



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Wspólne posiedzenie
Komisji Środowiska (122.)
oraz Komisji Gospodarki Narodowej (234.)
w dniu 13 maja 2015 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 889, druki sejmowe nr 3033 i 3297).

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 10)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodnicząca Komisji Środowiska Jadwiga Rotnicka)

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Szanowni Państwo, witam serdecznie.

Otwieram wspólne posiedzenie dwóch Komisji Gospodarki Narodowej i Komisji Środowiska.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia jest omówienie ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw.

Witam bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu pana ministra, który jest prowadzącym tę ustawę. Bardzo się cieszę, że będzie nam mógł dużo o niej powiedzieć. Witam przedstawicieli Ministerstwa Środowiska, NIK, a także osoby, które reprezentują stronę, nazwijmy to, przedsiębiorców, mianowicie Związek Dealerów Samochodowych reprezentowany przez pana Rafała Poradkę oraz Stowarzyszenie „Forum Recyklingu Samochodów” reprezentowane przez pana Adama Małyszkę. Witam także przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli pana Kornela Drabarkę, wicedyrektora Departamentu Środowiska, oraz panią Małgorzatę Szymborską z Ministerstwa Środowiska, dyrektora Departamentu Gospodarki Odpadami i wszystkich zaprzyjaźnionych, a także naszego legislatora, pana Macieja Teleca, który przedstawi opinię o ustawie.

Zapytam dla ścisłości: czy w dzisiejszym posiedzeniu uczestniczy ktoś, kto reprezentuje stronę lobbystów i jest tak zapisany?

Stwierdzam, że nikt się nie zgłasza, wobec tego przyjmujemy, że nie ma lobbystów.

Ustawa, którą będziemy dzisiaj omawiać, wzbudza oczywiście zainteresowanie szerokiego gremium, nie tylko parlamentarzystów. Może nawet parlamentarzystów mniej, a najbardziej tych, którzy zajmują się recyklingiem samochodów. Zmiany, które ustawa proponuje, będą musiały być wprowadzone w życie, i to stosunkowo szybko.

Bardzo proszę pana ministra o przedłożenie zasadniczych też teje ustawy i zmian, jakie ona wprowadza.

Pan minister Janusz Ostapiuk.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Janusz Ostapiuk:

Dziękuję uprzejmie.

Szanowna Pani Przewodnicząca! Szanowni Państwo Senatorowie!

Może powiem kilka słów na temat genezy tej ustawy. Komisja Europejska pismem z dnia 15 maja 2009 r. zarzuciła Rzeczypospolitej Polskiej brak zgodności ustawodawstwa polskiego z przepisami dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Po przekazaniu przez Polskę wyjaśnień w lipcu 2009 r. oraz po spotkaniu w Brukseli Komisja przyjęła wyjaśnienia. W celu usunięcia pozostałych wątpliwości podnoszonych przez Komisję Europejską minister środowiska przygotował projekt ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów samochodowych wycofanych z eksploatacji oraz innych ustaw. W marcu 2012 r. w związku z opóźnieniami w pracach nad tym projektem Komisja Europejska wyśtosowała uzasadnioną opinię, w której wzywa Rzeczpospolitą Polską do podjęcia niezbędnych działań w tym zakresie. W październiku 2014 r. Komisja poinformowała, że podjęła decyzję o skierowaniu w tej sprawie skargi do Trybunału Sprawiedliwości. Skarga nie została do tej pory skierowana do Trybunału, ale to jest kwestia najbliższych miesięcy, żeby tam się ona znalazła, jeśli Polska nie zaimplementuje uwag i nie usunie naruszeń, które wykazała Komisja.

Decyzją Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa 4 lutego 2015 r. w ramach pierwszego czytania rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji – druk sejmowy 3033 – projekt ustawy został skierowany do prac w podkomisji stałej. Podkomisja stała do spraw monitorowania gospodarki odpadami podczas trzech posiedzeń – 4 i 18 lutego oraz 18 marca – przeprowadziła konsultacje projektu z udziałem zainteresowanych podmiotów oraz strony społecznej. W dniu 8 kwietnia Komisja Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa przyjęła sprawozdanie podkomisji wraz z wniesionymi na posiedzeniu poprawkami i skierowała projekt ustawy do drugiego czytania. Głosowanie nad projektem odbyło się 24 kwietnia 2015 r.

Ustawa usuwa cztery podstawowe naruszenia, na które zwróciła uwagę Komisja. Pierwszy zarzut Komisji Europejskiej dotyczy art. 7 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Nowelizacja przepisu wprowadza bezwzględny zakaz stosowania ołowiu w przedmiotach wyposażenia i częściach pojazdu. Po drugie, chodzi o uchylene art. 12 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji – i to jest może zmiana o największym znaczeniu, bowiem rezygnacja z systemu opłaty recyklingowej powoduje w konsekwencji zniesienie systemu dopłat do demontażu pojazdów wy-

cofanych z eksploatacji, co jest finansowane z wpływów z tej opłaty. Jeśli będzie taka potrzeba, w czasie dalszej debaty rozwiniemy ten temat i omówimy ten system. Przedstawimy, jak on do tej pory funkcjonował. Po trzecie, chodzi o wprowadzenie przepisów odnoszących się do zagospodarowania zużytych części samochodów osobowych, w tym między innymi obowiązku przyjmowania ich przez stacje demontażu. I czwarta uwaga: zapewnienie bezpłatnego przyjęcia do stacji demontażu nie tylko pojazdów rejestrowanych na terenie kraju, ale także pojazdów ze wszystkich krajów należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Dodatkowo poza tymi czterema zmianami projekt ustawy przewiduje następujące zmiany. Dla zapewnienia osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzono w ustawie opłatę za nieosiągnięcie wymaganych poziomów. Doprecyzowano definicję wprowadzającego oraz wprowadzenia na terytorium kraju, aby nie było wątpliwości, że wprowadzającym jest jedynie podmiot prowadzący zawodową działalność w tym zakresie. Wskazano wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska jako organ wydający decyzję o niespełnieniu przez pojazd wymagań technicznych. W związku z proponowaną zmianą obowiązków w zakresie zapewnienia sieci zmieniono również sposób liczenia opłaty za brak sieci. Doprecyzowano wymagania dotyczące umów pomiędzy wprowadzającym a stacjami demontażu. Zmniejszono częstotliwość wykonywania próby strzępienia odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji z corocznej na raz na pięć lat.

Jak wspominałem wcześniej, najistotniejsza zmiana dotyczy zniesienia opłaty recyklingowej i rzeczywiście rodzi dość znaczące konsekwencje. W chwili obecnej każdy wprowadzający pojazd na rynek wnosi opłatę 500 zł, która jest następnie przekazywana na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Następnie Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, mający szereg umów ze stacjami demontażu pojazdów samochodowych, na podstawie odpowiednich sprawozdań wypłaca stacjom premie, wypłaca ekwiwalent za przyjęte pojazdy. Na przykład w roku ubiegłym, w 2014, liczba samochodów, które trafiły w taki sposób do stacji demontażu, przekroczyła czterysta tysięcy. Kwota, którą wpłacali obywatele z tytułu opłaty recyklingowej, wynosiła w poszczególnych latach 300–350 milionów rocznie. Wypłaty wahały się od 110–115 milionów zł do 140–150 milionów zł rocznie. Per saldo na rachunku narodowego funduszu zostawała pewna kwota, która była wykorzystywana na inne cele związane z gospodarką odpadami. I to jest w zasadzie największa zmiana w tej ustawie, bowiem rynek zareaguje w taki sposób na brak systemu dopłat, że wzrośnie szara strefa, a więc wzrośnie liczba pojazdów demontowanych poza legalnymi, oficjalnymi stacjami, jako że w tym zakresie rynek jest dość mocno rozwinięty, jeżeli chodzi o stacje niekoniecznie legalne – tak sobie powiedzmy. Wystarczy otworzyć stronę Allegro, by zobaczyć, że w dziale „Motoryzacja” pod zakładką „Części samochodowe” jest bezustannie ponad milion pozycji, a wielokrotnie nawet półtora miliona pozycji części do sprzedania.

Mieliśmy w planie wprowadzić pomysł, który przesłany został do Ministerstwa Środowiska, autorstwa FORS, stowarzyszenia, które zajmuje się stacjami demontażu pojazdów samochodowych. Chodziło o wprowadzenie opłaty depozytowej, opłaty, która umownie znana była na rynku – prasa podchwyciła tę nazwę – jako „500 za 500”, jednakże w pracach nad ustawą Rada Ministrów uznała, że tego pomysłu nie należy w tej chwili aprobować.

To są podstawowe zmiany, jakie ta ustawa wprowadza do systemu, tak więc obecnie sytuacja prawna jest taka, że po mojej osobistej wizycie w dyrekcji ochrony środowiska w Brukseli, po moich wyjaśnieniach, po pokazaniu, w którym miejscu jesteśmy z ustawą, mamy na pewien okres, niedługi okres, spokój, bo na razie sprawa przeciwko Polsce nie zostanie skierowana do Trybunału. Stąd wydaje mi się, że w przypadku tej ustawy bardzo istotne jest, żeby ona była procedowana w trybie zmierzającym do sukcesu, efektu jeszcze w tej kadencji parlamentu. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Zanim podejmiemy dyskusję nad ustawą, bardzo proszę pana legislatora o przedstawienie opinii dotyczącej tej ustawy.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Dziękuję bardzo.

Ja zwrócę uwagę tylko na kilka kwestii o charakterze legislacyjnym – one zostały przedstawione w opinii.

Uwaga pierwsza i propozycja poprawki to jest propozycja zmierzająca do uporządkowania przepisów ustawy zgodnie z § 158 zasad techniki prawodawczej regulującym zasady przytaczania adresów publikacyjnych ustaw, do których odsyła nowela.

Uwaga druga, która jest może bardziej ważka, odnosi się do art. 1 pktu 28 noweli – chodzi o art. 52b, przepis karny, który określa jako wykroczenie zagrożone karą grzywny zachowanie polegające na niewykonaniu obowiązku określonego w art. 38 ust. 1 ustawy. Trzeba jednak pamiętać o tym, że zakazy podobne do ust. 1 zawarte są również w ust. 1a i 1b dodawanych do art. 38. W związku z tym, jeżeli rezygnacja z sankcji nie była w tym wypadku przemyślanym założeniem ustawodawcy, proponujemy, aby przepis karny również uzupełnić o odesłanie do ust. 1a i ust. 1b.

Pozostałe cztery poprawki mają charakter ściśle doprecyzowujący. W punkcie czwartym opinii chodzi generalnie o korektę błędnych odesłań, a w jednym wypadku o inną redakcję przepisu, żeby ten przepis był bardziej precyzyjny i jasny. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo.

Co na temat poprawek strona ministerialna? Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Środowiska
Janusz Ostapiuk:**

Dziękuję uprzejmie panu mecenasowi, dziękuję uprzejmie za przesłanie do nas tego dokumentu troszkę wcześniej. Zdażyliśmy się z nim zapoznać. Zdaniem rządu uwagi pana mecenas, uwagi legislatorów senackich są możliwe do przyjęcia. Aprobujemy je.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję.

Czyli ja deklaruje, że przejmę te poprawki.

Otwieram dyskusję.

Kto z państwa chciałby zabrać głos na temat omawianej ustawy?

Bardzo proszę, pan senator Jurcewicz. W imieniu komisji czy własnym?

Senator Stanisław Jurcewicz:

W imieniu własnym, oczywiście. Bardzo dziękuję.

Panie Ministrze, są dwa rozbieżne poglądy. Stanowisko przedsiębiorców, które jest tu prezentowane, mówi o tym, że poszerzy się szara strefa. W pańskim wystąpieniu usłyszałem opinię, przynajmniej tak ją rozumiem, że implementacja przepisów unijnych to jest właśnie uporządkowanie w pewien sposób tej kwestii. Chciałbym usłyszeć jeszcze raz jednoznacznie: czy faktycznie to zmierza do ograniczenia szarej strefy?

I drugie pytanie: czy na przedsiębiorców zajmujących się tego typu działalnością będą nałożone w wyniku tej ustawy jakieś dodatkowe czynności, opłaty, czy też nie? Dziękuję.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo.

Może pan minister zechce od razu odpowiedzieć.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Środowiska
Janusz Ostapiuk:**

Panie Senatorze, bardzo trudno jest odpowiedzieć na pierwsze pytanie i zadeklarować ze strony rządu, że wdrożenie tej ustawy spowoduje uporządkowanie rynku i zapobiegnie szarej strefie. Nie mam odwagi powiedzieć i deklarować, że ten dokument czy ta ustawa spowoduje wycofanie się szarej strefy. Jestem pełen obaw, że nie spowoduje, że pozostaniemy na mniej więcej takim samym poziomie, jak jesteśmy. Z różnych źródeł wynika, że oprócz dziewięciuset stacji, które są zarejestrowane, przepraszam za to słowo, i profesjonalnie zajmują się demontażem pojazdów samochodowych, z tego zawodu – może tak to należy nawet powiedzieć – czy z czynności związanych z demontażem pojazdów samochodowych żyje ponad sto tysięcy osób. Kiedyś nawet wyczytałem na którymś z portali, że jest sto czterdzieści pięć tysięcy osób zajmujących się takim demontażem i handlem samochodami. Z punktu widzenia biznesu chyba nie byłoby to naganne, bo lepiej, że ludzie

zajmują się taką pracą, niż mieliby robić coś innego, ale z punktu widzenia ochrony środowiska – i to Inspekcja Ochrony Środowiska wielokrotnie stwierdzała – w sposób nielegalny, w sposób niewłaściwy są wylwane oleje... Może nie oleje, bo oleje są zagospodarowywane w inny sposób, też nie do końca zgodny z prawem, są spalane. Ale inne płyny, które pochodzą z demontażu pojazdów samochodowych, są utylizowane w sposób trudny do określenia, po prostu gdzieś giną. I to jest nasza największa obawa w tym całym procesie zbierania i demontażu pojazdów samochodowych, więc nie zdeklaruję, że poprzez tę ustawę nastąpi zdecydowana, radykalna poprawa.

Ja tylko chciałbym powiedzieć, że planowaliśmy – mówię o Ministerstwie Środowiska – zostawić sobie półtora roku, jeśli chodzi o te opłaty recyklingowe, na wypracowanie nowych przepisów, tak żeby w sposób płynny przejść od stanu dzisiejszego do stanu prawnego, w którym byśmy wymyślili i zaproponowali jakieś inne rozwiązanie w postaci mechanizmu zachęcającego do oddawania pojazdów samochodowych do legalnych stacji demontażu pojazdów samochodowych. Niestety, chyba będziemy mieć z tym problem, ponieważ Komisja Europejska ma wątpliwości, czy data wejścia w życie tej ustawy – 1 stycznia 2017 r. – jest datą właściwą, czy nie powinien to być jednak 1 stycznia 2016 r.

Tak czy inaczej został powołany zespół, pierwsze posiedzenie zespołu odbędzie się 25 maja. Podczas prac tego zespołu będę chciał prosić, żebyśmy wspólnie z uczestnikami rynku, urzędnikami, prawnikami wielu instytucji wypracowali jakiś model, który będzie dopingował obywateli do oddawania pojazdów samochodowych do stacji legalnych. Jest to o tyle trudne, że z rynku schodzi rocznie osiemset, dziewięćset tysięcy samochodów, przyjmując tylko wskaźnik pięcioprocentowy. Tutaj z pewnością pan Małyżko mnie poprawi, bo jest w tym zdecydowanie lepszy ode mnie. Do stacji legalnego demontażu, które otrzymują dotacje czy rekompensaty z narodowego funduszu, trafia czterysta tysięcy samochodów, a drugie tyle jest demontowanych poza systemem stacji legalnych.

Drugie pytanie pana senatora dotyczyło kwestii, czy ta zmiana nałoży jakieś dodatkowe obowiązki finansowe na stacje demontażu – tak zrozumiałem. Nie przewidujemy, że będą jakiegokolwiek, aczkolwiek wprowadzamy mechanizm opłaty za nieosiągnięcie zakładanych poziomów odzysku i recyklingu, ale myślę, że istnieje dość bezpieczny margines zapewniający osiągnięcie tych wskaźników. Dziękuję.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo.

Będąc już przy pytaniach kierowanych do pana ministra, a dotyczących trochę szarej strefy, ja też chciałabym zadać jedno pytanie, zmobilizowana pismem jednego z dziennikarzy, które wpłynęło na moje ręce. Chodzi mianowicie o zapis w art. 1 pkt 14, który dotyczy zmian w art. 23 dotychczasowej ustawy. Zgodnie z tym zapisem przedsiębiorcy, którzy prowadzą stacje demontażu samochodów, mają być zobowiązani do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, jeśli posiada on dane identyfikacyjne, ale oprócz tego innych pojazdów, nieposiadających takich

danych identyfikacyjnych, mało tego, części, czyli odpadów z tychże samochodów, wszakże po jak gdyby zgodzie głównego inspektora ochrony środowiska. I pytanie jest takie: czy w tym nie jest ukryta czasem możliwość, czy nie ma takiej groźby, że będą to także pojazdy, które pochodzą z przestępstwa, to znaczy z kradzieży, z wypadków itd.? Jak pan minister na to patrzy? Czy rzeczywiście ten przepis zabezpiecza dobrze tę kwestię?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Janusz Ostapiuk: Ta propozycja przepisu ma związek z konwencją...)

Ja przepraszam, tylko dodam, że tutaj jest takie uzasadnienie, że tego nie było w projekcie rządowym, a zostało wprowadzone podczas prac komisji w Sejmie.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Środowiska
Janusz Ostapiuk:**

Proponowane uregulowanie ma ścisły związek z konwencją bazylejską o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych. Instytucją odpowiedzialną w Polsce za regulowanie tego procesu jest główny inspektor ochrony środowiska. Pamiętacie państwo ubiegłoroczną, przepraszam za słowo, głośną sprawę odpadów z Salwadoru – to odbywało się również na podstawie tej konwencji, na mocy której główny inspektor ochrony środowiska wydaje decyzje o zgodzie na import, na przywóz odpadów na terytorium kraju.

W tym przypadku ten zapis w ustawie ma na celu zapewnienie zgodnego z prawem zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów sprowadzonych do Polski z naruszeniem przepisów o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów. Czyli konstrukcja tego jest taka: gdy przyjedzie do Polski w kontenerze coś – ja może będę mówił obrazowo – co nie jest samochodem nadającym się do zarejestrowania, bo nie ma numeru VIN, nie ma niczego innego, główny inspektor wyda decyzję o tym, że jest to odpad, i na podstawie tej decyzji ten samochód jako odpad trafi do stacji demontażu. W ubiegłym roku mieliśmy w Polsce około stu takich przypadków, więc nie widzimy niebezpieczeństwa, że to może spowodować otwarcie drzwi dla jakiejś nielegalnej aktywności i że tą szczeliną będą wchodziły do demontażu pojazdy kradzione i z nieczystą intencją – tak bym odpowiedział. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Jurcewicz.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Jeszcze jedno pytanie, Panie Ministrze. Przypadek hipotetyczny, ale uważam, że tworzenie w ustawie szczeliny, jaką jest brak oznaczenia czy też źródła pochodzenia pojazdu – mówię ogólnie – jednak stwarza możliwość, że to będzie pojazd wątpliwego pochodzenia. Nie bardzo rozumiem ten zapis. Nawiążę do pytania pani profesor przewodniczącej.

Pytanie mam takie: sytuacja hipotetyczna może być taka, że przyjeżdża pojazd na lawecie, ponieważ koszty recyklingu w państwie X mogą być dużo wyższe niż u nas. Może tu przyjechać do szarej strefy – naprawdę tak może być – i jeżeli nie będzie tych znaków identyfikacyjnych, skąd pochodzi itd., to... Mam naprawdę duże wątpliwości, jak się znalazł w ustawie na etapie sejmowym tego typu zapis, jak dla mnie rozszczelniający, bo trudno mnie będzie przekonać, że to jest zapis uszczelniający pewną kontrolę nad ochroną środowiska.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Janusz Ostapiuk: Czy ja mogę prosić reprezentantkę głównego inspektora ochrony środowiska o informację, jak ten mechanizm funkcjonuje w chwili obecnej?)

**Naczelnik Wydziału Nadzoru Rynku
w Departamencie Kontroli Rynku
w Głównym Inspektoracie
Ochrony Środowiska
Małgorzata Tomczak:**

Sytuacja jest taka: jest to naprawdę niewielka skala, tak jak mówił pan minister. Chciałabym jeszcze podkreślić, że jak do tej pory naprawdę niewiele było tych przypadków, kiedy stacje nie chciały tego przyjąć, a coś z tymi odpadami należy zrobić. One powinny być zagospodarowane w sposób prawidłowy. Nie widzę możliwości zagospodarowania ich... Co? Oddamy je do nielegalnych stacji demontażu? Nie ma takiej możliwości. To nie jest problem i nie widzę zagrożenia – takiego, o jakim mówi pan senator – że to otworzy jakąś furtkę. To dotyczy przypadków ujawnionego nielegalnego przemieszczania samochodów.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Środowiska
Janusz Ostapiuk:**

Jeżeli mogę uzupełnić. Wydaje mi się, że to jest bezpieczny, Panie Senatorze, mechanizm, bowiem to wszystko ma się odbywać na podstawie decyzji głównego inspektora ochrony środowiska. Wyłącznie. Tylko i wyłącznie na podstawie decyzji. Nie będzie takiej sytuacji, że Służba Graniczna zgłasza i potem mówi: wyjeżdżaj sobie. Jeśli Służba Graniczna stwierdzi, że jest pojazd, który nie ma cech pojazdu, to zamelduje do Inspekcji Ochrony Środowiska: mamy coś, co jest odpadem. I wtedy inspektor ochrony środowiska, oglądając to, podejmuje decyzję, taką klasyczną decyzję.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Rozumiem, że pan senator dalej dąży.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Ja jednak, jeśli pan minister pozwoli, zapytam przedstawiciela głównego inspektora. To dlaczego główny inspektor sam nie wyszedł z takim postulatem? Bo to się znalazło

w ustawie dopiero na etapie sejmowym. Nie bardzo to rozumiem. Jeżeli to było tak oczywiste i jasne, że może to funkcjonować i nie rozszczelnia systemu, jest bezpieczne, to czemu się nie znalazło w tej ustawie, tylko dopiero na etapie sejmowym?

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Proszę panią o odpowiedź.

**Naczelnik Wydziału Nadzoru Rynku
w Departamencie Kontroli Rynku
w Głównym Inspektoracie
Ochrony Środowiska
Małgorzata Tomczak:**

Małgorzata Tomczak, przepraszam, bo wcześniej się nie przedstawiłam.

To było zgłaszane wcześniej, tylko był problem, że ten przepis był niedoprecyzowany. Tylko i wyłącznie dlatego. Ale to nie jest przepis, który jak gdyby został w którymś momencie wprowadzony jedynie po to, żeby otworzyć jakąś furtkę, broń Boże, nie. Chodzi o decyzje głównego inspektora wydawane na zagospodarowanie tych odpadów, które jak gdyby są w tym momencie niewykonalne, bo stacja nie chce ich przyjąć. Tak że to tylko w tej kwestii. Zgłaszaliśmy to, tylko ten przepis był niedoprecyzowany.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję.

Pan senator Hodorowicz się zgłaszał.
Bardzo proszę.

Senator Stanisław Hodorowicz:

Bardzo przepraszam za moją niewiedzę w tym zakresie, ale proszę mi łaskawie powiedzieć, jak to jest: to znaczy przyjeżdża na lawecie jakiś tam złom i my jesteśmy zobligowani, Straż Graniczna, do tego, żeby to wpuścić? Ja nie bardzo rozumiem, na jakiej zasadzie to w ogóle wjeżdża do kraju.

**Naczelnik Wydziału Nadzoru Rynku
w Departamencie Kontroli Rynku
w Głównym Inspektoracie
Ochrony Środowiska
Małgorzata Tomczak:**

Zgadzam się z panem, że nie powinno, ale wjeżdża. I w przypadku, kiedy służby celne powiadomią Inspekcję Ochrony Środowiska, ona ma obowiązek dokonać odpowiednich ustaleń i wydać odpowiednią decyzję o zagospodarowaniu tego odpadu, stwierdzającą, że to faktycznie... Bo ktoś twierdzi, że to nie jest... Generalnie toczy się spór, bo ten ktoś twierdzi, że to nie jest odpad. Zgadzam się, nie powinno, ale...

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję.

*(Dyrektor Departamentu Gospodarki Odpadami
w Ministerstwie Środowiska Małgorzata Szymborska:
Można?)*

Tak, jeszcze departament odpadów.

**Dyrektor Departamentu
Gospodarki Odpadami
w Ministerstwie Środowiska
Małgorzata Szymborska:**

Dziękuję.

Gwoli uzupełnienia. Jako departament merytoryczny współpracujemy ze służbami Policji i służbami Inspekcji Ochrony Środowiska i wielokrotnie na ten temat dyskutowaliśmy. Jest swobodny przepływ towarów i usług. Bardzo często samochody przyjeżdżają na przykład na zasadzie umowy na naprawę. Z praktyki wiemy, że jest dwuzdaniowa umowa na naprawę samochodów. Przyjeżdża TIR samochodów i dopiero później te samochody są albo porzucane, albo nikt nie jest w stanie z takimi wrakami czeokolwiek zrobić i wtedy wzywa właściwą inspekcję, a inspekcja powinna wtedy wydać decyzję. Najczęściej nie ma winnego podmiotu, bo generalnie inspekcja powinna tego rodzaju odpady zawrócić do kraju pochodzenia i tak często się dzieje, ale nie zawsze jest adresat, nie zawsze jest możliwość powrotu albo wrak jest w takim stanie, że... To jest tak, jak powiedziała pani inspektor, że to jest około stu pojazdów – i to rzeczywiście potwierdzała w trakcie współpracy Policja – to nie jest jakaś znacząca liczba przypadków, ale to są pojazdy, które ze względu na ich stan, na ich ewentualną szkodliwość dla środowiska, zawartość odpadów niebezpiecznych, należy jak najszybciej unieszkodliwić w uprawnionych punktach. To tylko tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Teraz jeszcze pytanie pana senatora i potem poproszę pana, i poproszę też o przedstawienie się.

Senator Stanisław Hodorowicz:

Ja w tym kontekście w ogóle nie rozumiem idei utylizowania tego wszystkiego. To wysyłamy to do Niemiec, do innych krajów, po prostu niech jedzie złom i niech oni się martwią w ramach otwartych granic.

**Dyrektor Departamentu
Gospodarki Odpadami
w Ministerstwie Środowiska
Małgorzata Szymborska:**

Nie zawsze... W bardzo nielicznych przypadkach jest nadawca, po prostu identyfikacja... One przyjechały do Polski w ramach swobodnego przepływu towarów i usług i jest problem z pojedynczymi sztukami.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Czyli samochód kompletny, bez, że tak powiem, oznaczenia, i odpad, bo nie ma jakichś części. Jeżeli pojazd nie ma jakiejś części, która jest istotna do tego, żeby pojazd funkcjonował, to jest już odpadem. Zgadza się?

Dyrektor Departamentu Gospodarki Odpadami w Ministerstwie Środowiska Małgorzata Szymborska:

Tak, Pani Senator... To znaczy, nie. O odpadzie stanowi definicja odpadu: pozbywamy się, zamierzamy się pozbyć lub do pozbycia jesteśmy zobowiązani. Czyli najczęściej to jest prawo właściciela pojazdu. Jeżeli przyjeżdżają pojazdy w sposób... to znaczy, może trudno powiedzieć „nielegalny”, ale jeśli zostaną przywiezione do kraju i porzucone jako nieoznakowane i na przykład jeden czy dwa, czy trzy takie pojazdy zostają porzucone, bo nikt nie jest zainteresowany częściami zamiennymi... Bo najczęściej pojazdy, które już powinny być traktowane jako odpady, sprowadza się w celu pozyskania części zamiennych. Jest to bardzo opłacalna działalność. Ale nie każdy pojazd jest na części zamienne. Takie porzucone pojazdy znajduje inspektor ochrony środowiska i powinien skierować je po prostu do unieszkodliwienia ze względu na zagrożenie, jakie stanowią dla środowiska odpady niebezpieczne.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo.

Odeszliśmy tylko od tego, czy to nie jest czasami droga do zbierania odpadów z przestępstwa. Tego nie wiemy. Ale to jest kwestia dyskusyjna, chyba ile osób, tyle spojrzeń.

Bardzo poproszę teraz pana. Proszę się przedstawić.

Prezes Zarządu Stowarzyszenia „Forum Recyklingu Samochodów” Adam Małyшко:

Adam Małyшко, Stowarzyszenie „Forum Recyklingu Samochodów”.

Pani Przewodnicząca! Szanowni Państwo Senatorowie! Panie Ministrze!

Ja chciałbym się odnieść w tej chwili tylko do tego wątku, który był dyskutowany, ale poproszę panią przewodniczącą również o głos odnośnie do całego projektu.

Sprawa przekazywania pojazdów bez numeru VIN sprawa troszeczkę problemów prowadzącym stacje demontażu, dlatego że, jeżeli przyjmiemy, że jest to pojazd, to prowadzący stację demontażu powinien złożyć sprawozdanie, w którym musi ująć masę własną pojazdu, rok produkcji tego pojazdu i szereg innych danych. Gdybyśmy uznali, że to nie jest pojazd, tylko odpad innej kategorii, i nie byłby on zaliczany nam do wymaganych poziomów odzysku i recyklingu i wszelkich innych czynności z tym związanych, to nie widzielibyśmy najmniejszego problemu. Ale w tym przypadku fragmenty pojazdów zaliczone są nam do obowiązku osiągnięcia poziomów odzysku, ustawa zaś przewi-

duje kary za nieosiągnięcie określonych poziomów odzysku, a w przypadku, gdy to będzie 50% masy pojazdu, a my mamy osiągnąć 95%, to w żaden sposób tych poziomów osiągnąć nie możemy. Tu nie ma żadnego przestępstwa, tu nie ma obawy o to, że z tego tytułu będą jakieś przestępstwa. Faktycznie bardzo dużo samochodów napływa – szczególnie z Anglii, bo kierownica jest nie z tej strony – w celu demontażu na części i później inspekcja odkrywa takie przypadki. Ja myślę, że to było sto przypadków, ale liczba tych samochodów była znacznie większa. W województwie łódzkim jest taka jedna stacja, która sprowadziła takich samochodów kilka tysięcy. Postępowanie w tej sprawie trwa już kilka lat – o czym pani doskonale wie, Pani Inspektor – i nie można się tego kłopotu pozbyć, z tego, co mi wiadomo. Szacujemy, że takich samochodów do demontażu na części wpływa od stu do stu pięćdziesięciu tysięcy. Często jest to podróż w jedną stronę na weekend, zostawienie samochodu na części szwagrowi, który nie ma pracy. Tak się to kręci. Te części później zakłócają rynek itd.

Oczywiście, zgadzamy się z tym, że te pojazdy, pozostałości po tych pojazdach powinny być zagospodarowane, ale nie powinny wpływać na poziomy odzysków, wpływać na naszą sprawozdawczość i stwarzać nam ogromnych kłopotów w tym zakresie. Dziękuję.

Chciałbym jeszcze zabrać głos w sprawie całej ustawy.

(Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka: Może pan kontynuować i odnieść się do całej ustawy.)

Dziękuję.

Sześć lat to chyba dużo czasu, a jesteśmy w tym samym miejscu, w którym byliśmy w 2009 r. Mało tego, w naszej ocenie szara strefa po przyjęciu tego aktu zwiększy się o kolejne 10–15%. Dzisiaj dzięki dopłatom część tych pieniędzy była przekazywana jako zachęta ekonomiczna ostatniemu właścicielowi i dlatego te czterysta tysięcy pojazdów w ostatnim roku trafiło do stacji. Nie ukrywamy, że ten system, który jest dzisiaj, również nie jest systemem dostatecznie szczelnym, dlatego że ta dopłata do demontażu jest obciążona kilkoma wadami. Jest ograniczona do pomocy publicznej de minimis, co powoduje, że prowadzący stację może liczyć maksymalnie na dopłatę do pięciuset samochodów w roku. Przy pięciuset samochodach w ciągu roku to jest nieopłacalne, to są zbyt duże koszty. Stacja, która popełni błąd – w sprawozdaniu może być różnica 1 kg – po półtora roku oczekiwania na te pieniądze może ich nie otrzymać. Prowadzący stację, który spóźni się jeden dzień ze złożeniem wniosku o dopłatę, takich pieniędzy nie otrzyma. Jest szereg przypadków, że prowadzący stacje napracowali się i takich pieniędzy nie otrzymali.

W pierwszych latach nie było tak słodko, do stacji demontażu wpłynęło tylko 13 milionów zł z funduszu, choć wpływy z opłaty recyklingowej były na poziomie 500 milionów zł. Tak że na zniesienie tej opłaty, owszem, zgadzamy się, i to jak najszybciej, ale ten mechanizm musi być zastąpiony innym mechanizmem. Takim mechanizmem miał być system „500 za 500”. W projekcie rządowym na pewnym etapie legislacji był to system „400 za 400”. Uważam, że „500 za 500” nie zaburza systemu, bo 500 zł jest pobierane od dziesięciu lat i importerzy używanych samochodów przyzwyczaili się już do tej kwoty. Ta kwota nie zwiększy też ani nie zmniejszy napływu tych samocho-

dów do Polski. W tej chwili, po zniesieniu tej opłaty, liczba tych używanych samochodów może się zwiększyć, może niedużo, o 10–15%. Może znowu wrócimy do miliona samochodów sprowadzanych z zagranicy. Nam to nie przeszkadza, my jesteśmy przygotowani do przetworzenia, ale faktem jest, że jeżeli prowadzący stacje demontażu wezmą swoje bilanse z roku 2014 i odejmą dopłatę, którą otrzymali w ostatnim roku, to 99% stacji będzie miało wynik ujemny. To oznacza, że bez tej dopłaty coś ci przedsiębiorcy muszą zrobić. Na pewno nie wszyscy zrezygnują z działalności, najczęściej będą się ocierać o szarą strefę lub nie będą wypełniać obowiązków nałożonych ustawą, czyli demontaż będzie byle jaki, nie będzie żadnych inwestycji, dlatego że będą musieli konkurować z szarą strefą, która nie ma żadnych obowiązków.

Nałożenie kar za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu to kolejny przykład nałożenia obowiązków tylko i wyłącznie na prowadzących stacje demontażu. W systemie jest szereg operatorów, takich jak prowadzący strzeżniarkę, którzy poprzez instalacje generują dużą ilość zanieczyszczeń. Otrzymujemy raporty z różnych strzeżniarek, ale największa strzeżniarka w Polsce, która przerabia prawdopodobnie 80% pozostałości po demontażu, generuje 14% zanieczyszczeń. W jaki sposób możemy osiągnąć 95% przy takiej próbie strzeżenia, przy takim wyniku?

Proponowaliśmy w naszych poprawkach zaliczenie pewnych mas, które mogą być po strzeżeniu przekazane do spalania czy odzysku energii, zarówno te nasze propozycje nie zostały zauważone podczas pracy podkomisji, jak i szereg innych propozycji, które zgłaszaliśmy, drobnych propozycji, które by zmniejszyły obciążenia.

Zmniejszenie sieci dla wprowadzających w skrajnym przypadku do szesnastu stacji spowoduje, że nawet jeżeli producenci zdecydują się na jakąś opłatę w umowach – do tej pory producenci w żadnej umowie nie zawarli tego, że będą płacić prowadzącym stacje demontażu za efekt ekologiczny – to i tak będzie to obejmować bardzo małą grupę. W jaki sposób pozostałe dziewięćset stacji, bo jest ich w tej chwili dziewięćset pięćdziesiąt, będzie mogło na tym rynku konkurować z tymi, które ewentualnie będą mieć dopłatę od producenta, lub z szarą strefą, która będzie miała jeszcze lepsze warunki?

To są pytania, Panie Ministrze, do pana. Pan w Sejmie powiedział, że pięćset samochodów może być opłacalne, jeżeli są to nowe samochody. I jedna stacja gdzieś w Polsce taką niszę znalazła. Nie znajdzie pan skasowanych pięćset samochodów nowych – rocznych, dwuletnich – w całym kraju, chyba że były kupione w celu odsprzedaży dokumentów, a pojazdy były mocno rozbite, zaś ich dokumenty zostały później użyte w celu legalizacji pojazdów kradzionych.

Podczas prac przy tej ustawie wykreślono art. 3a, który dawał szansę na ograniczenie tej patologii, czyli kierowania pojazdów mocno spalonych, zniszczonych do stacji recyklingu, uznając je za odpady. WIOŚ wycofał się z bycia strażnikiem pomysłu, ażeby po prostu to GIOŚ orzekał o tym, że te pojazdy są do kasacji. Czyli znowu pozostaną na rynku tylko oszuści, którzy będą mogli handlować samochodami. Ja w Sejmie przedstawiłem przykład: ferrari,

kompletnie spalone, zniszczone, uzyskało na aukcji PZU Pomoc kwotę pierwszą 108 tysięcy zł. Kompletnie spalone! To jest wartość dokumentów. Później PZU ograniczył to do sprzedaży dla firm, które zajmują się kasacją. PZU uzyskał 43 tysiące zł, nie było wymogu skasowania, w związku z tym ten, kto kupił, natychmiast wystawił pojazd na Allegro czy na Otomoto za 123 tysiące zł. Te dokumenty najprawdopodobniej zostały użyte w innym kraju, bo w Polsce system CEPiK jest już dość szczelny i wyłapie takie przypadki. Te dokumenty zostały użyte w innym kraju i gdzieś komuś zginęło ferrari. Takich przypadków są w kraju setki tygodniowo, na okrągło Policja je wykrywa. Można temu zapobiegać poprzez przekazywanie takich kompletnie zniszczonych, rozbitych pojazdów do kasacji. Tymczasem podczas tych prac delegację dla ministra infrastruktury usunięto z tego projektu. To nas bardzo niepokoi.

Kolejny przykład to kary za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu. Jeszcze raz powtarzam: nie tylko i wyłącznie od nas zależy osiągnięcie tego poziomu. Faktem jest, Panie Ministrze, że w 2005 r. to osiągnięcie poziomu zostało nałożone na prowadzących stacje demontażu. Ale jest rok 2015, a wymagane poziomy do osiągnięcia są dzisiaj na wysokim poziomie – 95%. Wystarczy, że pojazd nie będzie miał pełnej masy, a będzie miał wszystkie części, wówczas rozkładamy ręce. Wystarczy, że będą to pojazdy z Policji, gdy nie możemy zastosować żadnego mechanizmu obronnego, czyli na przykład pobrać opłaty, ażeby klient przekazał pojazd kompletny, a wówczas ktoś złośliwy przekaże takiej stacji kilka niekompletnych pojazdów i na stacji demontażu wyniku nie będzie, prowadzący stację będzie płacić karę.

Tak że te zmiany, które zostały zaproponowane, w żadnym stopniu nie ograniczą szarej strefy, w żadnym. Ba, w mojej ocenie i w ocenie wielu ekspertów szara strefa się zwiększy. Dlatego też, jak zapewne niektórzy państwo przeczytali w naszym piśmie, postulujemy odrzucenie tego projektu. Jest to oczywiście dość poważna decyzja, zwłaszcza że, tak jak mówił pan minister, została skierowana skarga do Trybunału, ale ta skarga była skierowana w 2009 r. i jeżeli projekt zakładał, że możemy poczekać do 2017 r., a dzisiaj, jak rozumiem, minister mówi, że chyba czekać nie będziemy i za chwilę prawdopodobnie ktoś zgłosi poprawkę, żeby tę datę zmienić na 2016, to ci, którzy na to liczyli, będą zaskoczeni. My na to nie liczyliśmy, nasze stowarzyszenie nie zabiegało o przedłużenie o ten kolejny rok, bo to niczego nie rozwiązuje, to tylko agonია tych, którzy obudzą się za dwa lata z problemem, a w tym czasie powstanie jeszcze więcej stacji i będzie jeszcze większa konkurencja. Część stacji to również szara strefa pod szyldem. To nie jest tak, że wśród tych dziewięćset wszyscy są krysztalowi i wszyscy wykonują prawidłowo obowiązki. Ta szara strefa, która była wcześniej ścigana, widząc pieniądze z funduszu, częściowo przeniosła się pod szyld i w tej chwili konkuruje z tymi, którzy starają się uczciwie wykonywać swoje obowiązki.

Jeżeli będą pytania, odpowiem szczerze i prześlę państwu pełną informację z mojego dwudziestoletniego doświadczenia i z pracy nad różnymi dokumentami od dziesięciu lat. Dziękuję.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos, zanim pan minister się do tego ustosunkuje?

Nie ma chętnych.

Skoro nie, to bardzo proszę, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Janusz Ostapiuk:

Dziękuję uprzejmie.

Z panem prezesem Małyszka toczyliśmy debaty na ten temat, nie chcę mówić „spory”, nie raz i nie dwa. Specjalnie używam słowa „debaty”, bo zarówno dla pana prezesa, jak i dla mnie istotne jest to, żeby znaleźć rozwiązanie, które pozwoli uporać się z licznymi zagrożeniami, jakie się w tej chwili pojawiają. Z jednej strony stanowisko Komisji Europejskiej, z drugiej strony rynek, który jest rynkiem – co tu dużo mówić – dobrze funkcjonującym i całkiem niezłe się broniącym. Wystarczy przejechać przez Polskę wzdłuż i wszerz i zobaczyć, ile jest wystawianych części samochodowych do sprzedaży w miejscach publicznych przy drogach, na stacjach, na giełdach samochodowych, w internecie, żeby utwierdzić się w przekonaniu, że ten rynek jednak funkcjonuje bardzo przyzwoicie, opierając się na demontażu i sprzedaży części samochodowych.

I tu dochodzimy do takiego aspektu, który jest dla rządu trudny do opanowania, jeśli chodzi o kilka rodzajów odpadów: szara strefa w samochodach, szara strefa w zużytych sprzęcie elektrycznym i elektronicznym, a więc szara strefa tam, gdzie odpad jest wysokopłatnym towarem. Nie mamy szarej strefy przy odpadach, które są odpadami trudnymi do utylizacji, trudnymi do unieszkodliwienia. Szara strefa jest tam, gdzie odpad jest towarem, jest bijatyka o ten towar, walka na rynku, walka konkurencyjna, której nie da się zlikwidować postawieniem nie wiadomo jakiej liczby inspektorów ochrony środowiska. Nie postawimy w każdej gminie przy każdym obywatelu inspektora ochrony środowiska, który będzie pilnował. To się jeszcze nikomu na świecie chyba nie udało i nam też się nie uda. A więc taką mamy świadomość.

Przed wejściem w życie systemu dopłat w Polsce było czterysta stacji. Po wejściu w życie systemu dopłat zrobiło się ich dziewięćset. Ja nie wykluczam tego, co mówił pan Małyszko, że z tych dziewięćset... Że w ramach tych dziewięćset stacji są takie, które niekoniecznie postawiły sobie za cel ekologiczny demontaż pojazdów samochodowych, postawiły sobie za cel dostanie się do pieniędzy i do systemu dopłat. Dlatego zdania na rynku są bardzo podzielone. Ja w Sejmie mówiłem o tych pięćset samochodach rozbieranych przez jeden z zakładów. To jest wiedza, którą uzyskałem od członkini pana stowarzyszenia...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Sorry, ja nie znam wszystkich uczestników pana forum, klientów... Przyjmując w Ministerstwie Środowiska delegację tego zakładu, uzyskałem informację, że ta pani wybrała taką niszę i nie zajmuje się samochodami trzy-

dziesięcioletnimi czy dwudziestoletnimi, tylko zajmuje się samochodami stosunkowo nowymi. Jej dochód z tytułu sprzedaży części z samochodu trzy-, czteroletniego jest w zupełności wystarczający przy liczbie trzysta, dwieście, czterysta samochodów, żeby żyć i się utrzymać. Generalnie państwo sami potwierdzacie, że żeby stacja była samowystarczalna, musi przetwarzać nie mniej niż pięćset samochodów. Czy ja mam dobrą wiedzę, Panie Adamie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze, pięćset samochodów.

My dyskutowaliśmy w znacznie szerszym gronie aniżeli tylko w Ministerstwie Środowiska. Zresztą pan też był świadkiem takiej dyskusji u ministra finansów na temat pojazdów o wartości ujemnej czy o szkodzie całkowitej, ale nie ma takiej definicji w polskim prawie.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Sorry, ja naprawdę nie wiedziałem, że pomimo operowania pojęciem szkody całkowitej przez ubezpieczycieli, nie ma takiego pojęcia w katalogu pojęć prawnych, nie ma. A więc spotkaliśmy się również z innymi ministrami, minister środowiska zainicjował to spotkanie. Mało tego, pani premier wydała nam dyspozycje, żebyśmy porozmawiali o tym, w jaki sposób włączyć w to instytucje ubezpieczeniowe – te instytucje, które na rynku światowym, europejskim, odgrywają znaczącą rolę w finansowaniu i likwidacji z rynku pojazdów o wartości, nazwijmy to, zerowej, w przypadku szkody całkowitej. Będziemy nad tym pracować. To jest to, o czym mówiłem. Powołaliśmy zespół i spróbujemy wypracować warunki, które ucywilizują ten rynek.

Na razie wspólnie z narodowym funduszem zaproponujemy w dalszym ciągu przyzwoite i korzystne pożyczki na rozbudowę stacji demontażu pojazdów samochodowych. Pan prezes Szczepański, obecny na tej sali, ma również, że tak powiem, w portfolio narodowego funduszu pomysł na pożyczki, tanie dobre pożyczki na skup pojazdów samochodowych z rynku. Chodzi o to, żeby stacje mogły z tego mechanizmu korzystać. Nie zostawiamy tego zupełnie ot tak. Nie jest tak, że odchodzimy od tej dzisiejszej praktyki i niech rynek sam się broni.

Mówi pan o tym, że nie wiemy, co będzie w umowie pomiędzy importerem a zakładem, który będzie zbierał pojazdy samochodowe. Tak, tego nie było w poprzedniej ustawie. Teraz wpisaliśmy, że w tej umowie mają być zawarte warunki finansowania. Jak pan doskonale wie, nie spotkało się to z aprobatą importerów i sprzedawców pojazdów samochodowych. Będziemy obserwować i patrzeć, w jaki sposób to się będzie odbywało.

Ograniczył pan stacje do minimum szesnastu. Wie pan, to ja mogę powiedzieć, że maksymalnie może być ile?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Prawie pięćset, tak? Jeżeli weźmiemy wszystkich importerów, wszystkich sprzedawców, policzymy powyżej tysiąca i pomnożymy tak, jak jest w ustawie, to będzie kilka setek, więc wie pan, to możemy sobie odbijać tak: minimum szesnaście, a ja mówię, że będzie więcej. Jeżeli sprzedawcy proponują lepsze warunki czy dobre warunki, to będzie ich więcej, ta sieć będzie się składała z większej liczby stacji.

Ostatnie wyjaśnienie. Jeżeli chodzi o wykreślenie Inspekcji Ochrony Środowiska co do art. 3a, to rzeczywiście podczas prac sejmowych zrezygnowaliśmy z tego punktu. Inspekcja Ochrony Środowiska nie jest przygotowana do tego, żeby wydawać decyzje i zastępować stacje diagnostyczne, to byłoby bez sensu, żebyśmy rozbudowywali Inspekcję Ochrony Środowiska o stanowiska, o służby, o sprzęt. Nie. Dlatego z tego zrezygnowaliśmy podczas prac sejmowych.

Reasumując: tak, ja też jestem pełen obaw, jak będzie wyglądał rynek za rok, za dwa, za trzy lata, jeśli chodzi o szarą strefę, o której pan mówił. Tak, jestem pełen obaw i tak odpowiedziałem na pytanie pana senatora. Proponujemy rozwiązania, których wynik jest bardzo trudny do przewidzenia, ale czynników – pan doskonale wie, Panie Adamie, i Państwo Senatorowie też wiedzą – wpływających na ten rynek jest szalenie dużo, począwszy od współczynnika, że tak powiem, zamożności obywateli, aż po to, w jakich cenach będą udostępniane samochody na Zachodzie i w jakim stopniu będą sprawdzały się inne resorty dbające o bezpieczeństwo na drodze. Jeżeli bowiem będą dopuszczane samochody, a to jest poza ministrem środowiska, składane z dwóch samochodów czy z przekładanymi kierownicami ze strony prawej na lewą i służby inspekcyjne będą to tolerować, to minister środowiska może być tylko bezradny. A więc myślę, że to praca wielu resortów pomoże ucywilizować ten rynek. Dziękuję.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo.

W zasadzie usłyszeliśmy wypowiedzieli z dwóch stron. Komisja, senatorowie, powinni sobie jakieś zdanie wypracować. Co do jednego tutaj jest zgoda, że przejmuję poprawki.

Jest jeszcze jedna uwaga, Panie Ministrze, co do terminu wprowadzenia w życie ustawy. Gdybyśmy taką prostą poprawkę złożyli, że to ma być 1 stycznia 2016 r., to podejrzewam, że będzie jeszcze musiała być zmiana w niektórych innych zapisach, więc proponowałabym, żeby... Intencjonalnie tę poprawkę wprowadzam, ale proponuję, żeby Biuro Legislacyjne wprowadziło poprawne zapisy i wtedy byśmy to rozpatrzyli na sesji plenarnej.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Janusz Ostapiuk: Dziękuję uprzejmie.)

Ponieważ nie ma więcej głosów, zamykam dyskusję.

Teraz poproszę pana legislatora o przedłożenie kolejnych poprawek, a my je będziemy poddawali pod głosowanie.

Jest zgoda?

Jest zgoda.

Poprawka pierwsza.

(Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Tych poprawek jest... Czy ja mam te poprawki odczytać, czy...?)

Wszyscy państwo mają...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Niech pan odczyta. Lepiej odczytać, żebyśmy wiedzieli, nad czym głosujemy. Bardzo proszę.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Poprawka pierwsza w art. 1 w pktcie 5 w art. 5a skreśla się wyrazy „Dziennik Ustaw z 2012 r.” itd.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Kto z państwa jest za przyjęciem takiej poprawki, proszę podnieść rękę. (11)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto wstrzymał się od głosowania? (0)

Poprawka została przyjęta.

Bardzo proszę kolejną.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Poprawka druga: w art. 1 w pktcie 23a polecenie nowelizacyjne otrzymuje brzmienie: „w art. 40 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:” i dodaje się ust. 2 w brzmieniu... Zmiana polega na usunięciu z tego przepisu metryki promulgacyjnej. Dziękuję.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? (12)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto wstrzymał się od głosowania? (0)

Oświadczam, że poprawka została przyjęta.

Kolejna.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

Poprawka trzecia: w art. 1 w pktcie 28 art. 52b otrzymuje brzmienie... Poprawka polega na tym, że uzupełniamy przepis typizujący wykroczenie o zakazy wynikające z ust. 1a i ust. 1b w art. 38.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo.

Kto jest za przyjęciem poprawki? (11)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto wstrzymał się od głosowania? (2)

Poprawka również została przyjęta.

Teraz kolejna, ostatnia.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:

To są cztery poprawki ściśle precyzujące. Czy mam je odczytać, czy...?

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Ja myślę, że nie.

Jeżeli komisja się zgodzi, poddamy je pod głosowanie w bloku.

Nie ma sprzeciwu?

Nie ma.

Kto jest za, proszę o podniesienie ręki...

(*Głos z sali*: To są ostatnie?)

Tak, ostatnie.

Kto jest za? (13)

Poprawki zostały przyjęte jednogłośnie.

Teraz cała ustawa z przyjętymi poprawkami.

Kto jest za? (10)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał od głosu? (3)

Oznajmiam, że ustawa została przyjęta.

Teraz musimy wyznaczyć sprawozdawcę. Jestem za tym, żeby był to mężczyzna, w branży samochodowej... Może pan senator Poślednik zechciałby być sprawozdawcą...

(*Senator Marian Poślednik*: Na najbliższym posiedzeniu?)

Tak.

(*Senator Marian Poślednik*: Tak.)

Bardzo proszę, zatem sprawozdawcą ustawy będzie pan senator Poślednik.

Dziękuję bardzo.

Teraz jeszcze krótka informacja niedotycząca pojazdów, ale spraw może przyjemniejszych. Pozwólcie państwo, że poinformuję członków obydwu komisji, choć zaproszenia

wpłynęły do Komisji Środowiska... Mianowicie mamy zaproszenie do miejscowości Warka – są tam browary należące do Grupy Żywiec – żeby zapoznać się z nowoczesnymi technologiami w browarnictwie. To jest oszczędność wody, energii, ograniczenie odpadów itd.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Oczywiście ja nie proponuję takiego studyjnego wyjazdu komisji, bo na to musimy mieć zgodę marszałka, ale gdyby były osoby chętne zarówno z Komisji Środowiska, jak i z Komisji Gospodarki Narodowej...

(*Głos z sali*: Przede wszystkim z ochrony środowiska.)

Tak. ...to możemy taki wyjazd trzy-, czterogodzinny jednego dnia z Warszawy do Warki zorganizować. Jeśli ktoś byłby zainteresowany, proszę zgłosić się do Komisji Środowiska. Myślę, że to miałyby miejsce jeszcze w czerwcu, ale w czasie już bardziej spokojnym.

Druga informacja dotyczy już stricte Komisji Środowiska. Mianowicie jest zaproszenie do Kołobrzegu na Międzynarodowe Forum Ekologiczne, które odbędzie się dopiero w dniach od 16 do 18 września. To będzie w Kołobrzegu – II Międzynarodowe Forum Ekologiczne. Kto z państwa byłby chętny? Proszę się tym zainteresować i w razie czego się zgłosić.

Więcej informacji nie mam.

Zamykam wspólne posiedzenie komisji.

Bardzo dziękuję wszystkim za obecność. Do widzenia.

(*Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 10*)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii