

KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW



SEKRETARZ STAŁEGO KOMITETU RADY MINISTRÓW

Małgorzata Hirszel

Warszawa, dnia 14 kwietnia 2014 r.

KRM-10-46-12
UC38

Pan
Janusz ZALESKI
Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Środowiska

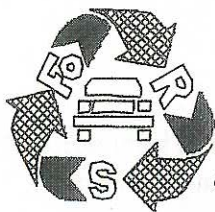
Szanowny Panie Ministrze,

w załączeniu uprzejmie przekazuję według właściwości pismo Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, z siedzibą w Warszawie, dotyczące dokumentu:

projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (KRM-10-46-12).

Z poważaniem

MHirszel



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 8 kwietnia 2014 r.

Pan

Jacek Cichocki

Przewodniczący Komitetu Stałego

Rady Ministrów

Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów

Al. Ujazdowskie 1/3

00-583 Warszawa

FORS/031/2014

Dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw

11-04

Szanowny Panie Ministrze, DKRM-10-19(5)/14

W związku z trwającą dyskusją nad kształtem projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw, w imieniu członków Stowarzyszenia FORS chcielibyśmy zabrać głos w tej dyskusji i odnieść się m. in. do stanowiska Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wyrażonego w piśmie z dnia 18 marca br.

Zgodzić się należy ze stanowiskiem PZPM, że w Polsce nie istnieje problem z dostępem do stacji demontażu czy punktów zbierania pojazdów. Aktualnie w Polsce działa bowiem 869 stacji demontażu i 132 punkty zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, do których właściciele pojazdów mogą przekazać, bez konieczności ponoszenia żadnych kosztów, pojazdy wycofane z eksploatacji. Liczba stacji i punktów stale wzrasta, jednakże ich dostępność, jak również możliwość przekazania wraku bezkosztowo, nie jest efektem działań producentów pojazdów. Jakkolwiek w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji na wprowadzających pojazdy, którzy wydają kartę pojazdu, nałożony został obowiązek utworzenia sieci zbierania pojazdów spełniającej określone w ustawie wymogi, to jednak aktywność producentów w zakresie „utworzenia” sieci ograniczyła się do podpisania umów z właścicielami istniejących już stacji demontażu. Wg naszych informacji żadna z funkcjonujących stacji demontażu czy punktów zbierania pojazdów nie została wybudowana przez producentów, a dostępność stacji i punktów, do których właściciele mogą przekazać pojazdy o zakończonym życiu technicznym, jest wynikiem działań wyłącznie przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów. Z tych względów już we wcześniejszych pismach dotyczących projektu zmiany ustawy o recyklingu wskazywaliśmy na możliwość zwolnienia producentów pojazdów z obowiązku zapewniania sieci zbierania pojazdów, tym bardziej, że projektowane zmiany, ograniczające w sposób diametralny obowiązkową liczbę stacji i punktów tworzących sieć zbierania pojazdów, powodują, że obowiązek ma charakter wyłącznie nominalny, bez jakiegokolwiek praktycznego przełożenia na dostępność punktów zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zauważyć przy tym należy, że w samej Dyrektywie 2000/53WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie ma żadnych zapisów

Sekretariat Prezesa Rady Ministrów

SDS-2123-3 | 10.04.14

3

36519/14

dotyczących sieci zbierania pojazdów. Ustawodawca unijny wskazuje na konieczność zapewnienia dostępności stacji i punktów zbierania, bez określenia parametrów tej dostępności. W Dyrektywie kładzie się nacisk na konieczność zebrania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie przesądzając o sposobie realizacji tego obowiązku. Tym bardziej więc nie ma żadnego uzasadnienia dla dalszego utrzymywania obowiązku producentów zapewnienia sieci zbierania pojazdów.

Po raz kolejny pragniemy zwrócić uwagę, że w związku z dyskusją na temat sieci zbierania pojazdów, całkowicie zapomina się o innym, znacznie poważniejszym problemie, jakim jest brak skutecznego, efektywnego systemu zbiórki pojazdów. Do legalnych stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów trafia bowiem zaledwie co piąty pojazd wycofany z eksploatacji. Pozostałe pojazdy, ok. 75-80%, trafiają do szarej strefy i żadne z dotychczasowych rozwiązań nie były w stanie zmienić tego stanu. W szczególności stanu tego nie zmienił obowiązek producentów zapewnienia sieci zbierania pojazdów. Dlatego też w dyskusji nad kształtem systemu zbiórki pojazdów nie można zapominać o tym, że wciąż nie jest realizowany jeden z kluczowych celów Dyrektywy wrakowej, jakim jest zebranie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Rozwiązaniem, które podniosłoby efektywność systemu zbiórki i znacząco wpłynęłoby na liczbę pojazdów trafiających do legalnych stacji demontażu jest postulowany od dłuższego czasu przez nasze Stowarzyszenia system „500 za 500” (szczegóły dotyczące tego systemu opisane zostały we wcześniejszych pismach Stowarzyszenia dotyczących projektu). Wspomnieć należy, że system ten spotkał się z aprobatą Ministerstwa Środowiska i odpowiednie zapisy wprowadzające ten system znalazły się nawet w jednej z wersji projektu zmiany ustawy o recyklingu. Projektowany aktualnie system opłaty depozytowej stanowi częściową tylko realizacją postulatów zgłaszanych przez Stowarzyszenie FORS, jednakże przypisanie wpłaty do konkretnego pojazdu, spowoduje, że o skuteczności tego systemu będziemy mogli się przekonać za jakieś 15 lat, gdy pojazdy, od których wniesiona zostanie opłata depozytowa, będą wycofywane z eksploatacji. Tymczasem skutecznych rozwiązań potrzebujemy już dziś, co każe rozważyć możliwość uruchomienia systemu wypłat równocześnie z wprowadzeniem systemu opłaty depozytowej na zasadach opisanych w postulowanym systemie „500 za 500”.

Nie podzielamy obaw i niepokojów producentów w przedmiocie skutków wprowadzenia opłaty depozytowej, w przypadku, gdy system obejmie wszystkie pojazdy rejestrowane po raz pierwszy na terytorium kraju. Po pierwsze opłata depozytowa wpłacana będzie przez podmiot rejestrujący pojazd – wobec tego nie obejmie producentów pojazdów i wbrew stanowisku PZPM – nie będzie stanowiła dodatkowego obciążenia producentów pojazdów. Mało prawdopodobne jest również i to, że obowiązek uiszczenia dodatkowo 500 zł w związku z pierwszą rejestracją pojazdu, przyczyni się do spadku sprzedaży nowych pojazdów w Polsce. Zakup nowego pojazdu to zwykle wydatek kilkudziesięciu tysięcy złotych, a zatem dodatkowe 500 zł – wpłacane zresztą w charakterze depozytu, nie będzie miało żadnego wpływu na decyzję o zakupie nowego auta. Warto przy tym przypomnieć, że zasadniczym powodem, dla którego w obowiązującym dziś art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu wprowadzono opłatę recyklingową była chęć zahamowania napływu używanych pojazdów z zagranicy. Choć auta używane są zdecydowanie tańsze od nowych, to dodatkowa opłata 500 zł nie miała żadnego wpływu na liczbę używanych pojazdów sprowadzanych z zagranicy, co każe domniemywać, że opłata depozytowa nie będzie miała także wpływu na liczbę sprzedawanych pojazdów nowych.

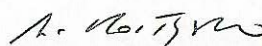
W dyskusji nad kształtem systemu recyklingu i obowiązkami poszczególnych operatorów systemu nie sposób pomijać milczeniem tego, że branża recyklingu pojazdów

jest jedyną, w której nie jest realizowana unijna zasada „zanieczyszczający płaci”. Przedstawiciele branży motoryzacyjnej, akcentując trudną sytuację producentów, zdają się zapominać o tym, że aktualnie zasadnicze koszty funkcjonowania systemu recyklingu w Polsce ponoszą przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu. To zapisy ustawy o recyklingu, a nie producenci, zagwarantowały bezkosztowe dla właściciela pojazdu przekazanie pojazdu do stacji demontażu. Koszty demontażu, zagospodarowania odpadu niebezpiecznego, jakim jest pojazd wycofanych z eksploatacji i uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, w całości ponosi prowadzący stację demontażu, bez możliwości uzyskania jakiegokolwiek rekompensaty tych kosztów od wprowadzających pojazdy. We wszystkich innych branżach gospodarowania odpadami, koszty recyklingu ponoszą producenci lub wprowadzający produkty, z których powstają odpady wymagające zagospodarowania zgodnie z obowiązującymi przepisami. Jakkolwiek rozumiemy trudną sytuację branży motoryzacyjnej, to nie sposób nie zauważyć, że przynajmniej część obowiązków producentów pojazdów w zakresie recyklingu pojazdów została przeniesiona na przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu.

Zważywszy planowaną likwidację systemu dopłat do demontażu konieczne jest podjęcie dyskusji nie tylko nad kształtem systemu zbiórki pojazdów, którego elementem jest opłata depozytowa, ale również nad zasadami pokrycia kosztów recyklingu pojazdów. Utrzymywanie dotychczasowych rozwiązań i dalsze obarczanie prowadzących stacje kosztami recyklingu, bez możliwości uzyskania zwrotu tych kosztów, doprowadzi do załamania się systemu recyklingu. Trzeba pamiętać, że nie tylko producenci pojazdów tworzą miejsca pracy i płacą podatki do budżetu. Z tych względów głos przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu nie może być pomijany w dyskusji o kierunkach zmiany ustawy o recyklingu. Wyrażamy nadzieję, że zasygnalizowane przez nas problemy w tym, jak i wcześniejszych pismach, będą zauważone, a Rząd podejmie prace nad rozwiązaniami, które zagwarantują stabilny rozwój branży i związanych z nią przedsiębiorstw.

Z poważaniem

Adam Małyszko



Prezes Stowarzyszenia FORS