



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 14.01.2015 r.

Kluby Parlamentarne
Kluby Poselskie
Posłowie Komisji Ochrony Środowiska,
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa
Posłowie Komisji Gospodarki

Dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 3033)

W związku ze skierowaniem do pierwszego czytania projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 3033) w imieniu członków Stowarzyszenia FORS w Warszawie chcielibyśmy przedstawić Paniom i Panom Posłom opinię naszego Stowarzyszenia do proponowanych rozwiązań. Jednocześnie wskazujemy, że Stowarzyszenie FORS jest organizacją społeczną, która działa od ponad 15 lat. Zrzeszamy ponad 200 członków, z czego zdecydowaną większość stanowią przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu, którzy łącznie przetwarzają ponad 60 % pojazdów z ogólnej liczby pojazdów przyjmowanych do polskich stacji demontażu. Nasze Stowarzyszenie jako jedyny reprezentant środowiska recyklerów brało udział w pracach legislacyjnych w roku 2004, które zakończyły się uchwaleniem w dniu 25 stycznia 2005 r. ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, której dotyczy przedmiotowy Projekt. Od lat aktywnie uczestniczymy w procesach konsultacji projektów ustaw i rozporządzeń, które dotyczą recyklingu pojazdów i gospodarki odpadami. Od 2009 r. śledzimy i opiniujemy wszystkie wersje Projektu zmiany ustawy o recyklingu.

Nasi członkowie bardzo negatywnie oceniają proponowane w Projekcie zmiany, wskazując na ogromne dysproporcje obowiązków poszczególnych operatorów systemu recyklingu i niezgodności tego Projektu z Dyrektywą 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (dalej jako Dyrektywa wrakowa).

Podkreślić należy, że praktycznie cały ciężar funkcjonowania systemu nałożony został na przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, którzy **w całości i jako jedyni odpowiadają za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu**. Tymczasem Dyrektywa wrakowa wymienia szereg podmiotów, które powinien obciążać ciężar osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku/recyklingu. Środowisko recyklerów bulwersuje też fakt, że przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu odpowiedzialni będą również finansowo za nieosiągnięcie wymaganych poziomów odzysku/recyklingu – **ustawa o recyklingu pojazdów jest jedynym aktem prawnym z zakresu gospodarki odpadami, gdzie za nieosiągnięcie poziomów finansowo odpowiedzialny będzie recykler!** Od początku 2015 r. obowiązują nowe, wyższe niż dotychczas poziomy odzysku i recyklingu odpowiednio: 95 % i

85%, a z przyczyn technicznych (np. słabej wydajności strzępiarek, do której trafia pozostałość po demontażu, niekompletności pojazdu) nie jest możliwe przeprowadzenie odzysku i recyklingu na zakładanym przez Dyrektywę wrakową poziomie.

Ponadto Projekt nie przewiduje żadnego systemu pokrycia kosztów zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów. Trzeba pamiętać, że pojazd wycofany z eksploatacji to odpad niebezpieczny, wymagający specjalnego postępowania w odpowiednio do tego przygotowanej i wyposażonej stacji demontażu. Za pozyskanie pojazdów oraz zagospodarowanie znacznej części odpadów pochodzących z pojazdów, przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu muszą zapłacić innym podmiotom. Tymczasem prowadzący stację demontażu nie może pobrać od właściciela pojazdu żadnej opłaty i **zobligowany jest do przyjęcia pojazdu od jego właściciela bezkosztowo** (tego wymaga Dyrektywa wrakowa). W przypadku innych grup produktów producenci odpowiadają finansowo za zagospodarowanie odpadów powstałych z produktów. Tymczasem w przypadku pojazdów Projekt zapewnia finansowanie jedynie tym przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu, którzy znajdują się w sieci wprowadzających pojazdy – w skrajnym przypadku może to być zaledwie 16 stacji demontażu. Ponadto trzeba pamiętać, że wprowadzający, których dotyczy obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów, a co za tym idzie, obowiązek zawarcia umowy, w której znajdują się zapisy dotyczące finansowania kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, wprowadzają zaledwie ok. 25% pojazdów z ogólnej liczby pojazdów wprowadzanych co roku na polski rynek. Oznacza to, że **dla 75% pojazdów wprowadzanych na nasz rynek nie będzie w ogóle zapewnione finansowanie kosztów przetwarzania.**

Takie rozwiązanie zakłóca konkurencyjność na rynku i jest niezgodne z Dyrektywą wrakową. Potwierdza to m.in. **wyrok Trybunału Sprawiedliwości przeciwko Francji w sprawie C-64/09**, w którym Trybunał stwierdził, że dla wszystkich zakładów złomowania powinny być przewidziane jednakowe zasady zwrotu kosztów przetwarzania pojazdów.

Jakkolwiek w innych krajach europejskich producenci nie finansują prowadzących stacje demontażu, to należy zwrócić uwagę na to, że **w żadnym innym kraju przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu nie odpowiadają za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, a tym bardziej nie ponoszą kar za ich nieosiągnięcie.** Ponadto inne kraje europejskie również borykają się ze zjawiskiem szarej strefy, co wynika m.in. z braku takich systemowych rozwiązań, jak zachęty ekonomiczne dla ostatniego właściciela, które zwiększyłyby napływ pojazdów do legalnych stacji demontażu.

Projekt zakłada likwidację systemu dopłat do demontażu, z których utrzymuje się większość stacji demontażu, nie dając nic w zamian. **Projekt, którego zasadniczym założeniem, przedstawianym przez Ministerstwo Środowiska w 2010r. miało być ograniczenie szarej strefy, w najmniejszym nawet stopniu nie rozwiązuje tego jednego z najpoważniejszych problemów, z jakim od lat boryka się branża recyklingu.** Szara strefa występuje w zasadzie w każdej dziedzinie życia gospodarczego, ale w przypadku pojazdów wycofanych z eksploatacji **sięga ona poziomu 60%, nawet 70%.** Taki właśnie odsetek pojazdów wycofywanych z eksploatacji trafia co roku do nielegalnych punktów demontażu. Rozwiązania, w których branża widziała szansę na ograniczenie tego zjawiska, tj. system depozytowy – premiowy (tzw. system 400 za 400) zniknęły z ostatecznej wersji Projektu, choć znalazły one poparcie środowiska recyklerów, wprowadzających, były zgodne z prawem

unijnym (o czym świadczą opinie Ministerstwa Spraw Zagranicznych) i zyskały aprobatę w zasadzie wszystkich resortów. Najprawdopodobniej skutek decyzji politycznej zostały one usunięte z Projektu, choć dawały naszej branży nadzieję na poprawę stanu recyklingu w Polsce i zwiększenie liczby pojazdów trafiających do legalnych stacji demontażu.

W związku z powyższym uważamy, że Projekt w zasadzie w całości powinien być odrzucony. Zdajemy sobie jednak sprawę z konsekwencji wynikających ze skierowania przez Komisję Europejską przeciwko Polsce skargi do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczącej nieprawidłowej transpozycji Dyrektywy wrakowej. Dlatego też, aby nie narazić się na wydanie niekorzystnego Polsce wyroku, uważamy, że na tym etapie należałoby dokonać nowelizacji ustawy o recyklingu wyłącznie w zakresie kwestionowanym przez Komisję – chodzi tu głównie o opłatę recyklingową (art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu), doprecyzowanie w ustawie pewnych pojęć oraz zakresu przedmiotowego ustawy. Inne zaś zmiany powinny być na tym etapie z Projektu usunięte z uwagi na konieczność podjęcia prac nad gruntowną przebudową systemu. Dotyczy to m.in. zapisów dotyczących sieci zbierania pojazdów – nie były one dotychczas kwestionowane przez Komisję Europejską, a zatem nie ma konieczności przeprowadzania tak radykalnej zmiany tych przepisów.

Jednocześnie zwracamy się do Pań i Panów Posłów z prośbą o rozważenie skierowania Projektu do dwóch Komisji: Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa oraz do Komisji Gospodarki. Powodów, dla których Projekt powinien być procedowany w obu tych Komisjach jest wiele. Projekt dotyka znacznej liczby przedsiębiorców - ponad 1000 przedsiębiorców prowadzących zbiórkę i demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji, kilkanaście tysięcy przedsiębiorców wprowadzających pojazdy. Zmiany dotyczą tak istotnej branży gospodarki, jaką jest szeroko rozumiana branża motoryzacyjna, a także niemniej ważnej branży przetwarzania odpadów. Proponowane rozwiązania zakłócą i tak trudną dziś konkurencję na rynku recyklingu pojazdów – zaledwie kilkanaście, może kilkadziesiąt podmiotów z grupy prawie 1000 będzie miało zagwarantowane wsparcie producenta. Reszta firm zdana będzie na siebie. Wprowadzenie proponowanych rozwiązań doprowadzić może do całkowitego załamania rynku recyklingu pojazdów. Likwidacja dopłat do demontażu, bez jednoczesnego wprowadzenia systemu finansowania zbiórki pojazdów (usunięty z Projektu system 400 za 400) spowoduje zamknięcie znacznej liczby stacji demontażu. Przełoży się to oczywiście na poziom zatrudnienia w branży i skutkować będzie zwiększeniem szarej strefy. **Skutki wdrożenia nowych rozwiązań nie dotyczą więc tylko ochrony środowiska – będą one miały przede wszystkim wymiar gospodarczy.**

Ponadto w 2007 r. nowelizowane były zapisy ustawy o recyklingu w zakresie sieci zbierania pojazdów. Choć zmiana z 2007 r. była zmianą kosmetyczną w porównaniu z tą proponowaną w Projekcie, gdzie diametralnie zmienia się parametry sieci zbierania pojazdów, projekt był procedowany także w Komisji Gospodarki. Sądzymy, że warto skorzystać z doświadczenia posłów z Komisji Gospodarki, ponieważ wielu z nich było w tej Komisji także podczas prac nad nowelizacją ustawy o recyklingu w 2007 r.

Podsumowując nasze stanowisko, chcielibyśmy wskazać, że pismem tym pragniemy jedynie zasygnalizować wątpliwości, jakie wzbudzają proponowane rozwiązania. Szczegółowe uwagi do poszczególnych zapisów przedstawimy już po skierowaniu Projektu do prac w Komisjach.