

MACIEJ RUDNICKI, KAMILA SOBIERAJ

SKUTECZNOŚĆ PRAWA ADMINISTRACYJNEGO NA PRZYKŁADZIE REGULACJI Z ZAKRESU MIĘDZYNARODOWEGO PRZEMIESZCZANIA ODPADÓW

I. ZAGADNIENIA WSTĘPNE

Rolą administracji publicznej jest wykonywanie prawa, a ściślej mówiąc: określonych prawem zadań publicznych¹. Za pomocą prawa administracja kieruje określonymi obszarami życia społeczno-gospodarczego. Możliwość wykonywania zadań publicznych w sposób skuteczny, przejrzysty oraz odpowiedzialny uwarunkowana jest jednak bardzo różnorodnymi czynnikami natury prawnej, organizacyjnej oraz ekonomiczno-financej. Decydujące znaczenie wydaje się jednak mieć konieczność istnienia „dobrego prawa”, które pozwoli na prawidłowe i precyzyjne rozpoznanie zadań do wykonania, instrumentów prawnych odpowiednich do realizacji tych zadań oraz właściwie przygotowanych pracowników i funkcjonariuszy publicznych. Odpowiednia jakość regulacji prawnych, w obrębie których poruszają się organy administracji publicznej, kształtując i kontrolując prawidłowość realizacji praw i obowiązków, ma zatem podstawowe znaczenie dla właściwego wykonywania powierzonych jej zadań, zarówno w sferze spraw obywatelskich i społecznych, jak i związanych z obrotem gospodarczym. Jakość stanowionego prawa jest zatem podstawowym czynnikiem, który determinuje sprawność, skuteczność, ekonomiczność, a także korzystność działania organów administracji publicznej².

Na gruncie nauki prawa (w tym prawa administracyjnego) nie budzi również zastrzeżeń konieczność występowania ścisłych związków (współzależności) pomiędzy prawem materialnym a procesowym. Zgodnie podkreśla się, że nawet najlepiej skonstruowane regulacje materialnoprawne nie zrealizowałyby założonych w nich wartości merytorycznych bez stworzenia odpowiednich norm instrumentalnych. Podobnie byt procedury byłby bezprzedmiotowy bez uprzedniego wprowadzenia do systemu prawa norm materialnych, które mają charakter pierwotny. Co więcej, na gruncie prawa administracyjnego związek pomiędzy normami o charakterze materialnym a normami procesowym przybiera jeszcze bardziej ścisłą formę niż w dyscyplinach prawa sądowego. Wyrażany jest

¹ Por. E. Knosala, *Prawo jako instrument sterowania działaniami administracji publicznej*, w: J. Łukasiewicz (red.), *Polityka administracji*, Rzeszów 2008, s. 339.

² W doktrynie kryteria te (spełniane kumulatywnie) uznawane są za wymóg „dobrej administracji”. Por. S. Wrzosek, *System: administracja publiczna. Systemowe determinanty nauki administracji*, Lublin 2008, s. 175-182.

pogląd, że mamy do czynienia z procesem przenikania się administracyjno-prawnych regulacji materialnych i procesowych³.

Prawo procesowe jest zatem narzędziem, instrumentem, za pomocą którego wprowadza się w życie normy prawa materialnego⁴. Dla prawidłowości wykonywania jednej z podstawowych funkcji procedur, którą jest zapewnienie realizacji norm materialnych, jest jednak konieczne uprzednie prawidłowe i precyzyjne rozpoznanie zadań do wykonania określonych w normach prawa materialnego.

Celem podjęcia tematyki zaprezentowanej w niniejszym opracowaniu jest zwrócenie uwagi na trudności związane z wykonywaniem przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (GIOŚ) obowiązków ciążących na tym organie na podstawie rozporządzenia nr 1013/06 Parlamentu Europejskiego i Rady z 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów⁵, w zakresie stwierdzenia, że międzynarodowe przemieszczanie odpadów ma charakter nielegalny, i określenia sposobu postępowania z tym odpadem. Brak na gruncie przepisów prawa unijnego oraz prawa krajowego jasnego i precyzyjnego kryterium pozwalającego zaliczyć odpowiednią substancję lub przedmiot do kategorii „odpadów” (w szczególności w wypadku odpadów w postaci pojazdu) istotnie ogranicza skuteczność, przejrzystość działań powierzonych GIOŚ w tym zakresie. Istotność omawianej problematyki podkreśla fakt, że zakwalifikowanie pojazdu jako „odpad” umożliwia poddanie go przepisom rozporządzenia 1013/2006 (tj. zobowiązanie do poddania odzyskowi lub unieszkodliwianiu w sposób racjonalny ekologicznie, co w praktyce bardzo często oznacza pozbawienie właściciela jego konstytucyjnego prawa własności). Co więcej, ze względu na to, że treść norm z zakresu międzynarodowego przemieszczania odpadów stanowi jednocześnie część unijnego prawa ochrony środowiska, konsekwencje nienależytej implementacji tych norm prawnych przez organy administracji mogą być daleko idące.

II. ANALIZA POJĘCIA „ODPADY” W KONTEKŚCIE NIELEGALNEGO MIĘDZYNARODOWEGO PRZEMIESZCZANIA ODPADÓW W POSTACI POJAZDÓW

Kwestie procedury nadzoru i kontroli międzynarodowego obrotu odpadami przyjętej w państwach członkowskich Unii Europejskiej (UE) reguluje rozporządzenie nr 1013/2006. Aby jednak prawidłowo stosować te przepisy, konieczne jest wydanie aktów prawa wewnętrznego o charakterze uzupełniającym, rozstrzygających szereg kwestii proceduralnych i kompetencyjnych. W Polsce wdrożeniu takiemu służy ustawa z 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów⁶. Zauważyć jednak należy, że regulacje unijne są

³ B. Majchrzak, *Procedura zgłoszenia robót budowlanych*, Warszawa 2008, s. 48.

⁴ B. Adamiak, J. Borkowski, *Postępowanie administracyjne i sądowoadministracyjne*, Warszawa 2009, s. 18.

⁵ Dz. Urz. UE L 190/1 z 12 lipca 2006 r. (dalej jako: rozporządzenie nr 1013/2006).

⁶ Dz. U. 2007, Nr 124, poz. 859 ze zm. (dalej jako: u.m.p.o.).

rozwinieniem postanowień aktów prawa międzynarodowego, podejmujących problematykę przemieszczania odpadów w kontekście globalnym⁷.

Przepisy rozporządzenia nr 1013/2006 zawierają przede wszystkim obowiązki podmiotów uczestniczących w przemieszczaniu odpadów, a także państw członkowskich, których organy podejmują w tych kwestiach określone rozstrzygnięcia i wypełniają funkcje kontrolno-nadzorcze. Przede wszystkim podmiot zamierzający dokonać przemieszczenia odpadów zobowiązany jest do uprzedniego pisemnego zgłoszenia właściwemu organowi wysyłki i uzyskania zgody na przemieszczenie odpadów. Obowiązki związane z przemieszczaniem odpadów rozporządzenie nr 1013/06 różnicuje, biorąc pod uwagę kilka kryteriów – przede wszystkim rodzaj odpadów, ilość odpadów, cel przemieszczenia (odzysk czy unieszkodliwianie), terytorialny zakres przemieszczenia (wewnątrz czy poza UE). Rozporządzenie nr 1013/2006 za „nielegalne przemieszczanie odpadów” uznaje przemieszczanie odpadów dokonane m.in.: „bez zgłoszenia go wszystkim zainteresowanym właściwym organom, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem” (por. art. 2 pkt 35 lit. a); „bez zgody zainteresowanych właściwych organów, wydanej w oparciu o przepisy rozporządzenia” (por. art. 2 pkt 35 lit. b).

W wypadku nielegalnego przemieszczenia odpadów właściwy organ miejsca przeznaczenia zapewni, aby przedmiotowe odpady zostały poddane odzyskowi lub unieszkodliwianiu w sposób racjonalny ekologicznie (por. art. 24 ust. 3 rozporządzenia nr 1013/2006). Obowiązek ten został doprecyzowany w postanowieniach u.m.p.o. o kwestie proceduralne i kompetencyjne. Zgodnie z treścią art. 25 ust. 1 u.m.p.o. „w przypadku stwierdzenia nielegalnego międzynarodowego przemieszczania odpadów albo na podstawie powiadomienia o nielegalnym przemieszczaniu otrzymanego w trybie art. 24 ust. 1 rozporządzenia nr 1013/2006, Główny Inspektor Ochrony Środowiska wszczyna z urzędu i przeprowadza postępowanie administracyjne”.

O zakresie obowiązywania przepisów rozporządzenia nr 1013/06 można mówić zwłaszcza od strony materialnej, zastanawiając się nad charakterem (treścią) działań nazywanych „przemieszczaniem”, przy czym to przemieszczanie ma dotyczyć „odpadów”. Punktem wyjścia realizacji obowiązku GIOŚ wynikających z rozporządzenia nr 1013/06 musi być zatem ustalenie treści pojęcia „odpady”. Dopiero zakwalifikowanie pojazdu jako „odpad” umożliwia poddanie go przepisom rozporządzenia nr 1013/2006: stwierdzenie, że międzynarodowe przemieszczanie odpadów ma charakter nielegalny, i określenie sposobu postępowania z tym odpadem.

Definicja „odpadów” zawarta w art. 2 pkt 1 rozporządzeniu nr 1013/2006 ma postać odesłania, odwołuje się bowiem do art. 1 ust. 1 lit. a) dyrektywy nr 2006/12/WE⁸. Zgodnie z treścią art. 1 ust. 1 lit a) dyrektywy nr 2006/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 5 kwietnia 2006 r. w sprawie odpadów

⁷ Zwłaszcza konwencja z 22 marca 1989 r. sporządzona w Bazylei o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, której Wspólnota (obecnie UE) stała się stroną od 1994 r. i do której postanowień akty prawa unijnego w szerokim zakresie się odwołują, Dz. U. 1995, Nr 19, poz. 88 zał.

⁸ Dyrektywa nr 2006/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 5 kwietnia 2006 r. w sprawie odpadów, Dz. Urz. UE L 114/9 z 27 kwietnia 2006 r. (uchylona; dalej jako: dyrektywa nr 2006/12/WE).

„odpady” oznaczają „wszelkie substancje lub przedmioty należące do kategorii określonych w załączniku I do dyrektywy, które ich posiadacz usuwa, zamierza usunąć lub ma obowiązek usunąć”. Z dniem 12 grudnia 2008 r. weszła w życie kolejna dyrektywa ramowa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/98/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy⁹. Według definicji zawartej w art. 3 pkt 1 dyrektywy nr 2008/98/WE „odpady” to: „każda substancja lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć, lub do których pozbycia został zobowiązany”.

Należy podkreślić, że w nowej dyrektywie nie została zmieniona definicja dla systemu podstawowa, czyli definicja „odpadów”. Chociaż porównując definicje „odpadów” zawartą w dyrektywach nr 2006/12/WE oraz 2008/98/WE ujętą w oficjalnej polskiej wersji językowej, można jednak odnieść wrażenie, że nie są one do końca identyczne, ponieważ kluczowe w nich pojęcie, wskazujące na sposób działania podmiotu, określane jest dwoma różnymi słowami: „usuwa” oraz „pozbywa się”. Trzeba jednak wskazać, że różnica ta wynika wyłącznie ze zmiany tłumaczenia angielskiego terminu *discard* w polskiej wersji językowej nowej dyrektywy. Zarówno w angielskojęzycznej oficjalnej wersji dyrektyw nr 2006/12/WE oraz 2008/98/WE użyto słowa: *discard*, które tłumaczy się w słownikach jako – „pozbywać się, wyrzucić, usuwać”, natomiast jako przymiotnik – *discarded* – oznacza „coś niepotrzebnego, zbitecznego”. „Zmiana” tłumaczenia uwzględniać ma ocenę przyczyny „pozbycia się”, na co zwraca uwagę w swych orzeczeniach przede wszystkim Trybunał Sprawiedliwości UE (TSUE).

Przepisy rozporządzenia nr 1013/2006 odwołują się do definicji z dyrektywy, a więc aby ustalić, czy w danym przypadku mamy do czynienia z przemieszczeniem „odpadów”, należałoby odwoływać się w tym względzie bezpośrednio do dyrektywy, a nie do przepisów prawa polskiego. Jednak warto zaznaczyć, że od stycznia 2013 r. polski ustawodawca, definiując kluczowe pojęcie „odpadów”, (w końcu) posługuje się definicją przyjętą w dyrektywie nr 2008/12/WE i w art. 3 ust. 1 pkt 6 ustawy z 14 grudnia 2012 r. o odpadach¹⁰ i określa „odpady” jako „każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia się jest obowiązany”. Poprzednio bowiem obowiązująca ustawa z 27 kwietnia 2001 r. o odpadach¹¹ w zakresie definicji odpadów (definiując „odpady” jako „każdą substancję lub przedmiot należący do jednej z kategorii, określonych w załączniku nr 1 do ustawy, których posiadacz pozbywa się, zamierza pozbyć się lub do ich pozbycia się jest obowiązany”) była przez ponad dwa lata¹² niedostosowana do najnowszej dyrektywy nr 2008/98/WE, gdyż definicja ta odwoływała się do załącznika I. W obecnie obowiązującej dyrektywie nr 2008/98/WE zrezygnowano z załącznika I, co oznacza niejako powrót do pierwotnej koncepcji

⁹ Dz. Urz. UE L 312/3 z 22 listopada 2008 r. (dalej jako: dyrektywa nr 2008/98/WE).

¹⁰ Dz. U. 2013, poz. 21.

¹¹ T.jedn.: Dz. U. 2010, Nr 185, poz. 1243 ze zm. (uchylona).

¹² W myśl art. 40 ust. 1 dyrektywy nr 2008/98/WE państwa członkowskie powinny wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do jej wykonania nie później niż do 12 grudnia 2010 r.

dyrektywy nr 75/442/EWG (poprzedzającej obowiązywanie dyrektywy nr 2006/12/WE) z 15 lipca 1975 r. w sprawie odpadów¹³.

Warto zaznaczyć, że zgodnie z art. 1 lit. (a) dyrektywy nr 75/442/EWG w brzmieniu pierwotnym „odpady” oznaczały „wszelkie substancje lub przedmioty, które posiadacz usuwa lub powinien usunąć zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego”. Po zmianach wynikających z dyrektywy nr 91/156, przepis art. 1 lit. (a) dyrektywy nr 75/442/EWG stanowił natomiast, że „odpady” oznaczały „wszelkie substancje lub przedmioty należące do kategorii określonych w załączniku I, które ich posiadacz usuwa, zamierza usunąć lub do których usunięcia został zobowiązany”. Fakt, że dyrektywa nr 2006/12/WE nie wprowadziła znaczących zmian do definicji odpadów w porównaniu z poprzednio obowiązującą dyrektywą nr 75/442/EWG, podobnie dyrektywa nr 2008/98/WE (nie licząc zmienionego tłumaczenia terminu *discard* w polskiej wersji językowej), powoduje, że cytowane poniżej orzecznictwo TSUE zachowuje nadal swoją aktualność.

Przeprowadzona analiza definicji pojęcia „odpady” pozwala na przyjęcie, że głównym kryterium kwalifikacji rzeczy jako odpady jest postępowanie jej posiadacza. Kluczowym elementem terminu „odpady” definiowanego na gruncie prawa unijnego i prawa krajowego jest pojęcie „pozbywa się”, wyrażone za pomocą różnych sformułowań: „pozbywa się, ma zamiar pozbyć się, do ich pozbycia się jest zobowiązany” (działanie faktyczne, zamierzone lub nakazane). Istotnym dla kwalifikacji prawnej danego przedmiotu lub substancji jako odpady staje się zatem ocena zamiaru posiadacza pozbycia się danej substancji lub przedmiotu, choć oczywiście nie można tutaj mówić o zupełniej dowolności, a jedynie o swobodzie oceny sytuacji.

Zakwalifikowanie pojazdu jako „odpad” wymaga zatem ustalenia w toku postępowania dowodowego istnienia przesłanki „pozbycia się”, co z kolei umożliwia stwierdzenie, że międzynarodowe przemieszczanie odpadów ma charakter nielegalny, i określenie sposobu postępowania z tym odpadem. Jak wskazano powyżej, na gruncie przepisów prawa unijnego oraz prawa krajowego brak jednak jasnej i precyzyjnej definicji terminu „odpady”. Trudności w zdefiniowaniu terminu „odpady” wiążą się z brakiem odpowiedniego kryterium pozwalającego wyróżnić taką kategorię substancji i przedmiotów. Termin „pozbywa się” nie spełnia na pewno tej funkcji.

W literaturze prezentowane są poglądy, że pojęcie „pozbyć się” należy rozumieć zgodnie z potocznym, naturalnym językiem¹⁴. Zgodnie ze *Słownikiem języka polskiego* PWN „pozbyć się” oznacza „uwolnić się od czegoś niepotrzebnego, uciążliwego lub od czyjejś niepożądanego obecności”. Pojęcie to nie ogranicza się zatem tylko do utraty kontroli nad danym przedmiotem bądź nawet utraty posiadania¹⁵. Zakwalifikować substancję lub przedmiot jako „odpad” można jedynie wtedy, gdy zostanie ustalone, że powodem postępowania posiadacza jest brak możliwości użycia przedmiotu zgodnie z jego pierwotnym

¹³ Dz. Urz. UE L 194/39 z 27 lipca 1975 r. (uchylona; dalej jako: dyrektywa nr 75/442/EWG).

¹⁴ M. Górski, *Gospodarowanie odpadami w świetle wymagań prawa wspólnotowego i polskiego prawa wewnętrznego*, Poznań 2005, s. 17 i n.

¹⁵ M. Górski, *Prawo ochrony środowiska*, Warszawa 2009, s. 311.

przeznaczeniem. Taki przedmiot stał się więc dla posiadacza zbędny, uciążliwy, stanowi dla niego niepotrzebne obciążenie albo może być potencjalnym źródłem szkód środowiskowych, których unikanie jest celem unijnej dyrektywy w sprawie odpadów.

W kwestii sposobu interpretacji oraz stosowania w praktyce tak ujętej definicji prawnej „odpadów” w orzecznictwie TSUE wyrażono kilka ogólnych poglądów prawnych. Cennym źródłem tych wskazówek jest jednak przede wszystkim wyrok z 18 grudnia 2007 r. w sprawie C-194/05, zgodnie z тезami którego: „pojęcie »pozbywania« należy interpretować nie tylko w świetle celu dyrektywy w sprawie odpadów, którym jest ochrona zdrowia ludzi i środowiska przed szkodliwymi skutkami spowodowanymi przez zbieranie, transport, unieszkodliwianie, magazynowanie oraz składowanie odpadów, ale również w świetle art. 174 ust. 2 TWE [obecny art. 191 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu UE – dop. M.R. i K.S.], który stanowi, że polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego stawia sobie za cel wysoki poziom ochrony i że opiera się ona na zasadzie ostrożności oraz na zasadach działania zapobiegawczego”. Wynika stąd, że pojęcie „pozbywa się”, a co za tym idzie – „odpady” nie mogą być interpretowane w sposób zawężający. Z treści tego orzeczenia można też odczytać, że dyrektywa w sprawie odpadów nie proponuje żadnego kryterium ujawnienia woli usunięcia substancji lub przedmiotów przez posiadacza, państwa członkowskie wobec braku przepisów wspólnotowych mają bowiem swobodę wyboru sposobu dowodzenia okoliczności zdefiniowanych w dyrektywach, których transpozycji dokonują, o ile nie podważa to skuteczności prawa wspólnotowego. Warto też zaznaczyć, że TSUE (interpretując pojęcie odpadów na gruncie dyrektywy nr 75/442/EWG) wielokrotnie powtarzał, iż pojęcie „odpady” nie może być rozumiane jako wyłączające ze swojego zakresu substancje i przedmioty nadające się do ponownego gospodarczego wykorzystania (por. wyroki TSUE: z 25 czerwca 2004 r. *Saetti i Frediani* w sprawie C-235/02; z 28 marca 1990 r. *Vessoso and Zanetti* w połączonych sprawach C-206/88 oraz C-207/88; z 10 maja 1995 r. *Komisja przeciwko Niemcom* w sprawie C-422/92; oraz z 25 czerwca 1997 r. *Tombesi i in.* w sprawach połączonych C-304/94, C-330/94, C-342/94 i C-224/95). Pojęcie odpadu nie może zatem nie obejmować substancji lub przedmiotów możliwych do powtórnego użycia lub recyklingu¹⁶. Ekonomiczna wartość (nawet znaczna) czy przydatność do ponownego wykorzystania przez nowego posiadacza nie wyklucza substancji lub przedmiotu z kategorii „odpady”.

W judykaturze unijnej brak natomiast wiążących wytycznych interpretacyjnych pojęcia „odpady” w kontekście kryteriów uznania uszkodzonego pojazdu za odpad, w tym kryteriów odnośnie do stanu technicznego pojazdu, wskazujących na możliwość zakwalifikowania go jako odpad.

Podobnie analiza orzecznictwa krajowych sądów administracyjnych obejmująca lata 2009-2011 dostarcza nam ogólnych wskazówek interpretacyjnych w tym zakresie (wyrok WSA w Warszawie z 21 września 2010 r., IV SA/Wa 868/10: „Odpadem jest substancja lub przedmiot, których posiadacz pozbywa

¹⁶ Szerzej: K. Karpus, *Gospodarowanie odpadami w świetle orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej na gruncie dyrektyw ramowych w sprawie odpadów*, Włocławek 2011.

się, zamierza się pozbyć lub do ich pozbycia się jest obowiązany. »Pozbywać się« oznacza uwalniać się od czegoś niepotrzebnego, niepożądanego, od czegoś, dla czego nie można znaleźć już zastosowania. Można mówić o odpadach również wtedy, gdy nabywca odpadów znajduje dla nich nowe zastosowanie i podlegają one ponownemu gospodarczemu wykorzystaniu»; wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 14 lipca 2010 r., II SA/Go 168/10: „O istocie treści pojęcia odpadu rozstrzyga termin »pozbywanie się«, które może być działaniem faktycznym, zamierzonym lub nakazanym»; wyrok WSA w Warszawie z 31 marca 2010 r., IV SA/Wa 249/10: „Sam fakt sprzedaży spornego pojazdu stronie skarżącej nie przesądza jeszcze o tym, że dotychczasowy właściciel dokonał w ten sposób wyzbycia się go jako odpad»; wyrok WSA w Szczecinie z 25 listopada 2009 r., II SA/Sz 1091/09: „Przedmiot staje się odpadem, gdy posiadacz nie znajduje dla niego żadnego zastosowania lub nie potrafi go wskazać. Nie oznacza to, iż pojęcie odpadu, co do zasady, wyłącza substancje i przedmioty, które nadają się do dalszego gospodarczego wykorzystania»; wyrok WSA w Warszawie z 15 października 2009 r., IV SA/Wa 982/09: „Decydujące znaczenie dla uznania danego przedmiotu za odpad ma jego stan w chwili sprowadzania na terytorium Polski oraz wola jego poprzedniego posiadacza»; z uzasadnienia wyroku WSA w Warszawie z 1 lutego 2011 r., IV SA/Wa 2156/10 oraz wyroku NSA z 6 lipca 2011 r., II OSK 451/11 „[...] wyzbycie się pojazdu przez poprzedniego posiadacza bez równoczesnego przekazania dowodu rejestracyjnego lub dokumentu stanowiącego jego odpowiednik w sposób jednoznaczny przesądza o zaistnieniu przesłanki »pozbycia się«”.

Z analizy tych orzeczeń można wysunąć następujące wnioski (które mogą pokazywać linię polskiego orzecznictwa sądowoadministracyjnego w tym zakresie): 1) w definicji odpadów kluczowe jest pojęcie „pozbywa się”; 2) pojęcie „pozbywa się” wiąże się z takim stanem przedmiotu (lub substancji), w którym przestał się one nadawać, być przydatny do jego pierwotnego przeznaczenia, a zmiana ta może spowodować poważne negatywne konsekwencje dla człowieka lub środowiska; 3) pojęcie „odpad” nie wyłącza przedmiotu (lub substancji), które nadają się do dalszego gospodarczego wykorzystania; 4) okoliczności wskazujące na możliwość wyremontowania pojazdu już po sprowadzeniu do kraju nie mogły być brane pod uwagę przez organ; pojęcie „odpad” w żadnym wypadku nie może nie obejmować substancji lub przedmiotów możliwych do powtórnego użycia lub recyklingu; 5) decydujące znaczenie dla uznania danego przedmiotu za „odpad” ma jego stan w chwili sprowadzania na terytorium Polski oraz wola jego poprzedniego posiadacza („tamtę miejsce i czas”); 6) wyzbycie się pojazdu przez poprzedniego posiadacza bez równoczesnego przekazania dowodu rejestracyjnego lub dokumentu stanowiącego jego odpowiednik w sposób jednoznaczny przesądza o zaistnieniu przesłanki „pozbycia się”.

Zreasumować należy, że stwierdzenie przesłanki zamiaru „pozbycia się” może nastąpić poprzez ustalenie, że pojazd stał się dla jego poprzedniego posiadacza „nieprzydatnym do używania zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, zagrażający bezpieczeństwu zdrowia lub życia osób albo środowisku”. Znajduje to potwierdzenie w przeprowadzonej wyżej wykładni językowej i celowościowej pojęcia „pozbywa się”. Słowo: *discard* (ujęte

w angielskojęzycznej wersji dyrektyw nr 2006/12/WE oraz 2008/98/WE) jest tłumaczone w słownikach jako – „pozbywać się, wyrzucić, usuwać”, natomiast jako przymiotnik – *discarded* – oznacza „coś niepotrzebnego, zbytecznego” (stąd „nieprzydatny do używania zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, zagrażający bezpieczeństwu [...]”). Podobnie podkreślić należy, że w myśl postanowień ujętych we wstępie rozporządzenia nr 1013/2006 „głównym i najważniejszym celem i przedmiotem niniejszego rozporządzenia jest ochrona środowiska” (stąd „[...] zagrażający środowisku”). Ochrona środowiska jest też celem dyrektywy w sprawie odpadów („zmniejszenie negatywnych skutków wytwarzania odpadów i gospodarowania nimi dla zdrowia ludzkiego i środowiska”). Podobne wnioski możemy wysnuć z analizy prezentowanych wcześniej orzeczeń unijnych i krajowych.

III. POSTĘPOWANIE DOWODOWE W ZAKRESIE NIELEGALNEGO MIĘDZYNARODOWEGO PRZEMIESZCZANIA ODPADÓW W POSTACI POJAZDÓW

Brak jasności i precyzyjności przepisów prawa materialnego (w kontekście braku szczegółowych wiążących wytycznych interpretacyjnych) powoduje, że wiele aspektów związanych z procedurą uznawania uszkodzonego pojazdu za „odpad” budzić musi liczne wątpliwości. Stosowanie tych przepisów wymaga zatem od GIOŚ wielopłaszczyznowych przemyśleń i ostrożności, szczególnie wysokiego stopnia racjonalności i przewidywalności. Wykonywanie przez GIOŚ zadań wynikających z przepisów rozporządzenia nr 1013/2006, w tym prowadzenie postępowania dowodowego w sprawie uznania uszkodzonego pojazdu przewożonego przez granicę za odpad, musi ściśle korespondować z duchem ogólnych dyspozycji interpretacyjnych prezentowanych w szczególności w orzeczeniach TSUE oraz celem i przedmiotem dyrektywy w sprawie odpadów, rozporządzenia nr 1013/2006 oraz unijnej polityki środowiskowej. Oczywiście zawsze należy też mieć na uwadze, że organ stosujący prawo (w tym prawo unijne) jest uprawniony w procesie jego stosowania jedynie do interpretowania norm prawnych, niedopuszczalne jest natomiast „uzupełnianie” czy „doprecyzowywanie” tych przepisów.

W związku z prowadzonym postępowaniem dowodowym w sprawie uznania uszkodzonego pojazdu przewożonego przez granicę za „odpad” w pierwszej kolejności za zasadne przyjąć należy przeprowadzenie dowód z dokumentów, celem ustalenia okoliczności dotyczących „zamiaru” poprzedniego posiadacza co do dalszego postąpienia z tym przedmiotem. Pojazd może poruszać się po drogach (być użytecznym zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem), jeżeli zostanie zarejestrowany. *A contrario* na skutek niemożności poruszania się po drogach pojazd w istocie traci swoje dotychczasowe przeznaczenie. Na tym etapie postępowania dowodowego analizie powinno zostać zatem poddane istnienie dokumentów uniemożliwiających zarejestrowanie pojazdu, a następnie brak dokumentów koniecznych do zarejestrowania pojazdu.

O zamiarze „pozbycia się” (braku możliwości lub nieprzydatności użytkowania tego pojazdu zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem) świadczyć będą: dokumenty wskazujące na nabycie pojazdu od zakładu złomowego (posiadacz oddaje rzecz „na złom”, gdy jest ona dla niego nieużyteczna); świadectwo złomowania; dokument wskazujący, że pojazd jest przeznaczony do złomowania; dokument świadczący o tym, że pojazd został pozyskany w ramach systemu zbiórki lub przetwarzania odpadów; dokument, z którego wynika, że taki pojazd nie podlega ponownej rejestracji; dokument wskazujący na to, że pojazd jest przeznaczony do demontażu i ponownego użycia na części zamienne (sprzedaż „na części”); dokumenty, z których wynika pozbycie się pojazdu przez poprzedniego posiadacza na rzecz zakładu ubezpieczeń (pojazd na skutek zaistniałego zdarzenia stał się „uciążliwy”, lepszym rozwiązaniem dla poprzedniego posiadacza było otrzymanie odszkodowania). Wszystkie wymienione dokumenty bezsprzecznie świadczą o zmianie sposobu dotychczasowego użytkowania tego przedmiotu, może być on wykorzystany w przyszłości już jedynie w inny sposób, aniżeli nakazuje to jego pierwotne przeznaczenie (poruszanie się po drogach).

Jak zaznaczono wyżej, organ prowadzący postępowania powinien zbadać nie tylko istnienie w materiale dowodowym dokumentów wskazujących na nieprzydatność pojazdu do użytkowania zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem (tj. uniemożliwiających jego przyszłe zarejestrowanie i poruszanie się po drogach). Powinien też ustalić, czy dołączone zostały dokumenty gwarantujące możliwości użytkowania pojazdu zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem (tj. dokumenty uprawniające do zarejestrowania pojazdu). W myśl postanowień art. 72 ust. 1 pkt 1 i 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym¹⁷: „rejestracji dokonuje się na podstawie dowodu własności pojazdu lub dokumentu potwierdzającego pochodzenie pojazdu (pkt 1); dowodu rejestracyjnego, jeżeli pojazd był zarejestrowany” (pkt 5). Natomiast zgodnie z ust. 2a tego przepisu: „w przypadku pojazdu sprowadzanego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacją Szwajcarską lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym zamiast dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, dopuszcza się przedstawienie innego dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu, wydanego przez organ właściwy do rejestracji pojazdów w tym państwie”. W wypadku pojazdów używanych konieczny do jego zarejestrowania jest zatem oprócz dowodu własności dowód rejestracyjny lub dokument stanowiący jego odpowiednik. A *contrario* brak dowodu rejestracyjnego lub dokumentu stanowiącego jego odpowiednik powoduje, że dany pojazd nie może zostać zarejestrowany, a przez to nie może być użytkowany zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem. Fakt wyzbycia się pojazdu przez poprzedniego posiadacza bez równoczesnego przekazania dowodu rejestracyjnego lub dokumentu stanowiącego jego odpowiednik w sposób jednoznaczny przesądza o zaistnieniu przesłanki „pozbycia się”, niezbędnej do zakwalifikowania pojazdu jako „odpad” (por. uzasadnienie wyroku WSA w Warszawie z 1 lutego 2011 r., IV SA/Wa 2156/10). Podobnie stwierdził NSA

¹⁷ Ustawa z 10 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, t.jedn.: Dz. U. 2012, poz. 1137.

w uzasadnieniu wyroku z 6 lipca 2011 r. (II OSK 451/11): „gdyby zamiarem poprzednich właścicieli pojazdów nie było ich wyzbycie się, jako przedmiotów niepotrzebnych, nienadających się do używania na dotychczasowych zasadach, to odbiorcy tych pojazdów w chwili kontroli posiadaliby chociażby dowody rejestracyjne i jako właściciele pojazdów sprowadzonych z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej czyniliby kroki zmierzające do zarejestrowania pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia ich sprowadzenia”.

W myśl cytowanego już wyroku WSA w Warszawie z 15 października 2009 r. (IV SA/Wa 982/09): „decydujące znaczenie dla uznania danego przedmiotu za odpad ma jego stan w chwili sprowadzania na terytorium Polski oraz wola jego poprzedniego posiadacza”. Jeżeli mamy do czynienia ze sprzedażą samochodu przeznaczanego do dalszej rejestracji, a zarazem i jazdy, to oczywisty jest fakt, że przekazanie stosownych dokumentów musi nastąpić wraz ze sprzedażą danego pojazdu. Organ prowadzący postępowanie bada stan faktyczny sprawy z chwili przemieszczania pojazdu przez granicę. Dokumenty uprawniające dany pojazd do rejestracji na terenie kraju muszą zatem „towarzyszyć” przemieszczanemu pojazdowi już w momencie sprowadzania go na terytorium Polski (por. uzasadnienie wyroku NSA z 6 lipca 2011 r., II OSK 451/11). Późniejsze zaś przedstawienie takich dokumentów nie ma już znaczenia dla statusu prawnego przemieszczanego pojazdu.

Dopiero jeżeli w wyniku przeprowadzonego dowodu z wyżej wymienionych dokumentów przesłanka „pozbycia się” nie zostanie wykazana (nic takiego nie wynika z przeanalizowanych ww. dokumentów), organ prowadzący postępowanie dowodowe (mając na względzie zasadę prawdy obiektywnej) zobowiązany jest poddać ocenie stan techniczny uszkodzonego pojazdu. Na podstawie stanu technicznego pojazdu, kierując się zasadami prawidłowego rozumowania oraz doświadczenia życiowego, w sposób już posiłkowy można następnie wywodzić nieprzydatności użytkowania pojazdu zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, a za tym z kolei zamiar „pozbycia się”. Podkreślić jednak trzeba, że jeżeli ze zgromadzonych w sprawie wyżej wymienionych dokumentów (albo ich braku w zebranych materiale dowodowym) wynika zamiar poprzedniego posiadacza „pozbycia się” pojazdu (nieprzydatność do używania zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem) bezprzedmiotowe i zarazem nieprawidłowe jest „dalsze” wywodzenie takiego zamiaru na podstawie stanu technicznego pojazdu. Wcześniejsze stwierdzenie przesłanki „pozbycia się” powoduje bowiem rozstrzygnięcie sprawy co do istoty i kończy postępowanie dowodowe. Wobec stwierdzenia okoliczności mających znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy (przesłanki „pozbycia się”) bezprzedmiotowe jest w takiej sytuacji przeprowadzanie oceny stanu technicznego pojazdu. W takim wypadku stopień uszkodzenia pojazdu pozostaje bez wpływu na zakwalifikowanie go jako „odpad” i stwierdzenie przesłanki „pozbycia się” (por. uzasadnienie wyroku WSA w Warszawie z 1 lutego 2011 r., IV SA/Wa 2156/10).

Jak wyżej wskazano, jeżeli w wyniku przeprowadzonego dowodu z dokumentów przesłanka „pozbycia się” nie zostanie jednak wykazana (nic takiego nie wynika z przeanalizowanych dokumentów), organ prowadzący postępowanie dowodowe (mając na względzie zasadę prawdy obiektywnej) powinien

poddać ocenie stan techniczny uszkodzonego pojazdu. Wywodzenie zaistnienia przesłanki „pozbycia się” ze stanu technicznego pojazdu jest uzasadnione tym, że nieodpowiedni stan techniczny pojazdu może powodować jego nieużyteczność zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem. *A contrario* użyteczność (możliwość i bezpieczeństwo użytkowania) pojazdu zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem gwarantuje odpowiedni jego stan techniczny. Ustalenie, że pojazd znajduje się w stanie technicznym „nieprzydatnym do używania zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, zagrażającym bezpieczeństwu dla zdrowia lub życia osób albo środowisku”, uprawnia organ do stwierdzenia zaistnienia przesłanki „pozbycia się”.

Należy zatem przejść do analizy sformułowania „stan techniczny nieprzydatny do używania zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, zagrażający bezpieczeństwu dla zdrowia lub życia osób albo środowisku” i zastanowienia się, kiedy uszkodzony pojazd będzie znajdował się właśnie w takim stanie. Podejmując się próby takiej analizy, przede wszystkim należy mieć na uwadze ogólne wytyczne płynące z orzecznictwa TSUE, posiłkowo również judykatury krajowej. Na pewno takiego stanu technicznego pojazdu nie możemy ograniczać wyłącznie do stanu, w którym pojazd nie nadaje się do naprawienia (niemożność techniczna lub technologiczna albo nieoptycalność ekonomiczna, stan określany jako „całkowita szkoda”). Za utrwalony w judykaturze (zob. wyżej cytowane orzeczenia) należy bowiem uznać pogląd, że okoliczność, iż pojazd będzie mógł być poddany remontowi, który umożliwi jego ponowne dopuszczenie do ruchu i zarejestrowanie, nie wyklucza go z kategorii odpadu. Odnieść należy się zatem dalej do kwestii, kiedy pojazd stanowi odpad, pomimo istnienia możliwości przywrócenia go do stanu jego bezpiecznej używalności i w konsekwencji rejestracji. Przede wszystkim przypomnieć należy ogólne wytyczne TSUE (wyrok z 18 grudnia 2007 r. w sprawie C-194/05) odnośnie do interpretacji pojęcia odpadów: pojęcie „odpady” musi być interpretowane „w sposób szeroki” celem zapewnienia przez UE „wysokiego poziomu” ochrony środowiska, ponadto uwzględniona musi zostać „zasada prewencji i przezorności”. Zasady te z kolei nakładają na organy administracji publicznej obowiązek podejmowania wszelkich działań, które mają na celu „zapobieżenie zdarzeniom mogącym (wystarczy sama możliwość) negatywnie oddziaływać na środowisko”. Organ administracji powinien się zatem w swoich działaniach wykazać się wysokim stopniem przewidywalności, ale i zapobiegawczości.

Kierując się powyższymi wskazówkami ogólnymi TSUE (wyrok z 18 grudnia 2007 r. w sprawie C-194/05) i mając na względzie brak jasnych i precyzyjnych regulacji prawnych oraz wiążących wytycznych w tym zakresie, zasadne wydaje się utożsamianie „stanu technicznego nieprzydatnego do używania zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, zagrażającego bezpieczeństwu dla zdrowia lub życia osób albo środowisku” z takim stanem technicznym uszkodzonego pojazdu, który będzie wymagał „drobnej naprawy”, aby stać się ponownie użytecznym zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, nie zagrażać bezpieczeństwu i środowisku. Na tym jednak etapie organ prowadzący postępowanie musi ustalić, czy pojazd jest w takim stanie technicznym, że dla przywrócenia jego pełnej funkcjonalności i bezpieczeństwa użytkowania

zgodnie z wymaganiami dopuszczenia go do ruchu drogowego wymagana jest jedynie „drobna naprawa”. GIOŚ nie dysponuje w tym momencie jednak żadnymi wskazówkami lub wytycznymi (ani unijnymi, ani krajowymi), jak należy rozumieć „drobną naprawę”.

Podkreślić należy, że katalog środków dowodowych, które mogą być przeprowadzone w postępowaniu administracyjnym ma charakter otwarty. W wypadku omawianego rodzaju postępowania, gdy w wyniku przeprowadzonego dowodu z dokumentów przesłanka „pozbycia się” nie zostanie wykazana i trzeba wykluczyć jej istnienie na podstawie oceny stanu technicznego uszkodzonego pojazdu, będzie to najczęściej dowód z oględzin określony w postanowieniach art. 85 § 1 k.p.a.¹⁸, lub jeżeli ustalenie stanu technicznego pojazdu wymaga wiadomości specjalnych – powołanie opinii biegłego posiadającego specjalne wiadomości z zakresu mechaniki samochodowej. W wypadku powoływania opinii biegłego przez organ prowadzący postępowanie dowodowe zasadne wydaje się zatem między innymi skierowanie do biegłego pytania w przedmiocie czy uszkodzony pojazd wymaga „drobnej naprawy”. Wobec „ocennego” charakteru zwrotu „drobna naprawa”, różnych metodologii, jakimi może posługiwać się biegły, oceniając stan techniczny pojazdu, istnieje stosunkowo duże ryzyko niewłaściwego ustalenia stanu faktycznego przez organ prowadzący postępowanie, a w konsekwencji nieprawidłowego rozstrzygnięcia sprawy.

Organ zobowiązany jest ocenić wiarygodność i przydatność każdego z przeprowadzonych dowodów do rozstrzygnięcia sprawy, wyjaśnić ewentualne sprzeczności. Wszystkie dowody przeprowadzone w trakcie postępowania, w tym dowód z opinii biegłego, podlegają swobodnej ocenie organu. Zasada swobodnej oceny dowodów zobowiązuje organ do oceny całokształtu materiału dowodowego, w oparciu o zasady prawidłowego rozumowania oraz wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego. Jak jednak zweryfikować, czy pojazd wymaga jedynie „drobnej naprawy”, aby stać się ponownie użytecznym zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, nie zagrażać bezpieczeństwu i środowisku. W szczególności, że organ stosujący prawo (w tym prawo unijne) jest uprawniony w procesie jego stosowania jedynie do interpretowania norm prawnych, niedopuszczalne jest natomiast „uzupełnianie” czy „doprecyzowywanie” tych przepisów.

Co więcej, należy też pamiętać, że zgodnie z art. 8 k.p.a. organ administracji publicznej zobowiązany jest prowadzić postępowanie w taki sposób, aby pogłębić zaufanie obywateli do organów państwa. Zasadę pogłębiania zaufania obywateli dla organów władzy należy odczytywać w kontekście realizacji konstytucyjnej zasady równości wobec prawa (art. 32 Konstytucji RP¹⁹), a co za tym idzie – przewidywalności działań organu administracji w sprawach podobnego rodzaju. Obywatele, których prawna i faktyczna sytuacja wobec działającego organu administracji jest zbliżona, mogą oczekiwać, że zostaną wobec nich podjęte decyzje o podobnej, jeśli nie tożsamej treści. Przyjmuje się zatem, że zasadę tę

¹⁸ Ustawa z 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, t.jedn.: Dz. U. 2013, poz. 267.

¹⁹ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. 1997, Nr 78, poz. 483 ze zm.

realizuje się wówczas, gdy organy prowadzące postępowanie administracyjne przestrzegają reguł prawnych wynikających z przepisów prawa obowiązujących w tym postępowaniu, a przede wszystkim, gdy praktyka tych organów jest przewidywalna i pewna, opiera się na jasnych i przejrzystych zasadach²⁰. Brak jasnego i precyzyjnego kryterium pozwalającego zaliczyć uszkodzony pojazd do kategorii odpadu nie gwarantuje możliwości realizacji tej zasady.

IV. PODSUMOWANIE

Na gruncie przepisów prawa unijnego oraz prawa krajowego brak jasnego i precyzyjnego kryterium pozwalającego zaliczyć odpowiednią substancję lub przedmiot do kategorii odpadów. Brak też wiążących wytycznych interpretacyjnych pojęcia „odpady” w kontekście kryteriów uznania uszkodzonego pojazdu za odpad, w tym kryteriów odnośnie do stanu technicznego pojazdu wskazującego na możliwość zakwalifikowania go jako odpad. Brak jasności i precyzyjności przepisów prawa materialnego (w kontekście braku szczegółowych wiążących wytycznych interpretacyjnych) powoduje, że procedura uznawania uszkodzonego pojazdu za odpad budzi liczne wątpliwości, w szczególności gdy w wyniku przeprowadzonego dowodu z dokumentów przesłanka pozbycia się nie zostanie wykazana i trzeba wykluczyć jej istnienie na podstawie oceny stanu technicznego uszkodzonego pojazdu. Skutkiem zakwalifikowania pojazdu jako odpad jest natomiast zobowiązanie posiadacza do poddania go odzyskowi lub unieszkodliwianiu w sposób racjonalny ekologicznie, co w praktyce oznacza pozbawienie go tej rzeczy (często pozbawienie prawa własności). Brak jasności i precyzyjności przepisów prawa materialnego w zakresie określenia zadań GIOŚ związanych z międzynarodowym przemieszczaniem odpadów powoduje „niepewność” prowadzonego postępowania i wydanego rozstrzygnięcia w sprawie uznania uszkodzonego pojazdu przewożonego przez granicę za odpad. Zwiększa to z kolei ryzyko skali odwołań w toku instancyjnym oraz wnoszenia skarg do sądu administracyjnego. Co więcej, skoro treść norm z zakresu międzynarodowego przemieszczania odpadów stanowi jednocześnie część unijnego prawa ochrony środowiska, to konsekwencje nienależytej implementacji unijnych norm prawnych przez organy administracji mogą być daleko idące. Jeżeli państwo członkowskie narusza prawo unijne, Komisja może je wezwać do przedstawienia swojego stanowiska w określonym terminie, a następnie wnieść skargę do TSUE.

dr hab. Maciej Rudnicki

Profesor Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II
rudnicki@kul.lublin.pl

dr Kamila Sobieraj

Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II
sobieraj@kul.lublin.pl

²⁰ R. Kędziora, *Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 79.

EFFICIENCY OF ADMINISTRATIVE LAW ON THE EXAMPLE
OF THE REGULATION ON INTERNATIONAL SHIPMENT OF WASTE

Summary

The purpose of the paper is to identify difficulties connected with the performance by Chief Inspector of Environmental Protection of the tasks defined in the Order No 1013/2006 of the European Parliament and of the Council dated 14 June 2006 on shipments of waste. It is claimed that international shipment of waste in the form of vehicle is illegal. The lack of clarity and accuracy of the regulations of substantive law concerning determination of CHIEP' tasks in that field (especially in the context of the absence of binding guidelines for legal interpretation of these regulations) results in an uncertainty regarding accuracy of the judicial proceedings and decision recognising a damaged vehicle transported across the border as waste. This, in consequence, increases the risk of a breach of the constitutional ownership right, as well as the probability of allegation of improper implementation of the European Union law. Some alternative ways in which waste may be transported have been offered.

Copyright of Journal of Law, Economics and Sociology is the property of Faculty of Law and Administration of Adam Mickiewicz University in Poznan and its content may not be copied or emailed to multiple sites or posted to a listserv without the copyright holder's express written permission. However, users may print, download, or email articles for individual use.

Właścicielem praw autorskich do „Ruchu Prawniczego, Ekonomicznego i Socjologicznego” jest Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Zawartość czasopisma nie może być kopiowana, przesyłana do innych stron internetowych bądź zamieszczana na blogach bez pisemnej zgody wydawcy. Niemniej artykuły można drukować, kopiować lub przysyłać w formie elektronicznej na własny użytek.