



Kancelaria Prawa Gospodarczego i Ekologicznego  
dr Bartosz Draniewicz

Warszawa, dnia 16 marca 2010 r.

## **Ekspertyza prawna**

**sporządzona:**

- dnia 16 marca 2010 r.;

**przez:**

— radcę prawnego dr Bartosza Draniewicza

**na rzecz:**

— Konsorcjum CSRP sp z o.o. w Lublinie<sup>1</sup>

**W przedmiocie/celu:**

Udzielenia odpowiedzi na pytanie:

Czy do pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przed dniem 12 marca 2010 r., a jeszcze niezarejestrowanych należy stosować przepisy ustawy z dnia 20.01.2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w brzmieniu sprzed nowelizacji dokonanej ustawą z dnia 22 stycznia 2010 roku o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw, czy już w brzmieniu po nowelizacji.

**na podstawie:**

- zapytania zawartego w e-mailu z dnia 15 marca 2010 roku,

**w oparciu o:**

- ustawę z dnia 20.01.2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. Nr 25, poz. 202) – dalej w skrócie ustawa wrakowa,

---

<sup>1</sup> Zwana w dalszej części umowy w skrócie „Spółką”.

-ustawę z dnia 22 stycznia 2010 roku o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 28, poz. 145), dalej w skrócie ustawa nowelizująca

## **Odpowiedź**

**Do pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przed dniem 12 marca 2010 r., a jeszcze niezarejestrowanych należy stosować przepisy ustawy z dnia 20.01.2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w brzmieniu sprzed nowelizacji dokonanej ustawą z dnia 22 stycznia 2010 roku o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw, czyli w brzmieniu obowiązującym przed dniem 12 marca 2010 roku.**

## **Uzasadnienie**

W dniu 12 marca 2010 r. weszła w życie ustawa z dnia 22 stycznia 2010 roku o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw. Nowelizacja objęła swoim zakresem również ustawę z dnia 20 stycznia 2005 roku o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jedną z kluczowych zmian w ustawie wrakowej jest zmiana podziału podmiotów dokonujących wprowadzenia pojazdów na terytorium kraju i przypisanych im obowiązków dotyczących utworzenia sieci albo obowiązku uiszczania tzw. opłaty recyklingowej.

Istotne zmiany, z punktu widzenia przedmiotu opinii zostały wprowadzone w art. 11 ustęp 1 oraz art. 12 ustęp 1 ustawy wrakowej. Mianowicie zostało wskazane w art. 11 ustęp 1, że wprowadzający pojazd, o którym mowa w art. 10, jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów. W drugim z przywołanych artykułów, to jest art. 12 ustęp 1 rozstrzygnięto, że wprowadzający pojazd inny niż wymieniony w art. 10 nie zapewnia sieci.

W obydwu przypadkach mamy odesłanie do art. 10 ustawy wrakowej. Art. 10 stanowi zaś, że „Przepisy art. 6-9 dotyczą wprowadzających pojazdy wydających kartę pojazdu, o której mowa w art. 77 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym”.

Mamy tutaj do czynienia z przykładem fatalnej techniki legislacyjnej – odesłaniem pośrednim w znaczący sposób utrudniającym rozumienie tekstu prawnego. Art. 11 ustęp 1

i art. 12 ustęp 1 odsyłają do art. 10 ustawy wrakowej (odesłanie wewnętrzne). Ale w tym artykule nie znajdziemy wprost odpowiedzi jaką kategorię podmiotów miał ustawodawca na myśli, albowiem zachodzi konieczność sięgnięcia do innego aktu prawnego – art. 77 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (odesłanie zewnętrzne).

Należy przyjmować, że ustawodawcy chodzi o wprowadzającego pojazd, wydającego kartę pojazdu. W 77 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym jest mowa o producentach i importerach nowych pojazdów.

Z tej skomplikowanej mozaiki przepisów prawnych należy wnioskować, że po nowelizacji obowiązek zapewnienia sieci spoczywa tylko na producentach i importerach nowych pojazdów.

Ustawodawca zmienia w sposób istotny dotychczasowy trójpodział podmiotów zobowiązanych do zapewnienia sieci, a tym samym i ponoszenia opłat przewidzianych na gruncie ustawy wrakowej. Ten trójpodział wynikał z następujących rozwiązań prawnych obowiązujących do czasu wejścia w życie nowelizacji.

Zgodnie z art. 11 ustęp 1 ustawy wprowadzający pojazd był obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów, zwaną 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 albo siedziby właściciela pojazdu, z zastrzeżeniem art. 12 ust. 1.

Art. 12 ustęp 1 stanowił zaś, że wprowadzający pojazd, który wprowadza na terytorium kraju nie więcej niż 1.000 pojazdów w roku kalendarzowym, może nie zapewniać sieci.

Z analizy tych postanowień wynikało, iż ustawodawca dokonał podziału podmiotów, które potencjalnie mogą dokonywać wprowadzenia pojazdu na terytorium kraju na trzy kategorie:

- a) przedsiębiorcy wprowadzający na terytorium kraju w roku kalendarzowym powyżej 1000 pojazdów,
- b) przedsiębiorcy wprowadzający na terytorium kraju w roku kalendarzowym nie więcej niż 1000 pojazdów,
- c) podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu.

Podmioty z drugiej kategorii (pkt. b powyżej) miały do wyboru alternatywne rozwiązanie – albo decydują się na utworzenie sieci zbierania pojazdów i wówczas w przypadku nie utworzenia jej poniosą konsekwencję w postaci obowiązku zapłaty opłaty za brak sieci albo nie decydują się na jej utworzenie i uiszczają opłatę w wysokości 500 złotych za każdy pojazd zgodnie z art. 12 ustęp 2 ustawy.

Podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonywały wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu (litera c) nie miały wyboru i zawsze były zobowiązane do poniesienia opłaty recyklingowej.

Po nowelizacji ten trójpodział został zastąpiony systemem dualnym. Mamy bowiem do czynienia z dwiema kategoriami podmiotów:

- a) wprowadzający pojazdy – producenci i importerzy pojazdów, którzy są zobowiązani do utworzenia sieci. Jeżeli sieć nie zostanie utworzona w zakresie wymaganym ustawą będą zobowiązani do ponoszenia opłaty za brak sieci,
- b) **inne podmioty, które są zobowiązane do ponoszenia opłaty recyklingowej.**

Ustawa nowelizacyjna – zgodnie z jej artykułem 19 zdanie 1 wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia, czyli w dniu 12 marca 2010 roku.

Sam przepis przejściowy nie rozstrzyga wprost, które przepisy znajdują zastosowanie do pojazdów, które zostały już wprowadzone na terytorium kraju, przed wejściem w życie ustawy nowelizacyjnej, ale nie zostały już zarejestrowane.

**Warto podkreślić, że data wprowadzenia pojazdu na terytorium kraju i data rejestracji w sensie faktyczny i prawnym to dwie zupełnie różne daty.**

Ustawodawca w art. 4 ustawy wrakowej wskazał, jak należy oceniać datę wprowadzenia pojazdu na terytorium kraju. Zgodnie z art. 4 wprowadzenie pojazdu na terytorium kraju następuje:

- 1) z dniem wydania pojazdu z magazynu w celu ostatecznego wprowadzenia go do obrotu - w przypadku pojazdów wyprodukowanych w kraju;
- 2) z dniem dopuszczenia go do obrotu na terytorium kraju - w przypadku importu pojazdu;
- 3) z dniem wystawienia faktury potwierdzającej wewnątrzwspólnotowe nabycie - w przypadku wewnątrzwspólnotowego nabycia.

z art. 4

**Jest to legalny sposób liczenia daty wprowadzenia pojazdu, który wiąże wszystkich adresatów norm – tak podmioty prawa prywatnego, jak i publicznego, w szczególności organy publiczne.**

Warto podkreślić, że data rejestracji jest datą późniejszą. Co więcej daty te mogą się znacząco różnić. Może być tak, że przedsiębiorca zajmujący się handlem pojazdami nabył go wiele miesięcy wcześniej i wciąż nie zarejestrował, albowiem nie było nabywcy takiego pojazdu.

Obowiązki podmiotów dokonujących wprowadzenia pojazdów, które zostały wprowadzone na terytorium kraju przed dniem 12 marca 2010 roku, należy oceniać według przepisów dotychczasowych (sprzed nowelizacji). Wynika to z jednej z podstawowych zasad demokratycznego państwa prawa – zasady nie działania prawa wstecz (lex retro no agit).

Mówiąc innymi słowy przedsiębiorca, która wprowadzał i wprowadził na terytorium kraju pojazdy w ilości nie większej niż 1000 sztuk rocznie nie musiał w odniesieniu do pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przed datą 12 marca 2010 roku opłacać obowiązkowo opłaty recyklingowej – mógł zapewnić sieć w rozumieniu ustawy wrakowej. Data rejestracji nie ma tutaj znaczeni prawnego.

**Ustawodawca przecież nie zawarł przepisu przejściowego (a nie można domniemywać wstecznego działania ustawy) o treści, że do pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju a nie zarejestrowanych przed dniem w życie ustawy nowelizującej stosuje się przepisy w nowym brzmieniu.** Nie można więc nakładać obowiązków, które w dacie wprowadzenia pojazdów na terytorium kraju (przed dniem 12 marca 2010 r.) nie istniały.

Taką konstatację potwierdza również praktyka z okresu, gdy zaczęły obowiązywać przepisy o tzw. opłacie recyklingowej (od dnia 1 stycznia 2006 roku). W postępowaniu rejestracyjnym, jeżeli podmiot wnioskujący o rejestrację pojazdu posiadał fakturę, umowę z datą sprzed 1 stycznia 2006 roku, był traktowany jak podmiot, który wprowadził pojazd przed dniem obowiązywania obowiązku opłatowego i nie uiszczał opłaty w wysokości 500 zł. Również dzisiaj, jeżeli istnieje dokument (faktura, umowa) świadcząca, że pojazd został wprowadzony przed dniem 12 marca 2010, a wprowadzający mógł utworzyć sieć, nie ma podstaw do odmowy zarejestrowania pojazdu ze względu na brak uiszczenia opłaty recyklingowej.

RADCA PRAWNY

dr Bartosz Draniewicz