



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 30.06.2020 r.

Szanowny Pan
Adam Abramowicz
Rzecznik Małych
i Średnich Przedsiębiorców
ul. Wilcza 46
00-679 Warszawa

FORS/088/2020

Szanowny Panie Ministrze,

W dniu 20 lutego 2020 r. podczas posiedzenia Zespołu Roboczego do Spraw Recyklingu i Gospodarki Odpadami, działającym przy Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców, Stowarzyszenie FORS zaprezentowało aktualny stan recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz problemy dotyczące branży. W spotkaniu z osobistym Pana udziałem uczestniczył między innymi Wiceminister Klimatu Jacek Ozdoba.

Podczas spotkania ze strony Pana Wiceministra Jacka Ozdoby padały deklaracje pochylenia się na zgłaszanych problemami. Zapowiedziano dyskusję nad całym systemem recyklingu pojazdów przy okazji zmian w szeroko rozumianych przepisach odpadowych w związku z planowaną implementacją Dyrektyw związanych z rozszerzoną odpowiedzialnością producenta.

Od czasu tego spotkania minęły przeszło 4 miesiące i do dzisiaj nie mamy z Ministerstwa Klimatu żadnej informacji o ewentualnych pracach czy chociażby zamierzeniach Ministerstwa w sprawie poprawy funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wprawdzie ostatni okres został zdominowany przez tematykę związaną z zapobieganiem negatywnym skutkom w gospodarce wywołanym przez epidemię koronawirusa i rozumiemy pierwszeństwo tych tematów, to jednak chcielibyśmy prosić Pana Rzecznika o wystąpienie do Ministerstwa Klimatu z zapytaniem czy planowane są jakieś prace nad zmianami w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji ?

Ponadto zwracamy się do Pana Rzecznika z prośbą o pochylenie się nad przedstawionymi poniżej problemami i analizę przepisów ustawy z 20 stycznia 2005 r o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji pod kątem ich zgodności z ogólnymi przepisami regulującymi zasady prowadzenia działalności gospodarczej.

1) obowiązek osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu, nałożony na prowadzącego stację demontażu, przy jednoczesnym braku wpływu ze strony prowadzącego stację na osiągnięte wyniki.

Zgodnie z ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, odpowiedzialność za uzyskanie poziomów odzysku i recyklingu w wysokości odpowiednio 95% i 85% spoczywa na prowadzących stacje demontażu, choć w przypadku innych grup odpadów, odpowiedzialny jest za to producent. Prowadzący stację demontażu ponosi też finansowe konsekwencje nieuzyskania poziomów odzysku i recyklingu, choć tak naprawdę w znikomym stopniu ma wpływ na to jaki poziom uzyska. Trzeba bowiem pamiętać o tym, że prowadzący stację demontażu nie ma wpływu na to, w jakim stanie pojazd do niego trafi, a musi przyjąć każdy pojazd. Jedynie w przypadku pojazdu niekompletnego może pobrać opłatę - niekompletnego tj. nieposiadającego pewnych elementów wyposażenia i części, niezależnie od wagi przekazywanego do demontażu pojazdu. Tymczasem waga jest kluczowa, ponieważ punktem wyjścia do obliczenia poziomów odzysku i recyklingu pojazdu jest jego masa własna (tj. masa wpisana w dowodzie rejestracyjnym pomniejszona o 40 kg paliwa). Niejednokrotnie nawet w przypadku pojazdów kompletnych masa z wagi w chwili przyjęcia jest niższa od masy własnej o ponad 30%, a to od niej trzeba obliczać poziomy.

Ponadto, pozostałości po demontażu, czyli karoserie, które stanowią ponad 60% masy całego pojazdu powinny trafić do strzępiarki. Masa przekazywana do strzępiarki rozliczana jest próbą strzępienia – prowadzący stację demontażu nie ma żadnego wpływu na wyniki próby strzępienia, nie ma też żadnych mechanizmów mobilizujących prowadzących strzępiarki do tego, by podnosić wydajność strzępiarek i poprawić tym samym wyniki próby strzępienia.

Od lat powtarzamy, że prowadzący stację demontażu może obliczyć poziomy, lecz nie może odpowiadać za ich osiągnięcie w sytuacji, gdy poziomy uzależnione są od działania pozostałych operatorów w systemie recyklingu oraz jakości odpadu, jaki zostanie przekazany do stacji demontażu.

W naszej ocenie nakładanie wyłącznie na prowadzącego stację demontażu obowiązku osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu oraz uczynienie go jedynym odpowiedzialnym za osiągnięcie tego poziomu, jest sprzeczne z unijną zasadą „zanieczyszczający płaci”, jak również regulacjami wynikającymi z Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ponadto nie widzimy podstaw do nakładania na prowadzących stacje demontażu sankcji w postaci opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu (art. 28a ustawy o recyklingu pojazdów), w sytuacji gdy poziomy nie zależą od prowadzącego stację demontażu, a od stopnia kompletności przekazywanego pojazdu oraz wyników próby strzępienia.

2) obowiązek przyjęcia każdego pojazdu bez możliwości pobrania opłaty od właściciela pojazdu

Pomimo wielu obowiązków nałożonych ustawą (oprócz osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, obowiązek przetwarzania pojazdów w określonych, bezpiecznych dla środowiska warunkach), prowadzący stację nie może pobrać opłaty od ostatniego właściciela za przyjęcie pojazdu. Przewidziany w art. 11 ustawy o recyklingu obowiązek zapewnienia sieci przez wprowadzających pojazdy i pokrycia kosztów przetwarzania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, niczego w sytuacji stacji nie zmienia. Po pierwsze: przepisy mówią wyłącznie o pokryciu kosztów przetwarzania **odpadów** pochodzących z pojazdów, ale **nie samych pojazdów**. Po drugie zapisy dotyczące obowiązku zapewnienia sieci są tak skonstruowane, że nie zapewniają pokrycia kosztów wszystkim prowadzącym stacje demontażu. Wprowadzający bowiem mają obowiązek finansowania wyłącznie stacji będących w sieci wprowadzającego – producenta pojazdów. W przypadku wprowadzających nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku – wystarczą 3 punkty, w tym jedna stacja demontażu, położone w różnych miejscowościach. W przypadku wprowadzających powyżej 1000 pojazdów – zapewnić należy w każdym województwie 3 punkty, w tym jedną stację demontażu, położone w różnych miejscowościach. Zatem już na bazie 16 stacji demontażu można zbudować sieć zbierania pojazdów, co oznacza, że finansowanie może uzyskać właśnie te kilkanaście stacji demontażu, a reszta będzie pozbawiona jakichkolwiek środków na pokrycie kosztów przetwarzania pojazdów.

Nasz sprzeciw budzi zakłócenie konkurencyjności, z jakim mamy do czynienia przy systemie finansowania recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przewidzianym w art. 11 i 11a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jeśli ustawa może zapewnić finansowanie tylko 16 stacjom demontażu, to pozostałe z ponad 1000 podmiotów prowadzących stacje demontażu ma zdecydowanie gorsze warunki funkcjonowania na rynku, ponieważ nie może liczyć na pokrycie chociażby kosztów zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów nie mówiąc o podstawowych kosztach demontażu pojazdu. W sytuacji kryzysu, z jakim mamy już dziś do czynienia, takie zakłócenie konkurencyjności skutkować będzie likwidacją większości stacji demontażu. Żadna bowiem stacja demontażu, przy tak znacznych obciążeniach, nie będzie w stanie funkcjonować bez rekompensaty straty wynikającej z bilansu przychodów i kosztów związanych z przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, które zgodnie z katalogiem odpadów są odpadami niebezpiecznymi. Ponadto należy nadmienić, że wprowadzający pojazd (producent) może sam wybudować sieć i nie zapewnić finansowania żadnej ze stacji demontażu będącej na rynku.

3) obowiązek przyjęcia i zagospodarowania części pochodzących z naprawy samochodów osobowych – nawet w przypadku, gdy prowadzący stację demontażu nie chce i nie zamierza takiej działalności prowadzić.

Obowiązek ten wynika z art. 23a ustawy o z 20 stycznia 2005 r o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Aby wypełnić ten obowiązek, przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu musieli dostosować decyzje, wnieść zabezpieczenia roszczeń, wyznaczyć nowe miejsca magazynowania odpadów, pomimo, że tej działalności nie prowadzili, nie zmierzali i nie zamierzają prowadzić.

W naszej ocenie zmuszanie do prowadzenia działalności innej niż przedsiębiorca zamierzał jest naruszeniem prawa do swobody prowadzenia działalności gospodarczej.

4) szara strefa

– ponad 50% pojazdów wycofywanych z eksploatacji demontowanych jest poza legalnymi stacjami demontażu. Nie ma systemowych rozwiązań, które spowodowałyby zwiększenie strumienia pojazdów przekazywanych do legalnych stacji demontażu. W 2015 r. dyskutowany był system „500 za 500” podobny do systemu kaucyjnego, który zakładał, że od każdego wprowadzonego na polski rynek pojazdu, wprowadzający wpłaciłby do systemu 500 zł, zaś przekazując pojazd do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów, właściciel otrzymałby wypłatę z systemu w kwocie 500 zł. Nowe rozwiązania w projekcie zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z 2015 r., przewidujące wprowadzenie tego systemu, pomimo pozytywnych opinii, zarówno ze strony branży, jak i ekspertów, ostatecznie nie zostały przyjęte. Nie ma więc w Polsce żadnych mechanizmów prawnych czy systemowych, które ograniczyłyby zjawisko szarej strefy. W tym miejscu podkreślić należy, że legalne firmy prowadzące stacje demontażu od każdego sprzedanego odpadu czy też części nadającej się do powtórnego użycia odprowadzają 23 procentowy podatek VAT.

Bardzo liczymy na pomoc i wsparcie ze strony Rzecznika w rozwiązaniu opisanych wyżej problemów, ponieważ od wielu lat środowisko recyklerów pojazdów oczekuje zmian systemowych, które pozwoliłyby na umocnienie pozycji przedsiębiorców względem szarej strefy. Niestety ostatnie zmiany w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z 2015 r., czy w ustawie o odpadach z 2018 r. tylko sytuację branży pogorszyły.

Mamy nadzieję, że przy wsparciu Pan Rzecznika uda się wreszcie podjąć rzetelną dyskusję o problemach branży recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i wypracować rozwiązania które wreszcie pozwolą rozwijać się tej gałęzi gospodarki.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia FORs

A. Małyszko
Adam Małyszko