



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 08.08.2014 r.

Pan
Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów
Kancelaria Prezesa Rady
Ministrów
Al. Ujazdowskie 1/3
00-583 Warszawa

Szanowny Panie Premierze,

FORS/073/2014

Dotyczy: projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z dnia 10 lipca 2014 r.

W związku z publikacją na stronach Rządowego Centrum Legislacji kolejnej wersji projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w imieniu członków Stowarzyszenia FORS, chcielibyśmy odnieść się do proponowanych zmian.

Z ubolewaniem bowiem stwierdzamy, że pomimo licznych modyfikacji, jakim poddawany jest ten projekt od kilku lat, poza systemem premii za przekazanie pojazdu do stacji demontażu, nie przewiduje on żadnych zmian, które mogłyby poprawić stan polskiego recyklingu. Projekt, co podkreślaliśmy wielokrotnie, zabezpiecza interesy producentów samochodów. Cały ciężar funkcjonowania systemu spoczywa na prowadzących stacje demontażu, a kolejne wersje projektu dokładają prowadzącym stacje coraz to nowe obowiązki. Przykładem jest chociażby nowy art. 23 ust. 1a, który zobowiązuje przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu do przyjęcia pojazdu, dla którego brak jest dowodu rejestracyjnego lub który nie posiada cech identyfikacyjnych. Gdyby wprowadzenie tego rodzaju zapisów poprzedzone zostało konsultacjami ze środowiskiem recyklerów, pomysłodawcy tego rozwiązania usłyszeli, że w przypadku pojazdu, dla którego brak jest dowodu rejestracyjnego lub który nie posiada cech identyfikacyjnych, niemożliwe jest zrealizowanie obowiązków ciążących na prowadzącym stację takich, jak chociażby wystawienie zaświadczenia o demontażu (z uwagi na brak danych), czy rozliczenie przyjętej masy pojazdu w rocznym sprawozdaniu i przy obliczaniu poziomów odzyski i recyklingu. **Negatywne konsekwencje luk w przepisach i wprowadzenia niewykonalnych obowiązków ponoszą wyłącznie przedsiębiorcy.** Oni odpowiadają za „wadliwie” wydane zaświadczenie, nieprawidłowości w sprawozdaniu (np. błędne masy), czy źle obliczone poziomy odzysku i recyklingu. Bezrefleksyjne wprowadzanie takich zapisów utrudnia prowadzenie działalności przedsiębiorcom, obarczonym już dziś szeregiem obowiązków.

Innym przykładem jest odpowiedzialność za poziomy odzysku i recyklingu. Zwracaliśmy uwagę, że poziom odzysku i recyklingu zależy od działań szeregu operatorów, a przy obecnych rozwiązaniach technicznych, w tym słabej wydajności strzepiarek, prowadzący stacje nie będą w stanie uzyskać poziomów odzysku i recyklingu, jakie obowiązywać będą od początku 2015 r. tj. 95% odzysku i 85% recyklingu. **Projekt jednak nie przewiduje żadnych rozwiązań, które angażowałyby innych operatorów w odpowiedzialność za osiągnięcie poziomów.** System dotkliwych kar finansowych problemu nie rozwiązuje, a może co najwyżej przyczynić się do prowadzenia „papierowego” recyklingu, który z rzeczywistością nie będzie miał nic wspólnego. Środowisko bulwersuje zwłaszcza fakt, że to recykler ponosi odpowiedzialność za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, podczas, gdy **w przypadku innych odpadów, zgodnie z unijną zasadą rozszerzonej odpowiedzialności producenta, odpowiedzialność ta spoczywa właśnie na producentach.**

Ponadto ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji jest jedynym aktem prawnym wśród tych, regulujących zasady postępowania z odpadami powstającymi z produktów, który nie realizuje zasady zanieczyszczający płaci – **koszty recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji obciążają wyłącznie prowadzących stacje.** Doświadczenie nasze wskazuje, że nawet stacje demontażu będące w sieci producentów nie otrzymują zwrotu kosztów recyklingu pojazdów, a zapisy z projektu niczego w tym zakresie nie zmieniają. Już teraz bowiem producenci, przygotowując się do wprowadzenia nowych przepisów, oferują prowadzącym stacje demontażu zawarcie umowy, w której znalazło się oświadczenie o tym, że wszelkie koszty przetwarzania pojazdów pokrywane są z zysków uzyskanych z recyklingu pojazdów. Umowy z producentami nie rozwiązują problemu braku zysków. Sygnalizowaliśmy nie raz, że większość stacji demontażu utrzymuje się wyłącznie dzięki dopłatom do demontażu, które choć są pomocą publiczną, przynajmniej w części pokrywały koszty przetwarzania pojazdów. **Te koszty, w świetle przepisów unijnych powinien ponieść producent, a nie Państwo.** Projekt zakłada likwidację systemu dopłat, ale w zamian nie przewiduje żadnego innego systemu, który zagwarantowałyby prowadzącym stacje demontażu zwrot kosztów przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Widzimy pilną potrzebą uruchomienia systemu opłaty depozytowej i premii za przekazanie pojazdu do stacji demontażu, a co za tym idzie, jak najszybsze uchwalenie przepisów wprowadzających zmiany w ustawie. System ten jednak rozwiązać może wyłącznie problem zbiórki pojazdów. Daje on nadzieję, po wprowadzeniu pewnych zmian, które przedstawiliśmy w naszym piśmie z dnia 14.05.2014 r., na zwiększenie ilości pojazdów trafiających do legalnych stacji demontażu, ale nie będzie miał wpływu na sposób przetwarzania pojazdów, ani poziomy odzysku i recyklingu. W szczególności zaś, system ten **nie rozwiązuje problemu braku zwrotu kosztów przetwarzania pojazdów.** Z tych względów widzimy konieczność gruntownej przebudowy systemu, o czym również pisaliśmy w naszych wcześniejszych opiniach do projektu (m.in. w powołanym wcześniej piśmie z dnia 14.05.2014 r.).

Zwracamy się do Pana, Panie Premierze, z prośbą o pochylenie się nad naszymi uwagami, bo nie sposób oprzeć się wrażeniu, że cały ciężar funkcjonowania systemu nałożony został na najsłabsze ogniwo w systemie. Podejmowane przez Ministerstwo Środowiska próby zaangażowania do systemu innych operatorów, jak chociażby producentów czy ubezpieczycieli, skutecznie torpedowane były przez inne resorty. Środowisko, które reprezentujemy, to z reguły mikro i mali przedsiębiorcy, ale te przedsiębiorstwa również dają tysiące miejsc pracy, płacą podatki i przyczyniają się do postępu technologicznego, ochrony środowiska i rozwoju naszej gospodarki. Bardzo byśmy pragnęli, aby ta branża mogła się prężnie rozwijać, ale będzie to możliwe tylko wówczas, gdy przedsiębiorcy ponosić będą odpowiedzialność za realizację wyłącznie swoich obowiązków, a ciężar działania systemu rozłożony zostanie **proporcjonalnie** na wszystkich operatorów, stosownie do zapisów Dyrektywy 2000/53/WE.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia FORS

A. Małyszko

Adam Małyszko