w odniesieniu odpowiednio - do podmiotów, które zapewniły sieć na poniżej 95%, ale nie mniej niż 90% terytorium kraju oraz do podmiotów, które zapewniły sieć na poniżej 90%, ale nie mniej niż 85% terytorium kraju.

Artykuł 2 projektu przewiduje uznanie obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów w roku 2006 za spełniony „w przypadku określonym w art. 1” projektu oraz obliczanie opłaty za brak sieci przy zastosowaniu tego przepisu.

Zgodnie z art. 3 projektu ma on wejść „w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 2006 roku”.

2. Stan prawa wspólnotowego w materii objętej projektem

Analiza projektu pod kątem zgodności z prawem Unii Europejskiej wymaga uwzględnienia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 roku w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269 z 21.10.2000, s. 34, z późn. zm.; dalej: dyrektywa). Zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy, państwa członkowskie podejmą niezbędne środki 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 oraz że punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium. Dyrektywa nie precyzuje przy tym bliżej znaczenia sformułowania „w wystarczającym stopniu” z art. 5 ust. 1 tiret drugie dyrektywy. Należy jednak przyjąć, że chodzi tu o stopień wystarczający do zrealizowania obowiązków ciążących na państwach członkowskich na mocy art. 5 ust. 1 tiret pierwsze dyrektywy, tj. zapewnienia stworzenia przez podmioty gospodarcze systemów zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji (...). Kolejnym przepisem, który powinien zostać uwzględniony w toku oceny projektu z prawem UE jest art. 5 ust. 2 dyrektywy. Zgodnie z jego treścią państwa członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji będą przekazywane uprawnionym zakładom przetwarzania. Warto również wspomnieć, że w myśl motywu 6 preambuły dyrektywy, państwa członkowskie powinny podjąć środki w celu zapewnienia odpowiednich warunków dla stworzenia przez podmioty gospodarcze systemów zbierania, przetwarzania i odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji. Motyw 15 preambuły dyrektywy stanowi zaś, że w celu zapewnienia, aby pozbywanie się pojazdów wycofanych z eksploatacji nie stanowiło zagrożenia dla środowiska naturalnego, należy stworzyć odpowiedni system ich zbierania.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa wspólnotowego.

Z punktu widzenia oceny zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej znaczenie ma ustalenie, czy proponowana modyfikacja systemu sankcji za niezapełnienie sieci zbierania pojazdów może stanowić naruszenie obowiązków państw członkowskich, o których mowa w art. 5 ust. 1 i ust. 2 dyrektywy. Postanowienia art. 1 oraz art. 2 projektu wymagają przy tym odrębnego rozważenia.

Artykuł 1 projektu przewiduje ograniczenie sankcji związanych z niewykonaniem obowiązku zapewnienia sieci przez określone podmioty. Projekt nie zmierza do zawężenia zakresu samego obowiązku. Ustawa w zmienionym brzmieniu przewidywałaby w przypadku jej uchwalenia – podobnie jak akt obowiązujący obecnie - konieczność zapewnienia sieci przez wszystkich wprowadzających pojazdy na terytorium kraju, z wyjątkiem podmiotów objętych wyłączeniem z art. 12 ust. 1 ustawy. Podstawowymi przepisami implementującymi art. 5 ust. 1 i ust. 2 dyrektywy są art. 11 ust. 1 ustawy, zgodnie z którym wprowadzający pojazd jest zobowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów (...) 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 albo siedziby właściciela pojazdu, art. 18 ustawy, zgodnie z którym właściciel pojazdu wycofanego z eksploatacji może przekazać go wyłącznie do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, oraz art. 23 ust. 1 ustawy, zgodnie z którym przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji (...). Należy uznać, że przepisy te tworzą podstawowe ramy systemu zapewniającego, że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji będą przekazywane uprawnionym zakładom przetwarzania (art. 5 ust. 2 dyrektywy) oraz że podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji (...) i punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na terytorium państwa członkowskiego (art. 5 ust. 1 dyrektywy). Warto w tym miejscu podkreślić, że przepisy ustawy implementujące dyrektywę mają charakter przepisów bezwzględnie wiążących, czyli spełniają podstawowe kryterium formalne prawidłowej implementacji aktów prawnych tego typu (wyrok ETS z dnia 2 grudnia 1986 roku w sprawie Komisja v. Królestwo Belgii, C – 239/85, p. 12 i n.;). Ponadto należy uznać, że spełniony został również inny warunek formalny prawidłowej implementacji dyrektywy, tj. że transpozycja art. 5 ust. 1 oraz ust. 2 dyrektywy dokonana w art. 11 ust. 1 ustawy została przeprowadzona za pomocą przepisów ustanawiających na tyle konkretną, jednoznaczną i przejrzystą sytuację, aby jednostka mogła wiedzieć, jakie ma prawa i obowiązki (wyrok z 13 września 2001 roku w sprawie Komisja v. Królestwo Hiszpanii, C – 417/99, p. 38). Warto zauważyć, że złamanie obowiązku, o którym mowa w art. 11 ust. 1 ustawy, stanowi – zarówno w obecnym, jak i w projektowanym brzmieniu ustawy – podstawę roszczeń odszkodowawczych, które mogą być kierowane przez podmioty poszkodowane pod adresem podmiotów odpowiedzialnych za stworzenie sieci zbierania pojazdów.

Wątpliwości dotyczące zgodności projektu z prawem UE mogą dotyczyć kwestii skuteczności obowiązku, o którym mowa w art. 11 ust. 1 ustawy, w zakresie, w jakim brak jego realizacji nie będzie się wiązał z określoną w

ustawie sankcją lub gdy wymiar tej sankcji – tj. wysokość stawki opłaty za brak sieci - będzie w znaczącym stopniu ograniczona. Uwaga ta dotyczy odpowiednio 5% (brak sankcji) oraz kolejnych 10 % (sankcja ograniczona) terytorium kraju w przypadku każdego podmiotu, który jest zobowiązany do zapewnienia sieci. Warto podnieść, że „[w]edług ustalonego orzecznictwa (...), jeżeli przepis prawa wspólnotowego nie zawiera żadnej szczególnej sankcji na wypadek jego naruszenia, względnie odsyła w tym zakresie do prawa krajowego i przepisów administracyjnych, państwa członkowskie są zobowiązane na podstawie art. 5 (obecny art. 10) Traktatu do podjęcia wszelkich koniecznych działań w celu zapewnienia obowiązywania i skuteczności prawa wspólnotowego. Państwa członkowskie mające przy tym swobodę w doborze sankcji, muszą brać pod uwagę, by naruszenia prawa wspólnotowego zagrożone były proceduralnie i przedmiotowo takimi sankcjami, jakie zastosowano by w przypadku analogicznego naruszenia prawa krajowego, przy czym zastosowana sankcja musi być skuteczna, proporcjonalna i odstrasżająca.” (orzeczenie ETS z dnia 26 października 1995 roku w sprawie *Siesse*, C – 36/94, p. 20). W świetle orzecznictwa ETS projekt może zostać zatem uznany za zgodny z prawem Unii Europejskiej jedynie wówczas, gdy przyjmie się, że zmodyfikowanie systemu sankcji z art. 14 ustawy nie zniweczy skuteczności obowiązku z art. 11 ust. 1 ustawy. Ostateczne wyjaśnienie tej kwestii nie jest jednak możliwe bez uprzedniego przeprowadzenia odpowiednich badań empirycznych dotyczących skuteczności stosowania znowelizowanej ustawy. Jeżeli w ich wyniku okaże się, że modyfikacja systemu sankcji czyni niemożliwym rzeczywiste wykonanie celów implementowanej dyrektywy, możliwe będzie zakwestionowanie zgodności wprowadzonych zmian z prawem Unii Europejskiej.

Artykuł 2 projektu zmierza do zmodyfikowania systemu sankcji związanych z brakiem sieci (art. 14 ustawy) oraz zakresu samego obowiązku jej zapewnienia (art. 11 ustawy). Konstrukcja przepisu jest oparta na odesłaniu do art. 1 projektu. Należy wskazać, że odesłanie to jest nieprecyzyjne. Zgodnie z treścią art. 2 projektu, reguła prawna, o której w nim mowa, znajduje zastosowanie w odniesieniu do hipotezy wskazanej w art. 1 projektu („w przypadku określonym w art. 1 niniejszej ustawy”), przy czym art. 1 projektu wskazuje trzy odrębne hipotezy – w zakresie, w jakim określa on treść art. 14 ust. 5 oraz art. 14 ust. 6 lit. a oraz art. 14 ust. 6 lit. b zmienianej ustawy. W związku z powyższym nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie, w której z tych trzech sytuacji powinna ziścić się dyspozycja normy prawnej określonej w art. 1 projektu, w szczególności kiedy „[o]bowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów w roku 2006 uznaje się za spełniony”. Nieprecyzyjny charakter odesłania uniemożliwia dokonanie oceny zgodności przepisu z prawem Unii Europejskiej.

4. Konkluzje

Projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji zawiera przepisy regulujące kwestie objęte prawem Unii Europejskiej. Projekt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej, przy zastrzeżeniu uwag z punktu 3 akapit 3 oraz akapit 4 niniejszej opinii.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego

Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Deskryptory bazy Rex: Unia Europejska, projekt ustawy, pojazd, odpady

Warszawa, 10 kwietnia 2007 roku

BAS-WAEM-770/07

Pan
Marek Jurek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o
recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (przedstawiciel
wnioskodawców: poseł Grzegorz Tobiszowski) jest projektem ustawy
wykonującej prawo Unii Europejskiej

Projekt zmierza do zmiany ustawy z dnia 20 stycznia 2005 roku o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm., dalej: ustawa). Projekt przewiduje modyfikację przepisów określających sankcję braku zapewnienia przez określone podmioty sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wprowadzenie takiego obowiązku do systemu prawa krajowego stanowi realizację zobowiązań państw członkowskich, które związane są z ich przynależnością do Unii Europejskiej (por. art. 5 ust. 1 i n. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 roku w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269 z 21.10.2000, s. 34, z późn. zm.). Projekt zawiera przepisy mające na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projekt spełnia przesłanki określone w art. 95a Regulaminu Sejmu i może zostać uznany za projekt ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego
Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Deskryptory bazy Rex: Unia Europejska, projekt ustawy, pojazd, odpady