



Warszawa, 19 listopada 2010 r.

Szanowny Pan
Bernard Błaszczyk
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Środowiska
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

FORS/156/2010

Dotyczy: projektu z dnia 23 września 2010 r. ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdu wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw.

W odpowiedzi na pismo z dnia 11 października 2010 roku znak: DP-0230-41/48307/10/GW dziękujemy za przesłanie do naszego Stowarzyszenia projektu zmian w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i danie nam możliwości zgłaszania uwag do w/w projektu.

Do projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (zwanego dalej projektem), w imieniu członków stowarzyszenia FORS wnosimy następujące uwagi do projektu.

Odnosząc się do projektu ustawy zmieniającego ustawę o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji jako całości, należy stwierdzić, że projekt ten w sposób istotny zmienia dotychczasowe rozwiązania, określające zasady funkcjonowania rynku gospodarki odpadami w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jakkolwiek zmiany obowiązującego systemu, w celu jego uporządkowania, są przez przedsiębiorców pożądane i oczekiwane, tak przyjęty kierunek jest zaskakujący. Jak wskazuje uzasadnienie do projektu, konieczność nowelizacji przedmiotowej ustawy wynika z potrzeby zapewnienia pełnej zgodności z dyrektywą 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz skierowania całego strumienia powstających odpadów do legalnych stacji demontażu.

Należy podkreślić, że konieczność dostosowania przepisów krajowych do wymagań prawa wspólnotowego jest bezdyskusyjna, a na skierowanie pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu, oczekuje cały rynek. Zapoznając się z projektem, odnosi się jednak wrażenie, że proponowane rozwiązania nie doprowadzą do osiągnięcia zamierzonego celu, czyli uporządkowania tej części rynku gospodarki odpadami. Również ich zgodność z prawem Unii Europejskiej wydaje się być raczej wątpliwa. Za rewolucyjne należy uznać przede wszystkim odejście od głównego kierunku ustanowienia podziału odpowiedzialności, jaki wyznacza dyrektywa 2000/53/WE i całkowite przerzucenie ciężaru wykonania tej dyrektywy na przedsiębiorstwa zajmujące się demontażem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Potwierdza to głównie niewłaściwa transpozycja definicji producenta pojazdów, brak wskazania jako odpowiedzialnych za realizację postanowień dyrektywy wymienionych w niej podmiotów gospodarczych, zniesienie instrumentów finansowania działalności stacji demontażu, nałożenie absurdalnych kar na stacje demontażu za brak realizacji obowiązków nałożonych dyrektywą na inne podmioty.

Analizując przedstawiony projekt, stanowczo stwierdzamy, że wymaga on gruntownych zmian, bez których przyjęcie prawa w proponowanym kształcie doprowadzi do zwielokrotnienia ilości pojazdów demontowanych poza systemem. Prowadzenie stacji demontażu pojazdów zgodnie z projektowanymi przepisami, wymaganiami ochrony środowiska i relacjami ekonomicznymi, kształtującymi rynek pod względem ekonomicznym, stanie się całkowicie nieopłacalne, a działania na rzecz ochrony środowiska staną się przeszkodą a nie sojusznikiem.

Biorąc powyższe pod uwagę chcielibyśmy przedstawić do rozważenia uwagi oraz propozycje zmian do projektu, które w ocenie praktyków i przedsiębiorców, na co dzień realizujących postanowienia obowiązującej ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, powinny wpłynąć na poprawę obecnego stanu gospodarowania tego typu odpadami niebezpiecznymi.

Komplet materiałów wraz z uwagami szczegółowymi, wysyłamy pocztą. Prześlemy je również drogą e-mail w dniu 2010-11-22. o godzina 8:00, zarówno do Pana Ministra jak i osób zainteresowanych.

W załączeniu uwagi szczegółowe.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia

Adam Małyszko

ZAŁĄCZNIK

Dotyczy: projektu z dnia 23 września 2010 r. ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdu wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw.

Uwagi szczegółowe.

Art. 1 pkt.1 projektu – dotyczący zmiany art. 3 pkt. 14.

W artykule tym proponuje się zmianę definicji wprowadzającego pojazd, która z założenia ma być odzwierciedleniem definicji producenta zawartej w dyrektywie 2000/53/WE. Uważamy, że dla większej przejrzystości samej ustawy o recyklingu, konieczna jest zmiana dotychczasowej definicji wprowadzającego i na wzór rozwiązań wspólnotowych zastąpienie pojęcia „wprowadzającego” pojęciem „producenta”. Ponadto definicja producenta (dotychczasowy wprowadzający) powinna być ograniczona wyłącznie do grupy tzw. profesjonalistów tj. podmiotów, które obecnie, zgodnie z art. 10 ustawy o recyklingu odpowiedzialni są za realizację obowiązków z art. 6-9 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Takie rozwiązanie będzie w pełni zharmonizowane ze zmianami przygotowanymi przez Ministra Infrastruktury, który w projekcie ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu nie przewiduje już instytucji karty pojazdu.

Według definicji wspólnotowej, „**producentem**” jest producent pojazdów lub profesjonalny importer pojazdów do Państwa Członkowskiego. Natomiast z projektu zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wynika, że wprowadzającym ma być także podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdów. Takie rozwiązanie spowoduje, że każdy przedsiębiorca, który w ramach prowadzonej działalności nabywa pojazd z obszaru Unii Europejskiej lub z państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej, będzie podlegać obowiązkowi obciążających wprowadzających niezależnie od tego, czy wprowadzany pojazd jest pojazdem nowym czy używanym. **Dyrektywa nie obejmuje „producentów” używanych pojazdów !**

Uważamy zatem, że konieczne jest przyjęcie w ustawie o recyklingu definicji „producenta” zgodnej z dyrektywą przy jednoczesnym doprecyzowaniu określenia pojęcia „importera”.

Proponujemy, aby przy definiowaniu pojęcia „producenta” odwołać się do art. 68 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, który dotyczy świadectw homologacji.

Definicja producenta mogłaby zatem brzmieć następująco:

„producent” – rozumie się przez to przedsiębiorcę będącego producentem pojazdów lub przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie importu nowych pojazdów, obowiązanych, na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, do uzyskania dla wprowadzanych pojazdów świadectwa homologacji;”.

Przyjęcie powyższego rozwiązania wymaga także zmiany definicji importu określonej w art. 3 pkt 1) ustawy o recyklingu, która mogłaby mieć brzmienie następujące: **„ import” - rozumie się przez to przywóz nowego pojazdu w celu wprowadzenia na terytorium kraju;”.**

Pojęcie importu obejmowałoby zatem każdy przywóz nowego pojazdu celem wprowadzenia na terytorium kraju, niezależnie od tego, czy przywozu dokonywano z kraju z poza Unii, czy też z krajów będących w Unii. Oznaczałoby to jednoczesną rezygnację z definicji „wewnątrzwspólnotowego nabycia”, zawartej w art. 3 pkt 13 ustawy o recyklingu, gdyż definicja importu częściowo konsumowałaby wewnątrzwspólnotowe nabycie.

Konieczne będzie również zastąpienie w ustawie o recyklingu wyrażenia „wprowadzający” wyrażeniem „producent”.

Przyjęcie definicji w powyższym lub zbliżonym do powyższego kształcie będzie zgodne z dyrektywą 2000/53/WE i będzie stanowić kontynuację zmian, jakie zostały dokonane za sprawą nowelizacji ustawy o recyklingu w bieżącym roku, zgodnie z którymi wyłącznie przedsiębiorcy wprowadzający pojazdy nowe zostaliby obciążeni obowiązkiem organizowania systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji tj. zapewnienia sieci zbierania pojazdów. Zmiana terminologii z wprowadzającego pojazd na producenta definitywnie rozdzieli zakres obowiązków dotyczących m.in. projektowania, znakowania części, dostarczania informacji o demontażu, zapewnienia odbioru lub pokrycia kosztów dostarczenia do stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji z tego względu, że pojazd nie posiada żadnej wartości rynkowej lub jest ona ujemna, od obowiązków w zakresie zapewnienia funkcjonowania systemu zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji i osiągania odpowiednich poziomów powtórnego użycia, odzysku, recyklingu, za które odpowiedzialni są nie tylko producenci, ale także inne podmioty, o czym stanowi dyrektywa.

Dyrektywa 2000/53/WE nie precyzuje tego, kto ma ponieść koszt zagospodarowania pojazdu wycofanego z eksploatacji po jego dostarczeniu do stacji demontażu. W naszej ocenie mogą to być również osoby fizyczne nie prowadzące działalności gospodarczej, a dokonujące wprowadzenia pojazdu na terytorium kraju.

Do Państw Członkowskich, w zależności od specyfiki rynku w danym kraju, należy decyzja kto poniesie koszty przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji dostarczonych do stacji demontażu. W żadnym wypadku kosztami nie można obarczać prowadzącego zakład przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacją, który na gruncie polskich przepisów pozbawiony został prawa do wynagrodzenia za swoje usługi.

W związku z powyższym uważamy, że koniecznym jest określenie i zdefiniowanie podmiotu odpowiedzialnego za pokrycie kosztów przetwarzania oraz osiągnięcia odpowiednich poziomów powtórnego użycia, odzysku i recyklingu.

Art. 1 pkt 2 i 3 projektu – dotyczący zmiany art. 11 i 12 ustaw o recyklingu.

Uwagi do zmiany art. 11 i 12 ustawy o recyklingu przedstawiamy łącznie, bowiem obie zmiany dotyczą obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Proponowana w projekcie zmiana art. 11, połączona z całkowitym wykreśleniem art. 12 ustawy o recyklingu, prowadzić będzie do odrodzenia się zjawiska, z jakim mieliśmy do czynienia przed nowelizacją ustawy o recyklingu dokonaną ustawą z dnia 25 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw.

Chodzi mianowicie o działalność tzw. „integratorów sieci, czyli przedsiębiorców sprzedających potwierdzenia o podleganiu lub zapewnieniu sieci zbierania pojazdów, głównie przedsiębiorcom wprowadzającym do obrotu poniżej 1000 pojazdów w ciągu roku, którzy to przedsiębiorcy ze względów ekonomicznych nie byli w stanie zbudować własnej sieci. W związku z tym, iż działalność „integratorów sieci” oceniana była bardzo negatywnie i postrzegana jako źródło szeregu patologii, ustawodawca zdecydował się na ograniczenie obowiązku tworzenia sieci wyłącznie do przedsiębiorców wprowadzających nowe pojazdy (podmioty profesjonalne), co w znaczącym stopniu ograniczyło patologie dotyczące sieci.

W naszej ocenie proponowane brzmienie art. 11 ustawy o recyklingu, z uwzględnieniem projektowanej definicji wprowadzającego pojazd, obejmującej wszystkich przedsiębiorców, którzy zawodowo wprowadzają na polski rynek nowe lub używane pojazdy, niezależnie od ich ilości, będzie stwarzać warunki dla rozwoju działalności integratorów, a przede wszystkim - rozwoju patologii z tym związanych, wynikających też m.in. z braku możliwości skutecznego sprawdzenia działających sieci (pomimo wiedzy, że w 2006 roku żaden z kilku tysięcy przedsiębiorców nie zapewnił sieci, GIOŚ przeprowadził tylko kilkanaście skutecznych kontroli). **Z tych względów proponowane zmiany oceniamy bardzo negatywnie.**

Uważamy, że w ogóle nałożenie na wprowadzających pojazdy obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów w kształcie nadanym ustawą o recyklingu (to jest zapewnienie sieci obejmującej terytorium kraju w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu, położonych w odległości nie większej niż 50 km. w linii prostej od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu) jest rozwiązaniem wadliwym i konieczne jest rozważenie zamiany tego obowiązku.

Tak zdefiniowana sieć, jak ma to miejsce na gruncie ustawy o recyklingu, powoduje, że jej zapewnienie jest niezwykle skomplikowanym i kosztownym przedsięwzięciem, a ponadto bardzo trudnym do skontrolowania przez powołane do tego służby – tj. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Jeżeli zważy się fakt, iż w GIOŚ na koniec 2009 roku zarejestrowało się ponad 9.000 wprowadzających, to przy 120 umowach, jakie trzeba zawrzeć aby powstała sieć zgodna z ustawą, GIOŚ będzie miał do skontrolowania ponad milion umów. Między innymi z powyższych względów należy rozważyć likwidację obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów, zwłaszcza, że dyrektywa 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie posługuje się pojęciem sieci zbierania pojazdów w ogóle, lecz mówi o zapewnieniu wystarczającej dostępności punktów, do których może być przekazany pojazd wycofanych z eksploatacji.

Ponadto uważamy, że takie rozwiązania nie wypełniają dyspozycji art. 5 ust 4 dyrektywy 2000/53/WE. Zgodnie z powołanym przepisem dyrektywy, producent pojazdu jest obowiązany do zapewnienia, że dostarczenie pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbiórki nastąpi bez ponoszenia kosztów przez ostatniego właściciela pojazdu. **Producenci mają więc obowiązek pokryć wszystkie koszty lub ich znaczącą część, związaną z dostarczeniem pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu lub powinni je dostarczać do stacji demontażu na koszt własny zwłaszcza, jeżeli pojazd nie posiada żadnej wartości rynkowej lub jest ona ujemna.**

Analizując przedstawioną w projekcie propozycję w kontekście obowiązków zawartych w art. 5 ust 4 dyrektywy 2000/53/WE, wyrażamy pogląd, że przepis wspólnotowy w części dotyczącej obowiązków producenta w dalszym ciągu nie będzie realizowany. Powodem tego jest między innymi przepis art. 3a ustawy o recyklingu,

zgodnie z którym określone zostaną wymagania techniczne określające kiedy pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji - czyli odpadem, jak również fakt, iż pojazd może stać się odpadem z woli jego właściciela przed dostarczeniem go do stacji demontażu.

Jeżeli pojazd będzie w posiadaniu jego użytkownika lub właściciela i właściciel lub przepisy uznają go za odpad, wówczas jego dostarczenie do stacji demontażu powinno odbyć się bez żadnych kosztów dla posiadacza lub właściciela. Obowiązek zapewnienia sieci nie gwarantuje w takim przypadku dostarczenia odpadu do stacji demontażu bez ponoszenia kosztów po stronie właściciela lub posiadacza pojazdu wycofanego z eksploatacji. Zatem postanowienie dyrektywy 2000/53/WE o bezkosztowym dostarczeniu do stacji demontażu nie będzie wypełnione.

W celu zapewnienia pełnej zgodności polskiego prawa z dyrektywą 2000/53/WE, proponuje się rozważenie zmiany tego obowiązku w następujący sposób:

- 1) obowiązek pokrycia kosztów dostarczenia pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu spoczywałby wyłącznie na producentach pojazdów (nowa definicja producenta), czyli przedsiębiorcach wprowadzających na rynek krajowy **pojazdy nowe**;
- 2) producent lub przedsiębiorca prowadzący stację demontażu w imieniu producenta, zapewni ostatniemu użytkownikowi bezkosztowe dostarczenie pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu z każdego miejsca na terytorium kraju. Jednocześnie producent zapewni, że w każdym województwie będą działać przynajmniej 3 stacje demontażu będące stacjami producenta lub działające w jego imieniu na podstawie umowy cywilnoprawnej;
- 3) przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który nie zawrze umowy z producentem będzie miał prawo odmówienia bezkosztowego dostarczenia - transportu pojazdów wycofanych z eksploatacji z miejsca, w którym pojazd się znajduje do stacji demontażu; takiego prawa nie będzie miał prowadzący stację demontażu który zawarł umowę z producentem;
- 4) utrzymany powinien być obowiązek zgłoszenia do GIOŚ podjęcia działalności w zakresie produkcji lub importu nowych pojazdów, wraz z podaniem adresów stacji demontażu należących do producenta lub do przedsiębiorców, z którymi producent zawarł umowę;
- 5) należałoby ustanowić również sankcje za brak realizacji obowiązku bezkosztowego dostarczenia pojazdu – transportu pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu oraz niezapewnienia przez producenta na obszarze województwa co najmniej 3 stacji demontażu, działających na jego rzecz;
- 6) sankcje powinny obejmować również prowadzących stacje demontażu, którzy pomimo zawarcia umowy z producentem nie realizują obowiązku bezkosztowego dla ostatniego użytkownika dostarczenia - transportu pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu;
- 7) adresy stacji demontażu producenta pojazdów oraz stacji działających w imieniu producenta powinny być publikowane na stronach internetowych GIOŚ.

Ponadto uchylenie art. 12 wraz ze zmianą definicji wprowadzającego pojazdy powoduje także, że art. 11 ust. 4 dotyczący dołączania oświadczenia o podleganiu obowiązkowi zapewnienia sieci staje się zbędny, ponieważ wszyscy przedsiębiorcy w rozumieniu definicji „producenta „ będą podlegali takiemu obowiązkowi.

Art. 1 pkt 10 – dotyczący wprowadzenia art. 30a oraz Art 4 – dotyczący Prawa ochrony środowiska.

Propozycję nałożenia na prowadzących stację demontażu sankcji za nieosiągnięcie poziomów odzysku w postaci obowiązku uiszczenia opłaty produktowej uważamy za całkowite nieporozumienie. Opłata produktowa dotyczy wprowadzających „produkt”, z którego w przyszłości powstanie odpad (podczas gdy prowadzący stację jest tym, który owe odpady poddaje procesom odzysku). Ponadto nie prowadzący stację demontażu, na gruncie przepisów dyrektywy 2000/53/WE, obowiązani są do osiągnięcia poziomów odzysku, lecz wszystkie podmioty gospodarcze wymienione w definicji tego terminu. Dodatkowo chcemy zwrócić uwagę, że utrzymuje się obowiązek osiągnięcia poziomów odzysku, recyklingu i zastrza sankcje za ich nieosiągnięcie, likwidując całkowicie system finansowania. Nie do zaakceptowania jest również propozycja cofnięcia pozwolenia na prowadzenie stacji demontażu. System został skonstruowany w taki sposób, że prowadzący stację demontażu w znacznej mierze nie ma wpływu na wynik i zdany jest na działania innych operatorów. Chcemy też zwrócić uwagę, że sama ustawa stwarza bariery do osiągnięcia wymaganych po 2015 r. poziomów odzysku, określonych na poziomie 95% masy własnej pojazdu, skoro za pojazd kompletny uważany jest pojazd o masie 90% jego masy własnej !

Art. 6 dyrektywy 2000/53/WE nakłada obowiązki bezpośrednio na prowadzącego stację demontażu pojazdów w zakresie funkcjonowania takiej stacji demontażu. Na obowiązki te składają się m.in. działania inwestycyjne w zakresie wybudowania i wyposażenia stacji demontażu pojazdów w odpowiednie urządzenia ochronne oraz działania w zakresie prowadzenia i zapewnienia funkcjonowania stacji demontażu pojazdów. Przepis ten zawiera także wytyczne techniczne dotyczące samego demontażu pojazdów. Dostosowanie się do tych wytycznych i uzyskanie stosownych zezwoleń stanowią koszty funkcjonowania przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu. Jakkolwiek system dopłaty 500 zł do demontażu pojazdów stworzony na podstawie przepisów o pomocy de minimis należy uznać za niewłaściwy, tak zaproponowane zmiany w kierunku zlikwidowania wszelkich mechanizmów zapewniających zwrot kosztów demontażu pojazdów w stacji demontażu, stanowi początek końca z trudem budowanego od kilku lat systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, zgodnego z przepisami prawa. Według ustawy o recyklingu pojazdów prowadzący stację demontażu ma obowiązek przyjąć każdy pojazd, bez możliwości żądania opłaty za usługi w zakresie demontażu pojazdu. W stacji demontażu należy przeprowadzić czynności na odpadach, które generują koszty. Sprzedaż pozyskanych części oraz odpadów posiadających wartość rynkową nie bilansuje działalności stacji demontażu - ta działalność przynosi straty. **Bez zapewnienia zwrotu kosztów, prowadzenie stacji demontażu zgodnie z przepisami będzie niemożliwe.** Dodatkowo projekt rozszerza obowiązek przyjmowania pojazdów do demontażu bez możliwości pobrania zapłaty, jeżeli pojazd będzie zarejestrowany poza granicami kraju. Zgodnie z propozycją zawartą w art. 1 pkt 7 przedsiębiorca prowadzący stację demontażu pojazdów będzie zobowiązany do przyjęcia do stacji demontażu pojazdów zarejestrowanych na terytorium Unii Europejskiej bez pobierania żadnych opłat. Kolejnym przepisem zwiększającym koszty prowadzenia stacji demontażu jest zmiana rozporządzenia Ministra Gospodarki, w którym od dnia 10 listopada 2010 prowadzących stację zobowiązano do demontażu wszystkich elementów z tworzyw sztucznych, które mogą zostać poddane recyklingowi. Jakże jeszcze czynności trzeba będzie wykonać po 2015 roku poza obowiązkiem osiągnięcia 95% poziomu odzysku oraz 85% poziomu powtórnego użycia, recyklingu, nie określiła jeszcze nawet Komisja Europejska.

W uzasadnieniu do projektu stwierdzono, że środki były przekazywane stacjom demontażu tylko ze względu na konieczność stworzenia i rozwoju systemu przetwarzania tego typu odpadów. W związku z tym, że w ocenie resortu środowiska system gospodarki pojazdami wycofanymi z eksploatacji funkcjonuje, zaproponowano rezygnację z

pobierania opłat, tym samym z dokonywania dopłat do demontażu. Podstawowe pytanie, które nasuwa się w związku z przedstawionymi zmianami to: kto pokryje potencjalną stratę wygenerowaną przez stację demontażu w wyniku ustanowionego zakazu pobierania opłat z tytułu przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji do demontażu ?

Według propozycji oraz obowiązujących już przepisów prowadzący stację demontażu ma obowiązek przyjąć pojazd, odpowiednio zdemontować go i osiągnąć odpowiednie poziomy powtórnego użycia, odzysku i recyklingu - nie może jednak oczekiwać zwrotu poniesionych kosztów w przypadku wygenerowania straty. Sugerujemy zatem przyjęcie takich rozwiązań prawnych, które będą gwarantować funkcjonowanie prowadzących stację demontażu pojazdów na równych zasadach. W przeciwnym wypadku tak jak system powstał za sprawą dopłat, tak ten system zniknie z rynku z powodu zmiany systemu z motywacyjnego na sankcyjny.

Zasadniczym celem zmiany ustawy o recyklingu powinno być uproszczenie systemu rozliczeń z wykonanych działań prowadzonych w stacji demontażu pojazdów. Obecny system potwierdzania osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu jest systemem nieczytelnym, posiadającym luki prawne oraz sprzyjającym patologiom (chodzi m.in. o potwierdzanie nieprawdy). Realizując cele dyrektywy 2000/53/WE w zakresie osiągania poziomów odzysku i recyklingu, przepisy krajowe powinny określać precyzyjnie czynności, które prowadzący stację demontażu zobligowany będzie wykonać, aby można było stwierdzić, że nastąpiło osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu. W praktyce oznaczałoby to dostosowanie katalogu czynności wymienionych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Dodatkowo należy określić zarówno minimalny jak i maksymalny procent masy odpadów powstałych po demontażu, które należy przekazać do strzępiarki. Wynika to z faktu, że w praktyce nie jest możliwe zagospodarowanie odpadu po demontażu pojazdu wycofanego z eksploatacji (karoseria) bez udziału strzępiarki, zarówno z ekonomicznego jak i technicznego punktu widzenia.

Wykonanie określonych przepisami prawa czynności w zakresie demontażu pojazdu, powinno gwarantować osiągnięcie wymaganych poziomów powtórnego użycia, odzysku, recyklingu, z uwzględnieniem poziomów przewidzianych po 2015 roku. Przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu, którzy wykonają wskazane czynności, powinni otrzymywać zwrot udokumentowanych kosztów, poniesionych w związku z przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji zgodnie z przyjętymi w prawie wytycznymi. Zachowując dotychczasowe progi, zwrot kosztów nie powinien przekroczyć 500 zł za każdą przetworzoną tonę pojazdu wycofanego z eksploatacji.

Zwrot kosztów, na początkowym etapie funkcjonowania systemu powinien następować ze środków recyklingowych zgromadzonych dotychczas w NFOŚiGW. Uważamy również, że nie będzie sprzeczne z dyrektywą 2000/53/WE rozwiązanie, w którym koszty demontażu (po dostarczeniu pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu przez ostatniego właściciela lub producenta) obciążą proporcjonalnie wszystkich dokonujących po raz pierwszy rejestracji pojazdu w kraju lub wszystkich posiadaczy pojazdów zarejestrowanych w kraju .

W celu realizacji takiego założenia wystarczyłoby przekształcenie obecnie obowiązującego systemu zbierania opłat 500 zł na alternatywny, umożliwiający pobieranie opłat przed pierwszą rejestracją w kraju każdego pojazdu lub pobieranie opłaty, np. przy ubezpieczeniu pojazdu zarejestrowanego (ubezpieczyciel jest wymieniony wśród podmiotów odpowiedzialnych za funkcjonowanie systemu). Zebrane kwoty nie powinny być większe od kwot kompensacji kosztów ponoszonych przez prowadzących stacje demontażu pojazdów, w związku zakazem pobierania opłat za przyjmowanie pojazdów do

demontażu. Zebrane dotychczas w NFOŚiGW środki z opłaty recyklingowej powinny pozostać jako gwarancja funkcjonowania systemu. Nie zgadzamy się z tezą, że w przypadku gdy pierwszy użytkownik pojazdu może być również ostatnim, to nie może on ponosić żadnych kosztów związanych z zagospodarowaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Takie stwierdzenie nie pokrywa się z zapisami dyrektywy 2000/53/WE. Równie dobrze można twierdzić, że każdy podmiot gospodarczy wymieniony w dyrektywie może być pierwszym i ostatnim użytkownikiem i w związku z tym on również nie może ponosić żadnych kosztów.

Art. 1 pkt 11

Propozycję dotyczącą wydłużenia okresu stosowania do rozliczeń próby strzępienia do 5 lat należy uznać za właściwą, gdyż skład materiałowy pojazdu wycofanego z eksploatacji nie zmienia się w sposób istotny w okresach pięcioletnich. Złagodzenie przepisu wymaga jednak wprowadzenia pewnych obowiązków, które umożliwią zachowanie przejrzystych reguł współpracy pomiędzy prowadzącymi strzępiarki a prowadzącymi stacje demontażu pojazdów.

Do prawidłowego obliczania poziomów odzysku, w tym recyklingu, konieczne jest zobowiązanie podmiotu prowadzącego strzępiarkę do wykonania próby strzępienia:

- przed rozpoczęciem okresu rozliczeniowego, w którym wyniki z próby będą podstawą do obliczania przez prowadzącego stację demontażu poziomów odzysku i recyklingu,
- w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy - w przypadku strzępiarek funkcjonujących na rynku,
- w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia działalności w zakresie strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji - w przypadku instalacji nowych,
- w terminie 30 dni od dnia dokonania zmian konstrukcyjnych lub technologicznych, skutkujących zmianą składu materiałowego rozdrobnionych odpadów.

Należy dokonać również analizy sprawności strzępiarek pracujących na polskim rynku. Z naszych doświadczeń wynika, że strzępiarki w praktyce separują tylko metale żelazne i nieżelazne, a pozostałe frakcje materiałowe są mieszaniną odpadów i nadają się tylko do unieszkodliwiania. Pojawia się więc pytanie, czy obecnie stosowane technologie wspomagające przetwarzanie pojazdów są wystarczające do osiągnięcia celów wymaganych po roku 2015 i czy nawet bardzo głęboki demontaż pozwoli na odzyskanie 95% materiałów nadających się do odzysku ?

Art. 1 pkt 12

W naszej ocenie nie ma znaczenia, kto będzie prowadził punkt zbierania, tzn. czy będzie to przedsiębiorca:

- prowadzący stację demontażu oraz punkt zbierania na potrzeby własnej stacji,
- prowadzący stację demontażu oraz punkt zbierania na potrzeby innej stacji,
- prowadzący punkt zbierania, nie prowadzący stacji demontażu.

Warunki uzyskania zezwolenia powinny pozostać jednakowe..

Art. 1 pkt 13

Niezrozumiała jest propozycja, zgodnie z którą cofnięcie pozwolenia lub decyzji na

prorowadzenie stacji demontażu pojazdów następowałoby na podstawie bliżej nieokreślonych ustaleń własnych. Powstaje pytanie, kto miałby dokonywać takich ustaleń i według jakich kryteriów? Czy błąd, np. w nazwisku właściciela, numerze VIN, adresie zamieszkania, itd. będzie podstawą do cofnięcia pozwolenia? Projekt przepisu wymaga doprecyzowania i uzasadnienia jego wprowadzenia, zwłaszcza, że dotyczy tylko prowadzącego stację demontażu - nie dotyczy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, jak również prowadzącego strzępiarkę. Największym problemem jest fikcyjne wystawianie zaświadczeń o demontażu pojazdu lub zaświadczeń o przyjęciu pojazdu niekompletnego. Jeżeli ten przepis wymaga doprecyzowania to tylko w zakresie poświadczenia nieprawdy, np. określenie przypadków w których dochodzi do poświadczenia nieprawdy.

Uwagi dodatkowe do obowiązującej ustawy o recyklingu

Proponujemy określenie terminu, w którym prowadzący punkt zbierania zobowiązany będzie do przekazania zebranych pojazdów do stacji demontażu. Dla pojazdów zebranych w roku poprzednim proponujemy termin 10 stycznia.

Proponowane nowe brzmienie: Art. 35 ust. 1:

„Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany, najpóźniej do 10 stycznia, przekazać wszystkie zebrane w roku poprzednim pojazdy wycofane z eksploatacji do własnej stacji demontażu lub stacji przedsiębiorcy z którym zawarł umowę.”

Proponowane nowe brzmienie Art. 35 ust. 2:

„Do transportu pojazdów wycofanych z eksploatacji do punktu zbierania lub stacji demontażu nie stosuje się przepisu art 11 ust 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach, chyba że ich stan stwarza zagrożenie dla środowiska.”

Po wejściu w życie rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, których niespełnienie spowoduje zaliczenie pojazdu do pojazdów wycofanych z eksploatacji, utrudniony będzie ich transport do punktu zbierania. Wprowadzenie takiego przepisu umożliwi likwidację procedury, który obecnie ma miejsce, a polega on na przetrzymywaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji w punktach zbierania i handlu częściami wymontowywanymi z tych pojazdów w trakcie ich przetrzymywania. Dopełnieniem tego obowiązku będzie wprowadzenie sankcji za brak realizacji w/w obowiązków.

Proponujemy ponadto wprowadzenie sankcji za brak realizacji art. 9 ust. 4 w zakresie udostępniania informacji dotyczącej sposobu demontażu, magazynowania i testowania przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, które mogą być przeznaczone do ponownego użycia. Ze względu na brak sankcji wprowadzający pojazd ignorują prośby prowadzących stacje demontażu o przekazanie niezbędnych wytycznych dotyczących ponownego użycia części, co negatywnie wpływa na poziom odzysku, w tym recyklingu.

Zgodnie z art. 3 ust. 5 dyrektywy 2000/53/WE do pojazdów trójkołowych nie mają zastosowania m.in. przepisy dotyczące wliczania ich do poziomów odzysku, w tym recyklingu. Stosowny przepis ustawy o recyklingu powinien odzwierciedlać to postanowienie dyrektywy.

W art. 2 projektu, dotyczącym zmian w Kodeksie wykroczeń, proponujemy dodanie następującej treści:

„Tej samej karze podlega ten, kto nie dokonuje rejestracji pojazdu w terminie 30 dni od dnia nabycia.”

Takie obowiązki wynikają aktualnie z ustawy prawo o ruchu drogowym, natomiast projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdu do ruchu zakłada likwidację obowiązku zgłaszania faktu nabycia lub zbycia pojazdu. W tym miejscu apelujemy o dołożenie wszelkich starań, aby ten obowiązek pozostał. Wprowadzenie sankcji za niezarejestrowanie pojazdu w ciągu 30 dni, (obowiązek taki wynika z art 71 ust. 7 prawa o ruchu drogowym) ma na celu ograniczenia sprowadzania pojazdów w celu ich nielegalnego demontażu.

Dodatkowo należy rozważyć wprowadzenie obowiązku zarejestrowania lub zgłoszenia faktu nabycia pojazdu do starosty lub prezydenta miasta na prawach powiatu, który wcześniej był zarejestrowany przez inny organ niż starosta czy prezydent miasta (głównie dotyczy to pojazdów policji oraz innych służb mundurowych). Pojazdy sprzedane przez policję najczęściej trafiają do podmiotów nie prowadzących stacje demontażu pojazdów, którzy używają tych pojazdów jako źródło surowców (żelomu), ze względu na stan ich wyeksploatowania. Należy także podkreślić, że dyrektywa 2000/53/WE nie wyłącza tych pojazdów z zakresu jej stosowania.

Art. 5 - proponowany nowy ust. 4 w art. 13

Dostrzegając inicjatywę uregulowania kwestii skierowania do stacji demontażu pojazdów mocno uszkodzonych proponujemy wprowadzenie następujących zasad:

1. Zobowiązuje się zakład ubezpieczeń do ustalenia, czy pojazd będący przedmiotem likwidacji szkody, spełnia wymagania techniczne, o których mowa w art 3a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
2. W przypadku pojazdu, które nie spełniają wymagań technicznych, o których mowa w art. 3a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, wypłata odszkodowania następuje po przedstawieniu zaświadczenia o demontażu pojazdu.
3. W przypadku szkody całkowitej tzn. w przypadku, gdy koszty naprawy są równe lub przewyższają wartość pojazdu sprzed szkody, wypłata odszkodowania za pojazd następuje po przedstawieniu rachunków za naprawę albo po przedstawieniu zaświadczenia o demontażu. W tym przypadku nie należy ograniczać sposobu likwidacji szkody do pojazdów objętych ustawą o recyklingu pojazdów.

Alternatywnym rozwiązaniem może być odpowiednia adnotacja w CEPIK, która uniemożliwi dopuszczenie takiego pojazdu do ruchu.

Ponadto w obszarze ubezpieczeń dostrzegamy potrzebę dokonania następujących zmian:

- określenie organu odpowiedzialnego za systemową kontrolę spełnienia obowiązku zawarcia umowy OC,
- przyjęcie daty wystawienia zaświadczenia o demontażu lub zaświadczeni o przekazaniu pojazdu niekompletnego, o których mowa w ustawie o recyklingu, jako data rozwiązania umowy OC posiadacza pojazdu z zakładem ubezpieczeń, bez obowiązku jej wypowiedzania,
- wprowadzenie obowiązku zawarcia umowy OC w terminie 30 dni od nabycia pojazdu wcześniej zarejestrowanego na terytorium UE.

- przyjmując za zgodną z prawem interpretację GIOŚ, według której części zamienne nadające się do powtórnego użycia, wymontowane z pojazdu wycofanego z eksploatacji a znajdujące się na liście części mających wpływ na bezpieczeństwo - są odpadami, należy, w przypadku braku dostępu do nowych części, pojazdy w których w/w części zostały uszkodzone lub zużyte uznać za pojazd wycofany z eksploatacji. W takim przypadku każdy pojazd z uszkodzoną np. wycieraczką, której nie można wymienić na nową, będzie odpadem. W związku z tym każda wypłata odszkodowania dotycząca likwidacji szkody takiego pojazdu powinna zostać uzależniona od przedstawienia zaświadczenia o demontażu bez względu na to czy jest to szkoda całkowita czy nie.

Uwagi końcowe.

Przedstawiając powyższe uwagi do projektu uznajemy, że zmiany w obecnym systemie gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji są konieczne, nie tylko ze względu na potrzebę dostosowania przepisów do postanowień dyrektywy, ale także z uwagi na konieczność usunięcia barier dla rozwoju przedsiębiorczości działającej na rzecz recyklingu. Stanowczo jednak utrzymujemy, że konieczne są rozwiązania zmierzające do ustanowienia systemu obciążającego nie tylko prowadzących stacje demontażu pojazdów, ale również inne podmioty gospodarcze, które powinni uczestniczyć w tworzeniu systemu, zgodnego z dyrektywą 2000/53/WE. Niezbędne jest również wskazanie podmiotów lub osób, które poniosą koszty prawidłowego funkcjonowania systemu. Z tego względu opiniujemy negatywnie propozycje scedowania na prowadzących stacje demontażu ponoszenia wszelkich obowiązków, w tym związanych z osiąganiem celów w zakresie odzysku, recyklingu. Uważamy za nieodpowiedzialne nałożenie kar za brak realizacji obowiązków przy jednoczesnym zlikwidowaniu mechanizmu finansowania. Uważamy również, że przyjęcie projektu w takim kształcie wpłynie nie tyle negatywnie, co destrukcyjnie na wypracowany z trudem system odbioru i przetwarzania tego typu odpadów niebezpiecznych, przyczyniając się do rozwoju pseudo „integratorów sieci”, czy fikcyjnych stacji demontażu.

Za absolutnie skandaliczną uznajemy propozycję zmiany przeznaczenia zebranych przez NFOŚiGW środków z opłaty recyklingowej – ok. 2 miliarda zł i przeznaczenie ich na cele związane z poprawą funkcjonowania Inspekcji Ochrony Środowiska oraz innych służb, które ustawowo są zobowiązane do eliminowania z rynku nielegalnej działalności, nie tylko w zakresie demontażu pojazdów ale również w innych dziedzinach życia gospodarczego.

Oczekujemy, że przedstawione uwagi będą przyczynkiem do wypracowania projektu ustawy o recyklingu, który pozwoli na osiągnięcie celów środowiskowych przy jednoczesnym zapewnieniu rozwoju branży recyklingu w Polsce.