

## Rozstrzygnięcie TK dotyczące opłaty za brak sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: niedziela, 29, lipiec 2012 00:00

Rafał Rudka

Odśłony: 1883

---

9 lipca 2012 r. o godz. 8.30 Trybunał Konstytucyjny rozpoznał pytanie prawne Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie dotyczące zgodności z Konstytucją zasad naliczania opłaty za brak sieci zbierania pojazdów w 2006 r.

Trybunał orzekł, że zasady te były zgodne z Konstytucją.

Trybunał Konstytucyjny orzekł, że:

- art. 14 ust. 1, 2, 3 i 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w brzmieniu obowiązującym do dnia wejścia w życie ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w zakresie w jakim nie różnicował wysokości opłaty za brak sieci z uwagi na stopień pokrycia siecią terytorium kraju, **jest zgodny** z wyprowadzaną z art. 2 konstytucji zasadą adekwatności (proporcjonalności) rozwiązań ustawodawczych do zakładanego celu regulacji;
- art. 2 ustawy z 29 czerwca 2007 r. w zakresie, w jakim nakazuje stosować do obliczania opłaty za brak sieci w 2006 r. art. 14 ust. 1, 2, 3 i 4 ustawy z 20 stycznia 2005 r. w pierwotnym brzmieniu, **jest zgodny** z wyprowadzaną z art. 2 konstytucji zasadą adekwatności (proporcjonalności) rozwiązań ustawodawczych do zakładanego celu regulacji.

Zdanie odrębne zgłosił sędzia TK Wojciech Hermeliński.

Trybunał Konstytucyjny nie podzielił wątpliwości sądu pytającego co do naruszenia przez ustawodawcę zasady proporcjonalności w regulacji opłaty za brak sieci w jej pierwotnym brzmieniu. **Sam fakt nowelizacji ustawy w 2007 r. nie potwierdza automatycznie zarzutu niezgodności jej pierwotnego brzmienia z konstytucją.** Opłata za brak sieci w pierwotnym kształcie stanowiła regulację przydatną i uzasadnioną charakterem obowiązku tworzenia sieci zbierania pojazdów. Brak utworzenia własnej sieci na terytorium kraju czynił problematycznym ponowne wykorzystanie części ze zużytych samochodów w produkcji, zgodnie z celami ustawy o recyklingu. Kwestionowane rozwiązanie mobilizowało producentów i importerów pojazdów do stworzenia sieci zbierania pojazdów, której istnienie zapobiega powiększaniu się szarej strefy obrotu częściami ze zużytych samochodów. **Opłata za brak sieci została wprowadzona po to, by przymusić przedsiębiorców do tworzenia sieci od pierwszej chwili obowiązywania ustawy.** Wprowadzony mechanizm naliczania i ustalania jej wysokości był uzasadniony charakterem obiektywnej odpowiedzialności administracyjnej za niespełnienie ustawowego obowiązku.

Trybunał Konstytucyjny uznał, że **pierwotna regulacja opłaty za brak sieci przewidywała możliwość miarkowania wysokości należnej opłaty. Do obowiązku wniesienia opłaty (samonaliczanej lub stwierdzanej w decyzji Głównego Inspektora Ochrony Środowiska) miał zastosowanie m.in. przepisy ordynacji podatkowej o ulgach w spłacie zobowiązań podatkowych.** Ponadto w pierwotnej wersji art. 14 ustawy o recyklingu wprowadzono dwa mechanizmy miarkowania, a nawet zwolnienia, z wniesienia należnej opłaty za brak sieci. Wysokość należnej opłaty stanowiła nie tylko iloczyn stawki 500 zł i liczby pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju, ale również ujętej procentowo liczby dni w roku, w których nie zapewniono sieci. Możliwe było również całkowite zwolnienie z opłaty, nawet jeśli wprowadzający nie zapewnił sieci przez łączną liczbę 90 dni w danym roku, jeżeli brak utworzenia sieci był następstwem sytuacji określonych w ustawie, a kompletną sieć przywrócono w terminie 3 miesięcy od ich ustąpienia. Nie można także uznać opłaty za nadmiernie dolegliwą ze względu na jej kwalifikację prawno-podatkową. Poniesione opłaty, o których mowa w art. 14 ustawy o recyklingu, mogły zostać wliczone w koszty uzyskania przychodów, pomniejszając zysk podlegający opodatkowaniu, co jest

## Rozstrzygnięcie TK dotyczące opłaty za brak sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: niedziela, 29, lipiec 2012 00:00

Rafał Rudka

Odłony: 1883

---

korzystnym rozwiązaniem dla wprowadzających pojazdy.

Trybunał Konstytucyjny nie podzielił poglądu, że pierwotna regulacja opłaty za brak sieci uniemożliwiła osiągnięcie celu ustawodawcy, polegającego na efektywnym tworzeniu własnych sieci zbierania pojazdów przez przedsiębiorców. Trudno było uznać za zasadny argument o zaskoczeniu przedsiębiorców zmianami związanymi z nową organizacją stacji demontażu i zbierania pojazdów w 2005 r., z którymi wprowadzający mieli podpisywać umowy. Ustawa o recyklingu została uchwalona 20 stycznia 2005 r. i ogłoszona 11 lutego 2005 r. a kwestionowana regulacja dotycząca opłaty za brak sieci weszła w życie 14 marca 2005 r. Od tego dnia wojewodowie zostali zobowiązani do prowadzenia wykazu przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu oraz stacje zbierania pojazdów, posiadających ważne zezwolenia na prowadzenie działalności. Wydane przed wejściem w życie ustawy o recyklingu zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji wygasły najpóźniej z dniem 30 czerwca 2005 r. W rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji określono nowe wymagania dla stacji demontażu. Rozporządzenie weszło w życie 3 listopada 2005 r. **Trzymiesięczna vacatio legis była uzasadniona koniecznością dostosowania się m.in. do obowiązku wyposażenia stacji w wymagane urządzenia do segregacji i demontażu substancji niebezpiecznych oraz przygotowanie terenu stacji do przechowywania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jest to okres wystarczający, by adresaci zdołali spełnić nowe wymagania i uzyskać nowe zezwolenie na prowadzenie działalności, a wprowadzający pojazdy oraz zewnętrzne stacje zbierania pojazdów zawrzeć umowy spełniające przesłankę utworzenia własnej sieci w rozumieniu art. 11 ust. 1 ustawy o recyklingu.** Z kolei w rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 12 października 2005 r. w sprawie wymagań dla punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji określono wymagania dla stacji zbierania pojazdów. Późne opublikowanie rozporządzenia z 12 października 2005 r., które weszło w życie 12 listopada 2005 r., nie stanowiło jednak merytorycznej przeszkody w uzyskaniu zezwolenia, gdyż w porównaniu z dotychczasowymi regulacjami rozporządzenie nie wprowadzało żadnych istotnych nowych wymagań co do przechowywania zebranych pojazdów.

Odnosząc się do oceny konstytucyjności art. 2 nowelizacji z 2007 r. Trybunał Konstytucyjny uznał, że została spełniona przesłanka relewancji pytania prawnego i nie zachodziła podstawa do umorzenia postępowania. Następnie Trybunał stwierdził, że zarzut niezgodności art. 2 nowelizacji z 2007 r. z art. 2 konstytucji został sformułowany przez sąd pytający w sposób warunkowy. **Skoro Trybunał Konstytucyjny uznał, że art. 14 ust. 1 - 4 ustawy o recyklingu w pierwotnym brzmieniu nie narusza art. 2 konstytucji i wyrażonej w nim zasady adekwatności (proporcjonalności) rozwiązań ustawodawczych do zakładanego celu regulacji, trudno za niezgodny z tym samym wzorcem kontroli kwalifikować brak retroaktywnego stosowania art. 14 ust. 5 i 6 ustawy o recyklingu.** Nowelizacja z 2007 r. nie miała bowiem czego "naprawiać".

Rozprawie przewodniczyła sędzia TK Maria Gintowt-Jankowicz, sprawozdawcą był sędzia TK Mirosław Granat.

Wyrok jest ostateczny, a jego sentencja podlega ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw .

*Źródło: PZPM*