

Kontrowersje wokół „sieciowej” umowy

Zmiana ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw z 27 maja 2015 r., wchodząca w życie 1 stycznia 2016 r., obliuguje wprowadzających pojazdy do zapewnienia sieci zbierania pojazdów – pod groźbą opłat za brak sieci.

Co to oznacza w praktyce? Według ustawy, wprowadzającym jest przedsiębiorca będący producentem pojazdu lub prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wewnętrznego nabycia lub importu. Ustawa mówi, że przedsiębiorcy, którzy wprowadzają na rynek ponad 1000 pojazdów rocznie, są obowiązani do zapewnienia sieci obejmującej terytorium kraju w taki sposób, aby w każdym województwie były prowadzone co najmniej trzy stacje demontażu pojazdów (SDP) lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedna stacja demontażu, położone w różnych miejscach, zapewniające właścicielowi pojazdu możliwość jego oddania. Natomiast w przypadku przedsiębiorców wprowadzających nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku obowiązek zapewnienia sieci został ograniczony do stworzenia sieci obejmującej co najmniej trzy stacje demontażu pojazdów lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedną stację demontażu, położone w różnych miejscowościach na terytorium kraju.

Obowiązek wprowadzających

Obowiązek zapewnienia sieci, zgodnie z art. 11, może być wypeł-

niany przez własne stacje demontażu pojazdów i punkty zbierania pojazdów lub na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje. Umowy z przedsiębiorcami prowadzącymi SDP mają określać warunki finansowania przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów nieposiadających wartości lub o wartości rynkowej ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu.

Jednak jakie korzyści z wprowadzenia takich zapisów i zawierania umów z wprowadzającymi czerpią przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu pojazdów? Zapis w ustawie jest na tyle nieprecyzyjny, że nie określa, kiedy obowiązek ma zostać spełniony. Jeżeli założymy, że w momencie przekazania pojazdu wprowadzonego na teren SDP, to przedsiębiorcy będą musieli czekać być może kilka lub kilkanaście lat na wsparcie ze strony wprowadzającego. Pytanie, ile firm przetrwa do tego czasu?

Finansowanie SDP

Kolejna kwestia dotyczy tego, jak mają zostać włączeni w system



wprowadzający i w jaki sposób ponosić wspólnie koszty. Każdy z przedsiębiorców prowadzących SDP może mieć inne warunki finansowe i możliwości unieszkodliwiania problematycznych odpadów. W związku ze zmianami sytuacji gospodarczej z biegiem czasu zmieniają się także te warunki. Jeżeli ustawodawca przewidywał, że wprowadzający ma współfinansować gospodarowanie odpadami z wycofanych pojazdów każdego roku kalendarzowego od momentu podpisania umowy, bez względu, czy dotyczy to pojazdów wycofanych z eksploatacji, wprowadzonych także przez innych wprowadzających, którzy podpisali ze stacją umowę solidarnie, to zapewne zaraz wprowadzający zapytają, dlaczego mają ponosić koszty zagospodarowania pojazdów, które wprowadzał ktoś inny lub które zostały wprowadzone na rynek przed wejściem w życie ustawy?

Istotna definicja

Zmiany w ustawie były zapewne efektem obowiązku dostosowania przepisów obowiązujących w naszym kraju do dyrektyw unijnych, a w szczególności do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z 18 września 2000 r. Wyraźnie wskazano na obowiązki w zakresie zapewnienia sieci zbierania w stosunku do wszystkich podmiotów gospodarczych, bez ograniczenia tylko do stacji demontażu pojazdów i wprowadzających. Artykuł 5 pkt 1 mówi: „państwa członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji [...]”. Istotne w niniejszej dyrektywie jest określenie definicji „podmiotu gospodarczego”, która mówi o podmiotach zajmujących się produkcją, dystrybucją, zbiera-

niem, ubezpieczaniem pojazdów, demontażem, strzępieniem, odzyskiwaniem i recyklingiem oraz o innych podmiotach trudniących się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części i materiałów (art. 2 pkt 10).

nieli znaczną część istotnych zapisów.

Zerowe umowy?

Jak zatem powinni dzisiaj postąpić przedsiębiorcy prowadzą-

kom podpisanie umowy o zapewnieniu sieci, zgodnie z którą wprowadzający nie ponosi żadnych kosztów związanych z gospodarowaniem odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zadają zatem pytanie: jaki interes ma przedsiębiorca w podpisaniu takiej umowy? Według opinii prawnej, podpisując taką umowę, przedsiębiorcy nie działają zgodnie z podstawową zasadą, warunkującą ich działalność gospodarczą. Ponadto, zawierając umowę, w której określa się koszt zagospodarowania odpadów na poziomie 0 zł, odbierają sobie podstawowy argument, potwierdzający, że demontaż i zagospodarowanie kosztują, co może wykorzystać strona rządowa w trakcie nagłaśniania problemu. Skoro sami przedsiębiorcy nie chcą od wprowadzających finansowania zagospodarowania odpadów, to dlaczego zgłaszają ten problem?

Kolejną sprawą jest kwestia zmowy cenowej pomiędzy przedsiębiorcami, którzy, podpisując umowę, powodują zaburzenie konkurencyjności na wolnym rynku. Prowadzący stacje demontażu pojazdów powinni zbojkotować tego

typu umowy. Nie jesteśmy przeciwni stworzeniu sieci zbierania. Wręcz przeciwnie – w tworzenie sieci winni włączyć się wszyscy uczestnicy systemu, tacy jak ubezpieczyciele, producenci itd., jednak w przypadku podpisania umowy wg tej ustawy tylko z wprowadzającymi właścicielami stacji demontażu pojazdów czy punktów zbierania pojazdów mają prawo, a nawet powinni żądać opłaty. Wysokość tej opłaty leży w gestii każdego przedsiębiorcy, ponieważ każdy z nich najlepiej wie, jaka kwota pomoże mu w zagospodarowaniu odpadów. Możliwość wprowadzenia tej opłaty wynika także z faktu, że wprowadzający będzie wykorzystywał firmę i nazwę przedsiębiorstwa, z którym podpisał umowę, składając oświadczenia o zapewnieniu sieci podczas zgłaszania do właściwych rejestrów. Opracowujemy stosowną umowę, jednak od samego początku uważamy, że zapewnienie sieci zbierania musi leżeć w interesie prowadzących stacje demontażu pojazdów, a nie tylko wprowadzających.

Zbigniew Wilk
Recyklerzy Polsky –
Związek Pracodawców



XXVI KONFERENCJA
EKSPLOATACJA I REKULTYWACJA
SKŁADOWISK ODPADÓW
23-25 lutego 2016 r., Bielsko-Biała

Więcej informacji: Alicja Gulińska, tel. +48 61 655 81 26, e-mail: a.gulinska@abrys.pl



CYKL KONFERENCJI
ZWIĄZANYCH
Z GOSPODARKĄ
ODPADAMI

www.abrys.pl