



STOWARZYSZENIE FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 23 listopada 2007 roku

Pan
Maciej Nowicki
Minister Środowiska
Ministerstwo Środowiska
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

FORS/ 283 /2007

Dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych innych ustaw

W związku z projektowaną nowelizacją ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw, której tekst opublikowany został na internetowych stronach Ministerstwa Środowiska, w imieniu członków Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów w Warszawie, chcielibyśmy przedstawić nasze stanowisko do proponowanych zmian. Z uwagi na to, że projekt ustawy jest dość obszerny, pragniemy w naszej opinii ograniczyć się jedynie do kilku niżej wymienionych zagadnień, których nowela dotyczy, a które są niezwykle istotne z punktu widzenia działalności przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu.

I. Zmiana ustawy z dnia 27.04.2001 r. o odpadach

1. art. 1 pkt 3 projektu dotyczący zmiany art. 4 ust. 1 b ustawy o odpadach

Proponowana zmiana ma charakter czysto redakcyjny i w naszej ocenie nie wnosi ona merytorycznych zmian do tego przepisu. Chcielibyśmy natomiast zwrócić uwagę na fakt, iż nasze Stowarzyszenie od dłuższego czasu, zarówno w pismach kierowanych do Ministerstwa Środowiska, jak też do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, wskazuje na potrzebę określenia warunków pojazdów, których niespełnienie spowoduje uznanie danego pojazdu za odpad. Wielokrotnie też słyszeliśmy o powodach, dla których delegacja zawarta w art. 4 ust. 1b ustawy o odpadach pozostaje przepisem martwym, zwłaszcza w odniesieniu do pojazdów. Wskazuje się bowiem na to, iż przepisy, które określać będą warunki, czy też wymagania, których niespełnienie powoduje, że ich posiadacz obowiązany jest do pozbycia się danego przedmiotu bądź też substancji, czy też po noweli – że dany przedmiot lub substancja będzie uznana za odpad, ingerują w prawo własności, poprzez ograniczenie możliwości dysponowania rzeczą i korzystania z niej. Jeśli dodatkowo uwzględnimy fakt, iż tego rodzaju ograniczenia wynikać by miały z przepisów rozporządzenia, to organ wydający takie przepisy łatwo narazić mógłby się na zarzut niekonstytucyjności przepisów. Wszelkie ograniczenia prawa własności mogą bowiem wynikać tylko i wyłącznie z ustawy. Uważamy więc, że w odniesieniu do pojazdów, aby uniknąć ewentualnych zarzutów co do niezgodnej z Konstytucją ingerencji w uprawnienia właścicielskie, konieczne jest w art. 3 pkt 6 ustawy z dnia 20.01.2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji doprecyzowanie definicji „pojazdu wycofanego z eksploatacji”, która nie tylko będzie odwoływać się do definicji „odpadu” zawartej w ustawie o

Sekretariat Stowarzyszenia: tel./ fax.: (022) 87 40 114, fors@fors.pl, www.fors.pl
Nr konta: Bank BPH S.A. 68 1060 0076 0000 4048 5007 5816
NIP: 522-24-79-885 **REGON:** 014975512

odpadach, ale dodatkowo, określi wymagania, których niespełnienie będzie kwalifikować pojazd, z mocy prawa, jako odpad.

O pilnej potrzebie takiej regulacji świadczy ogromna ilość sprowadzanych do Polski z zagranicy wraków, które oficjalnie wjeżdżają do Polski jako pojazdy. W rzeczywistości zaś pojazdy te nigdy nie są rejestrowane i rozbierane są na części w nielegalnie działających „stacjach demontażu”. Główny Inspektor Ochrony Środowiska podjął próbę rozwiązania problemu nielegalnego transgranicznego przemieszczania odpadów, wydając dość kontrowersyjny dokument pt.: „Wskazówki metodyczne w sprawie uznawania uszkodzonych pojazdów za odpad w transgranicznym przemieszczaniu odpadów.” Niestety, o ile wydaniu tego dokumentu przyświecały dobre intencje, o tyle sposób wykonania, a w szczególności treść wskazówek budzi poważne wątpliwości w przedmiocie ich zgodności z obowiązującymi przepisami.

Wspomniana regulacja jest także warunkiem koniecznym do podjęcia skutecznej walki ze zjawiskiem handlu dokumentami, które służą legalizacji kradzionych aut. Proceder ten polega na sprzedaży doszczętnie zniszczonych pojazdów, których zasadniczą wartością jest to, że są zarejestrowane i posiadają legalne dokumenty. Przepisy, które spowodują, iż tego rodzaju pojazdu nie będą mogły być przedmiotem swobodnego obrotu, gdyż w świetle prawa stanowiąc będą odpady, niewątpliwie przyczyni się do ograniczenia tego zjawiska.

Wydaje się, iż podjęta obecnie inicjatywa zmiany ustawy o odpadach oraz ustawy o recyklingu jest doskonałą okazją do tego, by kwestię definicji odpadu – pojazdu wycofanego z eksploatacji dopracować i określić w ustawie warunki, których niespełnienie będzie powodowało zakwalifikowanie danego pojazdu do odpadów.

2. art. 1 pkt 37 projektu wprowadzający do ustawy o odpadach Rozdział 9a: Kary pieniężne

Bardzo pozytywnie przyjęliśmy inicjatywę zreformowania systemu kar za nieprzestrzeganie przepisów o ochronie środowiska. Uważamy bowiem, że jednym z zasadniczych powodów nieskuteczności kontroli prowadzonych przez Inspekcję Ochrony Środowiska jest brak skutecznych i dotkliwych mechanizmów karania. Dotychczasowy system kar, nakładanych w trybie przepisów o postępowaniu w sprawach o wykroczenia, nie sprawdził się. Groźba otrzymania mandatu w kwocie 500 zł – takie bowiem najczęściej stosują służby ochrony środowiska – nikogo nie odstrasza i przy ogromnych nakładach inwestycyjnych, jakie trzeba poczynić, by legalnie prowadzić firmę (odpowiednie wyposażenie chroniące środowisko, zezwolenia na działalność, podatki), ignorowanie przepisów jest po prostu opłacalne. Uważamy, że kara, oprócz tego, że powinna być nieuchronna, to dodatkowo musi też być odpowiednio dotkliwa, by pełnić funkcję odstraszającą – naruszając przepisy o ochronie środowiska godzi się bowiem we wspólne dobro jakim, jest właśnie środowisko naturalne. Ponadto zauważyć należy, iż zniwelowanie wszystkich szkód, jakie wyrządza działanie człowieka zanieczyszczającego środowisko jest bardzo kosztowne.

System kar administracyjnych doskonale sprawdza się m.in. w transporcie drogowym i właśnie ten przykład często przytaczaliśmy przy okazji różnego rodzaju spotkań z przedstawicielami Ministerstwa czy GIOŚ. Niestety propozycje przedstawione w omawianym projekcie spotkały się z bardzo negatywnym przyjęciem z naszej strony. Przede wszystkim uważamy, że niedopuszczalną jest sytuacja, gdy administracja publiczna, a w zasadzie jeden jej przedstawiciel, w postaci Inspektora Ochrony Środowiska, dysponuje tak potężnym narzędziem represji, jakim są administracyjne kary pieniężne w wysokości od 5.000 zł do 500.000 zł, wymierzane wg dość swobodnego uznania. Kryteriami wymiaru kary, określonymi w art. 79d d ust. 3, może kierować się niezawisły sąd podlegający tylko Konstytucji i ustawom, ale nie urzędnik państwowy. Zasady wymiaru kar administracyjnych proponowane w projekcie budzą poważne zastrzeżenia po pierwsze: pod względem ich zgodności z Konstytucją, w związku z

tym, iż pozostawiają one Inspektorowi Ochrony Środowiska ogromną, swobodę i luz decyzyjny w zakresie wysokości nakładanej kary, a po drugie: są korupcjogenne. Jeśli dodatkowo uwzględnimy fakt, iż z uwagi na brak reformy samej służby ochrony środowiska, kontrole prawdopodobnie nadal koncentrować się będą na legalnie działających przedsiębiorstwach, omijając tych, którzy działają poza prawem i ocierają się o działalność przestępczą, to takim rozwiązaniom należy się zdecydowanie sprzeciwić.

Proponowane rozwiązania to pole do ogromnych nadużyć, zwłaszcza, że praktycznie niemożliwa będzie weryfikacja wysokości wymierzonej kary, a więc ustalenie, czy wymierzyć należało karę przykładowo w wysokości 10.000 zł, 50.000 zł, czy może 100.000 zł. Różnica, w zakresie wysokości kary jest bardzo wyraźna - z punktu widzenia ukaranego, ale niestety trudna do uchwycenia – z punktu widzenia tego, kto ją wymierza, jeśli posługuje się on tak nieostrymi kryteriami jak te, wymienione w projektowanym art. 79 d ust. 3 ustawy o opadach, tzn. stopień szkodliwości czynu, zakres naruszenia oraz dotychczasową działalność podmiotu. Podobny charakter ma regulacja zawarta w projektowanym art. 79 d ust. 5 ustawy o odpadach, który to przepis pozwala odstąpić od wymierzenia kary pieniężnej w szczególnie uzasadnionych przypadkach. Obawiamy się, iż nieostre i trudne do zdefiniowania kryterium „szczególnie uzasadnionego przypadku” będzie niemożliwe do zweryfikowania i stać się może źródłem wielu nadużyć.

Podkreślić pragniemy, iż reforma systemu karania za nieprzestrzeganie przepisów o ochronie środowiska jest konieczna. Kierunek zasadniczo jest prawidłowy, ale projekt wymaga dopracowania. Sądzymy, że wzorem rozwiązań, jakie funkcjonują w transporcie drogowym należy doprecyzować katalog naruszeń, a przede wszystkim należy opracować taryfikator kar za poszczególne naruszenia tak, aby to przepisy ustawy przypisywały konkretnemu przewinieniu konkretną karę. Ponadto za konieczne uważamy ujednolicenie zasad wymierzania kar w całym system gospodarki odpadami, tzn. kary powinny być wymierzane na tych samych zasadach tak na gruncie przepisów ustawy o odpadach, jak też ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji czy ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym. Niezrozumiałe jest, dlaczego na gruncie tylko tych trzech przykładowych ustaw jedne z pośród naruszeń przepisów podlegać by miały karom wymierzonym w trybie postępowania w sprawach o wykroczenia, inne zaś karom administracyjnym. Granica jest nieostra i trudna do uchwycenia. Być może warto rozważyć, by system ujednolicił i dotychczasowe kary wymierzane w trybie postępowania w sprawach o wykroczenia zastąpić w całości karami administracyjnymi. Wówczas tylko te najpoważniejsze naruszenia przepisów w zakresie ochrony środowiska, kwalifikowane jako przestępstwo, podlegałyby regulacjom kodeksu karnego.

II. Zmiana ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska

Projektowana zmiana ustawy prawo ochrony środowiska, zakładająca zmianę art. 401 oraz wprowadzenie nowego art. 401 c, polega na likwidacji odrębnych rachunków bankowych stworzonych dla gromadzenia środków pochodzących m.in. z opłat recyklingowych oraz opłat za brak sieci zbierania pojazdów, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20.01.2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz przewiduje nowe możliwości dysponowania środkami.

Nowelizacja ustawy, która w zamyśle projektodawców ma na celu „zapobieganie zaleganiu środków na kontach Narodowego Funduszu i zapewnienie efektywnego ich wydatkowania”, w istocie oznacza rewolucję w zakresie finansowania recyklingu pojazdów i w efekcie doprowadzić może do tego, że pieniędzy na recykling nie będzie w ogóle.

Obecnie środki gromadzone w Narodowym Funduszu, pochodzące z opłat recyklingowych oraz opłat za brak sieci przeznaczone są **wyłącznie** na:

1. finansowanie dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji
2. dofinansowanie działań inwestycyjnych w zakresie: demontażu pojazdów, gospodarowania odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów, zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji
3. dofinansowanie gmin w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji (art. 401 ust. 12 ustawy prawo ochrony środowiska).

Szczegółowy podział środków regulowany jest rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 31.05.2006 r. w sprawie szczegółowych warunków przeznaczania wpływów pochodzących z opłat w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Projekt zakłada, że środki zbierane obecnie na recykling pojazdów, w pierwszej kolejności przeznaczone zostaną na różnego rodzaju działania edukacyjne, prace naukowo-badawcze i eksperckie oraz inne bliżej nieokreślone działania rozwoju selektywnego zbierania odpadów i unieszkodliwiania odpadów, a dopiero w dalszej kolejności - przeznaczane będą również na recykling pojazdów, przy czym wielkość części przeznaczonej na finansowanie recyklingu określi w drodze rozporządzenia Minister Środowiska po to, by następnie Rada Ministrów mogła zdecydować jak pieniądze na recykling rozdzielić.

Takim rozwiązaniom należy powiedzieć zdecydowane nie!

Przedstawiciele Stowarzyszenia FORS uczestniczyli w pracach nad projektem ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, którą Sejm uchwalił 20 stycznia 2005 r. Usłyszeliśmy wówczas, że w zamian za obciążenie przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu obowiązkiem osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu oraz zakaz pobierania jakichkolwiek opłat za przyjęcie do stacji pojazdu wycofanego z eksploatacji, prowadzący stacje demontażu otrzymają dopłaty do demontażu, które zrekompensują nakłady ponoszone na wypełnienie powyższych obowiązków. Ustawą o recyklingu została wprowadzona odpowiednia zmiana do ustawy prawo ochrony środowiska, w której określono zasady podziału środków zbieranych na recykling.

Rok 2007 był pierwszym, w którym prowadzący stacje demontażu złożyli sprawozdania ze swej działalności i wnioski od Narodowego Funduszu o dopłaty. W praktyce wymogi postawione prowadzącym stacje, warunkujące uzyskanie dofinansowania, tzn. osiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, złożenie terminowo prawidłowo wypełnionego sprawozdania i wniosku o dopłaty, okazały się znacznie trudniejsze do wypełnienia aniżeli wydawać się mogło w czasie prac nad ustawą. Niejasne przepisy i różne, a niekiedy nawet sprzeczne, interpretacje prezentowane przez Ministerstwo Środowiska i GIOŚ, problemy z uzyskaniem zaświadczeń potwierdzających odzysk i recykling, bardzo późne wykonanie próby strzeżenia – to wszystko złożyło się na problemy prowadzących stacje demontażu z przygotowaniem rocznego sprawozdania z działalności stacji. Okazało się również, że Narodowy Fundusz w niektórych przypadkach prezentuje odmienne aniżeli Ministerstwo czy GIOŚ stanowisko, a jakikolwiek błąd w sprawozdaniu dyskwalifikuje przedsiębiorcę z ubiegania się o wypłatę dofinansowania pod zarzutem nierzetelności sprawozdania. W efekcie pozytywną weryfikację wniosków przeszło zaledwie ok. 17% spośród działających stacji demontażu. Środki ostatecznie wypłacono około 80 podmiotom, przy czym niektóre stacje nie mogły otrzymać pełnego dofinansowania, o jakim mowa w ustawie prawo ochrony środowiska z uwagi na ograniczenie wypłat do pułapu 200.000 euro, wynikającego z pomocy publicznej de minimis, do której Rozporządzenie Rady Ministrów zakwalifikowało dopłaty do demontażu. Na marginesie dodać należy, że firma, która już teraz wykorzystwała limit pomocy de minimis, dopłat do demontażu nie otrzyma przez kolejne 3 trzy lata

Opisane problemy stanowią zasadniczy powód, dla którego na kontach Narodowego Funduszu zalegają środki zbierane na recykling pojazdów. „Zaleganie” tych środków nie jest spowodowane tym, że recykling w Polsce ma się bardzo dobrze i prowadzący stacje demontażu

dopłat nie potrzebują. Taki stan rzeczy w wielu przypadkach spowodowały problemy z uzyskaniem odpowiednich dokumentów do sprawozdania, rozbieżności interpretacyjne obowiązujących przepisów i zakwalifikowanie dopłat do pomocy publicznej de minimis ograniczającej wypłaty tym przedsiębiorcom, którzy przetwarzają znaczne ilości odpadów i w myśl przepisów ustawy prawo ochrony środowiska mogliby uzyskać kwotę przewyższającą graniczne 200.000 euro.

Proponowane zmiany dotyczące zasad finansowania recyklingu pojazdów powodują, że przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu czują się oszukani i w naszej ocenie mają do tego pełne prawo. Ustawa obciąża ich poważnym obowiązkiem przyjęcia bezkosztowo każdego pojazdu, bez możliwości pobierania opłat od właściciela pojazdu, obowiązkiem osiągnięcia poziomu odzysku i recyklingu pod rygorem utraty pozwolenia na prowadzenie działalności, teraz zaś pozbawia się recyklerów obiecanych środków zbieranych przecież pod hasłem recyklingu pojazdów.

To nie jedyny argument przemawiający przeciwko proponowanym rozwiązaniom. Środki znajdujące się obecnie na kontach Narodowego Funduszu są ogromne, a stan recyklingu w Polsce, na który są one zbierane m.in. od osób fizycznych wprowadzających pojazdy, jest katastrofalny. Informacje przedstawiane przez Ministra Środowiska w Sejmie, przy okazji niedawnej nowelizacji ustawy o recyklingu, pokazują, że pieniądze na recykling pojazdów są potrzebne. Potrzebne są na nowoczesne wyposażenie stacji, które pozwoli przetwarzać odpady w sposób gwarantujący osiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, a przede wszystkim na pozyskanie pojazdów do stacji demontażu. Od kilku lat Stowarzyszenie FORS alarmuje, że 90% pojazdów wycofywanych z eksploatacji rozbieranych jest w szarej strefie. Dane te są porażające –uświadamiają bowiem bezradność Państwa w walce z tym zjawiskiem, a przede wszystkim uświadamiają jak ogromna ilość odpadów i to odpadów niebezpiecznych trafia do środowiska. Środki zebrane na kontach Funduszu powinny być przeznaczone na przeciwdziałanie temu zjawisku, powinny być przeznaczone na działania, które spowodują skierowanie strumienia pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu, na motywowanie właściciela pojazdu to tego, by był on zainteresowany przekazaniem pojazdu do legalnej stacji demontażu, a nie do szarej strefy.

Zmiana systemu finansowania recyklingu jest konieczna i o tym także mówimy od dłuższego czasu. Ale nie może ona polegać na tym, że rozdysponowuje się środki przeznaczone na recykling na bliżej nieokreślone cele badawcze i naukowe. Stowarzyszenie FORS zwracało uwagę na to, w jakim kierunku powinny iść zmiany, które z systemów obowiązujących w innych krajach Unii Europejskiej mają szansę sprawdzić się w Polsce i które mają szansę poprawić katastrofalny stan recyklingu w Polsce. Nie można natomiast zgodzić się na to, by przy okazji zmiany ustawy o odpadach decydować o kształcie systemu finansowania recyklingu i o tym, na co zostaną przeznaczone niebagatelne przecież kwoty zebrane na kontach Narodowego Funduszu. Nie można też zgodzić się na to, by o zmianach w systemie finansowania recyklingu pojazdów decydowano bez udziału samych recyklerów i bez konsultowania z nimi projektowanych w tym zakresie zmian.

Stowarzyszenie FORS uczestniczyło w pracach nad ustawą o recyklingu, która ukształtowała funkcjonujący w Polsce system recyklingu, wielokrotnie sygnalizowało problemy związane z funkcjonowaniem tego systemu, w tym finansowania, skupia prawie 200 członków, z czego większość stanowią przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu i jest bodajże jedyną organizacją, która zrzesza tak dużą liczbę podmiotów zaangażowanych bezpośrednio w recykling samochodów. Dlatego też, w imieniu naszych członków, zgłaszamy zdecydowany protest przeciwko projektowanym rozwiązaniom i przeznaczeniu środków na cele opisane w projekcie. Protestujemy przeciwko temu, by zaledwie przy okazji noweli innej ustawy zmieniać, a prawdopodobnie całkowicie też pozbawić recykling finansowania, podczas gdy konieczne jest przeprowadzenie w tym zakresie poważnej dyskusji – miliard złotych zgromadzonych na recykling jest chyba wart tego, by poświęcić temu problemowi trochę więcej uwagi. Protestujemy też przeciwko takim praktykom, gdzie konsultacje społeczne prowadzone są bez

udziału najbardziej zainteresowanych tym zagadnieniem, tych, których zmiana dotknie najbardziej, czyli przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu. Z przykrością stwierdzić należy, że po raz kolejny uznano, iż nie ma konieczności konsultowania kontrowersyjnego projektu ze środowiskiem recyklerów, pomijając Stowarzyszenie FORS w procesie konsultacji społecznych. Nie możemy jednak pominąć milczeniem przygotowanych przez Ministerstwo Środowiska zmian i bardzo liczymy na to, że opinia środowiska recyklerów będzie wzięta pod uwagę. Tym pismem chcemy wywołać szerszą dyskusję nad potrzebą zmiany zasad finansowania recyklingu, by doprowadzić do wypracowania rozwiązań, które spowodują, iż Polska będzie w stanie wywiązać się z obowiązków nałożonych Dyrektywą 2000/53/WE w sprawie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym zebrania wszystkich pojazdów i osiągnięcia określonych Dyrektywą poziomów odzysku i recyklingu. Uważamy, że pieniądze zebrane na recykling pojazdów, znajdujące się na kontach Narodowego Funduszu powinny być wydane tylko i wyłącznie na realizację celów Dyrektywy 2000/53 WE, a nie na cele wymienione w projekcie, zwłaszcza, że na usprawnienie systemu recyklingu, który zapewni pełne wdrożenie postanowień Dyrektywy zebrana kwota prawdopodobnie okaże się niewystarczająca.

III. Zmiana ustawy z dnia 20.01.2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

Niepokój nasz budzi proponowana zmiana art. 28 ust. 3 i 4 ustawy o recyklingu, zakładająca wykreślenie działań R15 jako tych, które zalicza się do odzysku i recyklingu. Chcemy zwrócić uwagę na fakt, iż tego rodzaju zmiana nie pozostanie bez wpływu na przepisy wykonawcze dotyczące sposobu liczenia poziomów odzysku i recyklingu. Mamy poważne obawy, że usunięcie z art. 28 ust. 3 i 4 działań R15 znacznie utrudni przedsiębiorcom prowadzącym stacje osiągnięcie wymaganych ustawą poziomów odzysku i recyklingu.

Obecnie obowiązujące przepisy ustawy o recyklingu oraz przepisy wykonawcze do niej nie rozwiązują problemu braku obiektywnych możliwości przetworzenia i przekazania do odzysku/recyklingu odpadów z pojazdów przyjętych do stacji demontażu pod koniec roku, tzn. przepisy nie przewidują żadnego okresu przejściowego na przetworzenie w stacji demontażu pojazdów, które zostały przyjęte tuż przed końcem roku, a z uwagi na krótki czas, nie zostały przetworzone w danym roku sprawozdawczym. Taki stan rzeczy powoduje, że wyniki stacji demontażu, jeśli chodzi o osiągnięty poziom odzysku i recyklingu, są znacznie słabsze, aniżeli by to wynikało z faktycznych możliwości stacji. Możliwość zaliczenia do odzysku i recyklingu działań R15, tzn. działań polegających na przetwarzaniu odpadów w celu ich przygotowania do odzysku, w tym do recyklingu skutkuje przykładowo tym, iż przepisy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24.10.2005 r. w sprawie obliczania poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji pozwalają uwzględnić przy wyliczaniu poziomu odzysku i recyklingu masy odpadów przeznaczonych do przekazania do strzępiarki. Poważnie obawiamy się tego, że „wyrzucenie” z ustawy działań R15 spowoduje, iż masa odpadów przeznaczonych do przekazania do strzępiarki nie będzie mogła być uwzględniona przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu. Ponadto zauważyć należy, iż wiele spośród odpadów pochodzących z demontażu pojazdów, zanim dotrze do ostatecznego recyklera, wielokrotnie poddawanych jest odzyskowi metodą R15, a pomiędzy stacją demontażu i recyklerem występuje cały szereg podmiotów, które prowadzą taki odzysk. Dla prowadzącego stację demontażu, uzyskanie w takich warunkach zaświadczenia potwierdzającego recykling jest praktycznie niemożliwe. Proponowana w projekcie zmiana zdecydowanie utrudni, jeśli wręcz nie uniemożliwi, prowadzącym stacje osiągnięcie wymaganych poziomów i dodatkowo spowoduje, że obraz tego, co dzieje się w stacji demontażu i jakie są jej możliwości przetwórcze będzie zafałszowany. Dlatego też, jeżeli art. 28 ust. 3 i 4 miałyby być zmieniony tak, jak zakłada projekt i działania R15 nie mogłyby być zaliczone do odzysku i recyklingu, to należałoby również wykreślić obowiązek uzyskiwania przez prowadzących stacje zaświadczeń potwierdzających odzysk/recykling i

zmienić przepisy w sprawie liczenia poziomów w taki sposób, który osiągnięcie wymaganych poziomów uczyniłby realnym i niezależnym od innych podmiotów.

Ponadto dziwi fakt, iż pomimo ingerencji w treść art. 28 ustawy o recyklingu, projektodawcy nie zdecydowali się na usunięcie raz na zawsze wątpliwości, jakie wzbudza wśród prawników Ministerstwa Środowiska treść ust. 6 tego artykułu i nie zaproponowano takiego brzmienia tego przepisu, z którego będzie jasno wynikać, że na potwierdzenie odzysku potrzebne jest zaświadczenie potwierdzające odzysk, a recyklingu – zaświadczenie potwierdzające recykling bądź też dwa zaświadczenia – potwierdzające i odzysk i recykling. Podobnie zaskoczenie wywołuje fakt, że decydując się na zmianę ustawy o recyklingu, nawet nie podejmuje się próby rozwiązania problemu, jakim jest pobieranie opłat recyklingowych od osób fizycznych. Choć wątpliwości, co do zgodności tej regulacji z prawem Unii Europejskiej, zgłaszano już na etapie prac na projektem ustawy o recyklingu, o czym świadczą m.in. opinie prawne przygotowane w trakcie procesu legislacyjnego (np. opinia z dnia 06.12.2004 r. dr Jana Jerzmańskiego, którą można znaleźć na internetowych stronach Senatu w dziale Archiwum), to uparcie udaje się, że problem ten nie istnieje.

Powyższe jednoznacznie dowodzi tego, że przygotowane zmiany ustawy o recyklingu nie zostały przemyślane i nie wyciągnięto wniosków z dotychczasowego funkcjonowania systemu recyklingu. Problemów do rozwiązania jest wiele – Stowarzyszenie FORS wielokrotnie zgłaszało je Ministerstwu Środowiska. Również w Sejmie, podczas niedawnej przecież debaty nad votum nieufności dla Ministra Środowiska, czy chociażby nowelą do ustawy o recyklingu, wielu posłów, w tym m.in. z obecnej koalicji rządzącej, wskazywało na potrzebę kompleksowej i gruntownej zmiany ustawy o recyklingu. Tymczasem proponowana zmiana ustawy ogranicza się zaledwie do zmian podyktowanych zmianą przepisów o finansowaniu recyklingu oraz z pozoru drobnej noweli treści art. 28 ust. 3 i 4, która jednak może pociągnąć za sobą poważne trudności w osiągnięciu przez prowadzących stacje demontażu wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. Jeśli w sposób całkowicie nieprzemyślany wprowadza się z pozoru niewielkie zmiany, a pomija się zagadnienia kluczowe, dodatkowo bez konsultacji ze środowiskiem recyklerów samochodów, to zdecydowanie lepiej by było, gdyby ustawy o recyklingu nie zmieniano w ogóle.

Bardzo liczymy na to, że pomimo pominięcia Stowarzyszenia FORS w procesie konsultacji społecznych, głos środowiska recyklerów zostanie jednak uwzględniony w dalszych pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych innych ustaw. Wyrażamy nadzieję, że Ministerstwo Środowiska dostrzeże potrzebę dyskusji z recyklerami w sprawach dla nich kluczowych tzn. finansowania recyklingu oraz takiej zmiany ustawy o recyklingu, która wadliwe przepisy i rozwiązania wyeliminuje, nie komplikując ich jeszcze bardziej. Liczymy, że będziemy też mieli możliwość przedstawienia dalszych, bardziej szczegółowych uwag do obowiązujących przepisów, wpływających na pozycję i sytuację prawną przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu. Widzimy potrzebę dyskusji i wymiany poglądów z udziałem także innych operatorów systemu recyklingu, albowiem tylko w ten sposób możliwe będzie wypracowanie rozwiązań, które pozwolą istniejącemu systemowi usprawnić.

Adam Małyszko

Prezes Stowarzyszenia