



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 20.04.2015 r.

Posłowie Sejmu RP

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

W związku ze sprawozdaniem Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 3297), w imieniu członków Stowarzyszenia FORS **apelujemy o odrzucenie w całości przedłożonego projektu.**

Gdy w styczniu tego roku projekt zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji skierowany został do pierwszego czytania, apelowaliśmy do Pań i Panów Posłów o ograniczenie zmiany do minimum wynikającego z zastrzeżeń Komisji Europejskiej i podjęcie prac nad projektem, który zapewni pełną transpozycję przepisów Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz stworzy instrumenty, które ograniczą szarą strefę i spowodują większy napływ pojazdów do legalnych stacji demontażu. Wniesiony do sejmu projekt, w ocenie naszych członków, nie realizował bowiem żadnego ze zgłaszanych od kilku lat postulatów branży recyklingu, ponieważ zabezpieczał wyłącznie interesy wprowadzających pojazdy, cały ciężar funkcjonowania systemu recyklingu nakładał na przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu i nie zawierał ani jednego rozwiązania, które mogłoby wpłynąć na ograniczenie szarej strefy.

Efekty prac Komisji przedstawione w druku sejmowym nr 3297 dowodzą, że nie ma woli przeprowadzenia głębszych zmian systemu, które zwiększyłyby jego efektywność, stymulowały rozwój branży oraz ograniczyły patologie. **Część zmian uważamy za szkodliwą dla branży i nie do zaakceptowania przez nasze środowisko. Są to:**

- 1) Wyłączna odpowiedzialność prowadzących stacje demontażu za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, choć uzyskane poziomy zależą od wielu czynników (np. kompletności pojazdów) i innych operatorów systemu (np. prowadzących strzępiarki). Dodatkowo projekt wprowadza odpowiedzialność finansową prowadzących stacje za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, co stanowi niespotykany w gospodarce odpadami precedens odpowiedzialności finansowej za poziom recyklera a nie producenta (zmiana nr 19 w art. 1 projektu).
- 2) Likwidacja dopłat do demontażu (zmiana nr 6 art. 5 projektu), które choć stanowią pomoc publiczną i zakłócają konkurencyjność na rynku, przynajmniej częściowo rekompensowały koszty przetwarzania i zbiórki pojazdów.
- 3) Brak systemu, zapewniającego wszystkim prowadzącym stacje demontażu zwrot kosztów przetwarzania pojazdów. Projekt przewiduje możliwość zwrotu przez wprowadzających

pojazdy kosztów przetwarzania pojazdów ponoszonych tylko przez przedsiębiorców będących w sieci wprowadzającego. W praktyce więc z liczby około 900 funkcjonujących dziś podmiotów, system ten obejmie zaledwie znikomy procent przedsiębiorców. Takie rozwiązanie zakłóca konkurencyjność pomiędzy przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu, skoro tylko część z nich otrzymywać będzie finansowanie, co potwierdza wyrok Trybunału Sprawiedliwości przeciwko Francji w sprawie C-64/09.

- 4) Ograniczenie obowiązków wprowadzających w zakresie sieci zbierania pojazdów poprzez znaczne zmniejszenie liczby stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów koniecznych do utworzenia sieci zbierania pojazdów (zmiana nr 7 w art. 1 projektu). Przepisy dotyczące sieci obowiązują od kilku lat i nie ma żadnego uzasadnienia w ograniczaniu obowiązków wprowadzających w tym zakresie. W zmianie tej upatrujemy bezzasadnego uprzywilejowania jednej tylko grupy przedsiębiorców zaangażowanych w system recyklingu pojazdów – podczas, gdy wprowadzającym ogranicza się obowiązki związane z siecią zbierania, prowadzący stacje obciążeni zostają szeregiem nowych obowiązków.
- 5) Ograniczenie obowiązków przedsiębiorców prowadzących strzępiarki poprzez rezygnację z corocznego wykonania próby strzępienia (zmiana 21 w art. 1 projektu).
- 6) Brak zaangażowania w funkcjonowanie systemu innych operatorów wymienionych w Dyrektywie wrakowej – np. ubezpieczycieli.
- 7) Wykreślenie delegacji do wydania rozporządzenia w sprawie określenia warunków, których niespełnienie pozwala uznać pojazd za odpad (zmiana nr 3 w art. 1 projektu). Przepis wprowadzony został do ustawy kilka lat i przez cały okres jego obowiązywania organ wykonawczy nie wydał rozporządzenia w tej sprawie. Przepis, który dawał możliwość stworzenia skutecznego narzędzia do walki z patologiami łatwiej było wykreślić całkowicie z ustawy niż podjąć prace nad doprecyzowaniem zapisu tak, by wreszcie możliwe stało się wydanie rozporządzenia i zastosowanie tego narzędzia w praktyce.
- 8) Obowiązek przyjęcia do stacji demontażu będących odpadami części pochodzących z napraw pojazdów (zmiana nr 15 w art. 1 projektu). Będzie to oznaczało obowiązek dostosowania stacji demontażu do prowadzenia takiej działalności (m.in. trzeba będzie wydzielić miejsce magazynowania przyjętych części) oraz zmianę uzyskanych zezwoleń na prowadzenia stacji demontażu. Przypomnieć należy, że w związku ze zmianą ustawy o odpadach większość przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu niedawno uzyskała nowe zezwolenia. Nowelizacja ustawy o recyklingu oznacza konieczność zmiany tych zezwoleń.
- 9) Obowiązek przyjęcia do stacji demontażu niekompletnego pojazdu od szeregu służb bez możliwości pobrania opłaty za przyjęcie pojazdu niekompletnego. W przypadku pojazdu niekompletnego osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu jest utrudnione, a niejednokrotnie – w ogóle niemożliwe. Skala problemu nie jest może zbyt duża, ale nie możemy godzić się na przyjęcie takiego obowiązku, skoro art. 28a nakłada na prowadzących stacje demontażu obowiązek uiszczenia opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu. Oznacza to, że za zakazany ustawą demontaż pojazdów poza stacją prowadzony przez służby państwowe zapłaci przedsiębiorca prowadzący stację demontażu.

Szczegółowe uzasadnienie naszego stanowiska oraz propozycje rozwiązań zgłaszane w trakcie prac w Komisji znaleźć można pod adresem internetowym: www.fors.pl/uwagi

W projekcie zmiany ustawy o recyklingu nie ma ani jednego rozwiązania, które mogłoby usprawnić system recyklingu i wspomóc rozwój tej branży. W szczególności zaś, nie ma żadnego rozwiązania, które mogłoby ograniczyć szarą strefę – jest to najpoważniejszy problem, z jakim boryka się dziś branża recyklingu. Zaledwie około 40% pojazdów wycofanych z eksploatacji trafia do legalnych punktów zbiórki, choć Dyrektywa wrakowa nakłada obowiązek zebrania wszystkich pojazdów. Tendencja wzrostowa, jaką obserwujemy od jakiegoś czasu dzięki dopłatom do demontażu, zniknie wraz z likwidacją dopłat. Nie sposób zatem mówić o tym, że Projekt dostosowuje nasze prawo do wymogów unijnych, skoro **nie przewiduje się żadnego rozwiązania, które stymulowałoby zwiększenie strumienia pojazdów trafiających do legalnych stacji demontażu**. Ubolewamy nad tym, że nie podjęto próby wprowadzenia systemu premii adresowanego do ostatniego użytkownika pojazdu (tzw. system 500 za 500), choć system zyskał aprobatę nie tylko środowiska recyklerów, ale też przedstawicieli wprowadzających pojazdy i poszczególnych resortów. System ten pozwoliłby zastąpić opłatę recyklingową opłatą depozytową, utrzymać dotychczasowe wpływy z opłaty recyklingowej i przeznaczyć je na zachęty ekonomiczne, które mogłyby skutecznie ograniczyć szarą strefę.

Szanowne Panie i Panowie Posłowie. Do prac na projektem Sejm przystępował w obliczu zapowiedzi skierowania przez Komisję Europejską przeciwko Polsce skargi do Trybunału Sprawiedliwości w związku z nieprawidłową transpozycją Dyrektywy wrakowej. Z tych względów Ministerstwo Środowiska nalegało na szybkie przyjęcie projektu i odłożenie dyskusji nad głębszą przebudową systemu na forum międzyresortowego zespołu do spraw recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W trakcie prac w Podkomisji stałej ds. monitorowania gospodarki odpadami zaproponowano przesunięcie o rok terminu wejścia w życie nowelizacji. Ustawa miałaby zatem wejść w życie z dniem 1 stycznia 2017 r., co dowodzi, że pośpiechu do zmiany ustawy o recyklingu nie ma. Wciąż też nie znamy treści skargi, która podobno została już podpisana i czeka na wysłanie do Trybunału. Ponadto powołany będzie międzyresortowy zespół do spraw recyklingu pojazdów, którego rolą ma być zidentyfikowanie problemów w zakresie recyklingu i wypracowanie propozycji nowych rozwiązań. W związku z tym, że propozycje, jakie znalazły się w projekcie zmiany ustawy o recyklingu nie rozwiązują podstawowych problemów branży, wprowadzają nieuzasadnioną dysproporcję obowiązków poszczególnych uczestników systemu, nie dają żadnych narzędzi do walki z szarą strefą, **apelujemy o odrzucenie tego projektu w całości i przystąpienie do prac nad rozwiązaniami, które zapewnią skierowanie większej liczby pojazdów do legalnych stacji demontażu, zaangażują w system recyklingu wszystkich operatorów wymienionych w Dyrektywie wrakowej, w tym także ubezpieczycieli i zapewnią stabilny rozwój branży recyklingu.**

Z poważaniem

Adam Małyszko

A. Małyszko

Prezes Stowarzyszenia