



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 04.07.2013 r.

**Szanowny Pan  
Jan Vincent Rostowski  
Wicepremier  
Minister Finansów  
ul. Świętokrzyska 12  
00-916 Warszawa**

**FORS 110/2013**

**Dotyczy:** projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i dostosowania przepisów o opłacie recyklingowej do prawa unijnego

*Szanowny Panie Ministrze,*

W nawiązaniu do trwających prac na projektem zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w imieniu członków Stowarzyszenia FORS, chcielibyśmy przedstawić możliwość włączenia w system zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji wszystkich wprowadzających pojazdy, w tym osoby fizyczne sprowadzające używane pojazdy. Sądzymy, iż propozycja ta zbieżna jest z intencją resortu rozszerzenia obowiązku uczestnictwa w systemie zbiórki pojazdów wszystkich podmiotów wprowadzających pojazdy. W związku z tym, że zgodnie z Dyrektywą 2000/53/ WE, wszystkie lub większość kosztów zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji powinien pokryć producent, nie ma możliwości włączenia osób fizycznych w system zagospodarowania pojazdów. Dyrektywa nie wskazuje, kto ma ponieść koszty zapewnienia zebrania wszystkich pojazdów – ten obowiązek został nałożony na wszystkie kraje członkowskie EU. Dlatego też jedynym, zgodnym z prawem UE, sposobem utrzymania systemu opłat recyklingowych jest zmiana systemu zbierania pojazdów i włączenia do niego wszystkich wprowadzających pojazdy, łącznie z osobami fizycznymi.

Przedstawiamy krótki opis systemu:

Jak powszechnie wiadomo, Polska, podobnie jak wiele innych krajów europejskich, od wielu lat boryka się z problemem nielegalnego demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W Polsce do „szarej strefy” trafia około 80% spośród wszystkich pojazdów wycofywanych z eksploatacji. Stowarzyszenie FORS od kilku lat wskazuje na potrzebę gruntownej przebudowy systemu właśnie z powodu ogromnej dysproporcji pomiędzy ilością



pojazdów demontowanych w „szarej strefie” i legalnych stacjach demontażu, a także w kontekście braku zwrotu kosztów recyklingu (obecny system dopłat do demontażu jest w Polsce kwalifikowany wyłącznie jako pomoc publiczna de minimis). System „500 za 500” naszym zdaniem zapewniłby znaczne zwiększenie ilości pojazdów trafiających do legalnych stacji demontażu, a także podniósłby konkurencyjność legalnych stacji demontażu w stosunku do „szarej strefy”, a przy tym jest w pełni zgodny z przepisami Unii Europejskiej.

Podstawowe założenia tego systemu są następujące:

- a) ostatni użytkownik pojazdu (właściciel), przekazując pojazd do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów otrzymuje w stacji lub punkcie wypłatę w wysokości 500 zł, jeżeli pojazd jest zarejestrowany w kraju i jest kompletny,
- b) wypłaty kwoty 500 zł dokonuje prowadzący stację demontażu na podstawie umowy zawartej bezpośrednio z NFOŚiGW
- c) podmiot zgłaszający pojazd do pierwszej rejestracji w Polsce wpłaca do systemu kwotę 500 zł (na konto NFOŚiGW),

System „500 za 500” jest w pełni zgodny z prawem unijnym. Opłata 500 zł ma bowiem charakter swego rodzaju opłaty depozytowej – wpłacana jest przez każdego rejestrującego pojazd, przy pierwszej rejestracji w kraju. Wpłacana zaś będzie przy przekazaniu pojazdu do stacji demontażu. Ale też nie jest typowym depozytem, ponieważ **opłata nie będzie związana z konkretnym pojazdem**. Każdy właściciel pojazdu, który po uruchomieniu systemu, przekaze pojazd do stacji demontażu od razu otrzymywałby wypłatę 500 zł – bo system objąłby od razu wszystkie pojazdy. Tak uzyskane środki rekompensują opłatę wnoszoną przy pierwszej rejestracji kolejnego pojazdu.

Nie ma tu ryzyka, że ostatni właściciel pojazdu ponosi jakieś koszty przetwarzania pojazdu, bo jeśli nawet ostatni byłby też pierwszym właścicielem, to przecież uzyskuje on zwrot opłaty wniesionej przy rejestracji pojazdu. Ponadto opłata nie stanowi bariery w przepływie towarów – płaci ją każdy dokonujący pierwszej rejestracji pojazdów w Polsce, niezależnie od tego, czy jest to pojazd nowy, czy używany, kupiony w Polsce, czy innym kraju unijnym, czy z poza Unii. Poza tym, co należy podkreślić, opłata w systemie „500 za 500” jest opłatą, która ma **zagwarantować zbiórkę wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji**. Nie ma ona związku z kosztami przetwarzania pojazdów, które stosownie do zapisów Dyrektywy wrakowej obciążają producentów samochodów.

Widzimy wiele pozytywnych aspektów tego systemu. To przede wszystkim:

- 1) jednakowe warunki wprowadzenia na rynek wszystkich pojazdów rejestrowanych w Polsce po raz pierwszy, zarówno nowych jak i używanych – tych sprowadzonych z zagranicy
- 2) zwiększenie ilości pojazdów wycofywanych z eksploatacji trafiających do legalnych stacji demontażu, a w efekcie zmniejszenie kosztów recyklingu
- 3) zwiększenie konkurencyjności oferty stacji demontażu w stosunku do szarej strefy,



- 4) skierowanie strumienia pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu - pozytywny wpływ na środowisko poprzez ograniczenie ilości samochodów demontowanych w szarej strefie,
- 5) promowanie i premiowanie pozytywnych zachowań (zakaz demontażu pojazdów poza stacją).

Nie bez znaczenie jest również fakt, iż zważywszy dotychczasowe doświadczenia co do wysokości wpływów z opłaty recyklingowej na rachunek NFOŚiGW i wydatki z tytułu dopłat do demontażu, stwierdzić można, że system „500 za 500” będzie systemem w pełni samofinansującym się. W ciągu bowiem sześciu lat funkcjonowania opłaty recyklingowej do NFOŚiGW wpłynęło ponad 2,5 miliarda złotych, a wydano zaledwie 20% zebranej kwoty. Przy czym wpływy z systemu „500 za 500” będą jeszcze wyższe, bowiem system ten obejmuje wszystkie pojazdy, również te, które dziś są zwolnione z opłaty recyklingowej.

Dodatkowo chcielibyśmy zauważyć, że obecny projekt zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, zakładający, że w umowach zawieranych pomiędzy wprowadzającymi zapewniającymi sieć zbierania pojazdów i prowadzącymi stacje demontażu powinny się znaleźć zapisy dotyczące finansowania przez wprowadzającego kosztów zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji nie realizuje zasady „zanieczyszczający płaci” i nie gwarantuje pokrycia przez wprowadzających kosztów zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zapisy te należy bowiem czytać łącznie z przepisami dotyczącymi obowiązku sieci zbierania pojazdów. Wprowadzający do 1000 pojazdów w ciągu roku zapewnić sieć składającą się z 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów kraju – w tym przynajmniej jednej stacji demontażu. Wprowadzający powyżej 1000 pojazdów w ciągu roku – zapewnia sieć składającą się z przynajmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w każdym województwie, w tym przynajmniej z jednej stacji demontażu w województwie. Oznacza to, że dla zapewnienia sieci wystarczy podpisanie umowy z 16 stacjami demontażu, z pośród 813 działających dziś stacji demontażu w całym kraju, przyjmujących pojazdy wycofane z eksploatacji. Czy ten zapis gwarantuje pokrycie kosztów przetwarzania pojazdów – z pewnością nie, jeśli będzie dotyczyć znikomego odsetka pojazdów przetwarzanych w polskich stacjach demontażu. Zwłaszcza, że te same stacje demontażu mogą działać na rzecz różnych wprowadzających (co zresztą było dotychczas regułą – sieci dużych wprowadzających były bowiem bardzo podobne). Poza tym system nie zapewnia przetworzenia w stacjach demontażu należących do sieci znikomej nawet ilości pojazdów wycofanych z eksploatacji. Obowiązek zapewnienia sieci uznaje się bowiem za zrealizowany przez sam fakt podpisania umowy z prowadzącym stację demontażu. Dlatego też bez zobowiązania producentów do zapewnienia pokrycia kosztów wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji - proporcjonalnie do ilości wprowadzanych pojazdów, nie będzie prawidłowo implementowana Dyrektywa 2000/53/we. W Dyrektywie prowadzący stację demontażu nie jest wskazany jako podmiot który ma te koszt ponieść.

Poza tym chcielibyśmy zauważyć, że art. 7 Dyrektywy wrakowej stanowi o tym, że to podmioty gospodarcze wymienione w Dyrektywie zapewnią osiągnięcie poziomów odzysku i

recyklingu. Zatem nałożenie tego obowiązku wyłącznie na prowadzących stacje demontażu, bez zaangażowania innych operatorów (np. prowadzących strzępiarki, producentów pojazdów, ubezpieczyciel – art. 2 pkt 10 Dyrektywy) jest niezgodne z Dyrektywą.

Uważamy, że warto podjąć trud opracowania projektu, który zapewni utrzymanie wpływów z tytułu opłaty recyklingowej. Środki te bowiem są bardzo potrzebne na zbudowanie efektywnego systemu zbiórki pojazdów. Sądzymy, że nie należy tak łatwo rezygnować z pobierania opłaty recyklingowej, zwłaszcza, że społeczeństwo już zaakceptowało konieczność jej uiszczania przy rejestracji pojazdu, a próba pozyskania środków na recykling z tego źródła w przyszłości może okazać się bardzo trudna.

Z poważaniem

Adam Małyszko



Prezes Stowarzyszenia

Do wiadomości:  
Marcin Korolec  
Minister Środowiska  
ul. Wawelska 52/54