



RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTER FINANSÓW

Warszawa, dnia 8 lipca 2013 r.

RR4-062/6/13/AKY/674/68683

Pan
Maciej Berek
Sekretarz
Rady Ministrów

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przesłaną przy piśmie z 1 lipca 2013 r., znak RM-10-49-13 autopoprawką do projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, uprzejmie informuję, co następuje.

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.
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.
3. Minister Finansów proponuje, aby dokonać zmiany w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. 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. nieprzedłożenia przez właściciela pojazdu zaświadczenia o demontażu pojazdu lub zaświadczenia przyjęciu niekompletnego pojazdu).



Finansów

Odnosząc się natomiast do autopoprawki Ministra Środowiska uprzejmie informuję, co następuje.

Ad. 1 W związku z negatywnym stanowiskiem Ministerstwa Finansów odnośnie propozycji uchylenia art. 12 ustawy, przewidującego obowiązek wnoszenia na rachunek NFOŚiGW tzw. opłaty recyklingowej od każdego pojazdu wprowadzanego na terytorium kraju, za nieuzasadnione uznaje się:

- dodanie pkt c w art. 1 pkt 2 lit a (pkt I autopoprawki),
- art. 5 pkt 2)
- art. 21 w kontekście roku 2015

Ad.3 Zmiana zaproponowana w pkt 3 autopoprawki jest absolutnie nie do zaakceptowania. Ministerstwo Finansów wielokrotnie przedstawiało negatywne stanowisko w tej kwestii. Wejście w życie proponowanych regulacji stanowiłoby nieuprawniony wyłom w polskim systemie prawa ubezpieczeń gospodarczych. Dotyczy to zarówno regulacji zawartych w przepisach kodeksu cywilnego, jak i regulacji wynikających z przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...). 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 (...). Należy stwierdzić, iż takie zapisy są sprzeczne z elementarnymi zasadami rządzącymi stosunkami cywilnoprawnymi.

Poza powyższymi zastrzeżeniami należy wskazać, iż proponowana w art. 5 projektu ustawy zmiana skutkuje dalszymi wątpliwościami gdyż odnosi się do nieokreślonego zwrotu „szkoda całkowita”, który nie posiada definicji normatywnej. Należy nadmienić, iż legalna definicja „szkody całkowitej”, zarówno w odniesieniu do obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, jak i ubezpieczenia autocasco w normach prawa cywilnego oraz właściwych ustawach nie występuje.

Przedmiotowa propozycja zmiany nie bierze pod uwagę faktu, iż uznanie przez zakład ubezpieczeń „szkody całkowitej” w postępowaniu likwidacyjnym nie jest jednoznaczne z wycofaniem określonego pojazdu z eksploatacji. W praktyce dochodzi do sytuacji, w których w samochodzie o niedużej rynkowej wartości, uszkodzeniu ulegają elementy stosunkowo drogie, np. powłoka lakierowa pojazdu. Stwierdzenie: „szkody całkowitej” w takim pojeździe, nie jest równoznaczne z uznaniem takiego pojazdu za niezdolny do eksploatacji, gdyż eksploatacja takiego pojazdu nie zagraża bezpieczeństwu zarówno osób nim jadących, jak i innym uczestnikom ruchu.

Należy wskazać, iż art. 2 pkt 10 Dyrektywy 2000/53/WE wymienia „podmioty zajmujące się ubezpieczaniem pojazdów” jako jedno z wielu podmiotów wypełniających elementy definicyjne „podmiotów gospodarczych”, tj. zajmujących się produkcją, dystrybucją, zbieraniem, demontażem, strzępieniem, odzyskiwaniem, recyklingiem oraz innych

podmiotów zajmujących się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części i materiałów. W przedmiotowym katalogu „podmioty zajmujące się ubezpieczeniem pojazdów” są podmiotami w najmniejszym stopniu związanymi z systemem zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Powstaje zatem uzasadniona wątpliwość, czy właściwym implementowaniem ww. dyrektywy będzie nałożenie na konsumenta usługi ubezpieczeniowej obowiązków w brzmieniu projektowanym w art. 5 ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, w sposób rażąco naruszający obecnie obowiązujące regulacje systemowe, które co należy dodać na marginesie, również były wynikiem implementowania kilku dyrektyw regulujących kwestie z zakresu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (obecnie jest to ujednolicona Dyrektywa 2009/103/WE).

Z pasowaniem,
Z upoważnienia Ministra Finansów
PODSEKRETARZ STANU
Dominiak
Jacek Dominiak