

OPINIE - ANALIZY

Przerób tego samego odpadu objęty wielokrotną ewidencją

Tor przeszkód dla złomowanych samochodów

Czyżby nieodległy był dzień, w którym będziemy więcej przetwarzać odpadów, niż wprowadzać nowych opakowań i produktów na rynek? Nie wiadomo tylko, czy środowisko naturalne podzieli ten pogląd.



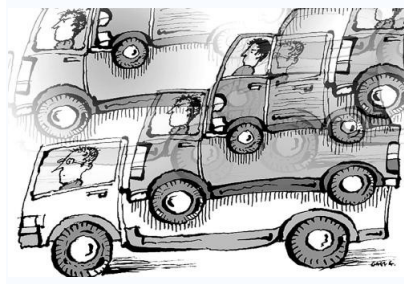
Tadeusz Jawniak, pełnomocnik firmy Oiler
Organizacja Odzysku SA

Fatalnie byłoby, gdyby w sporach przy wykonywaniu ustawy o recyklingu pojazdów pogląd urzędnika był ważniejszy od litery prawa.

Postępowanie z samochodami złomowanymi podlega rygorom ustawy z 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. nr 25, poz. 202 z późn. zm.; dalej: ustawa). Ale nowe przepisy dotyczą tylko dwóch kategorii pojazdów:

- > samochodów osobowych (kategoria M1) i
- > ciężarowych o maksymalnej masie do 3,5 tony (kategoria N1).

Inne, m.in. ciężarowe, autobusy, ciągniki, chociaż zawierają substancje szkodliwe, nadal mogą kończyć swój żywot w składnicach złomu lub być stopniowo wchłaniane przez cierpliwą przyrodę.



(c) PAWEŁ GAŁKA

Wskazane ograniczenie wywoła jeszcze jeden, chyba niezamierzony przez ustawodawcę, skutek. O podziale na kategorie decydują przepisy w sprawie homologacji pojazdów, które wymieniają ponadto:

- > przyczepy (kategoria O),
- > pojazdy terenowe (kategoria G),
- > pojazdy specjalne.

W celu dalszego podziału w obrębie tej samej kategorii przewiduje się oznaczenie typu pojazdu. Wprawdzie, jak zapisano w tych przepisach, symbol G można łączyć z symbolami kategorii M lub N, ale skoro prawo przewiduje dodatkowe kategorie na tym samym szczeblu klasyfikacji, to nieuprawnione byłoby twierdzenie, że kategoria N1 jest tożsama z pojazdami oznaczonymi symbolem N1G i te ostatnie również podlegają ustawie.

Nowe zadania, dodatkowe koszty

Ustawa nakłada wiele obowiązków związanych z wprowadzaniem pojazdów na terytorium Polski. Nowe zadania to dodatkowe koszty. Tylko dlatego ustawa zmusza do ich ponoszenia także w związku z pojazdami, które nie będą u nas eksploatowane? Na przykład gdy cudzoziemiec kupi samochód w Polsce i wywiezie za granicę. Podobnie z autami sprowadzonymi do kraju, a następnie wysłanymi w celu sprzedaży gdzie indziej. W czasach wolnego handlu brak przewidywania wcale nieodosobnionych sytuacji gospodarczych źle świadczy o jakości prawa.

Zaplątana sieć

Art. 11 ustawy nakazuje producentom i sprowadzającym auta z zagranicy utworzenie sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Sieć ma zapewnić właścicielowi pojazdu możliwość pozbycia się go w promieniu nie większym niż 50 km od miejsca zamieszkania lub siedziby. Nie precyzuje się, czy limit odległości dotyczy pierwszego właściciela, czy również każdego następnego. Chcąc wypełnić ten obowiązek, należałoby zmusić kupującego do powiadamiania sprzedawcy o każdej zmianie adresu, ale również o danych następnego nabywcy. Podobny skutek miałby dostęp do urzędowego rejestru pojazdów. Żadnej z tych możliwości prawo (na szczęście!) nie przewiduje. Wyjściem byłaby sieć pokrywająca cały kraj. Czy jednak można tego żądać? Przepis jest jednoznaczny i nie może być interpretowany jako wymóg utworzenia struktury obejmującej całą Polskę, niezależnie od adresu właściciela auta. Obowiązek zapewnienia sieci - według ustawowych kryteriów - jest niemożliwy do spełnienia. Jak na ironię, brak sieci nawet w stosunku do jednego nabywcy oznacza nakaz zapłaty 500 zł od każdego pojazdu wprowadzonego na terytorium kraju. Z punktu widzenia społeczno-gospodarczego celu opłaty oraz zasad współzycia społecznego trudno akceptować sankcję, która nie uwzględnia stopnia wypełnienia normy prawnej. Występuje tu

rażąca nierówność stron wobec prawa. Państwo dysponuje rejestrami pojazdów i zawsze może kontrolować istnienie sieci. Przeprowadzka jednego właściciela samochodu może wywołać nakaz zapłaty za każdy pojazd wprowadzony do obrotu. Przedsiębiorcom pozostaje nadzieja, że nabywca pojazdu nie zmieni adresu ani nie sprzeda samochodu.

Ostał się tylko diler

Na producenta i sprowadzającego pojazdy do kraju ten sam art. 11 nakłada obowiązek dołączenia do faktury wystawionej nabywcy pojazdu oświadczenia o podleganiu obowiązkowi zapewnienia sieci lub dowodu wpłaty owych 500 zł. Ustawa nie dopuszcza możliwości posłużenia się kopią lub dowodem zbiorczym. Czy oznacza to konieczność wielokrotnego uiszczania opłat, indywidualnie za każdy pojazd?

Brzemienno w skutki jest wymóg dołączania oświadczenia lub dowodu wpłaty jedynie do faktury. Przepisy podatkowe nie nakazują wystawienia faktury, jeżeli nabywcą jest osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej. Dla dostawców samochodów nabywcą, odbiorcą faktury i osobą, której przysługuje prawo własności do pojazdu, zwykle jest diler. Jeżeli odrzucimy absurdalny pomysł dochodzenia adresów kolejnych właścicieli samochodu w celu stworzenia sieci zbierania pojazdów oraz uznamy, że ustawa nie może nakazywać wystawiania faktur osobom fizycznym, okaże się, że dla obowiązków przewidzianych w art. 11 obiektem odniesienia może być tylko diler.

Dziwny brak konsekwencji

Sieć tworzą stacje demontażu oraz punkty zbierania pojazdów. Budowa sieci od podstaw, indywidualnie przez każdą firmę wprowadzającą samochody, jest nierealna. Pozostaje jeden sposób: zapewnienie sieci na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu.

O istnieniu sieci decyduje odległość do miejsca pozbycia się samochodu, czyli również do punktu zbierania pojazdów. Dlaczego więc ustawa nie przewiduje możliwości tworzenia sieci przez zawieranie umów z punktami zbierania pojazdów? Dziwny brak konsekwencji. Na dodatek podpisanie umów jest obowiązkiem jednostronnym, obciążającym tylko dostawców samochodów. Prowadzący stacje demontażu nie muszą ich zawierać. Przy braku umów tworzących sieć na papierze trzeba będzie płacić 500 zł od każdego pojazdu, także wtedy, gdy sieć będzie istniała realnie. I to wszystko w sytuacji, gdy kompletny samochód można przekazać nieodpłatnie w dowolnym punkcie zbierania pojazdów lub stacji demontażu.

Zajmujący się wrakami też mają problemy. Przy składaniu wniosku do starosty o wydanie zezwolenia na prowadzenie punktu zbierania pojazdów trzeba dołączyć - bez żadnych wyjątków - kopię umowy zawartej z przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu. Ponieważ prawo nie uznaje umów zawieranych z samym sobą, wątpliwe jest jednoczesne zarządzanie obu rodzajami zakładów. Przynajmniej na tym samym terenie. Czyżby ustawodawca chciał uniknąć monopolizacji lokalnego rynku? A może starosta przy rozpatrywaniu wniosku przytknie oko na ten wymóg prawa?

Coraz więcej dokumentacji

Jeszcze kilka lat temu gospodarowanie odpadami wiązało się z prostą dokumentacją. Z czasem przepisów przybyło, a każda ustawa to kolejne dokumenty. W rezultacie przerób tego samego odpadu będzie podlegał wielokrotnej ewidencji. Najpierw zgodnie z ustawą o odpadach, następnie ten sam recykling zostanie ponownie poświadczony według przepisów stawy o opłacie produktowej, trzeci raz - według wymogów ustawy o recyklingu pojazdów i wreszcie - wedle ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym. Cała ta dokumentacja i wszystkie dane trafią do tych samych urzędów, gdzie zostaną zsumowane.

Czyżby nieodległy był dzień, w którym będziemy statystycznie więcej przetwarzać odpadów niż nowych opakowań i produktów wprowadzać na rynek? Nie wiadomo tylko, czy środowisko naturalne podzieli ten pogląd.

Całkiem realna groźba

Mimo należytej staranności i dużych nakładów na budowę sieci zbierania pojazdów groźba zapłacenia opłaty recyklingowej jest bardzo realna. Każda firma oferująca samochody zapewne zastanowi się, czy nie lepiej od razu w kalkulować opłatę w działalność gospodarczą i nie ponosić dodatkowych kosztów organizacyjnych. Oferowane rabaty i warunki zapłaty, które nakładają do kupna nowego auta, są zwykle więcej warte. Jeżeli tzw. prywatny import jest obciążony identyczną opłatą, to 500 zł mniej boli przy zakupie nowego pojazdu za kilkadziesiąt tysięcy niż używanego za kilka tysięcy. Dodatkowa opłata recyklingowa wprawdzie zwiększa koszty, ale nie przesądza o rezygnacji z zakupu samochodu.

Najgorszym zjawiskiem w ewentualnych sporach przy realizacji analizowanej ustawy może okazać się fatalna praktyka - zbyt dobrze znana wielu przedsiębiorcom - że pogląd urzędnika będzie ważniejszy od litery prawa stanowionego.

Tadeusz Jawniak