

# Rozkwit dzikich złomowisk

Nawet o jedną szóstą mogła się zwiększyć liczba aut złomowanych na dziko w Polsce po wprowadzonej w tym roku zmianie przepisów.

ANDRZEJ KUBLIK

Przez ostatnią dekadę Polska stała się największym dzikimi złomowiskiem aut w Europie, w którym na szaro złomuje się nawet 400-600 tys. samochodów rocznie - informowało w zeszłym roku Ministerstwo Środowiska. A w tym roku ten nielegalny biznes jeszcze bardziej rozkwitł, jak ocenia na podstawie analizy oficjalnych statystyk stowarzyszenie Fors, które skupia firmy prowadzące legalne stacje demontażu pojazdów.

Jak wskazuje Fors, w pierwszej połowie tego roku aż o 14 proc. wzrosła liczba samochodów rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce - nowych oraz używanych z importu. Jednocześnie kurczyła się liczba pojazdów wykreślanych z ewidencji CEPiK, prowadzonej teraz przez Ministerstwo Cyfryzacji. W przypadku pojazdów wyrejestrowywanych na podstawie zaświadczeń z legalnych stacji demontażu ten spadek wyniósł 12,5 proc.

## PIERWSZE REJESTRACJE I WYREJESTROWANIA SAMOCHODÓW W POLSCE

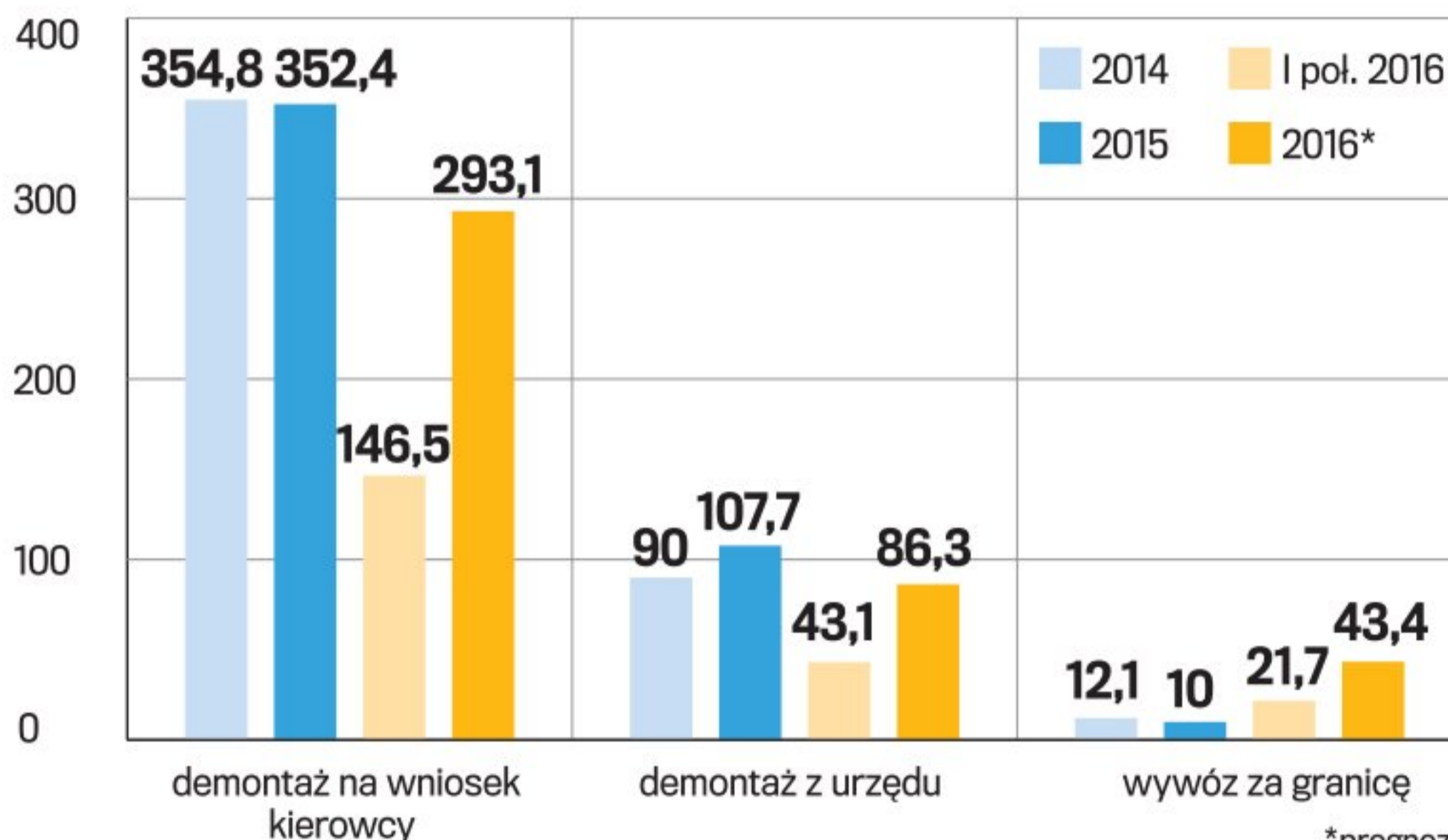
### PIERWSZE REJESTRACJE

DANE W MLN



### WYREJESTROWANIA

DANE W TYS.



© GAZETA WYBORCZA

ŹRÓDŁO: MINISTERSTWO CYFRYZACJI/FORS

„W 2015 r. w Polsce mieliśmy 29-procentowy udział pojazdów kasowanych w stosunku do nowych rejestracji. W pierwszej połowie 2016 r. ten udział zmniejszył się niepokojąco do 22 proc.” - wskazało Fors.

Na rozkwit dzikich złomowisk wskazuje jeszcze jedna poszlaka. Według CEPiK w Polsce było zarejestrowanych 21,09 mln samochodów osobowych. Ale aż 7,4 mln z nich nie miało obowiązkowego ubezpieczenia OC, za co grożą kary finansowe. Tymczasem Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny w ostatnich la-

tach oceniał, że po Polsce może jeździć najwyżej kilkaset tysięcy pojazdów bez OC.

Rozkwit złomowania aut na szaro to zdaniem Forsa skutek zmiany przepisów. W zeszłym roku na wniosek rządu PO-PSL Sejm postanowił od 2016 r. znieść 500 zł opłaty recyklingowej, którą doliczano do ceny używanych aut z importu na pokrycie kosztów złomowania według wymogów UE. Za ich złomowanie nie płacą koncerny samochodowe, odpowiadające tylko za złomowanie samochodów, które sprzedali ich dilerzy.

Znosząc opłatę recyklingową, zniesiono też dopłaty dla legalnych stacji złomowania aut. W efekcie ich działalność czasem przestała się opłacać.

Przedstawiciele branży samochodowej alarmowali, że taka zmiana spowoduje rozkwit złomowania aut na dziko, ze szkodą dla środowiska i finansów publicznych. A nakłaniając w parlamencie do zmiany przepisów, wiceminister środowiska Janusz Ostapiuk przyznawał: - Nie mam odwagi powiedzieć, że ta ustawa spowoduje wycofanie się szarej strefy. Jestem pełen obaw, że nie spowoduje.

Poprzedni Sejm postanowił znieść 500 zł opłaty recyklingowej, którą doliczano do ceny używanych aut z importu.

Jednocześnie zniknęły dopłaty dla legalnych stacji złomowania. Działalność wielu z nich przestała się opłacać

Fors wskazuje też, że w tym roku aż czterokrotnie zwiększyła się liczba pojazdów wyrejestrowanych na podstawie zgłoszenia o wywozie auta za granicę. Zdaniem stowarzyszenia to może wskazywać na nowy sposób wykreślenia auta z CEPiK przed złomowaniem na szaro: sprzedaż na słupie zagranicznego, czyli fikcyjną sprzedaż auta cudzoziemcom. „Pozostali demontujący pojazdy w szarej strefie w dalszym ciągu kupują pojazdy bez zgłoszenia zakupu lub zarejestrowania pojazdu na swoje nazwisko lub firmę” - stwierdza Fors. ●