



**Biuro Rzecznika**  
Małych i Średnich Przedsiębiorców

RMSP-449/2019/WPL

Warszawa, 26 sierpnia 2019 r.

**Pan**  
**Henryk Kowalczyk**  
**Minister Środowiska**  
ul. Wawelska 52/54  
00-922 Warszawa

*Szanowny Panie Ministrze*

na podstawie art. 12 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców<sup>1</sup>, który stanowi, że organy, organizacje lub instytucje publiczne, do których zwróci się Rzecznik, są obowiązane z nim współdziałać i udzielać mu pomocy, w szczególności żądanych przez Rzecznika informacji i wyjaśnień, zwracam się z uprzejmą prośbą o stanowisko Pana Ministra w sprawach poruszonych w treści pisma Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów z dnia 26 lipca 2019 r.

*Z pozdrowieniem*  
z up. Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców  
RADCA RZECZNIKA  
Wydział Prawno-Legislacyjny  
*Marek Woch*  
Dr h. pr. Marek Woch

Załącznik – kopia pisma Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów z dnia 26 lipca 2019 r.

<sup>1</sup> Dz.U. z 2018 r. poz. 648.



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 26. 07.2019 r.

**Pan**  
**Henryk Kowalczyk**  
**Minister Środowiska**  
**ul. Wawelska 52/54**  
**00-922 Warszawa**

**FORS/105/2019**

**Dotyczy: Recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji.**

*Szanowny Panie Ministrze,*

Ostatnie zmiany na rynku, a przede wszystkim zmiany legislacyjne spowodowały, że sytuacja przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu stała się dramatyczna. Funkcjonujący od 2005 roku system nie daje możliwości przetrwania legalnie działającym firmom, prowadzącym wyłącznie stację demontażu. Od zawsze borykamy się z ogromną szarą strefą, która dziś sięga ponad 50%. Żadna z rządzących dotąd ekip nie była w stanie poradzić z tym problemem. Jedną z przyczyn jest to, że zaniechano przeprowadzenia głębszej reformy i wprowadzenia systemu zachęt ekonomicznych motywujących ostatniego właściciela, by przekazał wyeksploatowany pojazd do legalnie działającego przedsiębiorstwa. System ten w naszej ocenie ograniczyłby znaczną ilość pojazdów demontowanych poza legalnie działającymi podmiotami.

Po likwidacji w 2015 r. dopłat do demontażu, w żadnym z obszarów naszej działalności nie otrzymaliśmy wsparcia, nie zmniejszono obciążeń biurokratycznych, nie zapewniono równych warunków dla wszystkich uczestników systemu, zarówno w zakresie obowiązków, jak i korzyści. Dla wielu firm przysłowiowym „gwoździem do trumny” jest ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz innych ustaw, potocznie zwaną „ustawą pożarową”, która wprowadziła szereg kosztownych obowiązków, często wręcz nierealnych do spełnienia w tak krótkim czasie - monitoring, operat pożarowy, zabezpieczenie roszczeń, notarialne umowy dzierżawy terenu, na którym prowadzona jest działalność. Ponadto, wobec projektu Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn.17 lipca 2019 r.

w sprawie wymagań w zakresie ochrony przeciwpożarowej, jakie mają spełniać obiekty budowlane lub ich części oraz inne miejsca przeznaczone do zbierania, magazynowania lub przetwarzania odpadów, pragniemy jednoznacznie stwierdzić, że przedsiębiorcy prowadzący legalne stacje demontażu pojazdów, spełniające warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie są w stanie dostosować miejsc prowadzenia działalności do określonych w projekcie wymogów. Szczegółowość proponowanych w powyższym projekcie przepisów ochrony przeciwpożarowej powoduje, że ich zastosowanie będzie możliwe w nowopowstających zakładach i jedynie do takich zakładów przedmiotowe rozporządzenie powinno się ograniczyć. Nie oznacza to, że przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu nie mają spełniać żadnych wymogów z zakresu ochrony przeciwpożarowej. Owszem, są jak najbardziej wskazane ale takie, które są wykonalne. Przykładowo, wymogi zabezpieczenia ppoż. magazynu pojazdów oczekujących na demontaż nie powinny różnić się od wymogów stosowanych do magazynowanych pojazdów w fabryce.

Kolejnym czynnikiem powodującym nierentowność firm prowadzących stacje demontażu jest ogólny wzrost kosztów prowadzenia działalności: wynagrodzenia pracowników, energii elektrycznej, usług kurierskich, pocztowych, itd. Sytuacji nie sprzyjają również ceny surowców, szczególnie złomu metali, których zawartość w pojazdach stanowi ok. 70%. W ostatnich miesiącach cena metali takich, jak aluminium i stal, obniżyła się o ponad 30 % i zapowiadane są kolejne obniżki. Do tego doszły ogromne podwyżki cen zagospodarowania odpadów powstałych po demontażu pojazdów.

Z informacji, jakie docierają do Stowarzyszenia FORS wynika, że po 5 marca 2019 r. (przewidywana w znowelizowanej ustawie data, po której firmy, które nie dostosują się do nowych wymagań stracą wydane pozwolenia na prowadzenia stacji demontażu) 50 % firm przestanie prowadzić legalną działalność. Część z nich zapewne zasili szeregi szarej strefy. Zmniejszona liczba stacji demontażu wcale nie poprawi sytuacji tych, którzy na rynku zostaną i będą próbowali przetrwać, ponieważ dla właściciela pojazdu, który będzie chciał przekazać pojazd do legalnej stacji demontażu zmniejszy się dostępność (zwiększy się odległość do najbliższej legalnej stacji), a co za tym idzie zwiększy koszt transportu. Koszt ten może być wyższy od kwoty, jaką będzie w stanie zaoferować prowadzący stację, aby zachęcić ostatniego właściciela pojazdu do przekazania wyeksploatowanego pojazdu we właściwe

miejsce. W takiej sytuacji pojazd trafi do najbliższej „szarej strefy” lub zostanie zagospodarowany we własnym zakresie, właściciel sprzedaje wszystko co ma wartość, a resztę w najlepszym przypadku przekazuje do PSZOKu (Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych). Najczęściej jednak niechciane odpady zostaną spalone lub wyrzucone do lasu, wyrobiska - „dzikie wysypiska”, co jest nagminną praktyką na terenach wiejskich. Na ewentualne wsparcie mają szansę jedynie przedsiębiorcy, którzy mają podpisaną umowę z przedsiębiorstwami wprowadzającymi pojazdy na polski rynek. Niestety ilość tych stacji demontażu stanowi jedynie ok. 10 - 15 % przedsiębiorstw funkcjonujących na rynku. Wynika to z przepisów, które stanowią, że producent pojazdów lub wprowadzający pojazdy na polski rynek, w ilości powyżej 1000 pojazdów rocznie, aby wypełnić ustawowe obowiązki, może podpisać umowy z 16-toma stacjami demontażu, które zapewnią odbiór pojazdów w trzech miejscach na terenie każdego województwa. Natomiast obowiązki wprowadzających do 1000 pojazdów w ogóle nie mają znaczenia i wpływu na rynek.

Stacje demontażu pojazdów są w Polsce wysoce zaawansowanymi przedsiębiorstwami, zagospodarowującymi niebezpieczne i coraz bardziej złożone odpady - np. pojazdy hybrydowe. Ponosimy ogromne koszty związane z wyposażeniem naszych przedsiębiorstw, wykonywanym w nich demontażem pojazdów oraz koszty związane z zagospodarowywaniem odpadów, przy jednoczesnej odpowiedzialności za osiągnięcie właściwych poziomów odzysku i recyklingu. Przegrywamy w konkurencji z szarą strefą, która zabiera z rynku wyeksploatowane pojazdy, płacąc za nie kwoty, na które legalne stacje demontażu nie mogą sobie pozwolić.

Stowarzyszenie FORS od wielu lat apeluje o przeprowadzenie zmian w systemie recyklingu pojazdów, a przede wszystkim wprowadzenie systemu zachęt ekonomicznych kierowanych do ostatniego właściciela, tak zwanego systemu „500 za 500”. Zbliżony jest on do systemu depozytowego i polega na tym, że ostatniemu właścicielowi pojazdu, przekazującemu pojazd do legalnie działającego przedsiębiorstwa, wypłacana byłaby kwota 500 zł. Pieniądze na wypłaty zaś pochodziłyby z wpłat dokonywanych do systemu przez podmioty wprowadzające pojazdy na terytorium naszego kraju. System taki był przedłożony przez Ministerstwo Środowiska Radzie Ministrów w 2015 roku - nie uzyskał on jednak akceptacji ówczesnej pani Premier. Jest to, naszym zdaniem, jedyny mechanizm, który pozwoli w obecnych warunkach na ochronę środowiska naturalnego przed porzuconymi lub spalonymi odpadami, pochodzącymi z pojazdów. Przestrzegamy przed załamaniem się rynku i ogromnymi szkodami w środowisku naturalnym, jak i w branży recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Zwracamy się z prośbą o przeanalizowanie przedstawionej sytuacji w gronie ekspertów i podjęcie prac na reformę systemu, który od lat nie realizuje podstawowego celu Dyrektywy 2000/53/WE - skierowania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji do podmiotów legalnie działających. Jakkolwiek od przedstawicieli Ministerstwa Środowiska słyszymy, że w najbliższym czasie nie są przewidywane żadne prace nad zmianą ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, to uważamy, że planowane prace nad zmianą obowiązujących przepisów, w związku z wdrożeniem zasady rozszerzonej odpowiedzialności producenta, są dobrą okazją do tego, by tę „rozszerzoną odpowiedzialność” zastosować również w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji, poprzez np. wprowadzenie systemu „500 za 500”. Prosimy również o pilne podjęcie kroków zaradczych i złagodzenie niektórych wymogów wprowadzonych ustawą z dnia 20 lipca 2018r o zmianie ustawy o odpadach. Samo przesunięcie terminu na złożenie wniosku o zmianę posiadanej decyzji o pół roku w ostatecznym rozrachunku niczego nie zmieni – przesunie jedynie w czasie agonię tysięcy przedsiębiorców, w tym też przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu lub punkty zbierania. Konieczne są głębsze zmiany – zmiany systemowe, których niestety brak od lat. Również zaostrzenie wymogów prowadzenia działalności oraz wprowadzenie nowych kar nie zlikwiduje szarej strefy, a z naszych doświadczeń wynika, że nawet jej nie ograniczy. Żadne z wprowadzonych ustawą z dnia 20 lipca 2018 r. wymogów nie dotyczy szarej strefy. Wręcz przeciwnie – im więcej ograniczeń, tym więcej pokus, by działalność prowadzić nielegalnie.

Dlatego jeszcze raz apelujemy o **reformę** systemu recyklingu pojazdów, w przeciwnym razie, w krótkim czasie powrócimy do stanu, gdy do szarej strefy trafiało ponad 90% pojazdów wycofywanych z eksploatacji.

*Z poważaniem*

Prezes Stowarzyszenie FORS

*A. Małyszko*

Adam Małyszko

Do wiadomości:

Marian Banaś - Minister Finansów

Paweł Ciećko - Główny Inspektor Ochrony Środowiska

Jadwiga Emilewicz - Minister Przedsiębiorczości i Technologii

Rafał Weber – Wiceminister Infrastruktury

Marek Zagórski - Wiceminister Cyfryzacji

Adam Abramowicz - Rzecznik Przedsiębiorców