



STOWARZYSZENIE FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 09.07.2007 r.

Komisja Gospodarki Narodowej Senat Rzeczypospolitej Polskiej

FORS/227/2007

Dotyczy: ustawy z dnia 29.06.2007 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (**druk senacki nr 479**)

Dnia 29 czerwca br. Sejm przyjął zmianę ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Nowelizacja ustawy wprowadza zwolnienie wprowadzających pojazdy z obowiązku opłaty za brak sieci, w przypadku zapewnienia sieci na 95% terytorium kraju oraz obniżenie opłaty w przypadku zapewnienia przez wprowadzającego sieci na określonej procentowo części terytorium kraju.

Stowarzyszenie FORS, reprezentujące głos przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu - jednego z operatorów recyklingu - od początku wyraża negatywne stanowisko wobec poselskiej propozycji zmiany ustawy o recyklingu. Uważamy bowiem, iż kierunek zmian nie jest prawidłowy – nowelizacja nie poprawia ustawy, a wręcz przeciwnie, zmiana art. 14 ustawy o recyklingu, dokonana w całkowitym oderwaniu od innych regulacji zniekształca system budowany w oparciu o obowiązujące przepisy, zabezpiecza interesy wąskiej grupy największych wprowadzających, dyskryminując wprowadzających do 1000 pojazdów, a w szczególności legalizuje patologie, z jakimi spotykamy się w tej chwili i sprawdza realną groźbę braku dostępności sieci zbierania pojazdów dla właścicieli aut.

W trakcie prac nad ustawą, w dwóch skierowanych do Sejmu opiniach, szczegółowo opisaliśmy problemy związane z budową systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i zgłosiliśmy szereg zastrzeżeń do projektu zmiany ustawy. Pozostają one w pełni aktualne, w związku z tym, iż ustawa z 29 czerwca o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w niewielkim tylko stopniu odbiega od treści poselskiego projektu. Aby nie powtarzać omawianych w tych pismach problemów, w załączeniu przedkładamy nasze opinie, zwracając jednocześnie uwagę na kwestie najistotniejsze, dotyczące bezpośrednio nowelizowanych przepisów.

Podczas prac na zmianę ustawy o recyklingu zabrakło dyskusji na temat egzekucji przepisów dotyczących zapewnienia przez wprowadzających sieci zbierania pojazdów. Głosowanie nad ustawą odbyło się bez wiedzy o tym, jak wygląda weryfikacja obowiązku zapewnienia sieci – jak obecnie Główny Inspektor Ochrony Środowiska kontroluje istnienie sieci zgłaszanych do niego przez wprowadzających, jakie konsekwencje wyciągane są w stosunku do tych, którzy sieci nie zapewnili i jaka jest skuteczność egzekucji. Zabrakło też dyskusji o tym, czy weryfikacja sieci po zmianie ustawy będzie możliwa. W naszej ocenie nowelizacja ustawy o recyklingu uniemożliwi kontrolę sieci zbierania pojazdów - tego, czy pokrywa ona określony procent terytorium kraju, czy nie. W jaki sposób GIOŚ, a nawet sami wprowadzający mają określić, czy ich sieć pokrywa 95%, 80%, czy może 50% terytorium kraju, zwłaszcza, jeśli kształt i rozmiar sieci będzie w trakcie roku ulegać zmianie? Przed ostatecznym przyjęciem tych rozwiązań warto by zastanowić się, czy są one wykonalne, czy możliwe będzie jednoznaczne ustalenie, jaki procent powierzchni kraju pokrywa dana sieć i czy za kilka miesięcy nie okaże się znowu, że wprowadzający nie wykonują swych obowiązków zapewnienia sieci, bo są one absurdalne i niewykonalne.

Zwracaliśmy również uwagę na to, że nowelizacja ustawy o recyklingu zabezpiecza jedynie interesy dużych przedsiębiorców – wprowadzających powyżej 1000 pojazdów w ciągu roku. Ci, którzy wprowadzają poniżej 1000 pojazdów i nie zdecydowali się na wariant budowy sieci zbierania pojazdów, nie skorzystają z dobrodziejstwa noweli i zwolnienia z opłat na recykling. Rodzi to oczywiście pytanie o konstytucyjność nowych przepisów, skoro korzyści, jakie niesie zmiana przepisów ustawy o recyklingu adresowane są tylko do wąskiej grupy przedsiębiorców, pomijając innych. Nie sposób też nie wspomnieć o tym, iż nowe zasady odpowiedzialności stosowane będą do obliczania opłaty za brak sieci od początku 2007 r. – a więc z mocą wsteczną. To również uderza w tych wprowadzających, którzy nie zdecydowali się na budowę sieci i od razu płacą 500 zł od każdego wprowadzanego pojazdu – wpłaconych pieniędzy nie odzyskają i nie mogą też skorzystać z ulg, które przysługiwałyby im, gdyby znając nowe zasady odpowiedzialności za brak sieci zdecydowali się na wariant jej budowy.

Podtrzymujemy też dotychczasowe stanowisko, iż zmiana ustawy o recyklingu w kształcie nadanym jej ustawą z 29 czerwca oznacza zielone światło dla oszustów handlujących „siecią zbierania pojazdów”. „Sieć” jest obecnie dobrze sprzedającym się towarem handlowym – jednakże towar ten do czasu nowelizacji miał istotną wadę: sieć nie spełniała wymogów z art. 11 ustawy o recyklingu. Nowelizacja ustawy wprowadzająca zmianę zasad odpowiedzialności za brak sieci i tym samym zmianę parametrów, jakim powinna odpowiadać sieć zbierania pojazdów, spowoduje zalegalizowanie dziurawych sieci – wystarczającym będzie zbudowanie sieci, która pokryje 85% terytorium kraju, by skorzystać z 50 % ulgi w opłacie za brak sieci – przy czym w ogóle nie liczy się fakt, czy sieć zdolna jest przyjąć i zagospodarować pojazdy wycofywane z eksploatacji. Jeśli dodatkowo uwzględni się fakt, iż skontrolowanie sieci nie będzie praktycznie możliwe – to oczywistym jest, iż na nowelizacji ustawy najbardziej skorzystają ci, którzy teraz prawo łamią. Problem ten

szczegółowo opisaliśmy w naszym piśmie z dnia 07.05.2007 r., przedstawiając mechanizm handlu „siecią”. Dodatkowo załączamy wydruk z popularnej aukcji internetowej, gdzie za jedyne 300 zł kupić można „Opłatę rejestracyjną!”. Przykład ten doskonale obrazuje, z jaką patologią mamy do czynienia – w sposób całkowicie jawny handluje się kwitami, które umożliwiają rejestrację pojazdów.

Problemy wskazywane przez Stowarzyszenie FORS dostrzega również Rząd, w którego pisemnym stanowisku do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji zawarta jest głęboka krytyka zaproponowanych rozwiązań. Uwzględniając fakt, iż po pracach w Komisji i Podkomisji pierwotna wersja projektu uległa jedynie drobnym zmianom, stanowisko Rządu pozostaje w pełni aktualne i winno być odnoszone również do uchwalonej w dniu 29 czerwca ustawy nowelizującej ustawę o recyklingu.

W stanowisku Rządu czytamy:

*„Postępując więc zgodnie z przepisami poselskiego projektu ustawy, można nie zapewniać sieci na pięciu procentach terytorium kraju bez żadnych negatywnych konsekwencji z tego tytułu. Wbrew uzasadnieniu do poselskiego projektu ustawy przewidziane w nim rozwiązania prawne nie zapewniają, iż brakujące elementy sieci nie zostaną utworzone tylko na terenach słabo zaludnionych. Postanowienia poselskiego projektu ustawy mogą zaś w skrajnych przypadkach spowodować, iż sieć zbierania pojazdów będzie tak utworzona, iż nie będzie obejmowała terenów najbardziej zaludnionych (w szczególności aglomeracji śląskiej, warszawskiej oraz trójmiasta). Stać się tak może, gdyż podmioty wprowadzające pojazdy nie mają bezwzględnego obowiązku utworzenia sieci na tych najbardziej zaludnionych terenach. (...) W związku z tym, przyjęcie **poselskiego projektu ustawy w takiej wersji może narazić Polskę na zarzut nie wywiązania się z zobowiązań wynikających z art. 5 dyrektywy w sprawie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.**”*

W dalszej części stanowiska czytamy:

*„(...) założenie, że wejście w życie ustawy nie spowoduje żadnych negatywnych skutków dla konsumenta należy uznać za niegodne z rzeczywistością, gdyż projekt ustawy zakłada, że na niektórych częściach kraju można będzie nie tworzyć sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. W takiej sytuacji **niewątpliwie jest, że sytuacja takich konsumentów pogorszy się po wejściu w życie ustawy, w stosunku do tej, jaką mają obecnie.**”*

Stowarzyszenie FORS wskazywało na potrzebę zmian ustawy o recyklingu, ale zmian głębszych i kompleksowych – problemów do rozwiązania jest znacznie więcej i nie ograniczają się one tylko do zasad odpowiedzialności za brak sieci zbierania pojazdów. Przykładem jest art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu i pobieranie opłat recyklingowych od osób fizycznych. W stanowisku Rządu czytamy:

„Obowiązek zapewnienia sieci zbierania pojazdów nie może być również traktowany w oderwaniu od innych obowiązków nakładanych ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z

eksploatacji. Zmiana art. 14 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji nie może pozostawać bez rozważenia tego, jakie ewentualnie skutki prawne będzie miała proponowana zmiana ustawy na legalność opłaty pobieranej na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Analizę taką należy w szczególności przeprowadzić w związku z treścią art. 90 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (...).”

Problem ten dostrzegany był już na etapie prac nad ustawą o recyklingu, co potwierdzają sporządzone wówczas opinie prawne (m.in. opinia prawna z dnia 06.12.2004 r. sporządzona przez dr Jana Jerzmańskiego, którą można znaleźć na internetowych stronach Senatu w dziale Archiwum), a także dyskusja, jaka była prowadzona w Senacie podczas prac nad ustawą.

Powyższe potwierdza, iż przyjęty przez Sejm kierunek zmiany ustawy o recyklingu nie jest prawidłowy. Nowelizacja nie rozwiązuje najważniejszych problemów, o jakich pisaliśmy w naszych opiniach do projektu, a wręcz przeciwnie – niektóre nawet pogłębia, narażając nasz kraj na sankcje ze strony Unii Europejskiej z powodu niewypełnienia postanowień Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z powyższym apelujemy o odrzucenie ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby zainicjować prace nad szerszą nowelizacją ustawy, która pozwoli dopracować system recyklingu pojazdów w sposób kompleksowy i przemyślany, uwzględniający interesy wszystkich operatorów systemu recyklingu i eliminujący obecne nieprawidłowości.

Z poważaniem
Prezes Stowarzyszenia FORS

Adam Małyszko

Sekretariat Stowarzyszenia : tel./ fax.: (022) 87 40 114, fors@fors.pl, www.fors.pl