



STOWARZYSZENIE

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 17.03.2011 r.

Pan Łukasz Sosnowski
Wydział ds. Zmian Klimatu
Departament Rozwoju Gospodarki
Ministerstwo Gospodarki

FORS/060/2011

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

Szanowny Panie

W nawiązaniu do przekazanego nam projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, w imieniu członków Stowarzyszenia FORS wyrażamy negatywne stanowisko w przedmiocie proponowanych rozwiązań.

Projekt nie realizuje bowiem podstawowych założeń Dyrektywy 2000/53/WE w zakresie funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a ponadto nie uwzględnia uwag i zastrzeżeń zgłaszanych przez Komisję Europejską, w tym m.in. uwag dotyczących definicji wprowadzającego, czy braku w polskim systemie wdrożenia art. 5 ust. 4 Dyrektywy-brak kompensacji. Przedłożone propozycje wyraźnie zmierzają do zabezpieczenia interesów wprowadzających – ograniczony zostaje m.in. obowiązek zapewnienia sieci, a wprowadzający w żaden sposób nie odpowiadają za osiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. Ciężar funkcjonowania systemu, w tym też osiągnięcia zapisanych w Dyrektywie poziomów ponoszą wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu, przy czym od 2012 r. zniesiona zostaje nawet pomoc publiczna dla prowadzących stacje demontażu (dopłaty ostatni raz zostaną wypłacone za 2011 r.). Brak systemu finansowania recyklingu pojazdów i zaangażowania producentów w finansowanie recyklingu pozostaje w oczywistej sprzeczności z art. 5 ust. 4 Dyrektywy. Potwierdza to m.in. orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie C-64/09 (Dz. U. C 148 od 05.06.2010 r. s. 9), w którym Trybunał potwierdza, że wyłączenie zakładów przyjmujących pojazdy do złomowania z systemu zwrotu kosztów jest niezgodne z Dyrektywą wrakową. Biorąc pod uwagę powyższe, za absolutnie skandaliczne uważamy obciążenie prowadzących stacje demontażu opłatą produktową - tj. opłatą za nieosiągnięcie określonych poziomów odzysku i recyklingu z pojazdu wycofanego z eksploatacji, jednocześnie przypominamy, że od 2015 poziomy wzrastają z 85% do 95 % odzysku oraz z 80% do 85% recyklingu i osiągnięcie tych poziomów przy obecnych możliwościach technicznych wszystkich operatorów uczestniczących w systemie przetwarzania będzie niemożliwe. Jakkolwiek przedłożony projekt nie posługuje się już pojęciem opłaty produktowej, to w istocie opłata, o której mowa w dodawanym do ustawy o recyklingu art. 30a, pełni taką właśnie funkcję i powinna obciążać producentów produktu (pojazdu) zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”- art.8, art.14 oraz art.15 Dyrektywy ramowej (2008/98/WE), a nie podmioty przetwarzające pojazdy wycofane z eksploatacji.

W związku z tym, że za całkowicie błędne i niezgodne z Dyrektywą wrakową uznajemy ograniczenie obowiązku sieci w sytuacji braku systemu finansowania recyklingu realizującego założenia z art. 5 ust. 4 Dyrektywy. (Wątpliwe jest bowiem, czy trzy stacje w województwie zapewnią odpowiednią dostępność, gdzie prowadzący te stacje może liczyć na wsparcie producenta w kwocie nie większej niż 10 tys zł, tyle bowiem wynosi proponowana sankcja za brak sieci).

Z projektu wynika, że z 709 podmiotów prowadzących aktualnie stacje demontażu tylko 48 może liczyć na minimalny zwrot kosztów, pozostałe podmioty pozostają bez zapewnienia zwrotu kosztów zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji co w konsekwencji może doprowadzić je do bankructwa. W związku z powyższym za bezprzedmiotowe w naszej ocenie jest analizowanie poszczególnych zapisów projektu. Projekt jest bowiem, w naszej ocenie, nie do przyjęcia i budzi sprzeciw środowiska recyklerów. Już tylko na marginesie wskazać należy, że sposób sformułowania poszczególnych zapisów, rozbieżność pomiędzy zapisami projektu a treścią uzasadnienia świadczy o tym, że projekt powstawał w pośpiechu i bez przemyślenia proponowanych rozwiązań. Jeżeli zamierza się dokonać zmiany systemu recyklingu, to zmiany muszą realizować zapisy Dyrektywy wrakowej i angażować w działanie systemu wszystkich operatorów wymienionych w Dyrektywie. Jeżeli zostanie przedstawiony projekt zgodny z Dyrektywą 2000/53/WE oraz Dyrektywą 2008/98/WE wówczas przedstawimy szczegółową analizę każdego punktu proponowanych zmian.

W uzupełnieniu naszej opinii, przekazujemy jeden z głosów (najbardziej cenzuralny) jaki otrzymaliśmy od członka naszego Stowarzyszenia, który postanowiliśmy dołączyć jako ilustrację wrażeń wywołanych przedstawionym kierunkiem zmian.

„Prezentowany projekt to absurdalna propozycja, która nie pozostawia wątpliwości, że jej autorzy uważają prowadzących stacje demontażu za bezrozumnych prostaków. Bzdurne założenie, że nie potrafimy zorientować się w kierunku w którym zmierzają zmiany, najwyraźniej usprawiedliwia Rząd w jego swobodnym igraniu bytem lub niebytem naszych przedsiębiorstw, stawiając na przeciwnym biegunie wprowadzających pojazdy, którzy niemalże zostają wyłączeni z udziału w systemie. Ich partycypowanie ogranicza się do prowadzenia dokumentacji na papierze. Obowiązek utrzymania sieci dla wprowadzających pojazdy pozostaje tylko formalnym zapisem, niemającym nic wspólnego z recyklingiem pojazdów. Nie pojawia się także żadne nowe rozwiązanie motywujące wprowadzających do udziału w systemie. Rola wprowadzającego została zminimalizowana do rangi biernego obserwatora systemu, niezainteresowanego kierowaniem strumienia pojazdów do stacji demontażu, ani też zapewnieniem odpowiedniego poziomu odzysku i recyklingu strumienia odpadów powstałych po demontażu pojazdu. Wprowadzający pojazdy ograniczając się zaledwie do umiejętnej analizy rynku, jest w stanie wywiązać się ze swoich ustawowych obowiązków. Cały ciężar odpowiedzialności za funkcjonowanie systemu spoczywa na prowadzących stacje demontażu, którym pomimo nieodległego terminu podniesienia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu generowanych odpadów, planuje się nałożyć opłaty za ich nieosiągnięcie i odebrać dopłaty pochodzące z funduszu, stworzonego w celu wspierania recyklingu. Założenie posiadania przez wprowadzającego sieci w postaci trzech stacji przypadających na województwo lub nawet, w przypadku wprowadzających poniżej 1000 pojazdów rocznie, trzech stacji w zaledwie jednym województwie, dodatkowo przy określaniu jej pojemności na podstawie posiadanych przez stacje decyzji, a nie faktycznie zdemontowanych pojazdów, doskonale pokazuje fikcyjność i odrealnienie prezentowanego projektu. Stanowczo należy przypomnieć, że prowadzenie stacji demontażu to przede wszystkim prowadzenie działalności gospodarczej, zgodnej z regułami wolnego rynku, konkurencji i przedsiębiorczości, a nie dłubanina w ociekającym olejem i smarami warsztaciku, którego właściciel nie wie co się dzieje na zewnątrz. Takie wyobrażenie o recyklerach ma najwyraźniej Rząd i do takiego poziomu wydaje się próbuje nas sprowadzić. „

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia



Adam Małyszko