



STOWARZYSZENIE FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 2007 03 23

Jan Szyszko
Minister Środowiska
Ministerstwo Środowiska
Ul. Wawelska 52/54
00-922 WARSZAWA

FORS/134/2007

Dotyczy: projektu Rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków przeznaczania wpływów pochodzących z opłat w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W nawiązaniu do przekazanego nam w dniu 13 marca 2007r. projektu Rozporządzenia Rady Ministrów, zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków przeznaczania wpływów pochodzących z opłat w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (dalej: projekt Rozporządzenia), niżej przedstawiamy swoje uwagi do poszczególnych propozycji zmian.

Wcześniej jednak chcielibyśmy się odnieść do obowiązującego obecnie Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków przeznaczania wpływów... i budowanego w oparciu o przepisy tegoż Rozporządzenia systemu finansowania recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Delegacja do wydania Rozporządzenia znalazła się w art. 410b ustawy z dnia 27.04.2001 r. prawo ochrony środowiska. Natomiast w art. 410a ust. 2 tej ustawy, w sposób ogólny, ustawodawca określił zasady podziału środków przeznaczonych na dopłaty do demontażu pojazdów.

Zgodnie z zasadą wyrażoną w ustawie prawo ochrony środowiska, wielkość środków przeznaczonych na dopłatę do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, uzależniona jest od wielkości masy odpadów poddanych odzyskowi i recyklingowi oraz przekazanych do odzysku i recyklingu, a także masy przeznaczonych do ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Mówiąc w skrócie, zasada przyjęta przez ustawodawcę jest następująca: im więcej odpadów – pojazdów wycofanych z eksploatacji przetworzono w danej stacji demontażu, tym większa kwota dopłaty do demontażu pojazdów, na jaką przedsiębiorca może liczyć. Powyższa zasada została przeniesiona do Rozporządzenia, gdzie w § 4 ust. 3 opisano szczegółowy sposób

wyliczenia kwoty dopłaty dla każdego przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu. O ile ten sposób wyliczenia kwoty dopłaty nie budził naszych zastrzeżeń, o tyle od początku wyrażaliśmy swój protest przeciwko treści § 10 ust. 1 Rozporządzenia i zakwalifikowaniu dopłat do demontażu pojazdów do pomocy publicznej o charakterze de minimis. Uważaliśmy i nadal uważamy, iż organ wydający Rozporządzenie tej treści, tzn. kwalifikując dopłaty do demontażu pojazdów do pomocy publicznej de minimis, i wprowadzając tym samym ograniczenie tej pomocy do wysokości dopuszczalnej dla pomocy de minimis, wykroczył poza ramy ustawowej delegacji. **Ustawodawca bowiem nie przewidział górnej granicy dopłat i do jej wskazania nie upoważnił organu zobowiązanego do wydania rozporządzenia**, o którym mowa w art. 410b ustawy prawo ochrony środowiska.

Przypominamy, iż już na etapie prac legislacyjnych nad ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (to właśnie tą ustawą wprowadzono do ustawy prawo ochrony środowiska zmiany dotyczące dopłat do demontażu pojazdów) wskazywano, iż ten system finansowania recyklingu, w którym środki przeznaczone na dopłaty do demontażu najpierw trafiają do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, a dopiero stamtąd będą kierowane w formie dopłat do przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, będzie kwalifikowany jako pomoc publiczna, o której mowa w art. 87 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, a Komisja Europejska prawdopodobnie nie wyrazi zgody na wprowadzenie pomocy w życie. W związku z tym, już w ustawie należało określić, iż dopłaty do demontażu będą pomocą publiczną de minimis. Takiego zapisu w ustawie zabrakło i z całą stanowczością należy powiedzieć, iż organy wykonawcze, w tym wypadku nie miały upoważnienia ustawowego do tego, by w Rozporządzeniu ograniczyć wysokość dopłat do wysokości pomocy publicznej de minimis. Nie jest bowiem rolą organów wykonawczych, by w drodze rozporządzenia, zmieniać zapisy ustawy.

Doświadczenia ostatnich miesięcy, napływające do naszego Stowarzyszenia sygnały oraz własne przemyślenia utwierdzają nas w przekonaniu, iż najwyższy czas ku temu, by podjąć dyskusję nad obecnym systemem finansowania recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. System finansowania, jaki mamy obecnie, jest wadliwy, nie tylko ze względów legislacyjnych, te wady zresztą w sposób dość prosty można usunąć, ale przede wszystkim dlatego, że wypacza on system budowany w oparciu o przepisy ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także narusza zasady konkurencyjności przedsiębiorstw oraz sprzyja patologiom i daje impuls do działań służącym obejściu prawa.

Ideą dopłat do demontażu, tak przynajmniej odczytywaliśmy te zapisy na etapie ich tworzenia, jest zrekompensowanie przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu zakazu pobierania opłat od właścicieli pojazdów za zagospodarowanie przyjętego odpadu oraz swoistą formą premii za osiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. Przy czym zasada przyjęta przez ustawodawcę była niezwykle prosta: im więcej przyjętych i przetworzonych pojazdów, tym większa miała być kwota dopłaty – bez jakichkolwiek ograniczeń.

Wprowadzenie górnej granicy dopłat, poprzez zaliczenie jej do pomocy o charakterze de minimis, bez względu na to, czy mówimy o granicy 100.000 Euro czy też 200.000 Euro (tak, jak obecnie) spowoduje zachwianie konkurencyjności przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, zwłaszcza tych, przetwarzających znaczną ilość pojazdów bez ich dofinansowania. To właśnie dla tych, którzy przyjmują ekonomicznie uzasadnione ilości pojazdów i przetwarzają znaczne ilości odpadów, przewidziano w Rozporządzeniu limity. System oparty na pomocy publicznej de minimis powoduje, iż najbardziej dofinansowane zostaną stacje nieefektywne, o niewielkich możliwościach przetwarzania odpadów. Ten system wyraźnie odbiega od systemu, jaki chciał stworzyć ustawodawca - wspierający

recykling i zachęcający prowadzących stacje do zwiększania wydajności w zakresie ilości przetwarzanych odpadów.

System dopłat, o jakim mowa w Rozporządzeniu ma jeszcze jeden mankament, mianowicie wprowadzenie górnej granicy kwoty dopłat, powoduje, że wysokość tej dopłaty nie będzie jednakowa dla każdej tony odpadów przerobionych przez każdego przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu, choć takie było założenie ustawy. Przedsiębiorcy, którzy z uwagi na znaczne ilości przetwarzanych odpadów mogliby uzyskać kwotę wyższą, aniżeli graniczne 200.000 Euro, otrzymają niższą kwotę dotacji do każdej tony przetworzonych odpadów, aniżeli przedsiębiorcy, którzy tej granicy nigdy nie osiągną, z uwagi na małą wydajność. Skutkiem tego może być ogromna dysproporcja w wysokości kwoty dopłaty do każdej tony odpadów, sięgająca kilkuset, a nawet kilku tysięcy procent. Stanowi to wyraźną barierę dla rozwoju stacji demontażu i będzie zapewne prowadziło do nadmiernego rozdrobnienia systemu, poprzez tworzenie małych stacji, o niskiej wydajności – podyktowanej górną granicą dopłaty, jaką można uzyskać z NFOŚiGW.

Niewątpliwie częste też będą i takie przypadki, co potwierdzają sygnały napływające ostatnio do Stowarzyszenia, gdy przedsiębiorca przetwarzający znaczne ilości odpadów, spełniający wszystkie wymogi do jej uzyskania, dopłat nie otrzyma w ogóle, gdyż korzystał z innych form pomocy publicznej, której wysokość sięgnęła kwoty 200.000 Euro. W przypadku firm transportowych granica dopuszczalnej pomocy publicznej *de minimis* jest jeszcze niższa i wynosi 100.000 Euro. Jeżeli więc przedsiębiorca prowadzi jednocześnie stację demontażu i świadczy usługi transportowe, i korzystał np. z pomocy na zakup środków transportowych, to może się okazać, iż dopłat do demontażu nie otrzyma w ogóle. Inny przykład to przedsiębiorca, któremu przyznano pomoc na organizację nowych miejsc pracy, która jest pomocą publiczną. Co ma on zrobić, jeśli otrzyma dopłaty do demontażu w kwocie powodującej wykorzystanie limitu pomocy *de minimis*? Z której pomocy ma zrezygnować: finansowania miejsc pracy, czy dopłat do demontażu? Ponadto od 1 stycznia 2007 r. jednorazowa amortyzacja zakupionych środków trwałych jest również zaliczana do pomocy publicznej *de minimis*.

Nie takie było założenie systemu finansowania recyklingu. Jest to kolejny argument potwierdzający, iż oparcie systemu udzielania dopłat do demontażu na zasadzie *de minimis* jest błędne. System ten spowoduje bowiem, iż pieniądze zbierane na recykling nie będą wykorzystane zgodnie z ich przeznaczeniem, skoro tworzy się bariery dla tych, którzy z pożytkiem dla środowiska naturalnego chcą i mogą przetwarzać, przewidziane dla swoich instalacji, ilości odpadów niebezpiecznych, jakimi są pojazdy wycofane z eksploatacji.

Stąd też uważamy, iż przebudowie powinien podlegać cały system finansowania tak, by pieniądze przeznaczone na recykling i ochronę środowiska, faktycznie zostały wykorzystane na te właśnie cele. Proponowane w projekcie Rozporządzenia zmiany, to jedynie zmiany kosmetyczne, które niestety nie wyeliminują nieprawidłowości i patologii, które pojawiają się przy obecnym systemie finansowania. Zmiana systemu wiązać się będzie ze zmianą ustawy prawo ochrony środowiska i jesteśmy przekonani, że tegoroczny podział środków i doświadczenia z tym związane pokażą, iż zmiany są konieczne. Chcemy zaznaczyć, iż jesteśmy przygotowani na dyskusję nad ewentualną zmianą systemu finansowania recyklingu pojazdów – zależy nam bowiem na tym, by pieniądze zostały wykorzystane właściwie – zgodnie z celem na jaki są zbierane.

W związku z tym, iż przebudowa całego systemu będzie czasochłonna, warto, przy okazji trwających właśnie prac nad zmianą Rozporządzenia, zastanowić nad wprowadzeniem zapisów, niwelujących w pewnym stopniu wady obecnego systemu. Uważamy, iż rozwiązaniem, które pozwoli złagodzić zachwianie konkurencyjności przedsiębiorstw, wywołane obecnym systemem finansowania, byłoby powiązanie kwoty dopłat do demontażu

z wysokością opłaty recyklingowej uiszczanej przez wprowadzających pojazdy. Sądzymy, iż oparcie systemu podziału środków przeznaczonych na dopłaty do demontażu, na zasadzie, wg której kwota dopłaty do demontażu byłaby uzależniona od ilości przetwarzanych odpadów, z jednoczesnym ograniczeniem maksymalnej kwoty dopłaty do 500 zł za każdą tonę przetworzonych odpadów (bądź każdego przyjętego pojazdu) - jest właściwym kierunkiem zmian. Wprawdzie oznaczałoby to wprowadzenie kolejnego ograniczenia, niewynikającego z zapisów ustawy prawo ochrony środowiska, to jednak uważamy, że doraźnie pozwoli to racjonalniej dysponować środkami przeznaczonymi na recykling i wyeliminuje niekontrolowane ich rozdawnictwo.

Ten system pozwoliłby ściślej powiązać wielkość dofinansowania stacji demontażu z ilością kasowanych pojazdów i wielkością zebranych na ten cel środków. Wprowadzenie zasady, iż każda tona przetworzonych odpadów, pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji może być dofinansowana maksymalnie kwotą 500 zł (a więc kwotą, która jest zbierana na recykling), zapewniłoby odpowiednie finansowanie stacji demontażu także w latach, w których ilość kasowanych pojazdów przekroczyłaby ilość pojazdów wprowadzanych na rynek polski, ponieważ niewykorzystana pula środków, przeznaczonych na dopłaty do demontażu, przechodziłaby na lata następne.

Na marginesie należy też dodać, że finansowanie ze środków publicznych przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, będących w sieci producenta lub importera, jest niezgodne z art. 5 ust 4 Dyrektywy 2000/53/WE. W tym przypadku również należałoby się zastanowić nad wyłączeniem z systemu dopłat producentów i importerów prowadzących stacje demontażu oraz przedsiębiorców działających w ich imieniu.

Niżej odnosimy się szczegółowo do poszczególnych propozycji zmian Rozporządzenia, podkreślając jednocześnie, iż w naszej ocenie właściwsze byłoby podjęcie prac nad zmianą systemu, a więc ustawy prawo ochrony środowiska – bowiem zmiana samego Rozporządzenia, zważywszy na fakt, iż Rozporządzenie musi się mieścić w ramach wyznaczonych ustawą, nie wyeliminuje obecnych błędów.

1. Ad. § 1 pkt 1 projektu Rozporządzenia – zmieniającego § 2 ust. 1 Rozporządzenia

Zdajemy sobie sprawę z tego, iż w związku z nowymi zadaniami Funduszu, wynikającymi z ustawy prawo ochrony środowiska i omawianego Rozporządzenia, Fundusz ponosi dodatkowe koszty z tym związane, na pokrycie których potrzebne są środki. W tym miejscu jednak konieczne staje się przytoczenie treści art. 401 ust. 1 pkt 12, w którym czytamy: „Wpływy z opłat o których mowa w art. 12 ust. 2, art. 14 ust. 1 oraz art. 17 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, powiększone o przychody z oprocentowania, Narodowy Fundusz przeznacza **wyłącznie** na:

- 1) finansowanie dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji,
 - 2) dofinansowanie działań inwestycyjnych w zakresie:
 - a) demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji,
 - b) gospodarowania odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji,
 - c) zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji,
 - 3) dofinansowania gmin w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji.”
-

Proponowana treść § 2 ust. 1 Rozporządzenia stanowi w zasadzie powtórzenie cytowanego wyżej przepisu z ustawy prawo ochrony środowiska, z pewnym wyjątkiem – przepis Rozporządzenia został rozszerzony poprzez wskazanie, iż część wpływów będzie przeznaczona na pokrycie kosztów działalności Narodowego Funduszu. Bez wątpienia takie środki Funduszowi są potrzebne, jednakże proponowane zapisy wykraczają poza zakres ustawowej delegacji i stoją w oczywistej sprzeczności z zapisami art. 401 ust. pkt 12 ustawy prawo ochrony środowiska. Dlatego też, aby móc przeznaczyć część środków z opłat pobieranych na podstawie przepisów ustawy o recyklingu na pokrycie kosztów działalności Narodowego Funduszu konieczna jest zmiana ustawy prawo ochrony środowiska.

Ponadto uważamy, iż zmiana § 2 ust. 1 Rozporządzenia powinna raczej dotyczyć proporcji w podziale środków tak, aby 40 % przeznaczyć na dofinansowanie działań inwestycyjnych (§ 2 ust. 1 pkt 2 Rozporządzenia), a 10 % - na dofinansowanie gmin w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji. Z naszych informacji wynika, iż porzucanie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie jest zjawiskiem tak masowym, by wymagało to przeznaczenia na ten cel aż 20 % zebranych środków. Dokładnymi danymi w tym zakresie będzie dysponował Narodowy Fundusz, do którego wpłyną wnioski gmin o ich dofinansowanie. Zdaje się, że również Fundusz dostrzega, iż środki przewidziane na dofinansowanie gmin znacznie przekraczają rzeczywiste koszty poniesione przez gminy w tym zakresie, skoro w kolejnych zapisach projektu Rozporządzenia proponuje się wprowadzenie górnej granicy dopłaty (§ 9 ust. 3 Rozporządzenia).

2. Ad. § 1 pkt 2 lit. a) projektu Rozporządzenia – zmieniającego § 3 ust. 1 Rozporządzenia

Jesteśmy przeciwni proponowanej zmianie. Po pierwsze dlatego, że oczywistym jest, iż wypłata środków może nastąpić tylko wówczas, gdy przedsiębiorca złożył prawidłowo wypełniony wniosek wraz ze wszystkimi wymaganymi załącznikami. Dodawanie tego rodzaju zapisów jest więc niecelowe i nieuzasadnione.

W uzasadnieniu projektu Rozporządzenia czytamy, iż proponowana zmiana podyktowana jest znaczną ilością braków występujących we wnioskach, jakie wpływają do Narodowego Funduszu i koniecznością ich uzupełniania, co może zahamować rozdział środków dla przedsiębiorców, a w konsekwencji naruszenie ustawowych terminów. Należy więc domniemywać, iż zamysłem autorów proponowanego zapisu było wyłączenie, w postępowaniu przez Narodowym Funduszem, przepisów kodeksu postępowania administracyjnego określających zasady postępowania organu administracji publicznej z pismami, które są dotknięte brakami formalnymi, tj. art. 64 § 2 kpa.

Po pierwsze: takie wyłączenie nie wynika z proponowanej treści § 3 ust. 1 Rozporządzenia, a więc Fundusz i tak musiałby wzywać wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku w trybie art. 64 § 2 kpa, a po drugie: nie widzimy żadnych powodów, dla których należałoby w niniejszym przypadku czynić jakieś szczególne wyjątki powodujące wyłączenie w postępowaniu przed organem administracji publicznej, jakim jest Fundusz, ogólnych zasad postępowania, uregulowanych w kodeksie postępowania administracyjnego.

3. Ad. § 1 pkt 2 lit. c) projektu Rozporządzenia – zmieniającego § 3 ust. 2 Rozporządzenia

Proponujemy, aby § 3 ust. 2 Rozporządzenia zmienić w sposób następujący:

„ 2. Wniosek o dopłatę przesyła się do Narodowego Funduszu w terminie do dnia 31 marca roku następującego po roku, w którym przedsiębiorca prowadzący stację demontażu spełnił warunki, o których mowa w art. 410a ust.1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.”

Powyższa propozycja zmierza do ujednolicenia terminologii obowiązującej na gruncie ustawy o recyklingu, prawo ochrony środowiska i Rozporządzenia (gdzie uprawnionym do uzyskania dopłat jest przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, a nie stacja demontażu) oraz wyeliminowania istniejącej obecnie nieścisłości w treści art. § 3 ust. 2 Rozporządzenia, która może nasuwać pewne wątpliwości interpretacyjne.

Mianowicie, wg przepisów w obecnym brzmieniu, wniosek należy złożyć w terminie do dnia 31 marca **następującego po roku, w którym stacja demontażu:**

- 1) uzyskała wymagane poziomy odzysku i recyklingu (art. 410a ust. 1 pkt 1 ustawy prawo ochrony środowiska)
- 2) posiada decyzje wymagane z związku z prowadzeniem stacji demontażu (art. 410a ust. 1 pkt 2 ustawy prawo ochrony środowiska)
- 3) złożyła w terminie sprawozdanie, o którym mowa w art. 30 ust. 1 ustawy recyklingu** (art. 410a ust. 1 pkt 3 ustawy prawo ochrony środowiska).

Obecna treść może budzić wątpliwości, w którym roku należy złożyć wniosek, skoro w przypadku sprawozdania za 2006 r., termin złożenia sprawozdania to 15 lutego 2007 r. Czy w takim razie wniosek należy złożyć w terminie do 31 marca 2007 r., czy też w terminie do dnia 31 marca następującego po roku, w którym złożono sprawozdanie, a więc 31 marca 2008 r. Odpowiedź jest dla nas oczywista, gdyż znamy założenia systemu finansowania, jednakże pewna niespójność w tym przepisie istnieje i przy okazji trwających prac nad zmianą Rozporządzenia należałoby ją usunąć.

Ponadto uważamy, iż zaproponowane w projekcie Rozporządzenie doprecyzowanie terminu „przesyła” jest całkowicie zbędne. Nie ulega wątpliwości, iż w tym zakresie zastosowanie powinny znaleźć przepisy kodeksu postępowania administracyjnego, administracyjnego, w szczególności art. 57 § 5 kodeksu postępowania administracyjnego.

4. Ad. § 1 pkt 3 lit. a) projektu Rozporządzenia – zmieniającego § 4 ust. 2 Rozporządzenia.

Proponujemy, by § 4 ust. 2 Rozporządzenia otrzymał brzmienie następujące:

„2. Narodowy Fundusz przeznacza środki na dopłaty wyłącznie przedsiębiorcom, prowadzącym stacje demontażu, którzy spełnili warunki określone w art. 410a ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska w roku poprzedzającym złożenie wniosku o dopłatę oraz złożyli wniosek o dopłatę w terminie, o którym mowa w art. 30 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.”

Uzasadnienie tej zmiany: patrz uwagi w pkt 2 i 3.

5. Ad. § 1 pkt 3 lit. c) projektu Rozporządzenia – zmieniającego § 2 ust. 5 Rozporządzenia.

Proponujemy, aby w przypadku, o jakim mowa w tym przepisie istniała możliwość przeznaczenia na dopłaty środków, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 2 i 3 Rozporządzenia. Zasadniczym celem tej propozycji jest umożliwienie Funduszowi dysponowania wszystkimi środkami w sposób racjonalny. Jeśli bowiem w puli przeznaczonej na dofinansowanie gmin pozostaną wolne środki, to Fundusz powinien mieć możliwość dysponowania wszystkimi wolnymi środkami i móc je przeznaczyć na dopłaty przekazywane po terminie.

6. Ad. § 1 pkt 5 lit. a) projektu Rozporządzenia – zmieniającego § 9 ust. 1 Rozporządzenia.

Odnośnie sformułowania: „kompletnego i prawidłowo wypełnionego wniosku” – patrz uwaga w pkt 2.

W tym miejscu chcielibyśmy jeszcze zgłosić pewną uwagę do § 9 ust. 1 Rozporządzenia w obecnym brzmieniu. Uważamy, że niezbyt szczęśliwie w przepisie tym posłużono się sformułowaniem, iż dofinansowanie gmin następuje w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji. W istocie bowiem gmina, poza zbieraniem, prowadzi szereg innych czynności związanych z porzuconymi pojazdami: konieczny jest transport pojazdu, ustalenie ostatniego właściciela, niekiedy też gmina ponosi koszty opłaty za przyjęcie pojazdu niekompletnego. Stąd też bardziej właściwe byłoby posłużenie się pojęciem „zagospodarowania” w miejsce dotychczasowego „zbierania”. Z uwagi jednak na to, że pojęciem „zbierania” posługuje się również ustawa prawo ochrony środowiska, dla jednolitości terminologicznej, konieczne jest pozostawienie w Rozporządzeniu pojęcia „zbieranie”. Sądzymy jednak, iż w przyszłych pracach nad zmianą ustawy prawo ochrony środowiska, jeśli takowe będą, należałoby rozważyć wprowadzenie tego rodzaju zmiany.

7. Ad. § 1 pkt 5 lit. c) projektu Rozporządzenia – zmieniającego § 9 ust. 3 Rozporządzenia.

Zgadzamy się z uzasadnieniem proponowanej zmiany. Niestety w tym miejscu nasuwa się uwaga analogiczna do tej, jaką zgłosiliśmy do ograniczenia kwoty dopłat do demontażu do wysokości pomocy de minimis – takie ograniczenie, wprowadzone przepisami Rozporządzenia, wykracza poza ramy ustawowej delegacji.

W naszej ocenie, w ogóle oparcie systemu finansowania gmin na systemie podziału środków proporcjonalnie do liczby porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji, jest systemem niewłaściwym, właśnie z przyczyn wskazanych w uzasadnieniu do projektu Rozporządzenia. Właściwsze byłoby uzależnienie kwoty dofinansowania od rzeczywistych kosztów poniesionych przez gminę w związku z zagospodarowaniem porzuconych pojazdów tak, by nie tworzyć pola do nadużyć i mówiąc kolokwialnie, by gminy nie zarabiały na wrakach, a jednocześnie, by miały zagwarantowane to, że środki poniesione w związku z zagospodarowaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji zostaną im zwrócone. Z uwagi na fakt, iż pula środków na finansowanie gmin jest ograniczona, to system zwrotu poniesionych

kosztów mógłby funkcjonować tylko wówczas, gdy w Funduszu znajdować się będzie kwota wystarczająca na pokrycie wszystkich kosztów poniesionych w związku z zagospodarowaniem porzuconych wraków, przez wszystkie ubiegające się o dofinansowanie gminy. Gdyby się natomiast okazało, iż środków jest za mało – to wtedy konieczny byłby podział środków proporcjonalnie do liczby porzuconych pojazdów. Jednocześnie uważamy, że koszty zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponoszone przez gminę, nie powinny przekroczyć kwoty 500 zł od pojazdu lub jednej tony pojazdów.

Mamy nadzieję, że uwagi nasze zostaną zauważone i przynajmniej częściowo uda się usprawnić budowany system.

Prezes Stowarzyszenia

Adam Małyszko

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
