



Warszawa, dnia 08-01-2019 r.

MINISTER ŚRODOWISKA

DGO-II.0521.7.2018.MA
779618.2260841.1708376

Szanowny Panie,

w odpowiedzi na petycję z dnia 5 września 2018 r., dotyczącą funkcjonowania systemu zbierania i demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz jego finansowania, przekazuję poniższe informacje.

Obowiązek zapłaty tzw. opłaty recyklingowej powstawał na mocy art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. 2018 r. poz. 578) w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 933) tj. przed dniem 1 stycznia 2016 r. Opłata ta nałożona była na wprowadzającego pojazd, który nie zapewniał sieci zbierania pojazdów, o której mowa w art. 11 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz na podmiot niebędący przedsiębiorcą, który dokonał wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu.

Jak słusznie Pan zauważył, konieczność nowelizacji obowiązujących przepisów wynika z potrzeby pełnego wdrożenia do polskiego prawa dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Obecnie wszyscy wprowadzający pojazdy na polski rynek (m.in. dealerzy samochodowi, właściciele komisów) muszą zapewnić sieć zbierania pojazdów

wycofanych z eksploatacji (tworzą je stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów). Przedsiębiorcy wprowadzający na rynek ponad 1000 pojazdów rocznie mają obowiązek zapewnić funkcjonowanie co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w każdym województwie, w różnych miejscowościach. W praktyce oznacza to, że wprowadzający ponad 1000 pojazdów rocznie w kraju będzie musiał zapewnić funkcjonowanie co najmniej 48 stacji lub punktów. Z kolei wprowadzający na polski rynek mniej niż 1000 pojazdów rocznie muszą zapewnić sieć składającą się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach.

Zapewnienie sieci zbierania odbywa się przez podpisanie umów przez wprowadzających pojazdy z odpowiednią liczbą przedsiębiorców prowadzących zbieranie i demontaż pojazdów. Umowa ta powinna być zawarta pisemnie pod rygorem nieważności. Przy tym zgodnie z art. 11a ust. 2 pkt 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji umowy powinny określać w szczególności warunki finansowania przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających wartości rynkowej lub o wartości rynkowej ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, uwzględniając liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego pojazd. Należy przy tym zauważyć, że w ustawie celowo nie zostały określone szczegółowe warunki finansowania demontażu pojazdów. Ma to związek m.in. ze zmiennością rynku, różnorodnością pojazdów wpływającą na koszty ich zagospodarowania itp. Niesłuszne jest zatem stwierdzenie, że ustawa sugeruje pobierania opłaty w wysokości 1zł za pojazd. To od stron zawierających umowę zależy wysokość finansowania przez wprowadzających pojazdy kosztów ich demontażu. Przy tym decydującą rolę w zawieraniu tych umów odgrywają podmioty zagospodarowujące te odpady, bo to oni decydują, czy są skłonni zawrzeć umowę i na jakich warunkach finansowych z wprowadzającymi pojazdy.

Należy także zwrócić uwagę na przepisy ustawy z dnia 3 sierpnia 2018 r. o zmianie ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1479), które podniosły wysokość kar pieniężnych nakładanych na podmioty, które poza stacją demontażu dokonują usunięcia z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów lub substancji niebezpiecznych, w tym płynów, wymontowania z takich pojazdów przedmiotów wyposażenia lub części nadających się do ponownego użycia, oraz wymontowania elementów nadających się do odzysku lub recyklingu. Maksymalna kara została podniesiona z 300 000 zł do 500 000 zł. Ma to na celu wyeliminowanie z rynku podmiotów, które przez nielegalne działanie

stanowią nieuczciwą konkurencję dla legalnie działających stacji demontażu. Jednocześnie stwierdzić należy, że każdy kto posiada informacje o działaniach naruszających powyższe przepisy (dotyczące nielegalnego demontażu pojazdów) ma obowiązek poinformować o tym Inspekcję Ochrony Środowiska lub też inne stosowne organy, które dokładają wszelkich starań by takie nielegalne działania nie miały miejsca.

Ponadto informuję, że zgodnie z art. 410a ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.), Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej może dofinansować działania inwestycyjne w zakresie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, który łącznie spełnia następujące warunki:

- 1) posiada decyzje wymagane w związku z prowadzeniem stacji demontażu;
- 2) złożył w terminie sprawozdanie zawierające informacje, o których mowa w art. 75 ust. 2 pkt 1 i 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2018 r. poz. 992, z późn. zm.)

Mając na uwadze powyższe informuję, że w najbliższym czasie nie jest planowane wprowadzenie zmian w przepisach dotyczących recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Z poważaniem

Z up. Ministra
Sławomir Mazurek
Podsekretarz Stanu
Podsekretarz Stanu Sławomir Mazurek
/ – podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów.