STOWARZYSZENIE
FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW
Al. Jerozolimskie 202, 02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 27.10.2014 r.

Pani
Ewa Kopacz
Prezes Rady Ministrów
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Al. Ujazdowskie 1/3
00-583 Warszawa

FORS/097/2014
Dotyczy: projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z dnia 20 października 2014 r.

Szanowna Pani Premier,

W związku z przygotowaniem nowej wersji projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z dnia 20 października 2014 r., w imieniu członków Stowarzyszenia FORS, chcielibyśmy odnieść się do proponowanych zmian.

Od kilku lat Ministerstwo Środowiska pracuje nad nowelizacją ustawy o recyklingu pojazdów i dostosowaniem jej do regulacji unijnych. W tym czasie wielokrotnie zabieraliśmy głos, odnosząc się do kolejnych wersji projektu. Krytycznie odnosiliśmy się m.in. do pomysłu obciążenia prowadzących stacje demontażu całym ciężarem funkcjonowania systemu recyklingu, w tym przede wszystkim osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, bez możliwości uzyskania jakiegokolwiek zwrotu ponoszonych kosztów. **Nowy projekt tego problemu nie rozwiązuje.** Zapisy projektu nakładające na wprowadzających obowiązek zawarcia w umowach z prowadzącymi stacje demontażu postanowień dotyczących pokrycia kosztów zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, tworzą iluzję realizacji zapisów Dyrektywy 2000/53/WE, z których wynika konieczność pokrycia przez wprowadzających kosztów przetwarzania **wszystkich** pojazdów wycofanych z eksploatacji. W tej chwili na terenie Polski funkcjonuje blisko 900 stacji demontażu, zaś projekt przewiduje finansowanie wyłącznie tych stacji demontażu, które znajdą się w sieci wprowadzającego – w skrajnym przypadku może więc to być zaledwie 16 podmiotów. Poza tym wprowadzający, aby zminimalizować swoje koszty, będą mogli podpisać umowy z tymi przedsiębiorcami, którzy przetwarzają znikome ilości pojazdów - ilość pojazdów faktycznie przetwarzanych w stacjach będących w sieci jest bowiem dla systemu, jaki kreuje projekt, całkowicie obojętna. To rozwiązanie, które zapewnić może ewentualne finansowanie niewielkiej tylko ilości pojazdów wycofywanych z eksploatacji,

budzi poważne wątpliwości w zakresie jego zgodności z zapisami Dyrektywy 2000/53/WE i unijną zasadą „zanieczyszczający płaci". Warto przy tym zauważyć, że już dziś wprowadzający, przygotowując się do wprowadzenia nowych przepisów, proponują prowadzącym stacje demontażu, nowe umowy, uwzględniające kwestie finansowania recyklingu pojazdów. Wg wprowadzających wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji mają wartość dodatnią – i takie oświadczenia zawarte są w proponowanych umowach. Należy zatem domniemywać, że finansowania przetwarzania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji nie będzie w ogóle.

Z rozczarowaniem też stwierdzamy, że z najnowszej wersji projektu usunięte zostały zapisy dotyczące opłaty depozytowej i systemu premii – jedyne, które spotkały się z pozytywnym przyjęciem środowiska recyklerów i które dawały szansę na ograniczenie szarej strefy. Przy tak ułomnym systemie zbiórki pojazdów, z jakim mamy do czynienia w naszym kraju, gdzie poza legalnymi stacjami demontażu pozostaje ok. 65% pojazdów wycofywanych z eksploatacji, rezygnacja z wprowadzenia systemu, który pozwalałaby na zwiększenie liczby pojazdów przekazywanych do legalnych stacji demontażu i uchronienie branży przed zapaścią, która może nastąpić po likwidacji systemu dopłat do demontażu, jest wyrazem krótkowzroczności i rezygnacji z walki z szarą strefą.

Poza tym otwarty pozostaje też problem niezapewnienia zbiórki **wszystkich** pojazdów wycofywanych z eksploatacji, do czego obliguje nas Dyrektywa 2000/53/WE. Dane z rejestru CEP są porażające – prawie 10 mln pojazdów nadal figuruje w rejestrze choć w rzeczywistości pojazdy te zostały zdemontowane w szarej strefie. Zestawienie liczby pojazdów rejestrowanych po raz pierwszy, z tymi, które są wyrejestrowywane na podstawie zaświadczenia o demontażu lub przyjęcia pojazdu niekompletnego, wskazują, że zaledwie co trzeci pojazd wycofywany z eksploatacji trafia do legalnej stacji demontażu. Zatem cele Dyrektywy w zakresie zebrania wszystkich pojazdów nie są realizowane, a projekt tego problemu nie rozwiązuje nawet w najmniejszej części.

W pozostałym zakresie aktualne pozostają nasze uwagi do wcześniejszych wersji projektu, w tym w szczególności te, dotyczące odpowiedzialności prowadzących stacje demontażu za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu (projekt przewiduje system kar) oraz uwagi dotyczące braku technicznej możliwości uzyskania poziomów obowiązujących od 2015 r. (tj. 95% odzysku i 85% recyklingu) bez zaangażowania pozostałych operatorów systemu.

Podkreślamy, że projekt nie może znaleźć aprobaty naszych członków, ponieważ nie rozwiązuje on zasadniczych problemów funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w naszym kraju. Zabezpiecza on wyłącznie interesy wprowadzających pojazdy, ograniczając ich dotychczasowe obowiązki. Liczyliśmy, że w toku prac nad projektem, uda się wypracować takie rozwiązania, które pozwolą rozłożyć ciężar funkcjonowania systemu na wszystkich operatorów wymienionych w Dyrektywy 2000/53/WE i stworzyć bardziej skuteczny system zbiórki pojazdów (system premii). Niestety aktualna wersja projektu nie wpłynie, ani na skuteczność ułomnego systemu zbiórki, ani nie dostosuje aktualnych regulacji do wymogów unijnych.

Z tych względów apelujemy do Pani, Pani Premier **o nieprzyjmowanie projektu w aktualnej wersji i skierowanie go do dalszych prac** w celu wypracowania rozwiązań, które w pełni dostosują nasze prawo do zapisów Dyrektywy 2000/53/WE i pozwolą osiągnąć wszystkie cele w niej zapisane.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia FORS

A. Małyszko

Adam Małyszko

Do wiadomości:

— Rządowe Centrum Legislacji
— Ministerstwo Środowiska
— Ministerstwo Finansów
— Ministerstwo Gospodarki
— Ministerstwo Spraw Zagranicznych

Sekretariat Stowarzyszenia: tel./ fax.: (22) 87 40 114, fors@fors.pl, www.fors.pl