



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 14.05.2014 r.

Szanowny Pan
Janusz Piechociński
Wicepremier i Minister Gospodarki
Plac Trzech Krzyży 3/5
00-507 Warszawa

FORS/040/2014

Dotyczy: projektu z dnia 6 maja 2014 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw

Szanowny Panie Premierze

W związku z przekazaniem do Komitetu Stałego Rady Ministrów nowego projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w imieniu Stowarzyszenia FORS chcielibyśmy przedstawić nasze uwagi do projektu.

Na wstępie chcielibyśmy odnieść się do zmian zakładających wprowadzenie nowego systemu opłaty depozytowej połączonego z systemem premii wypłacanej ostatniemu właścicielowi, przekazującemu do demontażu pojazd wycofany z eksploatacji, bowiem jest to pierwszy pozytywny akcent wśród wielu wersji projektu zmiany ustawy o recyklingu przedkładanych przez Ministerstwo Środowiska w ciągu ostatnich kilku lat. Niezmiernie cieszy nas fakt, że dostrzeżony został problem ułomności systemu zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji i przygotowane zostały rozwiązania, które mogą skutecznie przyczynić się do ograniczenia liczby pojazdów przekazywanych do szarej strefy. Stowarzyszenie FORS popiera zaproponowany przez Ministerstwo Środowiska system opłaty depozytowej i premii. System ten bliski jest tzw. systemowi „500 za 500”, o wprowadzenie którego Stowarzyszenie postulowało od kilku lat. Projektowane rozwiązania stanowią bardzo czytelny sygnał tego, że Rząd zmierza do zreformowania systemu zbiórki pojazdów nie tylko poprzez wprowadzenie nowych obowiązków i kar za brak ich realizacji, ale też poprzez stworzenie systemu zachęt ekonomicznych, który jest zwykle bardziej skuteczny od systemu sankcji.

Do projektowanych rozwiązań mamy jednak uwagi mianowicie uważamy, że wypłata premii, o jakiej mowa w nowym art. 23b powinna następować w przypadku spełnienia warunków wymienionych w art. 23b ust 1, ale tylko wówczas, gdy przekazywany pojazd jest kompletny (alternatywnie mogłoby to być warunek masy – tj. przekazywany pojazd ma masę nie mniejszą niż 95% masy własnej). Tylko promowanie pozytywnych zachowań i

wypłacanie premii tym, którzy przekazują pojazd kompletny, może stanowić skuteczne narzędzie w walce z szarą strefą. Poza tym nie do końca jesteśmy przekonani, że kwota w wysokości 400 zł będzie kwotą wystarczająco silnie oddziałującą na rynek tak, by spowodować większy napływ pojazdów do legalnych miejsc zbiórki. Przypominamy, że Stowarzyszenie postulowało o to, by właścicielom pojazdów wypłacać po 500 zł - jest to kwota adekwatna do wysokości pobieranej dziś opłaty recyklingowej. Nasze doświadczenia wskazują na to, że z uwagi na zmieniający się rynek i ceny surowców, za jakiś czas nawet kwota 500 zł może nie okazać się wystarczającą, by skierować strumień pojazdów do legalnych stacji demontażu. Dlatego też zasadnym byłoby ustalenie w ustawie pewnych widełek (kwota minimalnej i kwoty maksymalnej) zarówno dla opłaty depozytowej, jak i kwoty premii oraz wprowadzenie delegacji ustawowej, dla przykładowo Ministra Środowiska, do określenia kwoty opłaty depozytowej i kwoty premii. Tym sposobem można by dość szybko reagować na zmieniające się realia rynkowe bez potrzeby ingerowania w treść ustawy. Ze swej strony wyrażamy też pewne wątpliwości co do zasad wypłaty premii w punktach zbierania pojazdów – trzeba bowiem pamiętać, że punkty działają zawsze w imieniu prowadzącego stację demontażu. Zasadne być może byłoby, by bezpośrednie rozliczenia następowały wyłącznie pomiędzy Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej a prowadzącymi stacje demontażu. Natomiast przedsiębiorcy prowadzący punkty, w przypadku wypłaty premii, rozliczaliby się tylko z prowadzącym stację, w imieniu którego prowadzą punkt.

Odnosząc się do pozostałych propozycji, to w większości aktualne pozostają dotychczasowe zastrzeżenia do projektu, jakie zgłaszaliśmy we wcześniejszych pismach kierowanych zarówno do Pana Ministra, jak i do Ministra Środowiska.

Wielokrotnie zwracaliśmy uwagę na to, że ustawa o recyklingu, jak również proponowana nowelizacja ustawy, ignoruje unijną zasadę „zanieczyszczający płaci”. Ani obecne, ani projektowane rozwiązania nie przewidują bowiem finansowego zaangażowania wprowadzających pojazdy w ponoszenie kosztów przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. Naszych członków oburza fakt, że cały ciężar funkcjonowania systemu nałożony został na przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, którzy mają obowiązek przyjąć każdy pojazd wycofany z eksploatacji bez możliwości uzyskania zwrotu kosztów ponoszonych w związku z zagospodarowaniem pojazdu. **Tylko przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu odpowiedzialni są za uzyskanie poziomów odzysku i recyklingu, choć Dyrektywa 2000/53 /WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji wymienia także innych operatorów, którzy powinni być zaangażowani w ten proces.** Sprzeciw środowiska budzi zwłaszcza zapis o finansowej odpowiedzialności – w postaci swego rodzaju kar – za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu (nowy art. 28a), co jest ewenementem w branży gospodarowania odpadami – **w żadnej innej ustawie dotyczącej zagospodarowania odpadów recykler nie ponosi odpowiedzialności za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu.** Niejednokrotnie też wskazywaliśmy, że obecne rozwiązania technologiczne wręcz uniemożliwiają uzyskanie poziomów, które mają obowiązywać od 2015 r. i że bez zaangażowania innych operatorów, np. prowadzących strzępiarki, poziom w wysokości 95% odzysku i 85% recyklingu pozostaną poza naszym zasięgiem.

Ponadto uważamy, że nowelizacja ustawy zabezpiecza głównie interesy wprowadzających pojazdy – znacznie rozluźniony zostaje obowiązek w zakresie zapewnienia sieci zbierania pojazdów (teraz tylko 3 stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów w województwie, w tym przynajmniej jedna stacja – w przypadku wprowadzających 1000 i więcej pojazdów; 3 stacje lub punkt w kraju, w tym przynajmniej jedna stacja – w przypadku wprowadzających do 1000 pojazdów). Natomiast wprowadzający nadal nie ponoszą kosztów przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Już we wcześniejszych pismach wyrażaliśmy opinię o możliwości rezygnacji z sieci zbierania pojazdów i zwolnienia wprowadzających z obowiązku jej zapewnienia, z uwagi na brak jakiegokolwiek, minimalnego chociażby wpływu sieci na skuteczność systemu zbierania pojazdów. Rezygnacja z sieci jest uzasadniona tym bardziej, że dostępność stacji demontażu i punktów zbierania jest zapewniona i właściciele pojazdów nie mają dziś w zasadzie problemu z dostępem do punktu, w którym mogliby zezłomować pojazd wycofany z eksploatacji. Poza tym nie sposób nie zauważyć, że wprowadzający, przy tworzeniu sieci zbierania pojazdów, ograniczają się wyłącznie do zawarcia umów z istniejącymi przedsiębiorstwami prowadzącymi stację lub punkt. Zatem zapisy o sieci niczego nie wnoszą do funkcjonującego w naszym kraju systemu zbiórki pojazdów.

Przedstawione uwagi mają charakter ogólny, bez szczegółowego odniesienia się do poszczególnych zapisów. Wyrażamy jednak nadzieję, że okażą się one pomocne w formułowaniu stanowiska resortu gospodarki do przedłożonego projektu zmiany ustawy o recyklingu.

2 poważaniem

Wiceprezes Zarządu


Agnieszka Misiejuk