



STOWARZYSZENIE

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 08.03.2011 r.

Pan

Prof. dr hab. inż. Andrzej Kraszewski

Minister Środowiska

Ministerstwo Środowiska

ul. Wawelska 52/54

00-922 Warszawa

FORS/ 057 /2011

Dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw

Szanowny Panie Ministrze,

W nawiązaniu do spotkania, jakie w dniu 3 marca br. odbyło się w Ministerstwie Środowiska, w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz negatywnego stanowiska przedstawicieli producentów, dotyczącego nałożenia na wprowadzających obowiązek zbierania, uważamy, że akceptacja opinii producentów w przedmiocie konieczności utrzymania dotychczasowego obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów, powinna być połączona z takimi zmianami ustawy o recyklingu, które zapewnią zgodność systemu z założeniami Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. W naszej ocenie, zgodność z Dyrektywą zapewni system, spełniający następujące warunki:

1. Obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów w kształcie określonym art. 11 ust. 1 ustawy o recyklingu dotyczy tak, jak ma to miejsce obecnie, wyłączenie wprowadzających pojazdy, którzy zobowiązani są do wydania karty pojazdu.
2. Pozostali wprowadzający pojazdy (zgodnie z definicją wprowadzającego zawartą w art. 3 pkt 14 ustawy o recyklingu) uiszczają opłatę w wysokości 500 zł od każdego wprowadzonego pojazdu, na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.
3. Prowadzący stację demontażu, będący w sieci wprowadzającego, ma obowiązek bezkosztowego przyjęcia każdego pojazdu, z zastrzeżeniem, że w przypadku pojazdu niekompletnego może być pobrana opłata na dotychczasowych zasadach (chodzi o zapewnienie systemu zbiórki wszystkich pojazdów i zachęcanie do pozytywnych zachowań).
4. Prowadzący stację demontażu nie będący w sieci wprowadzającego może odmówić przyjęcia pojazdu niekompletnego, wskazując stacje będące w sieci wprowadzających.
5. Wykaz sieci wprowadzających pojazdy publikowany jest na stronach internetowych Głównego Inspektora Ochrony Środowiska.
6. W systemie finansowania recyklingu w formie dopłat do demontażu uczestniczą wyłącznie ci prowadzący stacje demontażu, którzy nie należą do sieci

- wprowadzającego (chodzi o to, aby poprzez system dopłat do demontażu nie finansować stacji działających w imieniu wprowadzających).
7. Wysokość dopłat do demontażu określona jest ryczałtowa – maksymalnie 500 zł za każdą tonę pojazdu wycofanego z eksploatacji przyjętego do stacji, przy czym kwota dopłat nie powinna przekroczyć kwoty udokumentowanych kosztów, poniesionych przez prowadzącego stację w związku z zagospodarowaniem odpadu. Dopłaty do demontażu nie stanowią pomocy publicznej.
 8. Dopłaty nie są udzielane do demontażu pojazdów niekompletnych – prowadzący stację może bowiem pobrać opłatę od właściciela pojazdu, a poza tym ma to zachęcać do zgodnych z prawem zachowań (chodzi o zakaz demontażu pojazdów poza stacją).
 9. Dopłaty wypłacane są przez NFOŚiGW ze środków zebranych dotychczas na recykling pojazdów, środków wpłacanych przez wprowadzających nie mających sieci zbierania pojazdów (o których mowa wyżej w pkt 2) oraz kar za brak sieci zbierania pojazdów.
 10. Aby zapewnić osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu przez prowadzących stacje demontażu:
 - działających w sieci wprowadzających – należałoby wprowadzić zasadę, że wprowadzający, przy określaniu swojej sieci, nie może uwzględnić tych stacji, w których w poprzednim roku nie osiągnięto poziomów odzysku i recyklingu
 - niedziałających w sieci wprowadzających - wypłata dopłat byłaby uzależniona od uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu.

To tylko podstawowy zarys systemu, który z jednej strony realizuje postulaty przedstawicieli wprowadzających, a z drugiej – umożliwi realizację celów Dyrektywy wrakowej. Pozostawienie systemu w dotychczasowym kształcie, w szczególności zaś pozbawienie prowadzących stacje możliwości uzyskania zwrotu kosztów demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy równoczesnym obłożeniu ich obowiązkiem osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu w wysokości 95% i 85%, jest najprostszą drogą do całkowitej likwidacji recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w Polsce. Nie bez znaczenia dla systemu jest także działalność szarej strefy i liczne nieprawidłowości występujące przy dokumentowaniu odzysku i recyklingu odpadów. Bardzo liczymy, że zarówno opisane wyżej założenia do systemu, jak i problemy związane z branżą recyklingu pojazdów będziemy mogli przedstawić Panu Ministrowi osobiście.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia FORS

A. Małyszko

Adam Małyszko