



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 15.01.2009 r.

Pan Poseł Wojciech Jasiński
Przewodniczący
Komisja Gospodarki
SEIM RP
ul. Wiejska 4/6/8
00-902 Warszawa

FORS/011/2009

Dotyczy: projektu ustawy o bateriach i akumulatorach (druk sejmowy nr 1451)

W związku z przekazaniem do pracy w Komisji rządowego projektu ustawy o bateriach i akumulatorach (druk sejmowy nr 1451), który zmierza do wprowadzenia nowych rozwiązań w zakresie gospodarowania odpadami pochodzącymi z zużytych baterii i akumulatorów, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów w Warszawie chciałoby przedstawić swoją opinię do niektórych z pośród projektowanych zapisów.

W Projekcie uwagę naszą zwraca zapis art. 59, który obliguje zbierających zużyte baterie i akumulatory do przekazywania zużytych baterii i akumulatorów bezpośrednio do prowadzącego zakład przetwarzania.

Z treści art. 16 Projektu wynika, że każdy podmiot zamierzający podjąć działalność w zakresie przetwarzania zużytych baterii lub zużytych akumulatorów obowiązany jest złożyć wniosek do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska o wpisanie go do prowadzonego przez Głównego Inspektora rejestru. Dalej, art. 63 Projektu, stanowi, że prowadzący zakład przetwarzania zużytych baterii samochodowych kwasowo-ołowiowych, zużytych akumulatorów samochodowych kwasowo-ołowiowych, zużytych baterii przemysłowych kwasowo-ołowiowych lub zużytych akumulatorów przemysłowych kwasowo-ołowiowych jest obowiązany do uzyskania pozwolenia zintegrowanego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

Zrozumiała jest troska o środowisko naturalne i dążenie do minimalizowania ujemnego wpływu baterii i akumulatorów oraz zużytych baterii i zużytych akumulatorów, wskazywane w uzasadnieniu Projektu jako zasadnicze cele Dyrektywy 2006/66/WE, a także samego Projektu. Jednakże wskazane wyżej rozwiązania, w naszej ocenie, usankcjonują prawnie dominującą pozycję dwóch podmiotów działających obecnie na polskim rynku, zajmujących się przetwarzaniem zużytych baterii i akumulatorów tj. Orzeł Biały S.A. z siedzibą w Bytomiu i Baterpol Sp. z o.o. w siedzibą w Katowicach.

Wprowadzenie obowiązku przekazywania zużytych baterii i akumulatorów bezpośrednio do podmiotu prowadzącego zakład przetwarzania, wpisanego do rejestru GIOŚ, jest równoznaczne z wprowadzeniem zakazu eksportu tego rodzaju odpadów, a co za tym idzie - istotnego ograniczenia liczby potencjalnych odbiorców odpadów. Wprawdzie w chwili obecnej eksport odpadów niebezpiecznych, gdyż z takimi mamy do czynienia w przypadku zużytych baterii i akumulatorów, obwarowany jest szeregiem warunków, ale prawnie jest dopuszczony i możliwy. Wejście w życie przepisu nakazującego przekazywanie zużytych baterii i akumulatorów tylko do

polskich zakładów przetwarzania i tylko tych posiadających zezwolenie zintegrowane niewątpliwie ujemnie wpłynie na pozycję szeregu przedsiębiorców, którzy zużyte baterie i akumulatory wytwarzają (m.in. stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji – jest to bowiem odpad powstający z pojazdu w trakcie jego demontażu), czy też zajmują się ich zbiórką. Opinię tę uzasadnia znajomość rynku związanego z gospodarką odpadami oraz fakt, że na rynku działają w zasadzie tylko dwie wyżej wymienione firmy, które zajmują się przetwarzaniem zużytych baterii i akumulatorów i które ewentualnie będą też w stanie spełnić zapisany w art. 63 Projektu obowiązek posiadania zezwolenia zintegrowanego. **W naszej ocenie tego rodzaju zapisy negatywnie wpłyną na rynek, gdyż ograniczą konkurencję i usankcjonują dominującą pozycję dwóch przedsiębiorstw, co sprzyjać będzie stosowaniu praktyk monopolistycznych.** O ile w chwili obecnej za pozyskanie odpadów w postaci zużytych akumulatorów samochodowych, przetwarzający te odpady gotowi są zapłacić, o tyle po wejściu w życie przepisu w brzmieniu art. 59 Projektu, zbierający, zostanie praktycznie pozbawiony wyboru odbiorcy odpadów i nie mając innej alternatywy, może być zmuszony do tego, by przekazywać te odpady do prowadzącego zakład przetwarzania na narzuconych mu warunkach

Obawiamy się, że taka sytuacja nie pozostanie bez wpływu na działalność podmiotów prowadzących stacje demontażu, zwłaszcza, że Projekt zakłada także zmianę art. 21 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i nakłada na prowadzących stacje obowiązek przekazywania akumulatorów do zakładów przetwarzania tj. do zakładów wpisanych do rejestru GIOŚ.

Przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu obciążani zostali obowiązkiem przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, przeprowadzenia jego demontażu i zagospodarowania odpadów powstałych z pojazdu. Wiąże się to oczywiście z ogromnymi kosztami – wynikającymi chociażby z konieczności odpowiedniego wyposażenia stacji i dostosowania jej do wymogów przepisów w zakresie ochrony środowiska. Prowadzący stację nie może pobrać od właściciela pojazdu żadnego wynagrodzenia i w założeniu powinien utrzymać się z wpływów ze sprzedaży odzyskanych z pojazdów części, odpadów pochodzących z pojazdów oraz dopłat do demontażu. System dopłat do demontażu, zaliczony do pomocy publicznej de minimis, w praktyce zawiódł, a kolejne zmiany w przepisach powodują, iż rośnie grupa odpadów za przekazanie których prowadzący stacje muszą zapłacić, co pogłębia starty z tytułu prowadzonej działalności. Obawiamy się, że taka sytuacja już wkrótce dotyczyć będzie także odpadów akumulatorowych.

Zaznaczyć również należy, że Projekt zakłada wprowadzenie analogicznych rozwiązań również do ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (zmiana art. 47 ustawy o zużytym sprzęcie) i z podobnym problemem zetkną się również prowadzący zakłady przetwarzania zużytego sprzętu, zobligowani do przekazania zużytych baterii i akumulatorów do dwóch przedsiębiorstw, które obecnie działają na polskim rynku.

Nie bez znaczenia jest także fakt, że wedle informacji docierających do naszych członków z Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta, Orzeł Biały S.A. zamierza przejąć kontrolę nad Baterpol Sp. z o.o. i Prezes Urzędu prowadzi obecnie postępowania antymonopolowe w tej sprawie. Już wkrótce więc dwie konkurujące obecnie ze sobą firmy prawdopodobnie połączą się, a projektowane przepisy ustawy o bateriach i akumulatorach spowodują, że spółka Orzeł Biały będzie dyktować warunki na rynku odpadów pochodzących z baterii i akumulatorów.

Oprócz wyżej omówionych, wątpliwości budzi także samo brzmienie przepisu art. 59 ust. 1 i użyte w nim określenie: „bezpośrednio do prowadzącego zakład przetwarzania”. Literalna wykładania tego przepisu może bowiem rodzić pytania o dopuszczalność posłużenia się podmiotem transportującym odpady niebezpieczne, co nie jest bez znaczenia, jeśli zważy się fakt, iż znaczna część podmiotów zbierających baterie i akumulatory nie dysponuje odpowiednimi środkami technicznymi do transportu odpadów niebezpiecznych. Wskazane jest więc rozstrzygnięcie tej kwestii jeszcze na etapie legislacji, aby w przyszłości uniknąć zbędnych wątpliwości.

W związku z tym, iż omawiane rozwiązania są kontrowersyjne i budzą uzasadniony niepokój naszego środowiska, zwracamy się z prośbą o uwzględnienie naszych uwag w toku prac w Komisji i dyskusji nad Projektem. Jednocześnie, zwracamy się z prośbą o umożliwienie nam uczestnictwa w posiedzeniu Komisji.

Z wyrazami szacunku

Prezes Stowarzyszenia

Adam Małyszko