

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 23.02.2010 r.

Pan Zbigniew Kamieński
Z-ca Dyrektora
Departamentu Rozwoju Gospodarki
Ministerstwo Gospodarki
Plac Trzech Krzyży 3/5
00-507 Warszawa

FORS/ 024/2011

Dotyczy: projektu ustawy z dnia 10 lutego 2011 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw

Stanowisko Pana Dyrektora

W nawiązaniu do pisma Ministerstwa Gospodarki w przedmiocie wyrażenia opinii o proponowanych w w/w projekcie zmianach przepisów, zwrócić chcielibyśmy uwagę na 3 zasadnicze kwestie, które powodują, iż projekt w obecnym kształcie nie zapewni realizacji celów Dyrektywy 2000/53/ WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (zwana dalej Dyrektywą wrakową), a w dalszej perspektywie - przyczynić się może do całkowitej destrukcji systemu recyklingu pojazdów.

1. Zastąpienie obowiązku utworzenia przez wprowadzających pojazdy sieci zbierania pojazdów, obowiązkiem zebrania odpowiedniej ilości pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Przychylamy się do propozycji zniesienia obowiązku zapewnienia przez wprowadzających sieci zbierania pojazdów. Już we wcześniejszym pismach kierowanych m.in. do Ministerstwa Środowiska zwracaliśmy uwagę, że należy usunąć z ustawy o recyklingu zapisy nakładające na wprowadzających obowiązki związane z utworzeniem i utrzymaniem sieci zbierania pojazdów. Przemawiają za tym następujące względy:

- istniejące stacje demontażu oraz punkty zbierania pojazdów (łącznie 824 miejsc, do których można oddać pojazd wycofany z eksploatacji) zapewniają wystarczającą dostępność punktów zbiórki pojazdów, o jakiej mowa w Dyrektywie wrakowej,
- istniejące punkty zbiórki pojazdów powstały wyłącznie w wyniku nakładów własnych przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów,
- praktycznie nie jest możliwe bieżące monitorowanie przez wprowadzających, czy ich sieć spełnia warunki określone w ustawie.
- słabość systemu egzekucji opłat za brak sieci zbierania pojazdów w zasadzie przesądza o potrzebie rezygnacji z tych zapisów.

Nie sądzimy jednak, aby zamiana obowiązku sieci na obowiązek wykazania się przez wprowadzających odpowiednim poziomem zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji była dobrym rozwiązaniem. Przeciwnie – uważamy, tego rodzaju rozwiązanie za całkowicie zbędne. Obowiązujące przepisy, przy ich prawidłowym stosowaniu, a przede wszystkim konsekwentnej egzekucji, powinny zapewnić zbiórkę **wszystkich** pojazdów wycofanych z

eksploatacji – skoro wyrejestrowanie pojazdu możliwe jest (poza pewnymi szczególnymi wyjątkami), wyłącznie na podstawie zaświadczenia o demontażu lub zaświadczenia o przyjęciu pojazdu niekompletnego. Tak więc to system wyrejestrowań i prawidłowo działająca Centralna Ewidencja Pojazdów powinny gwarantować zebranie 100% pojazdów wycofanych z eksploatacji. Odrębną kwestią jest oczywiście stosowanie i egzekucja tych zapisów. Słabość aparatu egzekucyjnego powoduje, że zaledwie około 25% pojazdów trafia do legalnych punktów zbiórki pojazdów. Niemniej obciążenie wprowadzających obowiązkiem zbiórki, niczego w tym zakresie nie zmieni. Już tylko na marginesie należy wskazać, że Dyrektywa wrakowa określa poziom zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji na 100% pojazdów wycofywanych z użytku, a nie 70% pojazdów wprowadzonych na rynek.

2) Opłata za nicosięgnięcie poziomów odzysku i recyklingu.

Już w piśmie skierowanym do Ministerstwa Środowiska w ramach konsultacji społecznych do projektu zmiany ustawy o recyklingu wskazywaliśmy, że środowisko recyklerów nie będzie w stanie zaakceptować takiego rozwiązania, bowiem na gruncie Dyrektywy wrakowej to nie recykler obłożony jest obowiązkiem osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. W osiągnięciu poziomów odzysku i recyklingu zaangażowani powinni być także inni operatorzy tak, jak o tym stanowi Dyrektywa wrakowa. Zważywszy fakt, że osiągnięcie odpowiednich poziomów odzysku i recyklingu uzależnione jest od działania osób trzecich (np. prowadzących strzępiarki), prowadzący stację demontażu nie może ponosić konsekwencji ewentualnych działań lub zaniechań tych osób. Dodatkowo chcemy zwrócić uwagę, że od 1 stycznia 2015 r. obowiązywać będą nowe poziomy odzysku i recyklingu, odpowiednio 95% i 85%. Przy dostępnych dziś technologiach odzysku odpadów, uzyskanie takich poziomów, nawet przy bardzo pracochłonnym i kosztownym głębokim demontażu, nie będzie możliwe. Prowadzący stację demontażu nie może ponosić z tego tytułu tak poważnych konsekwencji, zwłaszcza, że projekt nie przewiduje pokrycia kosztów demontażu, o czym niżej.

3) Likwidacja systemu dopłat do demontażu.

Projekt zakłada poważne zmiany w systemie finansowania recyklingu, zakładają m.in. rezygnację z dopłat po 2015 r. (tak należy odczytywać zmiany zawarte w art. 4 pkt 4 projektu).

Jako Stowarzyszenie reprezentujące środowisko recyklerów, zwracaliśmy wielokrotnie uwagę, że obecny system dopłat jest ułomny i konieczne są poważne zmiany. Uważamy bowiem, że finansowanie recyklingu nie może być oparte na zasadach pomocy publicznej, skoro Dyrektywa wrakowa stanowi o systemie finansowania polegającym na pokryciu kosztów recyklingu pojazdów przez wskazane w Dyrektywie podmioty. Wprawdzie projekt nie zakłada kwalifikowania dopłat do demontażu do pomocy publicznej, to jednak znając obecną praktykę, sądzić należy, że dopłaty nadal będą kwalifikowane jako pomoc publiczna. Sprzeciw naszego środowiska budzi fakt, że finansowanie recyklingu praktycznie przestanie funkcjonować od 1 stycznia 2016 r. - przestanie wówczas obowiązywać art. 410a ust. 1 i 3-3c ustawy Prawo ochrony środowiska, które gwarantują coroczną wypłatę dopłat. Wątpliwym jest bowiem, by dopłaty były wypłacane corocznie, skoro w ustawie nie będzie stosownych zapisów obligujących Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do corocznej wypłaty. Obawy nasze w tym zakresie są tym bardziej uzasadnione, że zniknie źródło finansowania dopłat – tj. opłaty recyklingowe, a zebrane dotychczas przez

Narodowy Fundusz środki recyklingowe w większości zostały już przez Fundusz zagospodarowane na cele inne niż recykling pojazdów.

Likwidacja finansowania recyklingu zbiegnie się w czasie, z wejściem w życie przepisów ustawy o recyklingu, nakładających na prowadzących stacje osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu na wyższym niż dotychczas poziomie (95% i 85%). Tego rodzaju zmiany spowodują całkowity rozkład systemu recyklingu – wzrosną bowiem koszty osiągnięcia wymaganych poziomów, ale zlikwidowane zostanie finansowanie działań stacji demontażu.

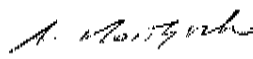
Podtrzymujemy swoje stanowisko zgłoszone do Ministerstwa Środowiska, że system finansowania recyklingu i osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu powinny być oparte na następujących zasadach:

1. Obliczenie poziomów odzysku i recyklingu powinno się odbywać na poziomie stacji.
2. Przepisy powinny określać czynności, które prowadzący stację zobligowany będzie wykonać w związku z demontażem pojazdu. Wykonanie wszystkich tych czynności gwarantować będzie osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu.
3. Przedsiębiorcy prowadzący stacje, którzy wykonają czynności z pkt 2 (tj. osiągną poziomy odzysku i recykling) uprawnieni będą do otrzymania zwrotu udokumentowanych kosztów, poniesionych w związku z przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym kwota zwrotu nie może przewyższyć 500 zł za każdą przetworzoną tonę pojazdu wycofanego z eksploatacji.
4. Zwrot kosztów następować będzie tymczasowo ze środków NFOŚiGW, po czym kosztami obciążani będą wszyscy przedsiębiorcy, którzy wprowadzają pojazdy na terytorium Polski: producenci, importerzy i dokonujący wewnątrzwspólnotowego nabycia, proporcjonalnie do liczby wprowadzonych pojazdów.

Powyższe uwagi dotyczą tylko trzech kluczowych z naszego punktu widzenia kwestii, które powodują, że projekt w obecnym kształcie nie będzie akceptowany przez środowisko recyklerów. Z uwagi na krótki czas na zgłoszenie uwag, nie jesteśmy dziś w stanie ustosunkować się szczegółowo do wszystkich proponowanych zmian. Dalsze uwagi do projektu ustawy będziemy więc zgłaszać w kolejnych etapach procesu legislacyjnego.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia FORS


Adam Małyszko

k/o Pani Beata Kłopotek, Dyrektor Departamentu Gospodarki odpadami, Ministerstwo Środowiska, ul Wawelska 53/54, 00-922 Warszawa