



STOWARZYSZENIE FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 2007 05 07

Pismo otrzymali: Posłowie Komisji Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
Posłowie Komisji Gospodarki
Przewodniczący Klubów Sejmowych
Minister Środowiska, Gospodarki, Transportu

Dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (**Druk nr 1626**).

W związku z pierwszym czytaniem wniesionego do Sejmu poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (dalej: projekt), chcielibyśmy przedstawić nasze uwagi do przedłożonych propozycji.

Przepisy dotyczące sieci zbierania pojazdów już od chwili wejścia ich w życie budzą sporo emocji. Najpierw pojawiły się, zupełnie nieuzasadnione wątpliwości, od kiedy wprowadzający pojazdy na rynek obowiązani są zapewnić sieć ich zbierania, później zaś coraz głośniej mówiło się o tym, że zapisy ustawy są irracjonalne, gdyż nakładają obowiązek budowania stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów tam, gdzie jest to niemożliwe, tj. w obszarach górskich, w lasach i na jeziorach. W podawanych publicznie informacjach najczęściej posługiwano się uproszczeniami, a szereg informacji było nieścisłych i nie do końca zgodnych z prawdą. W całym tym szumie powstałym wokół sieci zbierania pojazdów, w tym wysokich karach, jakie wprowadzający zmuszeni będą zapłacić za niewykonanie absurdalnych obowiązków, zabrakło dyskusji o celach, jakie przyświecały ustawie o recyklingu, o ochronie środowiska i o właścicielach setek tysięcy aut, którym ustawa o recyklingu miała gwarantować łatwy dostęp do punktów, w których będą oni mogli oddać swoje auta wycofane z eksploatacji.

Tego również brakuje w przedłożonym Sejmowi projekcie. Uzasadnienie projektu zmiany ustawy posługuje się szeregiem uproszczeń, są w nim informacje nieprawdziwe, a ponadto treść uzasadnienia świadczy o całkowitym braku zrozumienia obowiązujących przepisów ustawy o recyklingu. Nie twierdzimy, iż obowiązujące przepisy są doskonałe, owszem zgadzamy się z tym, iż potrzebne są zmiany, jednakże nie można się zgodzić z kierunkiem proponowanych w projekcie zmian.

Przedłożony Sejmowi projekt zakłada zmianę art. 14 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (dalej: ustawa o recyklingu) i złagodzenie sankcji przewidzianych w ustawie za brak sieci. Proponowane zmiany nie ograniczają się jednak tylko do złagodzenia kar za brak sieci, ale sięgają głębiej i prowadzą do istotnej zmiany kryteriów, w oparciu o które budowana będzie sieć zbierania pojazdów. Wprawdzie art. 11 ustawy o recyklingu, wg propozycji projektu, pozostanie niezmiennym, to jednak złagodzenie kar spowoduje, iż **dotychczasowe kryterium (dostępności) sieci zostanie zastąpione kryterium terytorialnym**. Obecnie bowiem wprowadzający ponosi konsekwencje za niezapewnienie dostępności sieci, zaś po zmianie – karany będzie za to, że sieć nie pokrywa określonego terytorium kraju. Ta, zdawałoby się niewielka zmiana, jest niezgodna z Dyrektywą 2000/53/WE, a dodatkowo będzie ona miała istotne znaczenie praktyczne, gdyż **spowoduje obciążenie właścicieli pojazdów dodatkowymi kosztami** związanymi z dostarczeniem pojazdu do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów.

W uzasadnieniu Projektu czytamy, iż zasadniczym motywem proponowanych zmian jest to, iż obowiązek pokrycia siecią 100% terytorium kraju, wynikający z obowiązujących przepisów, okazał się niemożliwy do wykonania.

Przed wszystkim podkreślić należy, iż przytaczana kilkakrotnie w uzasadnieniu projektu informacja o tym, iż sieć ma pokrywać 100% terytorium kraju, nie jest prawdziwa.

Art. 11 ust. 1 ustawy o recyklingu stanowi: **„Wprowadzający pojazd jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów, zwaną dalej „siecią”, obejmującą 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, z zastrzeżeniem art. 12 ust. 1.”**

Art. 12 ust. 1 ustawy o recyklingu dotyczy wprowadzających pojazdy w liczbie nie większej niż 1000 sztuk rocznie. Ci wprowadzający mogą sieci nie zapewniać, lecz w zamian obowiązani są do wniesienia opłaty w kwocie 500 zł na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej od każdego wprowadzonego pojazdu.

Intencją ustawodawcy, przy tworzeniu zapisów dotyczących sieci zbierania pojazdów, było zapewnienie przede wszystkim sieci właścicielom pojazdu, (a nie jak się błędnie sądzi – odległości do punktu zdania pojazdu) w myśl postanowień Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Art. 5 ust. 1 Dyrektywy stanowi, iż Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że

- podmioty gospodarcze stworzą **systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji** oraz w stopniu technicznie możliwym, części zużytych usuniętych w trakcie naprawy samochodów osobowych
- **punkty zbierania będą w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.**

Wskazać też należy na ust. 4 art. 5 Dyrektywy, który stanowi: **„Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że dostarczanie pojazdów do uprawnionych zakładów przetwarzania zgodnie z ust. 3 odbywa się bez żadnych kosztów obciążających ostatniego posiadacza i/lub właściciela ze względu na to, że pojazd nie posiada żadnej wartości rynkowej lub jest ona ujemna.**

Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki, aby zapewnić, że producenci pokryją wszystkie lub znaczną część kosztów związanych z wykonaniem tych środków i/lub będą odbierać pojazdy wycofane z eksploatacji na tych samych warunkach, jak określono w akapicie pierwszym.”

Art. 11 ust. 1 ustawy o recyklingu, wbrew sugestiom autorów Projektu, nie nakłada na wprowadzających obowiązku pokrycia siecią 100% terytorium kraju. Kryterium zgodności sieci z obowiązującą ustawą o recyklingu nie stanowi jej zasięg terytorialny, ale jej dostępność wyznaczana promieniem 50 km od siedziby właściciela pojazdu. Po kilku latach

pracy nad ustawą o recyklingu, kiedy to rozważano różne warianty zapewnienia skutecznego i łatwo dostępnego systemu zbiórki pojazdów zużytych, ustawodawca doszedł do przekonania, iż stworzenie sieci zbierania pojazdów będzie rozwiązaniem najlepszym. Problem sprowadzał się w istocie do tego, ażeby zapewnić odpowiednią dostępność sieci, która jednocześnie gwarantowałaby, iż ostatni posiadacz nie będzie zmuszony ponosić kosztów dostarczenia pojazdu do punktu zbierania pojazdów i zamiast oddać go do szarej strefy, przekaże wrak we właściwe miejsce. Dyrektywa nie precyzuje, na czym ma polegać dostępność, nie posługuje się kryterium odległości punktu zbierania od miejsca zamieszkania właściciela pojazdu. Przyjęta przez polskiego ustawodawcę odległość 50 km, w jakiej znaleźć się miał punkt zbierania lub stacja demontażu od miejsca zamieszkania, czy siedziby właściciela pojazdu, uwzględniła propozycje przedstawicieli producentów, uczestniczących w pracach nad ustawą o recyklingu, którzy w ten sposób, wbrew postanowieniom ust 4 art. 5 Dyrektywy, „przerzucili” część kosztów związanych z dostarczeniem pojazdu do stacji bądź punktu zbierania na właścicieli pojazdów. Koszty transportu pojazdu do stacji lub punktu zbierania każdy właściciel ponosi bowiem we własnym zakresie.

„Klienci Fiat mogą więc przekazywać pojazdy wycofane z eksploatacji do sieci ich zbierania bez dodatkowych zobowiązań za wyjątkiem ew. kosztów transportu do punktu sieci oraz opłaty z tytułu przekazania pojazdu niekompletnego.

Sieć zbierania pojazdów Fiat została zbudowana w sposób zapewniający odpowiednie pokrycie terytorium Polski i gwarantujący odpowiedni standard zbierania, demontażu i odzysku materiałów bez negatywnego wpływu na środowisko naturalne.” Cytat ze strony internetowej Fiata.

Nieprawdziwe jest także twierdzenie, jakoby przepisy ustawy o recyklingu w obecnym brzmieniu nakładały na wprowadzających obowiązek budowy sieci również w takich miejscach jak lasy, góry, jeziora. Jeszcze raz należy podkreślić: **ustawa o recyklingu nie mówi o budowie sztywnej sieci pokrywającej równomiernie terytorium całego kraju, 100% jego powierzchni!!!** Mówi natomiast o konieczności stworzenia takiego systemu, w którym punkty zbiórki pojazdów będą rozmieszczone w taki sposób, aby właściciel pojazdu, który zechce pozbyć się zużytego pojazdu, miał do pokonania odległość maksymalnie 50 km. Na terenach niezamieszkałych nie ma więc potrzeby tworzenia punktu zbierania, tym bardziej stacji demontażu.

Autorzy projektu, uzasadniając potrzebę zmian ustawy o recyklingu, wskazują, iż niemożliwe okazało się zbudowanie sieci pokrywającej 100% terytorium kraju. Ta informacja również nie jest prawdziwa. Chociaż sieć nie musi pokrywać 100% terytorium kraju, to doświadczenia ostatniego roku pokazują, iż zbudowanie również takiej sieci było całkowicie możliwe i wykonalne. Fakt, iż nie udało się to prawdopodobnie żadnemu z wprowadzających pojazdy na rynek (dokładnymi danymi na ten temat dysponuje Główny Inspektor Ochrony Środowiska) nie oznacza, iż byłoby to zadanie niewykonalne.

We wrześniu ubiegłego roku opiniowaliśmy złożony do Ministerstwa Środowiska przez Związek Motoryzacyjny SOIS projekt zmiany ustawy, bardzo zbliżony do Projektu poselskiego. Wg posiadanych przez nas danych (Stowarzyszenie FORS na bieżąco monitoruje liczbę i rozkład stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów) już wtedy istniejące stacje i punkty zbierania zapewniały dostępność sieci na ok. 99% terytorium kraju, a gdyby posłużyć się kryterium z ustawy, tj. odległości od miejsca zamieszkania właściciela pojazdu, być może nawet 100%.

W świetle przepisów ustawy o recyklingu wprowadzający pojazdy mają trzy warianty zapewnienia sieci:

- 1) budowanie własnych punktów zbierania i stacji demontażu
- 2) stworzenie sieci na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu
- 3) stworzenie sieci poprzez połączenie obu wyżej wymienionych wariantów.

Z naszych informacji wynika, iż w zasadzie żadne z obecnie istniejących stacji demontażu czy punktów zbierania nie zostały zbudowane przez wprowadzających pojazdy. Cały ciężar budowania sieci zbierania pojazdów w takim kształcie, jaki mamy obecnie, a więc pokrywającej prawie całe terytorium kraju, wzięli na siebie przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu i punkty zbierania. Natomiast wprowadzający wybrali wariant 2, tzn. istniejące stacje zamierzali włączyć do tworzonej sieci odbioru poprzez zawarcie z nimi stosownych umów jako działającymi w ich imieniu. Wybrany wariant nie zdał egzaminu z bardzo prostego powodu: umowy oferowane przez wprowadzających przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu były dla nich niezwykle niekorzystne, nakładały szereg obowiązków, nie dając w zamian nic, poza prestiżem bycia w sieci producenta znanej marki samochodu. Wielu spośród członków FORS otrzymało oferty podpisania takich umów i wielu zdecydowało się na to, by nie brać na siebie odpowiedzialność i poważnych obowiązków, niekiedy wręcz łamiących obowiązujące prawo, jak np. narzucany przez wprowadzających pojazdy obowiązek usuwania znaków towarowych z demontowanych części samochodowych.

W ocenie autorów projektu, usprawiedliwieniem proponowanych zmian i retroaktywnego działania nowelizacji ustawy o recyklingu, ma być zbyt późne wydanie przepisów rozporządzeń w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu i minimalnych wymagań dla punktów zbierania pojazdów, które ukazały się dopiero w listopadzie 2005 r. Wg autorów Projektu uniemożliwiło to stosownym organom wydawanie decyzji na działanie stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów w pierwszych miesiącach 2006 r.

Istotnie przepisy wykonawcze do ustawy o recyklingu, określające minimalne wymagania dla stacji i punktów zbierania pojazdów ukazały się w kraju dopiero w listopadzie 2005 r., jednakże nie zahamowało to tworzenia stacji i punktów, gdyż od 2002 roku wiadomo było, że Polska wdroży przepisy Dyrektywy 2000/53/WE, a ta znana była od 2000 roku i to szczególnie producentom pojazdów z tzw. starej Unii Europejskiej. Obrazują to przytoczone niżej dane, których wiarygodność z pewnością potwierdzi GIOŚ.

Ilość stacji na dzień	Ilość stacji demontażu	Ilość punktów
28 lipca 2005 r. – wydanie Rozporządzenia w sprawie minimalnych wymaganiach dla stacji demontażu DZ. Ust. z 2 sierpnia 2005	115	9
12 października 2005 roku - wydanie Rozporządzenia o minimalnych wymaganiach dla punktów zbierania pojazdów	238	17
2 listopada 2005 r. – wejście w życie Rozporządzenia w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu	335	23
12 listopada 2005 r. – wejście w życie Rozporządzenia w sprawie minimalnych wymagań dla punktów zbierania pojazdów	338	29
1 stycznia 2006	360	52

Przytoczone dane pokazują, iż zdecydowana większość, bo już 360 stacji i 52 punkty zbierania, z liczby 501 stacji i 94 punktów obecnie istniejących, funkcjonowała w dniu 1 stycznia 2006 r., a więc w dacie wejścia w życie przepisów dotyczących obowiązku zapewnienia przez wprowadzających sieci zbierania pojazdów.

Absolutnie też nie należy zgodzić się z wyrażonym w uzasadnieniu projektu poglądem, jakoby sieć w kształcie określonym przez proponowane w projekcie przepisy, była w stanie obsłużyć 100% pojazdów wycofywanych z eksploatacji.

Jeszcze w trakcie prac nad ustawą o recyklingu, zwracaliśmy uwagę, iż tworzenie zapisów o obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów, z akcentowaniem jedynie fizycznego /formalnego/ istnienia stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów i z całkowitym pominięciem aspektu zdolności odbiorczej zbudowanej w ten sposób sieci, sprawia, iż w istocie nie zapewnia się dostępności sieci, o jakiej mowa w Dyrektywie. Jest to zasadnicza wada obowiązującego systemu zbierania pojazdów, a proponowane zmiany wady te pogłębiają.

Pomijanie przy tworzeniu zasad funkcjonowania systemu zbierania wycofywanych pojazdów, zdolności odbiorczej stacji będących w systemie, może prowadzić do paradoksalnej sytuacji, gdy sieć pokrywająca 100% terytorium kraju, nie spełni wymogu dostępności, gdyż nie będzie zapewniony odbiór pojazdów od wszystkich właścicieli którzy je dostarczą. Art. 23 ust. 1 ustawy o recyklingu stanowi, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji – każdego, ale nie wszystkich. Prowadzący stację może przyjąć tylko taką ilość pojazdów, na jaką pozwala posiadana przez niego instalacja zgodna z otrzymanym zezwoleniem.

Omawiany problem można zobrazować na przykładzie oparcia systemu sieci na jednej lub kilku stacjach demontażu o bardzo małej zdolności przerobu. Stacje te podpisują umowy z punktami zbierania pojazdów, tworząc w ten sposób sieć pokrywającą 100% terytorium kraju. Z uwagi na niewielkie możliwości przerobu i wynikające z tego niskie zdolności odbioru pojazdów, utworzona w ten sposób sieć, chociaż obejmująca swoim zasięgiem cały kraj, nie zapewni właścicielom możliwości oddania swego pojazdu, a przecież takie jest zasadnicze założenie Dyrektywy i to miała gwarantować ustawa o recyklingu – stworzenie **skutecznego!!!** systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Posłowie, pracując nad propozycjami projektu, zastanawiać się będą, czy sieć ma pokrywać 95, 90, czy może 85% terytorium kraju, pomijając istotę problemu, czy sieć - nawet 100%-owa będzie zdolna przyjąć i przetworzyć wszystkie pojazdy wycofywane z eksploatacji.

Jeśli wierzyć w zapewnienia autorów projektu - tak, jeśli wierzyć w liczby i fakty – nie.

Z posiadanych przez nas danych wynika, iż **obecnie zapewniona jest dostępność jedynie dla ok. 25-30% właścicieli pojazdów**, bowiem zsumowanie zdolności przetwarzania wszystkich stacji demontażu potwierdza, iż na dzień dzisiejszy stacje demontażu zdolne są przyjąć i przetworzyć tylko taką ilość, spośród wszystkich pojazdów wycofywanych z eksploatacji, w związku z tym przeważająca większość przetwarzana jest w szarej strefie.

Należy podkreślić, iż przytoczone dane dotyczą wszystkich działających w Polsce stacji demontażu, a przecież tylko część z nich znalazła się w sieci wprowadzających pojazdy, co oznacza, że faktycznie dostępność zapewniona przez wprowadzających jest jeszcze mniejsza.

Aby zobrazować wysiłek, jaki wprowadzający pojazdy włożyli w budowę profesjonalnej sieci zbierania pojazdów, poczynione nakłady finansowe oraz możliwości producenckich sieci, do niniejszego pisma załączamy przykład - zdjęcia przedstawiające wszystkie stacje demontażu z jednego województwa XXXXXXXX, należące do sieci znanych producentów samochodów. Podobny obraz jest w pozostałych województwach. Jeżeli ktoś ma jakiegokolwiek wątpliwości, może osobiście sprawdzić przedstawiony stan. Lista z wykazem stacji należących do sieci danego producenta znajduje się na oficjalnych stronach internetowych producentów. To, co widać na tych zdjęciach trudno w ogóle nazwać stacją demontażu, chociaż oficjalnie podmioty je prowadzące pozwolenia na działalność stacji posiadają. Tu nie ma mowy o jakiegokolwiek ochronie środowiska, o zachowaniu chociażby minimalnych standardów określonych przepisami rozporządzenia w sprawie minimalnych wymagań dla stacji. Wydaje się, iż nie ma potrzeby wskazywania, które z obowiązujących przepisów zostały naruszone, bo zdjęcia mówią same za siebie. Jednak należy zwrócić uwagę

na wspólne i zasadnicze naruszenie - brak odpowiednio szczelnych powierzchni do przechowywania zarówno pojazdów jak i odpadów z nich powstających. Łączy je jeszcze jedna wspólna cecha - prowadzenie różnorodnej działalności w tym samym obiekcie. Potwierdza to, że prowadzenie „stacji demontażu” przez te podmioty jest nieopłacalne i w każdej chwili może zostać zaniechane. Nie jest to zapewne zgodne z prezentowaną przez producentów koncepcją recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (w zał. przykład).

Sieci, w których funkcjonują takie stacje, jak te, widniejące na załączonych zdjęciach, nie są w stanie zapewnić zgodnego z przepisami przerobu żadnej ilości pojazdów, a z całą pewnością nie zapewnią one przerobu 100%, czyli ok. 1 mln pojazdów wycofywanych z eksploatacji w ciągu roku. Takie stacje nie są też w stanie osiągnąć wymaganych ustawą poziomów odzysku i recyklingu, co potwierdza fakt, iż znakomita większość stacji będących w sieci producentów, bo ponad 80%, nie znalazła się na liście podmiotów uprawnionych do dopłat do demontażu, publikowanej przez NFOŚiGW (osiągnięcie wymaganych ustawą o recyklingu poziomów odzysku i recyklingu to zasadniczy warunek uzyskania dopłat).

Mając taki właśnie obraz tzw. producenckiej sieci zbierania pojazdów, jesteśmy zdecydowanie przeciwni proponowanym zmianom. Zmierzają one nie tylko to rozluźnienia obecnych obowiązków, ale w praktyce mogą je całkowicie wyeliminować. Kto bowiem będzie w stanie skontrolować i policzyć, czy zapewniona sieć pokrywa 95, 85 czy może 50% powierzchni kraju? W jaki sposób miałyby to być weryfikowane i jak będzie liczony procent pokrycia kraju siecią? Na te pytania ani w projekcie, ani też w jego uzasadnieniu odpowiedzi nie znajdujemy.

Proponowanym zmianom należy powiedzieć zdecydowane **nie!**, również z innego powodu.

Od początku ubiegłego roku działają firmy, które mniej lub bardziej oficjalnie oferują wprowadzającym pojazdy, zwłaszcza tym, którzy wprowadzają do 1000 pojazdów w ciągu roku, „zorganizowaną sieć zbierania pojazdów”, tzn. sprzedają stworzoną przez siebie „sieć”. Z tego tytułu pobierają do wprowadzającego stosowną opłatę, liczoną zwykle od każdego wprowadzonego pojazdu. W myśl zapewnień „organizatorów sieci”, ma to zwolnić wprowadzającego z ustawowej opłaty 500 zł od każdego wprowadzonego pojazdu, którą wprowadzający zmuszony byłby uiścić, gdyby sieci nie zapewnił. Oferowana „sieć” jest w istocie siecią wirtualną, nie spełnia bowiem podstawowych wymagań z ustawy o recyklingu. Działalność tego typu „organizatorów sieci” jest całkowicie nielegalna, na co zwracał uwagę w swoich komunikatach m.in. GIOŚ (w załączeniu kopia umowy zawartej przez jedną z działających w ten sposób firm).

Należy podkreślić, iż ewentualne przyjęcie i wprowadzenie w życie projektowanych zmian, dodatkowo z **mocą wsteczną!!!**, usankcjonuje prawnie działalność tych, którzy mówiąc wprost: żerują na naiwności innych i nieznajomości przepisów, wyłudniają pieniądze, ignorując całkowicie obowiązujące prawo. Firmy te bowiem „jakaś” siecią dysponują, a wprowadzenie nowych kryteriów budowy sieci, w praktyce niemożliwych do zweryfikowania, spowoduje, iż to, co jeszcze dziś jest nielegalne, jest zwykłym oszustwem, jutro stać się może w pełni legalnym interesem. Należy podkreślić, iż tego rodzaju działania z pewnością nie budują zaufania społeczeństwa do władzy publicznej i do Państwa, pokazują bowiem jego słabość i zniechęcają do przestrzegania prawa.

Należy też wskazać na jeszcze jeden aspekt proponowanych zmian – finansowy. Wejście w życie projektowanych zmian, z mocą wsteczną od 1 stycznia 2006 r., spowoduje, iż do kasy NFOŚiGW nigdy nie wpłyną pieniądze, należne Funduszowi, z tytułu opłat za brak sieci. O ile uszczuplona zostanie kasa Funduszu? W okresie od 1 stycznia 2006 r. do 31 marca 2007 r. do Polski sprowadzono około 1,5 mln aut objętych ustawą o recyklingu. Kwota, jaka powinna wpłynąć na konto Funduszu z tytułu opłaty recyklingowej i opłat za brak sieci, przy tej liczbie pojazdów, to ok. 750 mln złotych. Skoro na kontach Funduszu w dniu 31 marca br. znalazło się tylko 384 mln zł, to łatwo policzyć, że **wprowadzający, którzy obowiązani byli**

do zapewnienia sieci, a obowiązku tego nie wypełnili, wini są budżetowi państwa ponad 360 mln złotych.

Na koniec chcielibyśmy odnieść się do zawartego w uzasadnieniu projektu stwierdzenia, że wprowadzenie poprawki w proponowanym brzmieniu stanowić będzie zachętę dla wprowadzających pojazd do przestrzegania przepisów ustawy.

Należy przypomnieć, że ustawodawca przewidział już w ustawie „zachętę” do przestrzegania prawa – są nim sankcje za jego łamanie, tym skuteczniejsze, im bardziej skuteczne jest Państwo egzekwujące przestrzeganie prawa.

Co do ewentualnej groźby przerzucenia opłat za brak sieci na klientów – to nie ma wątpliwości, że w obecnym stanie to przecież kupujący pokrywa koszt demontażu ponoszony przez producenta i znajdujący się w cenie nabywanego pojazdu, bez względu na to czy kosztem jest kara, czy zapewnienie prawidłowego demontażu, np. zgodnego z koncepcją recyklingu pojazdów firmy Opel(w zał.). Tak więc zmiana przepisów w żadnym stopniu nie wpłynie na cenę pojazdów.

Całkowicie też chybiony jest argument, iż rezygnacja wprowadzających pojazdy z budowy sieci, negatywnie wpłynie na środowisko. Warto przypomnieć, iż obecna liczba działających w Polsce stacji demontażu oraz punktów zbierania pojazdów, nie jest zasługą wprowadzających, lecz przedsiębiorców prowadzących stacje i punkty, a z punktu ochrony środowiska obojętne jest to, czy stacja jest w sieci producenta czy poza nią, byleby swą działalnością wpływała pozytywnie na ochronę środowiska.

Polemiką z uzasadnieniem projektu oraz przytoczonymi wyżej danymi, chcemy wywołać dyskusję nad potrzebą szerszej zmiany ustawy o recyklingu. Uważamy, iż rok ubiegły oraz bieżący powinien być rozliczony wg obowiązujących zasad, bez ingerencji ustawodawcy, który poprzez wsteczne działanie ustawy, miałby zmieniać reguły gry w zasadzie już po jej zakończeniu. Z pewnością należy rozmawiać o nowelizacji ustawy o recyklingu na przyszłość, zwłaszcza w kontekście coraz głośniejszych wypowiedzi o wątpliwości w przedmiocie zgodności z prawem unijnym pobierania opłaty recyklingowej od osób fizycznych - Art. 12 ust.2 ustawy o recyklingu. Uważamy jednak, że zmiana nie może się ograniczać jedynie do zmiany parametrów, jakim ma odpowiadać sieć zbierania pojazdów. Problemów jest znacznie więcej, a doświadczenia z ubiegłego roku pozwolą je teraz podsumować, wyciągnąć wnioski i pomogą w poszukiwaniu lepszych rozwiązań na przyszłość.

Prezes Stowarzyszenia

Adam Małyszko