



STOWARZYSZENIE

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 31.01.2014 r.

Pan

Donald Tusk

Prezes Rady Ministrów

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

Al. Ujazdowskie 1/3

00-583 Warszawa

FORS/010/2014

Dotyczy: projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

Szanowny Panie Premierze,

W związku z ukazaniem się w dniu 15 stycznia br. kolejnej wersji projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w imieniu członków Stowarzyszenia FORS, pragniemy po raz kolejny zaapelować do Pana Premiera o przeanalizowanie naszych uwag do projektu przed skierowaniem go na posiedzenie Rady Ministrów.

Jesteśmy organizacją z piętnastoletnią historią, zrzeszającą w głównej mierze przedstawicieli branży recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Od wielu lat podkreślamy konieczność głębokich zmian w systemie zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji, w podziale odpowiedzialności za osiągnięcie poziomu odzysku i recyklingu, w tym także – w systemie finansowania przetwarzania odpadów, jakimi stają się pojazdy po zakończonym życiu technicznym. Od 5 lat z uwagą i niepokojem śledzimy kolejne próby zmiany ustawy o recyklingu pojazdów, systematycznie przekazujemy Ministerstwu Środowiska nasze uwagi i sugestie, przedstawiając spodziewane korzyści i zagrożenia płynące z projektowanych zmian i rozwiązania naprawcze. Uważamy, że wieloletnie doświadczenia naszych członków, doskonała znajomość branży i praktycznych aspektów funkcjonowania systemu recyklingu stanowią wystarczającą rekomendację Stowarzyszenia FORS, którego opinia nie może być ignorowana i całkowicie pomijana w dyskusji nad kształtem systemu recyklingu.

Od początku prac nad zmianami ustawy, wyrażaliśmy bardzo krytyczne opinie na temat proponowanych rozwiązań. Z rozczarowaniem stwierdzamy, iż przedłożony projekt nie uwzględnia praktycznie żadnej z naszych uwag, a **odpowiedzialnością za funkcjonowanie systemu, obciąża się niemalże wyłącznie przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu**. Projekt zabezpiecza głównie interesy wprowadzających pojazdy, ograniczając ich obowiązki w zakresie zbierania pojazdów i wciąż przemilcza odpowiedzialność finansową za zagospodarowanie pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz za osiągnięcie poziomów odzysku/recyklingu innych, niż prowadzący stacje demontażu, operatorów wymienionych w Dyrektywie 2000/53/ WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Środowisko recyclerów bulwersuje fakt, że propozycje zawarte w projekcie naruszają unijną zasadę „zanieczyszczający płaci” oraz rozszerzoną odpowiedzialność producenta, chroniąc wprowadzających pojazdy przed ponoszeniem kosztów zbierania i przetwarzania pojazdów. Koszty te w całości obciążają prowadzących stacje demontażu, co jest absolutnym ewenementem, zważywszy na rozwiązania stosowane w wielu innych krajach Unii

Europejskiej, a także udane próby zaangażowania producentów w system zbiórki i recyklingu innych grup odpadów w naszym kraju. Precedensowym rozwiązaniem jest zwłaszcza obciążenie prowadzących stacje demontażu odpowiedzialnością finansową za nieuzyskanie wymaganych ustawą poziomów odzysku i recyklingu, choć prowadzący stacje demontażu po wykonaniu określonych w prawie obowiązków mają znikomy wpływ na wysokość poziomów odzysku/recyklingu, pozostając w całkowitej niemal zależności od działań innych operatorów.

Wielokrotnie zwracaliśmy uwagę na to, że prowadzący stacje demontażu mogą jedynie takie poziomy obliczyć. Wdrożenie proponowanych rozwiązań doprowadzi do załamania systemu recyklingu, likwidacji dużej liczby przedsiębiorstw i wzmocni pozycję „szarej strefy”, do której dziś trafia ponad 70% pojazdów wycofanych z eksploatacji. **Projekt nie zawiera żadnych rozwiązań, które pozwoliłyby chociażby na ograniczenie rozmiarów szarej strefy**, a rezygnacja z systemu dopłat do demontażu, który, choć obciążony wieloma wadami, pozwalał przynajmniej na częściowe finansowanie recyklingu pojazdów, wpłynie destrukcyjnie na recykling pojazdów w Polsce.

Dostrzegając problemy, z jakimi boryka się branża recyklingu, ułomność obecnego systemu zbiórki pojazdów, który obejmuje zaledwie 30% z ogólnej liczby pojazdów wycofywanych z eksploatacji, proponowaliśmy wprowadzenie systemu, który w znacznym stopniu ograniczyłby wpływ pojazdów poza system, zwiększając tym samym liczbę pojazdów trafiających do legalnych stacji demontażu i poprawiając ich konkurencyjność wobec nielegalnych punktów demontażu.

Niestety, pomimo wstępnych zapowiedzi przedstawicieli Ministerstwa Środowiska, że resort pracuje nad zapisami dotyczącymi systemu „500 za 500”, w opublikowanej wersji projektu zmiany ustawy o recyklingu, znalazły się jedynie propozycje dotyczące wprowadzenia opłaty depozytowej. Proponowane rozwiązania spotkały się z krytyczną reakcją środowiska recyklerów – system opłaty depozytowej nie rozwiązuje bowiem problemu braku skutecznego systemu zbiórki pojazdów, z którym dziś boryka się branża. System opłaty depozytowej, która jest przypisana do konkretnego pojazdu, ma szansę zadziałać w pełnym zakresie dopiero za kilkanaście lat – średnia wieku pojazdów trafiających do stacji demontażu to bowiem 18 lat. **Skutecznych rozwiązań potrzebujemy już dziś i nie możemy czekać na coś, co może się zdarzyć za kilkanaście lat.** Po wycofaniu pomocy publicznej – dopłat do demontażu, większość z 860 przedsiębiorców zaniecha prowadzenia tej działalności, przyczyniając się do zwiększenia bezrobocia, rozmiarów szarej strefy, i zmniejszenia wpływów do budżetu. Nie chcemy też, by system opłaty depozytowej okazał się wyłącznie sposobem na „podreperowanie” budżetu – pieniądze będą do niego wpływały, a gdy za kilka czy kilkanaście lat okaże się, że rośnie liczba wypłat, pojawi się inny „pomysł” na uzdrowienie systemu zbiórki, a wypłaty zostaną wstrzymane. Obawy nasze są uzasadnione tym, że gdy w 2005 r. trwały prace nad ustawą o recyklingu, obiecywano, że wszystkie pieniądze, jakie wpłyną do systemu recyklingu, zostaną wykorzystane wyłącznie na recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ustawa o recyklingu wprowadzała do ustawy Prawo ochrony środowiska stosowne zapisy, które gwarantowały wykorzystanie zebranych środków wyłącznie na cele związane z recyklingiem. Dość szybko przepisy te zostały znowelizowane, a w efekcie z kwoty ok. 3 miliardów złotych, jakie od 2006 r. zebrano na kontach Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, na recykling pojazdów wydano kwotę ok. 500 mln. zł, co stanowi niespełna 17% z puli zebranej. Reszta została rozdysponowana na organizację konferencji, gospodarkę wodno – ściekową i wiele innych celów, które z recyklingiem pojazdów nie miały żadnego związku.

Uważamy też, że Rząd nie powinien w dalszym ciągu ignorować tego, że większość pojazdów demontowana jest w szarej strefie, która nie płaci podatków, nie zatrudnia pracowników, a legalnym przedsiębiorstwom ogranicza szanse rozwoju. Szumne zapowiedzi niektórych Ministrów Środowiska o rozprawieniu się z szarą strefą, pozostały pustymi frazesami. Zapowiedzi stosowania wysokich kar nie odstraszyły od prowadzenia nielegalnej działalności, ponieważ ułomny jest system egzekucji, a służby kontrolne zwyczajnie sobie nie radzą z szarą strefą. Skoro zatem

kary nie stanowią skutecznego narzędzia w zwalczaniu szarej strefy, warto pochylić się nad naszymi propozycjami wprowadzenia systemu zachęt ekonomicznych, kierowanych do ostatniego użytkownika – każdy, kto oddaje pojazd do stacji demontażu otrzymuje 500 zł, ale też każdy, kto wprowadza pojazd – wpłaca do systemu 500 zł. Opłata nie byłaby przypisana do konkretnego pojazdu i system objąłby od razu wszystkie pojazdy. System ten byłby system samofinansującym się i ma on szansę wywrzeć pozytywny skutek na branżę recyklingu w zasadzie już z chwilą jego wprowadzenia. Nie tworzymy rozwiązań doraźnych, które pozwolą dziś poprawić budżet, stworzymy rozwiązania, które długofalowo mogą oddziaływać na rynek, odmłodzić istniejący park samochodowy, zwiększyć sprzedaż samochodów nowych oraz poprawić kondycję branży motoryzacyjnej w tym prowadzących stacje demontażu, a prawdopodobnie też zwiększyć obroty i zatrudnienie w tej branży. Dobra kondycja przedsiębiorstw prowadzących stacje demontażu, których dziś na rynku jest ponad 800, to również korzyść dla Państwa – wzrost wpłacanych do budżetu podatków i większa liczba miejsc pracy.

Te i wiele innych uwag przedstawialiśmy w licznej korespondencji kierowanej do Ministerstwa Środowiska. Na problemy branży i negatywny wpływ proponowanych zmian na dalsze funkcjonowanie systemu recyklingu zwracaliśmy również uwagę Pana Premiera. Choć projekt z dnia 15 stycznia 2014 r. stanowi kolejną wersję propozycji zmian do ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, aktualne pozostaje nasze stanowisko wyrażone w skierowanym do Pana Premiera piśmie z dnia 24 czerwca 2013 r. Po raz kolejny pozwalamy sobie skierować pismo do Pana Premiera, ponieważ liczne wersje projektu nie były w ogóle konsultowane ze stroną społeczną, w tym z przedstawicielami branży recyklingu – choć to właśnie tę grupę zmiana ustawy o recyklingu dotknie najbardziej. Wyrażamy nadzieję, że nasze stanowisko zostanie przeanalizowane, że zwycięży rozsądek i wola poszukiwania rozwiązań, które pomogą budować pozytywne zachowania wśród użytkowników aut, zmienią branżę recyklingu na lepsze, pomogą uporać się wreszcie z szarą strefą, która ją niszczy, a w szczególności wspomóc rozwój mikro i małych przedsiębiorstw.

Apelujemy o przeanalizowanie naszych uwag, również tych wyrażanych we wcześniejszej korespondencji. Apelujemy także do Pana Premiera o wsparcie, w dyskusji nad kształtem projektu, Ministra Środowiska, który podejmował próby m.in. zaangażowania w działanie systemu recyklingu innych operatorów wymienionych w Dyrektywie 2000/53/WE i wdrożenia systemu „500 za 500”. Z przykrością należy stwierdzić, że stanowisko innych resortów i dążenie do ochrony producentów samochodów (wprowadzających, ubezpieczycieli i innych operatorów wymienionych w Dyrektywie wrakowej niweczy starania Ministra Środowiska, by dostosować polskie regulacje do Dyrektywy wrakowej. Liczymy na możliwość spotkania z przedstawicielem Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, na którym będziemy mogli przedstawić szczegółowe informacje na temat funkcjonowania branży, zagrożeń ze strony szarej strefy, a także prognoz, co do skutków wdrożenia systemu „500 za 500”, który byłby odpowiednikiem opłaty depozytowej.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
A. Małyszko

Adam Małyszko