

Przez resortowe spory kwitnie nielegalny demontaż aut

Recykling

Małgorzata Piasecka-Sobkiewicz
malgorzata.sobkiewicz@infor.pl

Rząd planuje dziś trzecie podejście do projektu noweli ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw. Czy zrobi to skutecznie i wniesie projekt do Sejmu, dopiero się okaże. Przez dwa kolejne tygodnie projekt był ujęty w programie obrad Rady Ministrów, ale za każdym razem już po ich rozpoczęciu podejmowano decyzję o nierozpatrywaniu go.

Tymczasem minister środowiska dołączył do niego autpoprawkę uwzględniającą

żądania zgłoszone podczas ostatnich uzgodnień.

Do przedsiębiorców wprowadzających pojazdy na rynek zaliczył w niej osoby dokonujące okazjonalnie wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdów dla celów zarobkowych. To spowoduje, że zostaną oni objęci obowiązkami związanymi z recyklingiem pojazdów.

Autopoprawka zawiera też harmonogram (obejmujący trzy lata) stopniowej rezygnacji z dopłat do demontażu za każdą tonę pojazdów wycofanych i przyjętych do stacji. Wypłata odszkodowania za pojazd byłaby uzależniona od przedstawienia zaświad-

czenia o demontażu pojazdu lub od pozytywnego wyniku badania technicznego nawet wówczas, gdy zakład ubezpieczeń stwierdził szkodę całkowitą, a pojazd jednak spełniał wymogi dopuszczenia go do ruchu.

Przez cały czas prowadzenia uzgodnień krytyczne uwagi zgłaszały skonfliktowane z sobą dwie grupy przedsiębiorców: recyklerzy oraz importerzy i sprzedawcy.

Adam Małyszko, prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, domagał się wręcz wycofania projektu, ponieważ jego zdaniem nie zawiera on rozwiązań ograniczających szarą

strefę, do której trafia nawet 80 proc. wycofanych pojazdów. Zabezpiecza jedynie interesy producentów i nie ogranicza występujących patologii, które doprowadziły do tego, że w centralnej ewidencji figuruje 9 mln pojazdów faktycznie nieistniejących, zdemontowanych nielegalnie poza systemem recyklingu.

Uwagi zgłosiły też dwa resorty: finansów i spraw zagranicznych. Jacek Dominik, podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów, zarzucił, że przedstawiona pod obrady rządu ostatnia wersja projektu nie obejmowała wszystkich uczestników

wprowadzających pojazdy na rynek, np. przedsiębiorców oraz osoby fizyczne sprawujące pojazdy na własny użytek.

Jego zdaniem powoduje to powstanie dysproporcji w wymogach między osobami prywatnymi i przedsiębiorcami, którzy prowadzą po kilka samochodów rocznie i nie mają w związku z tym żadnych obowiązków, a firmami, które prowadzą działalność gospodarczą w zakresie wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdów, na których projekt nowelizacji wymusza konieczność zapewnienia sieci demontażu.

Minister środowiska uwzględnił te zastrzeżenia, ale wywołało to krytyczne uwagi resortu spraw zagranicznych. W opinii do autopoprawki podsekretarz stanu Artur Nowak-Far podniósł, że nałożenie obowiązków, które zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE obciążają producentów i profesjonalnych importerów pojazdów, na przedsiębiorców, którzy sprowadzają je okazjonalnie, nie może zostać uznane za zgodne z nią. Jednak zgodny byłby przepis ograniczający nałożenie obowiązków do tych podmiotów gospodarczych, które okazjonalnie sprowadzają je w celu dalszej odsprzedaży.