



S T O W A R Z Y S Z E N I E

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 10.08.2016 r.

Minister Środowiska
Pan Jan Szyszko
Ul Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

FORS 060/ODP/2016

DP-II/0230.25.2015.SK

Dotyczy: projektu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości opłaty za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci

Scanowany przez Ministra

W związku z przekazaniem do konsultacji publicznych projektem rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości opłaty za brak sieci oraz stawki opłaty za brak sieci, w imieniu członków Stowarzyszenia FORS zgłaszamy następujące uwagi:

Nowelizacja ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, która zmieniła zapisy dotyczące sieci zbierania pojazdów, nakładając obowiązek zapewnienia sieci na wprowadzających nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku i modyfikując go w stosunku do wprowadzających więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku, weszła w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. Za brak sieci zbierania pojazdów, przepisy ustawy o recyklingu pojazdów, przewidują opłatę. W delegacji zawartej w art. 14 ust. 6 ustawy o recyklingu, ustawodawca wskazał, czym powinien kierować się prawodawca, wydając rozporządzenie: kosztami recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz koniecznością zapewnienia, **aby opłata za brak sieci była środkiem ekonomicznym zachęcającym do budowy sieci przez wprowadzającego pojazd.**

Pierwsze opłaty za brak sieci, wg nowych przepisów, przedsiębiorcy uiszczą będą w 2017 r., ale będą one stanowiły rozliczenie realizacji obowiązku zapewnienia sieci w roku 2016. Wydanie rozporządzenia na wiele miesięcy po tym, jak wprowadzający musieli zbudować własną sieć lub podpisać umowy z prowadzącymi stacje demontażu, stanowi naruszenie podstawowych zasad demokratycznego państwa prawnego. Zważywszy czas potrzebny na dokonanie uzgodnień i konsultacji, podpis i publikację rozporządzenia, ma ono szansę wejść w życie 10 miesięcy po wejściu w życie samego obowiązku zapewnienia sieci. Wprowadzający, którzy dziś nie zapewniają sieci zgodnej z ustawą, wciąż nie wiedzą,

jaką opłatę poniosą z tego tytułu – wysokość opłat za brak sieci wciąż nie jest znana, choć projekt przedstawiony do uzgodnienia załączony był już do projektu nowelizacji ustawy o recyklingu i nic nie stało na przeszkodzie, by już latem, czy jesienią ubiegłego roku, wydać stosowne rozporządzenie.

Nie ulega wątpliwości, że sankcje z tytułu naruszenia ustawy powinny być znane najpóźniej w dniu wejścia w życie przepisów nakładających obowiązek zapewnienia sieci tak, jak to się dzieje w przypadku przepisów karnych czy podatkowych. W przeciwnym razie doprowadza się do sytuacji, w której przedsiębiorcy działają, choć nie znają zasad według których Państwo będzie rozliczać ich działania.

Zdecydowana większość przedsiębiorców wprowadzających pojazdy, została zaskoczona nowymi obowiązkami. Ani w mediach, ani na stronach Ministerstwa Środowiska czy GIOŚ nie było żadnych informacji na temat nowych przepisów dotyczących sieci zbierania pojazdów. Poza tym, wyjaśnienia Ministerstwa Środowiska dotyczące umów o zapewnienie sieci, ukazały się na stronach internetowych GIOŚ po południu w Wigilię Świąt Bożego Narodzenia – 24 grudnia 2015 r., tj. na kilka dni przed wejściem w życie nowych przepisów. W okresie świąteczno – noworocznym niewielu przedsiębiorców korzystało ze strony internetowej GIOŚ. Te wszystkie okoliczności spowodowały, że znaczna część przedsiębiorców wprowadzających pojazdy, zawarła umowy o zapewnieniu sieci już po 1 stycznia 2016 r, choć podlegała temu obowiązkowi od początku roku 2016 r. Wedle naszej wiedzy, część przedsiębiorców przekroczy zwalniający z opłaty okres 21 dni przerwy w zapewnieniu sieci i zmuszona będzie naliczyć i uiścić opłatę za brak sieci. Zatem problem naliczenia i uiszczenia opłaty za brak sieci wg stawek nieznanych w dniu wejścia w życie obowiązku sieci, dotknie wielu przedsiębiorców. Prawdopodobieństwo odwołań i skarg przedsiębiorców do sądów w sprawie opłat za brak sieci jest więc duże.

Warto też sobie zadać pytanie, w jakim stopniu rozporządzenie realizować będzie cele opłaty za brak sieci, określone przez ustawodawcę w delegacji z art. 14 ust. 6 ustawy o recyklingu. Opłata za brak sieci ma być środkiem ekonomicznym zachęcającym do budowy sieci. Prawie wszyscy przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie wprowadzania pojazdów sieć już utworzyli, choć stawki opłat za brak sieci nie były znane. Zatem w przypadku roku 2016 cel przepisów rozporządzania nie będzie realizowany w ogóle.

W tych okolicznościach, należałoby rozważyć przesunięcie w czasie egzekucję obowiązku zapewnienia sieci, tzn. pierwszym rozliczanym okresem, powinien być rok 2017 tak, by przedsiębiorcy od początku roku znali zasady naliczania opłat za brak sieci.

Przemawia za tym również fakt, że *vacatio legis* nowych przepisów, w przypadku wprowadzających nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku, było za krótkie. W okresie tym nie było możliwości zbudowania sieci poprzez wybudowania stacji demontażu. Możliwe było wprowadzenie podpisania umów, ale trzeba pamiętać, że przepisy budziły wiele kontrowersji, a wyjaśnienia Ministerstwa Środowiska ukazały się dopiero na tydzień przed wejściem w życie nowych przepisów. Poza tym, wprowadzający więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku dostali od ustawodawcy dodatkowy rok na dostosowanie umów o zapewnienie sieci. Ich sytuacja jest więc dalece lepsza, choć szczególnego uzasadnienia dla takiego różnicowania sytuacji wprowadzających nie ma.

Wątpliwości budzi również stawka opłaty stałej za brak sieci. Pomimo dość obszernego uzasadnienia, nie sposób znaleźć w nim argumentu przemawiającego za stawką

opłaty stałej w wysokości 12 000 zł. Poza stwierdzeniem, iż jest to stawka rekomendowana i ma być ona zbliżona do opłat za brak sieci obowiązujących dotychczas, nie wskazano konkretnego powodu, dla którego stawka została określona na takim właśnie poziomie. Nie jest ona powiązana w żaden sposób z kosztami recyklingu pojazdów, choć te zostały przytoczone w treści uzasadnienia. Nie wiadomo jednak, z jakiego źródła pochodzą informacje dotyczące kosztów recyklingu, bo to nie zostało w treści uzasadnienia przytoczone.

Zaproponowana stawka opłaty stałej wydaje się być bardzo wysoka – zwłaszcza w przypadku wprowadzających pojazdy okazjonalnie - w ilości kilku, czy kilkunastu sztuk rocznie. W uzasadnieniu projektu czytamy, że opłata będzie proporcjonalna do stopnia niezapewnienia sieci. Przy tak wysokiej stawce opłaty stałej, proporcje zostają zachwiane. Posługując się przykładami z uzasadnienia:

- w przypadku wprowadzającego **1 pojazd** w ciągu – opłata za brak sieci wyniesie **12 036 zł**,
- w przypadku wprowadzającego **100 pojazdów** w ciągu roku – opłata za brak sieci wyniesie 15 600 zł, czyli na jeden pojazd przypadnie **156 zł**,
- w przypadku wprowadzającego 1000 pojazdów w ciągu roku – opłata za brak sieci wyniesie 48 000 zł, czyli na jeden pojazd przypadnie **48 zł**.

Dysproporcja w obciążeniu opłatą za brak sieci wprowadzających kilka pojazdów w ciągu roku, w stosunku do tych, którzy wprowadzają 1000 pojazdów – jest ogromna. Najwyższa opłata przypadająca na jeden pojazd (12 036 zł) jest ponad 250 razy wyższa od opłaty najniższej (48 zł). W zasadzie im więcej pojazdów się wprowadza, tym opłata za brak sieci, przypadająca na jeden pojazd – jest mniejsza. Zatem proponowane stawki w żaden sposób nie realizują założeń prawodawcy opisanych w uzasadnieniu rozporządzenia. W naszej ocenie zasadnym wydaje się rozważenie zmiany stawki opłaty stałej za brak sieci i w większym stopniu powiązanie wysokości opłaty z ilością wprowadzanych pojazdów, aniżeli przewiduje to projekt.

Trzeba przy tym pamiętać, że znaczna część z pośród przedsiębiorców wprowadzających nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku, to przedsiębiorcy dokonujący wewnątrzwspólnotowego nabycia pojazdów – zazwyczaj używanych. Art. 5 ust. 4 Dyrektywy 2000/53 w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, nakłada obowiązek pokrycia kosztów zagospodarowania pojazdów lub odebrania ich we własnym zakresie na wprowadzających pojazdy nowe. Może się więc okazać, że polskie rozwiązania obciążające obowiązkiem zapewnienia sieci zbierania pojazdów lub wniesienia opłaty za brak sieci na przedsiębiorców wprowadzających używane pojazdy, które już raz zostały na rynek unijny wprowadzone, są niezgodne z Dyrektywą wrakową. Bez wątpliwości mamy do czynienia z nierównym traktowaniem przedsiębiorców, którzy prowadzą sprzedaż pojazdów używanych zarejestrowanych w kraju z tymi, którzy sprzedają pojazdy sprowadzone z innego kraju Unii Europejskiej.

Należy podkreślić, że rozporządzenie nie rozwiąże problemu opisanego w ocenach skutków regulacji, tj. „problemu niezapewnienia sieci”, ponieważ niezapewnienie sieci, nie jest problemem z punktu widzenia funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W Polsce mamy aktualnie ponad 1000 miejsc, w których legalnie można przekazać pojazd wycofany z eksploatacji. Ani obowiązek sieci, ani rozporządzenie w sprawie opłat za brak sieci, które umożliwić ma egzekucję opłat za brak sieci, nie pozostaje w żadnym związku z dostępnością stacji demontażu i zakresem szarej strefy! Stwierdzenie, że niewydanie rozporządzenia spowodować może wzrost

nielegalnego zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest po prostu kuriozalne. Wprowadzający pojazdy nie przyczynili się do powstawania stacji demontażu, a rozporządzenie w sprawie opłat za brak sieci, tej sytuacji nie zmieni.

Podsumowując – rozporządzenie ma znikome znaczenie dla systemu recyklingu. Nie tylko dlatego, że obowiązek sieci w żadnym stopniu nie wpływa, ani na dostępność stacji demontażu, ani na poziom zbiórki pojazdów, ale też dlatego, że umowy o zapewnienie sieci zbierania pojazdów zawierane pomiędzy wprowadzającymi, a prowadzącymi stacje demontażu regulują wyłącznie sposób pokrycia przez wprowadzającego kosztów zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów, a nie koszty samego demontażu pojazdu wycofanego z eksploatacji. To właśnie koszty demontażu stanowią główny problem prowadzących stacje demontażu, a rozwiązania problemu pokrycia tych kosztów ustawodawca dotychczas nie znalazł.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia FORS

A. Małyszko

Adam Małyszko