

**Polska**

Warszawa, 24 stycznia 2014 r.

DIP-II-022-2/2/14
DIP/355/14Pan
Maciej H. Grabowski
Minister Środowiska*Szanowny Panie Ministrze,*

Nawiązując do pisma z dnia 16 stycznia br. (znak: DGOop-0230-2/2010/12/AŁ) w sprawie *projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw*, przedstawiam poniższe stanowisko.

Wątpliwości budzi cel oraz potencjalne skutki zaproponowanego art. 11 ust. 6 i 7 oraz 46a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (ELV). Wprowadzają one obowiązek udostępnienia przez wprowadzających pojazdy aktualnej listy stacji demontażu oraz punktów zbierania pojazdów, działających w ramach jego sieci za pośrednictwem strony internetowej oraz sankcje za niedopełnienie obowiązku. Regulacja taka byłaby zbędnym obciążeniem dla przedsiębiorców oraz pośrednio wprowadzałaby – niewynikający z żadnych innych przepisów – obowiązek posiadania i aktualizowania strony internetowej. Takie rozwiązanie mogłoby być szczególnie uciążliwe dla przedsiębiorców wprowadzających poniżej 1000 pojazdów w ciągu roku. Obecnie obowiązujący art. 42 ustawy ELV zawiera obowiązek dla marszałka województwa zamieszczenia na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu marszałkowskiego wykazu przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu oraz punkty zbierania pojazdów. Użytkownik pojazdu, nie mając najczęściej kompleksowej wiedzy na temat systemu wycofywania pojazdów z eksploatacji mógłby mieć zatem wątpliwości czy pojazd może przekazać do stacji demontażu lub punktu

zbierania zamieszczonego w wykazie marszałka województwa czy tylko w wykazie producenta.

Krytycznie należy ocenić zmianę propozycji nowego art. 11a ust. 2 pkt 2 ustawy ELV dotyczącego treści umowy pomiędzy wprowadzającym pojazd a przedsiębiorcą prowadzącym stację demontażu. Na obecnym etapie prac uszczegółowiono przepis w taki sposób, że uzależnia on warunki finansowania kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji od liczby pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego w danym roku kalendarzowym. Art. 11a ust. 2 jest jedynie wytyczną do określenia – na zasadach swobody umów – treści postanowień pomiędzy stronami. Biorąc pod uwagę, że wprowadzający pojazdy podpisują najczęściej umowy ze stacjami demontażu na okresy kilkuletnie, uszczegółowiony obecnie przepis byłby nieegzekwowalny i utrudniający prowadzenie działalności przez obu przedsiębiorców.

Ponadto, zrewidowania wymaga propozycja art. 23 ust. 6 ustawy ELV dotycząca katalogu podmiotów wyłączonych z obowiązku dokonywania opłaty na rzecz stacji demontażu pojazdów niekompletnych wycofanych z eksploatacji. Należy pozostawić w powyższym katalogu wyłącznie pojazdy, których przeznaczenie może powodować utratę kompletności przed przekazaniem do stacji demontażu.

W kontekście nowej treści przepisu art. 297b ustawy *Prawo ochrony środowiska (POŚ)*, wprowadzającego opłatę depozytową należy podkreślić – tak samo jak na poprzednim etapie procesu legislacyjnego – że rozwiązanie to nie jest konieczne, a jego aprobata (z uwzględnieniem poniższych uwag szczegółowych) wynika wyłącznie z potrzeby jak najszybszego zakończenia prac legislacyjnych nad projektem.

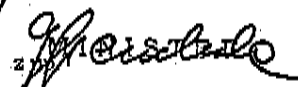
Jak się wydaje, obecnie zaproponowana treść przepisu obejmuje wszystkie pojazdy poza pochodzącymi z wewnątrzkrajowej sprzedaży pojazdu używanego oraz sprowadzonymi na terytorium kraju w sposób nieprofesjonalny. Takie rozwiązanie stałoby w sprzeczności z rozwiązaniem zaproponowanym w wersji projektu z października 2013 r., który nie obejmował pojazdów nowych. Nie analizując w tym miejscu zgodności obecnej propozycji z prawem UE, należy ponownie przytoczyć argumenty stojące za koniecznością wspierania sprzedaży nowych pojazdów w Polsce. Od roku 2000 spada w Polsce sprzedaż samochodów nowych, w tym montowanych i produkowanych w Polsce. Konkurencję dla nich stanowią przede wszystkim samochody używane (o średniej wieku przekraczającej 10 lat, zagrażające zarówno bezpieczeństwu ruchu drogowego jak i środowisku z uwagi na wysoką emisję

zanieczyszczeń), importowane z państw członkowskich Unii Europejskiej. Spadek popytu na samochody nowe wymusza na producentach przeprowadzenie restrukturyzacji organizacji produkcji i zatrudnienia. Polityka gospodarcza rządu powinna stwarzać warunki, aby Polska mogła umocnić pozycję kraju, w którym produkowane są nowoczesne konstrukcje samochodów, oparte na innowacyjnych technologiach, a także być ukierunkowana na wspieranie działań pobudzających polski przemysł i rynek motoryzacyjny, m.in. poprzez wprowadzanie rozwiązań stymulujących do nabywania nowych samochodów.

Ponadto, wyjaśnienia wymaga zaproponowana w art. 297d ust. 1 POŚ solidarna odpowiedzialność za zapłatę opłaty depozytowej. Nie jest bowiem wiadome które podmioty byłyby zobowiązane zgodnie z powyższą propozycją i na czym w tym kontekście polega zależność pomiędzy wprowadzającym pojazd na terytorium kraju i podmiotu, który dokonuje pierwszej rejestracji.

Odnosnie uzasadnienia do projektu, należy uzupełnić jego treść w zakresie zaproponowanego art. 5a (obowiązek przekazania zużytych części usuniętych w czasie naprawy uprawnionym posiadaczom odpadów) i 23a (przyjęcie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu zużytych części usuniętych w czasie naprawy) ustawy ELV. Nie wyjaśniono bowiem zawężenia powyższych przepisów wyłącznie do samochodów osobowych.

2 powołaniem


Krzysztof Herculewski
PODSEKRETARZ STANU