

Auta rozbierane na szaro

Nie będzie depozytu i premii za legalne złomowanie samochodów.

Ministerstwo Środowiska wycofało się z wprowadzenia systemu, który miał ograniczyć szarą strefę w złomowaniu aut.

ANDRZEJ KUBLIK

Likwidację 500 zł opłaty recyklingowej przewiduje projekt nowelizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, który dziś planuje przyjąć rząd. Ta nowelizacja ma radykalnie zmienić przepisy regulujące od 2005 r. zasady złomowania samochodów w naszym kraju.

Zgodnie z przepisami Unii Europejskiej producenci i importerzy samochodów muszą zapewnić bezpłatny odbiór aut, które ze względu na zużycie lub wskutek ciężkich wypadków nie mogą być dłużej dopuszczane do ruchu - czyli muszą być oddane na złom. Przy tym zgodnie z unijnymi przepisami złomowanie aut powinno jak najmniej szkodzić środowisku, a konkretny samochodowy mają spełnić określone procentowe wymogi odnośnie do odzysku i przerobu wtórnego sprzedawanych przez siebie samochodów.

Prywatny import na rękę koncernom

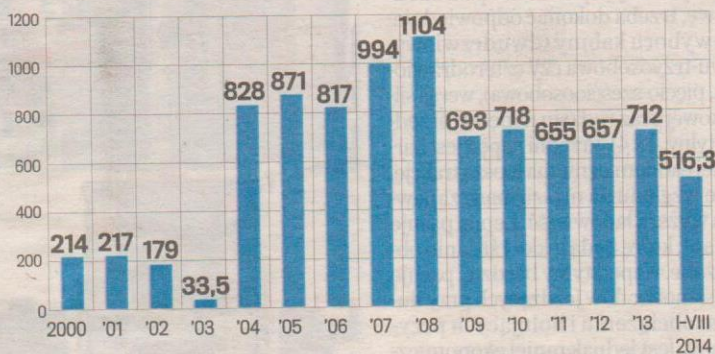
Te unijne wymogi nie dotyczą jednak indywidualnego importu używanych aut. Jeśli Polak sprowadzi np. z Niemiec używany pojazd, to koncern samochodowy, który przed laty sprzedał to auto w niemieckim salonie, nie musi już płacić za złomowanie i utylizację pojazdu tego typu w Polsce. Tymczasem Polska po przystąpieniu do Unii Europejskiej zniosła praktycznie wszystkie ograniczenia w imporcie używanych samochodów i stała się największym na świecie importerem aut z drugiej ręki. Od maja 2004 r. do Polski sprowadzono już ponad 8,5 mln używanych aut.

Aby pokryć koszty złomowania tych pojazdów, w połowie zeszłej dekady rząd wprowadził tzw. opłatę recyklingową w wysokości 500 zł, którą musiały uiścić osoby sprowadzające indywidualnie auta na pokrycie przyszłych kosztów utylizacji pojazdu. Pieniądze wpływają na konto Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który przyznawał dopłaty legalnie działającym stacjom demontażu samochodów, a także dotacje dla gmin na złomowanie porzuconych wraków.

Jednak w 2009 r. Komisja Europejska zakwestionowała polską opłatę

IMPORT UŻYWANYCH AUT DO POLSKI

DANE W TYS. SZTUK



© GAZETA WYBORCZA

ŹRÓDŁO: MINISTERSTWO FINANSÓW

te recyklingową, twierdząc, że dyskryminuje ona prywatnych importerów używanych aut. Od tego czasu Ministerstwo Środowiska przygotowało kilkanaście projektów nowych przepisów o recyklingu samochodów, ale rząd kilka razy przekładał ich zatwierdzenie. Ale w połowie października Komisja Europejska pozwała Polskę do trybunału sprawiedliwości UE za niewłaściwe wdrożenie dyrektywy z 2000 r. o recyklingu samochodów, zarzucając też rządowi, że wbrew obietnicy nie zmienił przepisów w zeszłym roku.

Bez premii i depozytów

Przed rokiem przeciw zniesieniu opłaty recyklingowej protestowało Ministerstwo Finansów, w którym stanowisko wiceministra zajmował obecny minister środowiska Maciej Grabowski. Fiskus argumentował wtedy, że likwidacja opłaty recyklingowej stworzy lukę w systemie: firmy oficjalnie handlujące używanymi autami będą zobowiązane płacić za ich złomowanie, a z takich opłat będą zwolnione osoby prywatnie sprowadzające na sprzedaż kilka aut rocznie. Ministerstwo Finansów wskazywało również, że likwidacja opłaty recyklingowej zmniejszy wpływ do sektora finansów publicznych o 350 mln zł rocznie, co według fiskusa w obecnej sytuacji finansów publicznych jest „nieuzasadnione”.

Kolejną bolączką dla rządu stanowi gigantyczny rozrost szarej strefy w branży złomowania samochodów. Według stowarzyszenia FORS (Forum Recyklingu Samochodów), co najmniej dwie trzecie aut w Polsce złomują zakłady działające w szarej strefie. A to oznacza mniejsze dochody dla budżetu i ryzyko szkód dla środowiska.

W tym roku Ministerstwo Środowiska zaproponowało wprowadzenie systemu, który miał ograniczyć szarą strefę w złomowaniu aut. Kierowca za przekazane do złomowania auto dostałby 400 zł premii, pod warunkiem że jest to samochód zarejestrowany

w kraju, jego numer identyfikacyjny byłby zgodny z wpisem w dowodzie rejestracyjnym i właściciel miał wykupioną polisę OC dla tego pojazdu. Jednocześnie została by wprowadzona opłata depozytowa w wysokości 400 zł, którą kierowca musiałby uiścić przed rejestracją auta kupionego na wtórnym rynku. Z opłaty depozytowej byłby zwolniony nabywca nowego samochodu, a także nabywca auta, którego właściciel w przeszłości uiścił opłatę recyklingową wnoszoną w nowym systemie. To rozwiązanie akceptowały Ministerstwo Finansów i Ministerstwo Gospodarki. Jednak w sierpniu Rada Ministrów zobowiązała ministra środowiska Macieja Grabowskiego, by dodatkowo uzasadnił wprowadzenie opłaty depozytowej. A Grabowski, zamiast przedstawić takie uzasadnienie, zrezygnował z opłaty depozytowej i premii za złomowanie aut.

- Najgorsze w planowanych teraz przepisach jest to, że nie ma w nich żadnego systemowego działania przeciw szarej strefie w złomowaniu aut - powiedział nam Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego skupiającego przedstawicielstwa koncernów motoryzacyjnych.

Stowarzyszenie FORS zaapelowało do premier Ewy Kopacz, by nie przyjmowała projektu w wersji zgłoszonej teraz przez Ministerstwo Środowiska. Firmy zajmujące się oficjalnie recyklingiem samochodów wskazują, że w tym projekcie nie tylko zrezygnowano z premii za złomowanie aut i opłaty depozytowej, ale również z dopłat dla stacji demontażu samochodów. Zdaniem FORS takie rozwiązanie w połączeniu z przerzuceniem na stacje demontażu samochodów kosztów utylizacji aut oraz spełnienia unijnych norm nie pozwoli na likwidację szarej strefy. ●