STOWARZYSZENIE
FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW
Al. Jerozolimskie 202, 02-486 WARSZAWA

Warszawa 2013-07-17

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów
Al. Ujazdowskie 1/3
00-583 Warszawa

FORS/114/2013

Szanowny Panie Ministrze,

Dotyczy: zgłoszonych uwag przez MF do projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw - pismo RR4·062/6/13/AKY/674/68683 z dnia 8 lipca 2013 roku

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z zgłoszonymi propozycjami zmian Ministra Finansów do projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów przekazuje w załączeniu stanowisko do przedłożonych propozycji Ministra Finansów.

Z poważaniem

Prezes Zarządu

A. Małyszko

Adam Małyszko

Do wiadomości :
- |Minister Finansów
- Minister Środowiska

Załącznik

Uwagi Stowarzyszenia FORS do propozycji MF przekazanych w piśmie RR4·062/6/13/AKY/674/68683 z 8 lipca 2013 r.

1. Uchylenia art. 12 ustawy, przewidującego obowiązek wnoszenia na rachunek NFOŚiGW tzw. opłaty recyklingowej od każdego pojazdu wprowadzanego na terytorium kraju w opinii Ministra Finansów nie znajduje uzasadnienia. Uchylenie ww. obowiązku spowoduje zmniejszenie wpływów do sektora finansów publicznych w wysokości ok. 350 mln zł rocznie. W obecnej sytuacji finansów publicznych rozwiązanie to jest nieuzasadnione.

   Zgadzamy się ze stanowiskiem Ministra Finansów zawartym w tym punkcie

2. Wychodząc na przeciw „uzasadnionej opinii" Komisji Europejskiej dotyczącej nieprawidłowej transpozycji dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (naruszenie nr 2008/2330) Minister Finansów proponuje, aby następował zwrot tzw. opłaty recyklingowej osobom fizycznym, które jednocześnie są wprowadzającymi pojazd na terytorium Polski i jednocześnie przekazującymi ww. pojazd do recyklingu.

   Zaproponowane rozwiązanie Ministra Finansów w naszej ocenie należy zmodyfikować, aby służyło jako narzędzie do zebrania wszystkich wycofywanych z eksploatacji pojazdów i ograniczenie wielkości szarej strefy. Uważamy, że należy wypłacać kwotę 500 zł każdemu przekazującemu pojazd do legalnej stacji demontażu. Nasze zastrzeżenia:

   - rozwiązanie MF będzie nie do zaakceptowania przez społeczeństwo, czekanie ok. 18 lat na zwrot opłat recyklingowej pod warunkiem, że w tym czasie nie zmieni się właściciel pojazdu , jest rozwiązaniem nie do przyjęcia.

   - rozwiązanie MF nie wpłynie na ograniczenie szarej strefy, odmłodzenie parku samochodowego w Polsce, ani na poprawę sytuacji prowadzących stacje demontażu - ograniczenie szarej strefy.

   - propozycja MF nie jest rozwiązaniem, które zapewni realizację celów zawartych w Dyrektywie 2000/53/WE – obowiązek zebrania wszystkich pojazdów.

   Tylko wypłata 500 zł wszystkim przekazującym pojazd do stacji demontażu lub punktu przyjęć, bez względu na to czy przekazujący pojazd wnosił opłatę recyklingową czy nie - może spełnić podstawowy cel Dyrektywy – zebrania wszystkie pojazdów.

Ewentualne ograniczenia wypłaty mogą dotyczyć:

- przekazujących pojazdy niekompletne

- przekazujących pojazdy nieubezpieczone

3. Minister Finansów proponuje, aby dokonać zmiany w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Oz. U. z 1997 r., Nr 98, poz. 602).

Proponuję wykreślić w art. 79:

- ust. 1 pkt 6 (dot. przekazania niekompletnego pojazdu do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu).

- ust. 3 - dot. nie przedłożenia przez właściciela pojazdu zaświadczenia o demontażu pojazdu lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu) .

Zaproponowane rozwiązanie, uniemożliwiające wyrejestrowanie pojazdu niekompletnego spowoduje jeszcze większy bałagan w rejestrach CEPiK

Przypominamy, że pojazdem niekompletnym, po noweli Ustawy będzie pojazd, który nie zawiera istotnych elementów, np. katalizatora lub akumulatora. Dlatego też z powodu braku jednego z wymienionych elementów pojazd nie będzie mógł zostać wyrejestrowany.

Kolejna propozycja wycofania wyrejestrowania pojazdu z urzędu również nie znajduje uzasadnienia. Takie rozwiązanie wprowadzono w celu uporządkowania rejestru CEPiK. Różne są sytuacje po przekazaniu pojazdu do stacji demontażu, nie zawsze zgłasza się właściciel do urzędu z wnioskiem o wyrejestrowanie pojazdu, dlatego wprowadzono takie zabezpieczenie. Na dzień dzisiejszy właściciel pojazdu zarejestrowanego nie ma żadnego zainteresowania aby złożyć wniosek o wyrejestrowanie czy to pojazdu kompletnego czy niekompletnego, ponieważ rozwiąże umowę ubezpieczenia na podstawie zaświadczenia o demontażu lub zaświadczenia o przyjęciu pojazdu niekompletnego. Dlatego też należy pozostawić możliwość wyrejestrowania pojazdu z urzędu, a zlikwidować obowiązek wyrejestrowania pojazdu przez właściciela.

Każdy prowadzący stację demontażu ma obowiązek wysłać drugi egzemplarz zaświadczenia do miejsca ostatniej rejestracji, a właściwy organ ma obowiązek wyrejestrować pojazd z urzędu. Prawo należy również zmodyfikować w taki sposób, aby tablice rejestracyjne pozostawały w stacji demontażu i były zagospodarowane jak każdy inny odpad. Tablice rejestracyjne jak i nalepka kontrolna nie mają cech dokumentu i wraz z przekazanym pojazdem stają się odpadem. Przekazywanie odpadów do „wydziałów komunikacji" nie tylko jest niezgodne z prawem - ustawą o odpadach, ale i pozbawione jest sensu, ponieważ tablice i tak trafiają do miejsc, w których zagospodarowuje się

odpady. Ograniczenie biurokracji i ułatwienie legalnego „złomowania" zapewne przyczyni się do usprawnienia działania systemu (załatwienie sprawy w jednym miejscu) i zapewne poprawi wizerunek Państwa.

4. Odrzucenie przez Ministra Finansów pkt 3 autopoprawki. Propozycja zmiany art. 13 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) poprzez dodanie ust. 4 jest nie do przyjęcia m.in. z uwagi na fakt, iż wypłata odszkodowania nie może być uzależniona - jak to wskazano w tym przepisie – od przedstawienia zaświadczenia o demontażu pojazdu, czy też zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu (....).

W naszej ocenie przedstawiona propozycja Ministra Środowiska w pkt 3 drugiej autopoprawki jest jak najbardziej propozycją uzasadnioną. Zaproponowana próba ograniczenia patologii polegającej na handlu dokumentami pojazdów spalonych lub doszczętnie rozbitych, które służą do legalizacji kradzionych pojazdów, zarówno w Polsce jak i w całej Europie, nie może pozostać obojętna Ministrowi Finansów. Rząd nie może wspierać grup przestępczych, które korzystają z luk prawnych i bez przeszkód prowadzą przestępczą działalność. Nie rozumiemy odrzucania przez przedstawiciela Rządu (MF) kolejnej próby wprowadzenia barier dla tych patologii, zwłaszcza, że została zaproponowana również przez przedstawiciela Rządu (MŚ). Wbrew opinii Ministra Finansów wprowadzenie tego przepisu uważamy za słuszne . Jeżeli przeszkodą wprowadzenia tych przepisów jest „Święte prawo własności", które w naszej ocenie w przypadku odpadów nie obowiązuje, a nie ulega wątpliwości, że całkowicie spalony lub rozbity pojazd jest odpadem, to uważamy, że warto w dalszych pracach legislacyjnych nad tym punktem się pochylić. Uważamy również, że jeżeli jest rzeczywiście przeszkoda prawna, to można rozważać odstąpienie od obowiązku przekazania takich pojazdów do stacji demontażu lub punktu przyjęć i tym samym odstąpić od warunkowania wypłaty odszkodowania po przedstawieniu stosownych zaświadczeń o demontażu lub przyjęciu pojazdu niekompletnego. Natomiast nie można pozwolić na ponowne dopuszczenie takich pojazdów do ruchu. Próba ograniczenia takich patologii przez wprowadzenie świadectwa oryginalności pojazdu była wprowadzona w 2001 r., ale nigdy takie rozwiązanie nie weszło w życie. Rozwiązanie to zostało wycofane w 2003 r. na wniosek MSWiA (Biuletyn 119 z dnia 5 czerwca 2003 roku z posiedzenia Komisji Infrastruktury), które argumentowało zastąpienie tego rozwiązania funkcjonującą bazą CEPiK. Jak doskonale wiemy CEPiK nie sprostał i nie sprosta tym zadaniom, a patologie przez szereg lat funkcjonowały i funkcjonują bez przeszkód. Rozumiemy firmy ubezpieczeniowe, które są nastawione na maksymalny zysk, różnica pomiędzy kwotą, jaką można otrzymać za całkowicie zniszczony pojazd bez dokumentów, a kwotą jaką otrzymuje się za pojazd z dokumentami przekracza nawet 30 000 zł.
Poprawianie wyników ekonomicznych poprzez świadome lub nieświadome korzystanie z usług osób powiązanych pośrednio lub bezpośrednio z grupami przestępczymi jest w naszej ocenie wielce naganne, choć niestety zgodne z obowiązującym prawem.
Problemu nie rozwiąże również zwiększenie nadzoru nad Stacjami Kontroli Pojazdów (SKP). Przy tak dużej ilości SKP, grupy przestępcze bez problemu znajdują SKP, które podejmują współpracę. Nie jest wykluczone że, niektóre SKP są pod pełną kontrolą grup przestępczych. Dlatego też jeszcze raz apelujemy do Rządu o wprowadzenie mechanizmów ograniczających ten rodzaj patologii w wersji przełożonej przez Ministra Środowiska lub podjęcie prac nad znalezieniem rozwiązania przedstawionego problemu.