

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Ochrony
Środowiska,
Zasobów
Naturalnych
i Leśnictwa**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
MONITOROWANIA GOSPODARKI ODPADAMI
(NR 10)
z dnia 11 lutego 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa – podkomisji stałej do spraw monitorowania gospodarki odpadami (nr 10)

11 lutego 2026 r.

Podkomisja stała do spraw monitorowania gospodarki odpadami, obradująca pod przewodnictwem posła **Gabrieli Lenartowicz (KO)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

– **informację na temat gospodarki zużyтыми olejami i oponami.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Anita Sowińska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Monika Chryplewicz-Kałwa** główny specjalista kp. w Departamencie Zasobów Naturalnych Najwyższej Izby Kontroli, **Adam Abramowicz** prezes Zarządu Organizacji Pracodawców Rady Przedsiębiorców, **Marek Sobiecki** przedstawiciel Krajowej Izby Gospodarczej, **Karolina Barejko** dyrektor handlowy w Oiler Organizacji Odzysku Opakowań i Olejów SA, **Rafał Jajor** dyrektor biura Związku Producentów i Dystrybutorów Maszyn Roboczych, **Michał Jasiewicz** prezes Zarządu Centrum Utylizacji Opon, **Andrzej Kubik** prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Recyklerów Opon wraz ze współpracownikami, **Adam Małyszko** prezes Zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS, **Dariusz Matlak** prezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarki Odpadami, **Maria Ogrodowska** menadżer ds. zrównoważonego rozwoju w Fundacji PlasticsEurope Polska, **Sławomir Pacek** wiceprezes Stowarzyszenia „Polski Recykling”, **Filip Piotrowski** menadżer w Waste Free Oceans, **Małgorzata Rdest** wiceprezes firmy EMKA SA, **Piotr Sarnecki** dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego, **Jakub Smakulski** prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO, **Maciej Szymajda** właściciel platformy internetowej PolskiAutoHandel.pl.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Paulina Przybysz**, **Bogdan Wojtów** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw monitorowania gospodarki odpadami. Stwierdzam kworum. Witam raz jeszcze panie i panów posłów. Witam naszych gości. Witam panią Anitę Sowińską, podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami: panem Maciejem Białkiem, zastępcą dyrektora Departamentu Gospodarki Odpadami, panią Moniką Chryplewicz-Kałwą, głównym specjalistą w Departamencie Zasobów Naturalnych Najwyższej Izby Kontroli, panią Dorotą Kruszewską, głównym specjalistą w Departamencie Gospodarki Odpadami Ministerstwa Klimatu i Środowiska i pana Tomasza Zalińskiego, naczelnika w Departamencie Gospodarki Odpadami Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Witam także stronę społeczną i gospodarczą, która była także inicjatorem tematu dzisiejszego spotkania. Mamy przedstawicieli Polskiej Izby Gospodarki Odpadami, Związku Producentów i Dystrybutorów Maszyn Roboczych, Centrum Utylizacji Opon, Polską Radę Organizacji Młodzieżowych, Polskie Stowarzyszenie Recyklerów Opon, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów FORS, Polską Izbę Gospodarki Odpadami, Konfederację Lewiatan, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, Fundację Plastics Europe Polska, Stowarzyszenie Polski Recykling, Baltic Sea Region Manager i pana Filipa Piotrowskiego – pan sobie wybiera organizacje o tak trudnych i skomplikowanych nazwach. Proszę może stosować jakieś hasła, skrót wzorem brukselskim, jakiś kompas albo coś w tym stylu, będzie łatwiej. Witam Polskie Stowarzyszenie Recyklerów Opon. To są te organizacje, które się zgłosiły. Jeszcze jest Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego, Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów, Polskie Stowarzyszenie Recyklerów Opon – oczywiście licznie z racji tematu reprezentowane, PolskiAutoHandel.pl i Polską Izbę Gospodarki Odpadami. Tak nietypowo wymieniam wszystkie te organizacje ze względu na przedmiot i temat naszego dzisiejszego spotkania.

Generalnie informuję, że porządek dzienny tego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat gospodarki zużytymi olejami i oponami. Informacja jest przedstawiana przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska, a referuje pani minister Anita Sowińska. Zatem przystępujemy do porządku dziennego i zapraszam panią minister do referatu. Następnie będę chciała udzielić głosu przedstawicielom strony gospodarczej, którzy wnioskowali też o tę komisję, i wszystkich zainteresowanych tematem. Proszę bardzo, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Anita Sowińska:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni goście...

W zakresie gospodarki zużytymi olejami i oponami opieramy się na dwóch ustawach. Jest to ustawa o odpadach, w szczególności dział VII rozdział 2 w zakresie olejów odpadowych oraz akty wykonawcze. Drugi akt to ustawa o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej.

Jeżeli chodzi o oleje, to tutaj ustawa obejmuje dwie grupy produktów, które są wskazane w załączniku 4a. To są oleje smarowe otrzymane z ropy naftowej, preparaty z ciężkich frakcji gdzie indziej niesklasyfikowane. Druga grupa to są preparaty smarowe, dodatki, środki zapobiegające zamarzaniu. Pozostałe typy olejów nie są objęte tą regulacją.

Jeżeli chodzi o minimalne poziomy odzysku i recyklingu, to wynoszą one odpowiednio 50% i 30%, przy czym w 2023 r. osiągnęliśmy poziom 50,8% dla odzysku i 35,7% dla recyklingu. Czyli wynika z tego, że poziomy odzysku i recyklingu są osiągane, natomiast dostrzegamy problem systemowy, dostrzegamy problem spalania olejów, ponieważ są to produkty wysokokaloryczne, w sposób do tego nieuprawniony. To oczywiście jest nielegalne i za to grozi kara aresztu, grzywny i niezależnie od tego również kara od tysiąca do nawet miliona złotych.

Jeżeli chodzi o opony, to tutaj obowiązują minimalne poziomy odzysku i recyklingu odpowiednio 75% i 15%, przy czym w 2023 r. odzysk wyniósł ponad 75% i recykling prawie 50%. Czyli dostrzegamy, że te obowiązujące w regulacjach prawnych poziomy wydają się nie odzwierciedlać obecnych możliwości technologicznych dla zagospodarowania tego strumienia odpadów. Trzeba też wskazać, że jest tutaj pewien potencjał do poprawy, ponieważ ROP nieobjęte są opony pełne. Tutaj Ministerstwo Klimatu i Środowiska otrzymuje różne postulaty od branży, prowadziło takie prekonsultacje i zaproponowaliśmy kilka postulatów. Może wymienię te najważniejsze, które chcielibyśmy zmienić w projekcie ustawy.

To jest po pierwsze wprowadzenie klasyfikacji CN zamiast PKWiU. Po drugie, rozszerzenie zakresu załącznika 4a do ustawy o opony pełne ze wskazaniem minimalnych poziomów odzysku 80% i recyklingu 40%. Po trzecie, podniesienie poziomów odzysku i recyklingu dla opon pneumatycznych do odpowiednio 95% i 50%, a dla olejów do odpowiednio 60% i 40%. Także dostosowanie stawek opłaty produktowej za nieosiągnięcie tych poziomów i rozszerzenie zakresu olejów objętych przepisami.

Te postulaty, propozycje zostały dobrze przyjęte ze strony branży i dodatkowo zgłaszano również inne propozycje, które podlegają dalszej analizie. W szczególności tutaj chodzi o dwie sprawy w zakresie wydania aktu wykonawczego określającego minimalne parametry oleju wymagane do osiągnięcia w procesie regeneracji oraz w zakresie wprowadzenia przepisów szczegółowych rozwijających zasadę hierarchii sposobów postępowania odpadami w odniesieniu do przetworzonych olejów i zużytych opon. Tutaj szukamy dobrego rozwiązania. Obecnie trwają prace nad OSR do projektu ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram zatem dyskusję i zapraszam do zabierania głosu. Proszę o zgłaszanie przedstawicieli strony społecznej. Bardzo proszę o zabranie głosu i na początku przedstawienie się do protokołu.

Prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Recyklerów Opon Andrzej Kubik:

Dzień dobry, pani przewodnicząca, pani minister, szanowni państwo, Andrzej Kubik, Polskie Stowarzyszenie Recyklerów Opon. Ponieważ tutaj pani minister już była łaskawa przedstawić stanowisko ministerstwa w tej kwestii, chciałbym w pierwszym punkcie potwierdzić, że jesteśmy jak najbardziej za proponowanymi zmianami, które są przygotowane przez resort i oczywiście poparliśmy stanowisko ministerstwa w zakresie podniesienia obowiązkowych poziomów recyklingu oraz odzysku zużytych opon.

Chciałbym przy tym przede wszystkim podnieść kwestię, że nie mówimy tutaj o jakimś niszowym strumieniu odpadów, tylko mówimy o dużym problemie społecznym, który nas dotyka, ponieważ zużyte opony, które nie zostaną poddane recyklingowi czy odzyskowi, trafiają do środowiska naturalnego i prowadzą do znacznej jego degradacji. W przypadku niekontrolowanego rozkładu opon w środowisku wydzielają się z nich oczywiście szkodliwe substancje. Tutaj na pewno organizacje ekologiczne będą w stanie powiedzieć znacznie więcej na ten temat. Natomiast my jako recyklerzy opon dysponujemy znacznie większym potencjałem przetwórczym, niż jest to w tej chwili wykorzystywane w oparciu o opony zbierane z rynku polskiego. Do tego stopnia, że, aby zasilić nasze instalacje, sprowadzamy opony również z krajów ościennych, z krajów nadbałtyckich, Niemiec czy nawet Francji. Oznacza to, że jako branża jesteśmy przygotowani do tego, żeby ten problem rozwiązać, natomiast potrzebujemy tutaj wsparcia legislacyjnego.

Ja pozwolę sobie na wstępie tylko przypomnieć, że zużyte opony są selektywnie zebrany strumieniem odpadów, który powinien zostać poddany odzyskowi surowcowemu, czyli recyklingowi i nie powinny być też kierowane do spalania. Natomiast wiemy, że co roku około 85 tys. ton opon ładuje w piecach cementowych. Gdybyśmy te opony poddali recyklingowi mechanicznemu, odzyskali surowce, moglibyśmy zaoszczędzić środowisku około 60 tys. ton dwutlenku węgla ekwiwalentu. To jest znaczny wkład w zmniejszenie śladu węglowego całej gospodarki narodowej. Dlatego to jest też naszym postulatem. Chcielibyśmy, aby zanim opony trafią do pieców cementowych, przynajmniej została podjęta próba ich zagospodarowania jako surowca, ponieważ posiadamy wiele aplikacji, w których regranulaty gumowe, stal i kort tekstylny wydobyty z zużytych opon może być stosowany jako pełnowartościowy surowiec do produkcji nowych wyrobów.

Przytoczę tutaj tylko przykład asfaltów modyfikowanych gumą, czy też rozwiązań dla budownictwa, kolejnictwa, elementy izolacyjne i też cała galanteria gumowa. Tutaj jeden taki najmniejszy z możliwych przyniosłem ze sobą. To kółeczko, które państwo widzicie na pewno codziennie w swojej altance śmieciowej przy koszach na śmieci, jest wykonywane w 96% z recyklingu. Tak, że to są takie drobne rzeczy, które potrafią nam pomóc zagospodarować surowiec, który wydawałby się na pierwszy rzut oka odpadem.

Chciałbym też zainteresować państwa raportem, który przygotowaliśmy już po raz kolejny. Raportem o pewnych dysfunkcjach, wieloletnich dysfunkcjach systemu zagospodarowania opon w Polsce. Obecnie obowiązujące prawo niezmienione jest od 19 lat. Państwo doskonale wiecie, jakie zmiany przeszła polityka zarówno krajowa, jak i europejska, przede wszystkim polityka środowiskowa przez te 19 lat. Od 19 lat nadal jeszcze mamy 15% jako obowiązkowy poziom recyklingu, 75% jako poziom odzysku. Natomiast pozwoliliśmy sobie jako stowarzyszenie, przytoczyć dane z pozostałych krajów Wspólnoty Europejskiej i trzeba przyznać szczerze, że na ich tle Polska wygląda źle, po prostu źle. Te poziomy w innych krajach, tak jak tutaj czytam z tej listy: 85%, 100%, 170%, 95%, więc to są poziomy wysokie. Natomiast ten skansen, który zachowaliśmy, akurat ten skansen legislacyjny, który zachowaliśmy do dziś, jak słusznie zresztą zauważyło też Ministerstwo Klimatu i Środowiska, należy czym prędzej zmienić.

To może tyle, otwierając dyskusję. Natomiast myślę, że jeszcze do niektórych aspektów będziemy chcieli w międzyczasie wrócić. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Materiał pisemny przedłożyło także Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, więc może teraz zechce zabrać głos, a w następnej kolejności Lewiatan. Najpierw wypowiedzą się autorzy pisemnych enuncjacji, a potem wedle zgłoszeń.

Prezes Zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Adam Małyszko, Forum Recyklingu Samochodów. Szanowna pani minister, szanowni państwo.

Tak, napisaliśmy, w zasadzie przekierowaliśmy pismo, które było skierowane w ramach prekonsultacji, za które ministerstwu serdecznie dziękujemy, że odbyły się w szerokim gronie, i rozesłane zostało do wszystkich zainteresowanych. Chcieliśmy zwrócić uwagę na jeden aspekt. To, co pani minister przedstawiła, że przychylają się do propozycji podniesienia poziomów, całkowicie się z tym zgadzamy. Opony są porzucane, oleje też w różnych warsztatach są spalane w nieodpowiedni sposób. To pełna zgoda.

Natomiast ja skupię się tylko na jednej kwestii. Ustawa o obowiązkach przedsiębiorców w takim artykule w definicji produktu – to jest chyba ust. 9c – mówi, że nie tylko produkt w postaci produktów wymienionych w załączniku 4a podlega tej ustawie, ale również produkty zawarte

w produkcji. Jest to tak skomplikowana konstrukcja przepisu, że doprowadza przedsiębiorców sprowadzających różne urządzenia, maszyny, do frustracji. Bowiem, jeżeli chciałbym sprowadzić jakąś maszynę to musiałbym zarejestrować się w BDO, podpisać umowę ewentualnie z organizacją odzysku, dokonać wszelkich czynności i dopiero wówczas legalnie mógłbym sprowadzić tę maszynę, w której będzie zawarty wymieniony w tym załączniku 4a produkt. Czyli, jeżeli będzie tam opona, jeżeli będzie tam smar czy olej, to wówczas teoretycznie podlegam. Tak to przyjęło się interpretacją, z przepisów wprost nie wynika, niemniej jednak bardzo dużo przedsiębiorców, szczególnie przedsiębiorców sprowadzających pojazdy, bo ich jest najłatwiej zidentyfikować, podlega takiej interpretacji tych przepisów. Jeżeli teraz rozszerzymy ten katalog o opony pełne, to przy tej interpretacji dojdzie do szeregu nieporozumień wśród sprowadzających różnego rodzaju maszyny, urządzenia, które służą np. w górnictwie. Nawet, tak już abstrahując do tego wszystkiego, i samolot sprowadzany podlega tej ustawie, bo ma opony.

W związku z tym nasza propozycja jest taka, ażeby zidentyfikować te przedmioty, jeżeli chcemy zawarte w tych przedmiotach te przedmioty – tak mówię w kółko, bo tak jest napisane w ustawie – czy produkty zidentyfikować i określić, które kody PKWiU, które maszyny, które urządzenia ewentualnie by podlegały. Czyli, czy to będzie kolejny załącznik do tej ustawy, który określi te maszyny, urządzenia lub też w załączniku 4a wpisać te produkty i wówczas to będzie miało jakiś sens.

Natomiast nie możemy się zgodzić, żeby na tej liście były pojazdy wycofane z eksploatacji, objęte ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, dlatego że jest to podwójne obciążenie. My odpowiadamy za wszystkie oleje, za wszystkie smary, za wszystkie opony znajdujące się w pojeździe i musimy osiągnąć odpowiednio 85% recyklingu i 95% odzysku. Czyli już raz ten wprowadzający, który sprowadza, podlega obowiązkom wynikającym z wprowadzenia pojazdów. Jeżeli chodzi o pojazdy ciężarowe i inne, tu możemy poddać to pod rozważenie. Natomiast wiem, że rozporządzenie w tej chwili będzie rozszerzało dyrektywę i te pojazdy również ciężarowe będą podlegały tak zwanej ustawie o recyklingu pojazdów. W związku z tym nasz wniosek jest taki, żeby pochylić się nad tą, w mojej ocenie, błędną interpretacją przepisu i wówczas wszyscy byliby zadowoleni. Bo dzisiaj przedsiębiorca jest zaskakiwany, gdy przychodzi kontrola i mówi, że sprowadził opony, podczas gdy on sprowadził tylko rower. No tak tylko, że w rowerze jest opona i dochodzi naprawę do prześmiesznych sytuacji.

Ostatnia rzecz, jeżeli chcemy rzeczywiście, żeby odpowiedzialność producenta opon, producenta olejów czy producenta tych opon pełnych była rzeczywista, to wytwórca tych odpadów w postaci opon nie powinien ponosić żadnych kosztów, powinien mieć możliwość oddania tego bezkosztowo. Dzisiaj, jeżeli mamy stawki rzędu 300 zł, 800 zł za tonę, jest pokusa, żeby pozbyć się tego w inny sposób. W najlepszym wypadku do PSZOK-u, który w niektórych gminach przyjmuje to bezkosztowo, ale też ograniczone są ilości – 4 szt. raz do roku na rodzinę, a jeżeli nie to wyrzuca.

Przypomnę jeszcze, że w tym raporcie PSRO – dziękuję za ten raport, bo go dostałem – jest wskazane, że duża część np. samochodów nie jest objęta. Tak, bo przedsiębiorcy nie chcą sprowadzać jako przedsiębiorca w związku z tymi naciąganyymi, przepraszam za kolokwialne słowo, obowiązkami i sprowadzają na osoby fizyczne. Gros samochodów sprowadzanych jest przez osoby fizyczne i nie podlega żadnym obciążeniom z tego tytułu. Dodatkowo już tutaj, na koniec tylko powiem, że później ponad 500 tys. pojazdów rocznie demontowanych jest w szarej strefie i nikt tego w ogóle nie kontroluje. Dlatego proszę, to jest sformułowane na piśmie i bardzo prosiłbym pochylić się nad tymi naszymi uwagami do tego rozwiązania przyszłego, które będzie niedługo w RCL. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Teraz przedstawiciel Konfederacji Lewiatan. Skoro nie ma, zapraszamy kolejnych mówców.

Właściciel platformy internetowej PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:

Dzień dobry. Maciej Szymajda, PolskiAutoHandel.pl. Reprezentuję firmy importujące używane samochody do Polski.

Szanowna pani przewodnicząca, pani minister. My tutaj mamy bardzo duży problem, m.in. z tym, co pan Adam Małyszko powiedział, czyli z interpretacją przepisu, a w szczególności tego artykułu dotyczącego produktu w produkcji, ponieważ samochody osobowe czy dostawcze są dla nas produktem. Teraz każdy samochód zawiera między innymi opony, oleje i inne rzeczy i za te

opony musimy płacić. Tylko, że moim zdaniem recykling jakiegokolwiek produktu powinien być obciążony kosztem raz, a dlaczego my mamy płacić za niego trzy razy?

Zobaczcie państwo, jak to wygląda w rzeczywistości. Przywożę jeden samochód z zagranicy do Polski i muszę zapewnić sieć recyklingu i to, co pan Adam powiedział, sieć recyklingu ma zagwarantować 100% odzysku: rozebranie całego samochodu, każdej jego śrubki. Tak krótko mówiąc, nic z niego nie może zostać po tym, jak oni go rozbiorą. Druga sprawa, mamy zapłacić opłatę produktową za ten sam samochód, za te same produkty przywiezione, bo my go nie rozbieramy, przywozimy samochód i go sprzedajemy. A trzeci raz albo my, albo nasz klient, który kupi od nas samochód, za te same produkty płaci, jak na przykład pojedzie zużyte opony zostawić w warsztacie wulkanizacyjnym, bo każdy już dzisiaj wulkanizacyjny warsztat pobiera opłaty za to, że zostawimy u niego opony zużyte. Tak samo jest z olejem, tak samo jest z częściami użytkowymi i ze wszystkim. W związku z tym za używane samochody płacimy opłatę produktową, zapewniamy sieć i płacimy przy wymianie części za te same produkty trzy razy.

Do czego to prowadzi? Prowadzi to do tego, że jest bardzo duży rozrost szarej strefy. Ja poprosiłem, między innymi GIOŚ, o dane dotyczące lat 2022 – 2024, a wcześniejsze lata 2019 – 2021 uzyskałem dzięki interpelacji pani poseł Urszuli Pasławskiej, którą poprosiłem o złożenie takiej interpelacji w 2022 r. Poprosiłem o porównanie ilości samochodów przywiezionych w danym roku do kraju z ilością samochodów, które trafiły do BDO, bo każdy z importerów ma obowiązek zgłosić się do Bazy Danych o Odpadach i po zakończeniu roku złożyć sprawozdanie roczne, w którym poda, ile samochodów przywiózł do kraju. I efekt jest taki, że na przykład w 2019 r. przyjechało do kraju 1009 tys. samochodów, do BDO trafiło 290 tys., czyli dwadzieścia kilka procent. W 2020 r. – 848 tys., do BDO trafiło 264 tys. W 2021 r. – 939 tys., do BDO trafiło 301 tys. W żadnym z tych lat nie trafiło więcej niż 30%. Reszta pominęła system cały. Co to znaczy? To znaczy, że część firm na pewno się nie wpisała do tego systemu i tu też kolejny taki kamyczek do ministerstwa i do GIOŚ głównie, że tylko te firmy, które w 2018 r. wpisały się do BDO, zostały ukarane tylko za to, że spełniły ten obowiązek i wpisały się, że nie płaciły opłaty produktowej za lata wcześniejsze. Nie znam firmy jednej nawet, a znam ich mnóstwo – 2 tys. firm jest zarejestrowanych tylko na mojej stronie, na PolskimAutoHandlu.pl, którą prowadzę – żadna firma, która nie zgłosiła się sama do BDO, nie zapłaciła kary za opłatę produktową. Nie znam takiej firmy, może państwo znać. Tylko te firmy, które same dobrowolnie zgłosiły się, poniosły koszt z tego tytułu. Efekt jest taki, że dzisiaj duża część ludzi, w związku ze wszystkimi nakładanymi obowiązkami – teraz doszedł jeszcze KSeF, którego dużo ludzi nie rozumie – duża część osób jeszcze faktury ręcznie wystawia i każdy tego typu obowiązek dodatkowy to jest dodatkowy kamień rzucany pod nogi legalnie działającym firmom i to jest powód do tego, żeby przechodzić do szarej strefy.

Wszyscy widzą, że szara strefa nie jest w żaden sposób ścigana, nie jest karana, to po co oni mają ponosić te obowiązki? Po co mają się narażać na kary, o których tutaj państwo mówiliście, tu pani minister powiedziała o milionowych karach? Tak, takie kary grożą nam za niewpisanie się do BDO, za niepodawanie numeru BDO na fakturach, za nieterminowe zgłoszenie się. Za każdy z tych obowiązków grozi kara do miliona złotych co najmniej. Ja mam pytanie, czy wszyscy importerzy, nie wiem np. wózków inwalidzkich, które wyposażone są w opony pneumatyczne, płacą opłatę produktową? Czy importerzy rowerów, motocykli, samolotów, maszyn budowlanych, wszystkiego płacą? Zdajcie sobie państwo sprawę, że wszystko co jeździ po drogach, obojętne czy po chodniku, czy po drodze, czy to jest hulajnoga, czy to jest cokolwiek i ma oponę nadmuchaną powietrzem, powinno zgodnie z tą rozszerzoną, moim zdaniem nieprawidłową, definicją produktu w produkcji, powinno płacić opłatę?

Teraz, jak ja słyszę jeszcze od pani minister, że chcecie państwo rozszerzyć katalog olejów, które będą objęte opłatą produktową, to już mi się na mojej łysej głowie ta resztką włosów jeży, bo to jest w ogóle dramat.

Szanowni państwo, ta opłata produktowa, jeżeli chodzi o samochody używane, to jest jedna wielka fikcja. My nie jesteśmy w stanie spełnić tych obowiązków zgodnie z przepisami, ponieważ konia z rzędem temu, kto powie o stojącym np. tutaj przed budynkiem samochodzie, ile tam jest kilogramów opon, olejów, baterii, akumulatorów. W samochodach nowszych, nowszej generacji, baterii takich, jak macie państwo w zegarkach, tych guzikowych, jest nieraz jedna, dwie tylko w kluczykach, ale są samochody, w których jest po 30–40 szt. pochowane głęboko w aucie. Teraz znajdźcie je, namierzcie wszystkie, ustalcie jeszcze czy przypadkiem ktoś sobie chińskie jakieś baterie nie wsadził i nie ma oznaczeń unijnych, bo wtedy jeszcze 150 tys. kary można dostać

za baterię nieoznakowaną unijnie. To jest po prostu jedna wielka fikcja, w którą państwo wpędzi-
liście przedsiębiorców. Przecież my nie jesteśmy w stanie tego zrobić.

Ja już rozmawiałem na ten temat na tej Komisji, na komisjach środowiska kilkanaście razy
pewnie w trakcie ostatnich 10 lat. Opona nowa w tym samym rozmiarze może ważyć 12 kg i może
ważyć 8 kg. I teraz jak się opona zużyje to ta pierwsza może ważyć np. 10 kg, a ta druga 6 kg.
W związku z tym, jak nie zdejmujemy takiej opony z felgi i jej nie zważymy na wadze, to możemy
się machnąć równe 100% masy tej opony. To jak my mamy to zrobić? Mamy rozbierać wszystkie
samochody?

Pani minister, ja bym chciał usłyszeć taką jasną odpowiedź: czy ja mam rozbierać każdy
samochód na części, pociąć np. skrzynię biegów, bo z niej nie jestem w stanie spuścić całego oleju,
po to, żeby tylko te obowiązki wypełnić? Przecież to jest nierealne. To jest jedna wielka fikcja,
szanowni państwo, i zdajcie sobie z tego sprawę.

Dodatkowo weźcie państwo pod uwagę, że my jesteśmy w stanie, że rozumiemy, że trzeba się
rozliczać, że recykling jest ważny, że ochrona środowiska jest ważna, natomiast nie nakładajcie
na przedsiębiorców obowiązków, których oni nie są w stanie w żaden sposób wykonać, bo oni
ich nie robią. To jest nierealne. Mało tego, jak przyjdziecie na kontrolę do mnie czy do kogoś
innego, też nie będziecie w stanie tego zweryfikować, bo jak zweryfikujecie, ile oleju było w samo-
chodzie sprzedanym 5 lat temu albo, ile kilogramów opon, jak te opony można zmienić 15 razy
w tym czasie?

W związku z tym uważam, że jeżeli chodzi o używane samochody, to ministerstwo powinno
jasno i klarownie powiedzieć czy te samochody są objęte opłatą produktową, jeżeli tak, to w jaki
sposób mamy ją rozliczać, bo jeżeli dalej z kilogramów, to będziemy dalej tworzyć fikcję literacką
i rozliczać to nie wiadomo jak. Druga sprawa, czy te inne pojazdy, które jeżdżą, czyli ciągniki
budowlane, wózki i inne rzeczy, też mają się rozliczać z tego i w jaki sposób: z kilogramów?
Wszystko, co jest sprowadzane, trzeba by rozebrać na czynniki pierwsze, żeby to pomierzyć.

Jeszcze pytanie, co z szarą strefą? Jeżeli nie obejmiecie państwo tą opłatą już w jakikolwiek
sposób osób, które nie prowadzą działalności, to doprowadzacie do ucieczki do szarej strefy. Mało
tego, ten system jest kompletnie nieszczelny, jeżeli ja państwu pokazuję – 70% opon z samochodów
używanych idzie bokiem, ucieka wam przez palce. Kiedyś, jak była opłata recyklingowa – czy ona
była słuszna, czy niesłuszna? – ona była sprawiedliwa, bo zapłacić musiał ją każdy, kto przywiózł
samochód. A dzisiaj, jak ja przywiozę jako Maciej Szymajda prywatnie samochód, to nie płacę
za niego nic, nie mam żadnych obowiązków, ale jak przywiozę go jako PHU Fox przedsiębiorca,
to muszę zapłacić za oleje, opony, mieć BDO, wpisy i te wszystkie inne kary ciążą na mnie.
W związku z tym to jest kompletnie niesprawiedliwy system i dlatego on jest też nieszczelny,
bo ludzie widzą, że jak coś jest nielogiczne, to od tego uciekają. Dziękuję państwu bardzo.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Ja tu muszę stanąć w obronie, bo bardzo tak pan personalizuje te pytania, ale
myślę, że pani minister od zarania dziejów za przeregulowanie w gospodarce odpadami na pewno
nie odpowiada, nie jest to jej inicjatywa. Tym bardziej, że jeśli już, to te...

Właściciel platformy internetowej PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:

Ale pani przewodnicząca, ja przepraszam bardzo panią minister, bo ja nie mówię personalnie
do pani minister, ja mówię do państwa jako do rządzących. Jest ciągłość władzy i niestety i dobre,
i złe rzeczy po poprzednikach...

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dlatego chciałam o tym powiedzieć. Bo jeśli chodzi o regulacje na poziomie ustawowym, to oczy-
wiście jest ciągłość władzy i ten adresat w postaci podkomisji Sejmu jest najbardziej właściwy.
Tu zmieniamy prawo, a od strony zarządczej, wykonawczej to dopiero na rządzie.

Tak dla uporządkowania tylko powiem, że to, co mamy obecnie w gospodarce odpadami
w ogóle, to wiecie doskonale państwo, że określenie dalece niedoskonałe, jest bardzo dużym
eufemizmem i myślę, że pole do deregulacji i takich dyspozycji do regulacji przyszłych mamy
o niebo większe niż w każdej innej dziedzinie. Myślę, że nie bez powodu te deregulacje na razie
nie dotknęły tego tematu, bo nawet tym deregulatorom strach w oczy zagłada, gdyby się mieli
już zabrać za gospodarkę odpadami. Myślę, że to jest konieczne i niezbędne. Zapraszam następ-
nego mówcę, proszę bardzo.

Prezes Zarządu Organizacji Pracodawców Rada Przedsiębiorców Adam Abramowicz:

Adam Abramowicz, prezes Organizacji Pracodawców Rada Przedsiębiorców, wcześniej rzecznik MŚP w latach 2018–2024.

Pani przewodnicząca, pani minister. System zagospodarowania zużytych opon w Polsce stoi na głowie. Od lat stoi na głowie, ponieważ preferujemy w Polsce nieekologiczne zagospodarowanie opon w sytuacji, kiedy mamy przedsiębiorstwa dobrze zorganizowane, dobrze wyposażone w najnowocześniejsze linie technologiczne do odzyskiwania i recyklingu tych opon. Tymczasem Polska preferuje od lat proste zagospodarowanie odpadów, jakim są opony, czyli puszczenie ich przez komin. Tak to wygląda. Jeżeli dzisiaj przedstawiciele firm recyklingowych mówią, że muszą ściągać towar z zagranicy, bo ich instalacje są niedociążone, to, pani przewodnicząca, o czym to świadczy?

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Ale mówienie o tym, że Polska preferuje spalanie opon jest łagodnie mówiąc nadużyciem. Powiedzmy, że nie docenia w wystarczającym, oczekiwanym stopniu porządnego technologicznego recyklingu i stąd między innymi to spotkanie i prekonsultacje ze strony ministerstwa. Skupmy się na propozycjach.

Prezes Zarządu OPRP Adam Abramowicz:

Dobrze. Powiedziała pani to samo co ja, tylko innymi słowami. Bardzo dziękuję. Dyplomatycznie to tak brzmi, jak pani powiedziała. W każdym razie trzeba tu zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt. Właśnie jako prezes organizacji skupiającej MŚP, dla nas jest to niezwykle ważna sprawa. Proszę zwrócić uwagę, w jakich rękach są w Polsce cementownie – 90% należy do zagranicznego kapitału. A w jakich rękach są firmy recyklingowe, które zajmują się oponami? To są firmy MŚP, nasze polskie. Dlatego teraz, chwalać panią minister, że chce podnieść poziom recyklingu, proponuję jeszcze raz przeprowadzić analizę, czy ten stopień nie może być jeszcze wyższy. Dlatego, że my mamy takie możliwości przerabiania, zagospodarowywania ekologicznego tych opon. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Poproszę następnego mówcę. Proszę się przedstawić.

Prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO Jakub Smakulski:

Dzień dobry, Jakub Smakulski, Stowarzyszenie EKO-AUTO. Pani przewodnicząca, pani minister. Żeby nie powielać pytań przedmówców, mam takie pytanie. Czy podniesienie poziomu odzysku i recyklingu oleju wprowadzonego spowoduje w jakimś pośrednim bądź bezpośrednim stopniu zmniejszenie ilości spalanego oleju przepracowanego w piecach? Niestety mamy taką szarą strefę energetyczną, gdzie ten olej jest mocno używany do tego typu działań. Analogicznie mamy problem z oponami.

Sądzę, że kłopotem jest również kwestia przyjmowania opon na PSZOK. Tu warto byłoby się przy okazji tej korekty przepisów zastanowić się nad kwestią możliwości przyjmowania większej ilości tych opon, ponieważ jeżeli PSZOK przyjmuje cztery opony, no to pozostałe opony, które są w gospodarstwie domowym, zostaną wyrzucone do lasu prawdopodobnie, bo nie zostaną zagospodarowane w inny sposób. Tak więc tutaj warto byłoby pomyśleć, czy jednak nie otworzyć tych wrót przekazania tego odpadu i wprowadzenia go do legalnego już obrotu, bo PSZOK już się nie pozbędzie tych opon w sposób nielegalny i niezgodny z przepisami. Wprowadzi je do systemu i oczywiście skorzystają na tym zakłady recyklingu, bo będzie więcej surowca oficjalnie funkcjonującego.

Również warto byłoby się zastanowić, czy jednak kwestia, skoro wnosimy opłaty za wprowadzone opony, czyli można powiedzieć finansujemy system, podmioty, które wprowadzają, czy już dalsze przekazywanie tych opon przez zakłady, które przetwarzają, przykładowo stacje demontażu pojazdów, nie powinny się odbywać już bezkosztowo, ponieważ w tym momencie podwójnie obciążamy kosztem ten produkt/odpad. Tak to nazwijmy. Tutaj też sądzę, że warto byłoby usprawnić ten system, ponieważ obniży to koszty zakładów recyklingu, tego wstępnego recyklingu – bo oczywiście wiadomo, że przy stacji demontażu dokonujemy tylko demontażu tej opony – spowoduje przesunięcie tego już na recyklerów, którzy, jak sami zadeklarowali, potrzebują surowca. Tak więc ten surowiec jak najbardziej mógłby być przekazywany, a systemy ekonomiczne nie hamowałyby przesyłu tego cennego surowca do dalszego przetworzenia. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Teraz bardzo bym prosiła następnego przedstawiciela branży.

Wiceprezes Stowarzyszenia „Polski Recykling” Sławomir Pacek:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowna pani minister, szanowni państwo. Sławomir Pacek, prezes Stowarzyszenia „Polski Recykling”. Ja na wstępie chciałbym poprzeć wszystkie postulaty, które przed chwilą pan prezes Polskiego Stowarzyszenia Recyklerów Opon przedstawiał. Co za tym idzie, popieramy oczywiście też te zmiany, które zostały przedstawione przez panią minister, dotyczące zmian w przepisach. Szczególnie niezwłoczne podwyższenie poziomów odzysku i recyklingu tak, aby odpowiadały też rzeczywistym potrzebom i możliwościom środowiska i gospodarki, a co za tym idzie, możemy też, tak jak też tu było powiedziane, zastanowić się nad dalece większymi zmianami i te poziomy moglibyśmy też rozważyć na wyższym poziomie.

Następny postulat to oczywiście objęcie systemem opon pełnych, które w aktualnym systemie tworzą największą nieregulowaną lukę i największe problemy stwarzają, oraz wprowadzenie zgodnego z hierarchią postępowania odpadami pierwszej sfery recyklingu, oczywiście przed odzyskiem energetycznym, czyli po prostu przed spalaniem. Tak jak to było powiedziane przez recyklerów opon, mamy wystarczające moce, aby poradzić sobie w sposób ekologiczny z tym odpadem, a nie skazywać się na palenie tych opon czy porzucenie w lesie.

Poza tymi postulatami, które tutaj były poruszane, ja też chciałbym przedstawić postulat, z którym Stowarzyszenie „Polski Recykling” nie raz też do pani przewodniczącej się udawało, mianowicie jedną rzeczą jest, jak poradzimy sobie z odpadem takim właśnie między innymi jak odpady czy inne tworzywa sztuczne, a inną sprawą jest, co zrobimy z produktami recyklerów z tychże właśnie odpadów. Czyli mówimy tutaj o zagospodarowaniu recyklatów, ponieważ problemem nie jest tylko zagwarantowanie dużej zbiórki oraz przetwarzania i recyklingu tych odpadów, ale też co potem zrobić z odpadem. Bowiem recykling to nie jest przerobienie tego u recyklerów i pozostawienie w ich magazynach, tylko sprzedanie tego dalej, żeby można było wyprodukować z tego następne produkty, choćby takie jak te kółko, które tutaj przez pana Andrzeja było pokazane. Dziękujemy ministerstwu za te zmiany. Uważamy, że mogą one iść znacznie dalej. Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Ja bym bardzo prosiła, żeby detalicznie nie powtarzać poszczególnych postulatów, można tylko ogólnie je poprzeć, a skupić się na tych dotychczas nieporuszanych. Proszę bardzo.

Przedstawiciel Krajowej Izby Gospodarczej Marek Sobiecki:

Dziękuję bardzo. Sobiecki Marek. Na dzisiejszym posiedzeniu reprezentuję Krajową Izbę Gospodarczą. Pani przewodnicząca, pani minister, szanowni państwo. Ja bym chciał pokrótce przypomnieć trochę historii, bo jest według mnie bardzo istotna w tym temacie, co też wynika z kilku wypowiedzi państwa przed chwilą.

Był, proszę państwa, początek 2000 r., Polska przygotowywała się do wejścia do Unii Europejskiej. W ówczesnym Ministerstwie Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa trwały prace m.in. nad transpozycją do polskiego prawa dyrektywy opakowaniowej. Wtedy rozpoczęły się dyskusje, jakie ewentualnie jeszcze produkty objąć przepisami przygotowywanego wówczas projektu ustawy, która zobowiązywała producentów importerów do stworzenia systemu zbiórki i zagospodarowania odpadów po ich produktach. Pomyślano wtedy też o oponach. Wówczas odezwali się producenci opon. Reprezentowali wszystkich ówczesnych producentów opon, którzy działali w Polsce, a więc Goodyear, Michelin, Pirelli, Continental i Bridgestone. Podjęli oni decyzję, żeby wspólnie, wspólnymi siłami stworzyć system zbiórki i zagospodarowania zużytych opon. Wsparli pomysł ministerstwa, złożyli taką deklarację, co było bardzo ważną sprawą dlatego, że w tym czasie tak naprawdę recyklingu w Polsce opon nie było. Był jeden zakład granulacji opon w Krośnie Odrzańskim, niewielki, ale też nie było wiadomo jeszcze, co z tego granulatu robić. Dopiero Cementownia GóraŹdże próbowała wykorzystywać opony jako paliwo. W związku z tym ta inicjatywa producentów opon była bardzo pomocna, dała impuls.

Najłatwiej było oczywiście robić odzysk energetyczny. Dlatego też w tych przepisach w ustawie z 2001 r., poziom recyklingu ustalony był na zero, poziom odzysku na 25%. W najbliższym czasie pięć cementowni polskich zbudowało instalację do podawania do pieca całych opon i dlatego to było najprostsze na początku. To jest wyjaśnienie między innymi tego tematu, który poruszył pan

prezes Abramowicz. Dlaczego te poziomy odzysku są do tej pory tak wysokie? Dlatego, że w pierwszych latach tworzenia systemu najłatwiej było zrobić odzysk energetyczny, a potem przez 19 lat te przepisy się nie zmieniały. W międzyczasie powstało kilkanaście instalacji recyklingu opon w Polsce. Niektóre cementownie zrezygnowały z podawania całych opon do pieca, a te poziomy, które mamy w przepisach, one zostały zapisane w pierwszych latach funkcjonowania przepisów i dlatego one do tej pory nie zostały zmienione, bo nie było takiej okazji.

W ustawie przyjęto w 2001 r., tak jak mówiłem, 25% odzysku zero recykling, ale ustalone było, że będzie wraz z rozwojem rynku zużytych opon, z budową nowych instalacji, będą te poziomy podwyższane.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Przepraszam, że się wtrącę, ale myślę, że ten background historyczny tu obecni wszyscy znają, więc nie ma potrzeby dalej go omawiać. Myślę, że dobrze byłoby, żebyśmy się skupili na propozycjach w ramach prekonsultacji...

Przedstawiciel KIG Marek Sobiecki:

Już kończę. Wydaje mi się pani przewodnicząca, że to jest o tyle ważne, że do 2007 r. te poziomy rosły do 75% i do 15%. Ministerstwo miało wtedy przygotowywać propozycje podwyższania tych poziomów w kolejnych latach na podstawie oceny sytuacji rynkowej. 19 lat minęło od tego czasu i takich propozycji nie było, choć być może, że nie do końca tu mówię prawdę, bo bodajże w 2006 r. w ówczesnym Krajowym Planie Gospodarki Odpadami wprowadzono podwyższone poziomy odzysku i recyklingu opon na kolejne lata, ale niestety nie zostało to przeniesione do projektu ustawy. Te pomysły zamknięto w szufladzie na klucz, klucz zaginął, zmieniali się ministrowie i dyrektorzy Departamentu Odpadowego, ale klucza nie mogli odnaleźć. Dopiero obecna na posiedzeniu pani minister Sowińska i dyrektor Białek odnaleźli wreszcie ten klucz i za to oczywiście jesteśmy im bardzo wdzięczni. Mamy nadzieję, że starczy im wytrwałości by dokończyć tę pracę, ponieważ już minęło około roku od tego momentu, kiedy te pierwsze pomysły na zmianę ustawy powstały i oczekujemy, że osiągniemy te efekty, o których mówimy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że wszyscy tu jesteśmy podobnej myśli, łącznie z ministerstwem. Zapraszam, proszę bardzo.

Prezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarki Odpadami Dariusz Matlak:

Dziękuję bardzo. Dariusz Matlak, Polska Izba Gospodarki Odpadami. Szanowna pani przewodnicząca, pani ministro, szanowni państwo. Polska Izba Gospodarki Odpadami popiera postulaty zgłaszane przez branżę recyklingu opon. Popieramy również i te kierunki zmian przepisów, które zostały zaproponowane przez ministerstwo w ramach ubiegłorocznych prekonsultacji. Na marginesie wydaje się, że taki sposób procedowania przepisów nowelizacji właśnie na etapie jeszcze przed przyjmowaniem założeń przez Radę Ministrów jest bardzo interesujący, twórczy i pozwala w spokoju uniknąć jakichś nieporozumień na dalszych etapach legislacyjnych.

Przychylając się do tego, co pani przewodnicząca powiedziała, my zgłosiliśmy w ramach prekonsultacji nasze uwagi na piśmie. Jedna taka refleksja natury ogólnej. Mianowicie te założenia, które zostały przedstawione, tak jak wspomniałem, popieramy. Jedna kwestia, która budzi poważne wątpliwości, to jest rozszerzenie zakresu olejów objętych przepisami, ale to już było też mówione. To wymaga jednak rozważań.

To, co dotyczy generalnie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, która w naszym mniemaniu jest mechanizmem, który powinien działać w taki sposób, że łączyć odpowiedzialność i bodźce rynkowe. Wydaje się właśnie z tej dyskusji, którą mamy, z tych propozycji, które są zgłaszane, że właśnie są bodźce rynkowe, bo przecież technologie, rozwój branży recyklingu opon w ostatnich latach jest bardzo widoczny i budujący. Odpowiedzialność też jest, bo potwierdza to właśnie, co mówią przedsiębiorcy, że chcą podniesienia poziomów recyklingu i odzysku. My to popieramy i tak powinna działać rozszerzona odpowiedzialność producentów właśnie w połączeniu z rynkiem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Pan Filip Piotrowski.

Przedstawiciel Waste Free Oceans Filip Piotrowski:

Dzień dobry. Filip Piotrowski, Fundacja Waste Free Oceans. Ja tylko też popierając na wstępie postulaty recyklerów i dziękując ministerstwu za kierunek zmian, który tutaj widzimy, chciałem dodać, pokazać skalę społecznego problemu, który mamy. My jako fundacja, wspieramy między innymi czy współpracujemy m.in. przy akcjach „Czysta Wisła” i „Czysta Odra” i tylko w zeszłym roku wolontariusze zebrali 22 540 opon. Tylko w zeszłym roku. Dwa lata temu to była niewiele mniejsza ilość, więc to jest taka skala. Tyle możemy wyciągnąć z dorzecza Wisły i Odry w skali roku – 22 tys. opon. Tutaj to zostało tylko wzmiankowane na początku, że każda z tych opon leżąc w środowisku generuje metale ciężkie, węglowodory aromatyczne, które są silnie rakotwórcze i związki chemiczne, które są zabójcze dla rozwoju ryb. To jest znowu konkretny problem, z którym coś trzeba zrobić.

Tutaj ja też mam takie pytanie, czy może nie warto byłoby rozważyć jakiegoś systemu dla użytkowników opon. Może podobnego do akumulatorów, kaucji na opony, czegoś, co można by odzyskać, jeśli oddamy te opony w miejscu, w którym powinniśmy je oddać, a nie wyrzucimy ich do rzeki. Mam wrażenie, że z jednej strony oczywiście musimy ograniczać szarą strefę w kontekście importu samochodów, ale też musimy zrobić coś, żeby taki przeciętny Kowalski nie wpadł na pomysł, że ma do rzeki bliżej niż do PSZOK. W związku z tym te opony po prostu do rzeki albo do lasu wyrzuci. Jeżeli będzie musiał przy zakupie opon zapłacić kaucję, którą potem odzyska przy zwrocie tej opony do PSZOK albo do innego miejsca, w którym będzie mógł mieć ten zwrot opony poświadczony, to wtedy pewnie skala tego zanieczyszczenia się zmniejszy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo następnego z kolei pan i zamykam tę rundę. Pozwolimy odpowiedzieć pani minister i ewentualnie możemy wrócić do kolejnej.

Dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego Piotr Sarnecki:

Dzień dobry. Piotr Sarnecki, Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego. Szanowna pani przewodnicząca, szanowna pani minister, szanowni państwo. Bardzo się cieszymy, że tak licznie jest tu zebrana branża recyklingowa, recyklerów, ale to nie jest jedyna branża, której dotyczą te przepisy. Po drugiej stronie jesteśmy też my, producenci opon. Bardzo dziękuję panu prezesowi za przypomnienie, że ponad 25 lat temu jako pierwsi w Polsce, jako pierwsza branża w Polsce, dobrowolnie wzięliśmy na siebie rozszerzoną odpowiedzialność producentów i to jest system, którym Polska przez dekady chwaliła się w Unii Europejskiej jako jednym z najlepszych systemów recyklingu funkcjonującym do tej pory, sprowadzając tę dyskusję dramatyczną do rzeczywistości. Do tej pory są rynki w Europie, które w ogóle nie mają uregulowanego tematu opon i zapewniam, państwo bylibyście zdziwieni, jakbyśmy tu listę krajów bez takiego systemu pokazali. Zatem nie mówmy, że jesteśmy w jakimś naprawdę czarnym kanionie i te opony dzieci w piaskownicach wyławiają, bo tak nie jest. Ten system działa bardzo dobrze. Potrzebuje uszczelnień, jak każdy system, to jest żywy organizm i takie uszczelnienia też od wielu lat postulujemy, żeby były wprowadzone właśnie, żeby nie było uczestników na gapę. Myślę, że to jest coś, czym powinniśmy się pochylić.

Odnosząc się do pomysłów ministerstwa, jak najbardziej popieramy temat przejścia na klasyfikację CN. Tutaj pisaliśmy pismo z końca października. Prosimy tylko zwrócić uwagę na rzeczywistość tych kodów. Tam są kody główne i subkody, żebyśmy nie wyrzucili jednych opon w stosunku do drugich. Nie mamy nic przeciwko rozszerzeniu załącznika o opony pełne, natomiast główny postulat, jak sądzę, czyli podniesienie do 95% poziomu odzysku, uważamy za – przepraszam, proszę mi wybaczyć słowo – nielogiczny. Nie możemy obarczać producentów opon obowiązkiem zapewnienia instalacji recyklerów, bo te opony, o których państwo mówili, że importujecie je z innych krajów, w tej chwili przerzucicie na nas konieczność importowania opon, których w ogóle nie wprowadziliśmy na rynek.

Przypomnę, że opona w trakcie eksploatacji zużywa się od 15 do 20% jej masa. Ponieważ mamy w Polsce konstrukcję wprowadzoną w ustawie, masową, czyli operujemy pojęciem kilogramów i ton, to nie możecie narzucać na nas obowiązku, tak jak mówię, rozliczania się z większej masy opon niż ta, którą wprowadziliśmy. To jest po prostu nielogiczne. Import ze strony recyklerów zastąpić importem ze strony producentów opon, czyli przelewanie z pustego w próżne tylko po to, żeby zapełnić instalację recyklerów. Bardzo bym zwracał państwa uwagę na ten problem.

Jeśli zmienimy konstrukcję w ustawie, że się rozliczamy tak jak we Francji, ktoś może podać dane, tam jest 100%. Tak, tam jest 100%, ale od liczby opon, a nie od masy opon. Jeśli mówimy opona za oponę, to OK, bo tak ten system działa w tej chwili. Natomiast jeśli zrobicie państwo 95%, czy nawet 100%, jakby niektórzy chcieli, masy wprowadzonych opon przy uwzględnieniu, że 20% tej masy znika w trakcie użytkowania, bo tak działają siły tarcia i dzięki czemu pojazdy się poruszają, to w tym momencie z każdych 100 ton opon brakuje 20 ton opon, które zostały zużyte. I co w tym momencie trzeba zrobić? Trzeba sprowadzić dodatkowe 20 ton opon, których ten importer nie wprowadził, więc bardzo bym prosił, żebyśmy nie abstrahowali od warunków rzeczywistych.

Natomiast, jeśli chodzi o poziom odzysku, oczywiście nikt nie kwestionuje, że przepisy przez wiele lat nie były zmieniane i to też chyba nie jest niczyja wina, którą należałoby jedną stronę obarczyć. Nie mamy nic przeciwko. Tym bardziej, że rzeczywistość pokazuje, że 50% opon pod ten recykling w tej chwili podlega i to jest bardzo dobre. Natomiast też, jak to w biznesie, nie chcielibyśmy być zaskoczeni z miesiąca na miesiąc potrójnym zwiększeniem tego obowiązku. Wolelibyśmy, żeby to zostało zaplanowane na kilka lat, taka mapa drogowa zwiększania tego poziomu recyklingu, zwiększania w ustawie, bo tak jak mówię, są przepisy, które nakładają poziom minimalny i jest rzeczywistość, która wielokrotnie to przewyższa. Natomiast jeśli zrobimy to administracyjnie, to prawdopodobnie ceny po stronie recyklerów będą zupełnie inne, bo w tym momencie powiedzą: jest ustawa i chcecie nie chcecie musicie nam tyle zapłacić. Więc apelowalibyśmy o takie bardzo zdroworozsądkowe rozłożenie tego obowiązku na poziomie mapy drogowej.

Wróć, już kończąc, podsumowując. Brakuje mi trochę w propozycjach ministerstwa tematu uszczelnienia systemu, wyeliminowania pasażerów na gapę. Wspomniał tu jeden z przedmówców, że jest bardzo duża pokusa i bardzo mała kara za to, żeby te przepisy obchodzić. Nasi producenci zrzeszeni w PZPO, tak jak powiedziałem, od ponad 25 lat są w czołówce firm przestrzegających tych zasad. Tutaj jest też ze mną pan prezes Centrum Utylizacji Opon, który w imieniu producentów opon zarządza tym systemem po naszej stronie. Natomiast nie widzimy od wielu lat, mimo naszych prób i podsuwania rozwiązań, żadnych pomysłów, jak ten system uszczelnić i co zrobić w obszarze kontrolowania. To jest coś, przy czym wszyscy: branża recyklerska, producenci opon i przede wszystkim ministerstwo, które kształtuje ten system, powinniśmy usiąść i to przedyskutować, jak poprawić ten system, który już mamy. Poprawić w drodze ewolucji, a nie rewolucji. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Myślę, że tu takie propozycje padały, bo jest łatwiej mówić językiem korzyści niż kar. I jeśli będą tego typu propozycje tak zwanych kauce, bo to nie będzie tak dosłownie, czy innych takich systemów, które będą zachęcały, a nie straszyły, to myślę, że można to rozważyć.

Dyrektor generalny PZPO Piotr Sarnecki:

Jedna uwaga. To ma zastosowanie jak najbardziej pani przewodnicząca, ale bardziej chyba odnośnie do konsumentów, osób fizycznych. Ja tu mówię o pasażerach na gapę w kontekście firm, w kontekście indywidualnych importerów opon, którzy ściągają sobie z dalekiego kraju trzy kontenery opon i w ogóle ich nie ma w tym systemie, a opony trafiają na rynek. Nie bardzo wiadomo, co potem z nimi zrobić, bo one mają jakiś bardzo taki abstrakcyjny skład chemiczny i są po prostu trudne.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Co do tego to się zgadzamy i nie dotyczy to tylko opon, więc to muszą być rozwiązania też systemowe. Dziękuję. Następny w kolejności był pan, a potem ad vocem pan chciał.

Dyrektor Biura Związku Producentów i Dystrybutorów Maszyn Roboczych Rafał Jajor:

Dzień dobry państwu. Rafał Jajor, Związek Producentów i Dystrybutorów Maszyn Roboczych. Pani przewodnicząca, pani minister. Reprezentuję związek, który zrzesza firmy zajmujące się wprowadzaniem na polski rynek maszyn roboczych, budowlanych, najczęściej takich jak koparki, koparko-ładowarki, ładowarki itd. Z góry przepraszam, bardzo krótko będę mówił, że troszeczkę moje wystąpienie odbiegnie od państwa głównego tematu, ale jest to temat ważny dla nas i dla firm u nas zrzeszonych. Ja tym tematem próbowałem ministerstwo zainteresować drogą mailową, ale mi się to nie udało, w związku z czym postanowiłem skorzystać z okazji dzisiejszej Komisji, żeby ten temat poruszyć.

O co chodzi? Proszę państwa, firmy zrzeszone w naszym związku zgłosiły taki oto problem, iż w ramach takich usług mobilnych, jak zresztą wszyscy dystrybutorzy maszyn, świadczą usługi serwisowe. Serwis jedzie jakimś samochodem serwisowym do klienta, tam dokonuje naprawy, serwisu, jakichś czynności gwarancyjnych, w wyniku czego powstają odpady: zużyte olej, innego rodzaju rzeczy, innego rodzaju odpady. Praktyka jest taka, że klienci oczywiście tych odpadów nie chcą, w związku z czym serwisanci te odpady zabierają, gdzieś składują w firmie u siebie gdzieś w bazie i później, kiedy tego się więcej nabiera, to jest utylizowane. Natomiast zgodnie z prawem tak naprawdę tak robić nie można – chociaż wydawałoby się to najbardziej logiczne – dlatego, że prawo mamy w tej chwili tak skomplikowane, że aby to zrobić w taki sposób, jak powiedziałem, to należałoby w każdym miejscu, gdzie ten odpad powstaje tam to zgłosić, potem jeszcze dokonać transportu odpadu, który też jest oczywiście uwarunkowany przepisami, potem jeszcze go składować, który też jest uwarunkowany wieloma przepisami i dopiero można go zutylizować. Chciałbym bardzo prosić panią minister i współpracowników pani minister, żeby się nad tym problemem pochylił i żebyśmy spróbowali znaleźć jakieś rozwiązanie tego problemu, tak żeby nie wymuszać skomplikowaniem prawa, łamania prawa w tej kwestii. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że to dotyczy też i innych aspektów, nie tylko kwestii usług tego rodzaju. Sądzę, że ministerstwo też identyfikuje te problemy z przekształcaniem czy utratą statusu odpadów, czy w transporcie, czy miejsca ich przetworzenia, bo tak jak powiedziałam, z mojej wiedzy też dotyczy to wielu branż.

Jeszcze pan chciał, potem ad vocem i jeszcze państwo. Proszę bardzo.

Prezes Zarządu Centrum Utylizacji Opon Michał Jasiewicz:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowna pani minister, szanowni państwo. Ja tak króciutko podsumowując to, co dzisiaj usłyszałem. Nie wiem, czy państwo słyszeliście, ale my wszyscy mówimy tym samym językiem. Producenci i recyklerzy mówią tym samym językiem i zgadzają się ogólnie co do postulatów zaproponowanych przez ministerstwo. Możemy różnić się co do sposobu wprowadzenia wyższych poziomów recyklingu, ale na to jest ogólna zgoda. To jest budujące.

Druga rzecz jest taka, że my dialog z ministerstwem, mam nadzieję, że pani minister pamięta i przyzna mi rację, prowadzimy już od kilku lat i te wspólne postulaty przy każdej okazji, chociażby na POLECO w Poznaniu, czy na Polish Circular Forum w Warszawie, przedstawialiśmy. Nie jest problemem zwiększenie poziomów recyklingu w Polsce, problemem jest to, o czym mówił pan prezes z „Polskiego Recyklingu”, co zrobić, jak zagospodarować recyklaty, bo nagle będziemy mieli ogromną nadwyżkę w Polsce granulatu gumowego i problem, co z tego granulatu zrobić, bo chyba aż tyle kółek panie prezesie do pojemników na odpady nie wyprodukujemy. Jako branża podczas Polish Circular Forum zgłaszaliśmy prośbę o wpisanie do mapy drogowej Polski, do nowej mapy drogowej Polski, asfaltów modyfikowanych gumą. Proszę jeszcze raz ministerstwo o zwrócenie na to uwagi, co zrobimy z taką ilością granulatu. Poza tym, to też przedstawialiśmy w naszym piśmie w październiku do ministerstwa, do pani Doroty Kruszewskiej, że w Polsce opony nie są już traktowane jako odpad, tylko są traktowane jako surowiec. To jest wielkie zwycięstwo edukacji.

Mamy, o czym mówił pan prezes Sobiecki i pan dyrektor Sarnecki, de facto ROP już od dwudziestu paru lat. Mamy GOS, przykład leży na stole i mamy gotowe cyrkularne modele biznesowe zarówno technologii mechanicznej, jak i chemicznej, bo nie zapominajmy również o pirolizie zużytych opon. Czego nam brakuje? Najbardziej nam brakuje drodzy państwo dostępu do danych i postulujemy od kilku lat o to, żeby baza danych o odpadach w końcu dała coś też nam, którzy zarządzają tym systemem. Niestety mamy dane sprzed kilku lat. Ja nie wiem, dzisiaj się dowiedziałem od pani minister, za co bardzo dziękuję, że poziom recyklingu wzrósł do 50%. Jeszcze raz powtórzę, to jest budujące, więc mówimy tym samym głosem i zrobmy to, tylko nie zapominajmy, co będzie w konsekwencjach. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że będziemy mieli wartość taką dodatkową z tej zgody i przyspieszenie rozwiązań, ale także ich optymalizację. Co do BDO, przecież te postulaty są zgłaszane i stale w jakiś sposób jest ta baza też i jej użyteczność modyfikowana. Na pewno jest kwestia definicji, bo często, tak jak pan wspomina, czym innym jest definicja odpadu i surowca, a czym innym jest rzeczywiste jego przeznaczenie. Także to, że coś jest ponownie wykorzystywane, to nie znaczy, że automatycznie traci status odpadu.

Pan chciał ad vocem – prosiłabym bardzo króciutko, potem jeszcze państwo i zamknęlibyśmy listę, żeby dać szansę na jeszcze drugą komisję piętro wyżej.

Prezes Zarządu PSRO Andrzej Kubik:

Dziękuję, pani przewodnicząca, że mam możliwość ustosunkowania się do niektórych tutaj wypowiedzi. Najpierw chciałbym zająć się zdementowaniem informacji przekazanych co do poziomu zużycia się bieżnika. To niestety była dezinformacja. Drodzy państwo, jeżeli chodzi o starcie bieżnika, to jest rząd około 10 – 12% w stosunku do masy pierwotnej opony. Są na to badania naukowe, w związku z tym, jeżeli będzie potrzeba, to dostarczymy takie badania do ministerstwa. Natomiast 20% to jest absolutnie niemożliwe. Opona zużyta w 20% nie nadaje się w ogóle do eksploatacji. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Absolutnie popieram tutaj ten postulat zarówno podniesiony przez Stowarzyszenie „Polski Recykling”, jak i przez Centrum Utylizacji Opon, że należy wspierać system zagospodarowania recyklatów – nie tylko gumowych, ale generalnie recyklatów – poprzez odpowiednie programy np. program zielonych zamówień, ale mam pełną świadomość, że to, jak gdyby nie dotyczy tylko i wyłącznie tej Komisji. Tu również Komisja rozwoju i przemysłu będzie miała na pewno więcej do powiedzenia w tym zakresie. Natomiast jak najbardziej jesteśmy za tym i uważamy, że tak być powinno, ponieważ recykling i zamykanie obiegów czy gospodarka obiegu zamkniętego nie kończy się na recyklingu, nie kończy się na recyklerach. Ona się kończy dopiero wtedy, kiedy jakiś producent weźmie ten recyklat znów do użytku i robi z niego produkt. To nie są wszystkie produkty, które można zrobić z recyklingu zużytych opon. Powiem szczerze, jest to troszeczkę takie makiawelistyczne, jeżeli strona producencka opon mówi nam, że nie będziemy mieli co zrobić z regranulatami, jeżeli zwiększymy obowiązkowe poziomy recyklingu. To ja powiem tak. A jaka ilość regranulatów gumowych została zastosowana do produkcji opon? Jak do tej pory przemysł oponiarski broni się rękami i nogami, by wykorzystać nawet w najmniejszym stopniu recyklaty, a przecież wiemy z badań, że można je wykorzystać na przykład w oponach wolnobieżnych. Ja nie mówię o oponach, które rozwijają prędkość 130 czy 150 km na godzinę i gdzie od ich budowy zależy życie ludzkie. Natomiast brakuje nam zastosowań wolnobieżnych i tutaj przez 19 lat nie usłyszeliśmy jako recyklerzy żadnej propozycji. To jest trochę...

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Ja rozumiem, że to jest w kategorii propozycja, a nie konfrontacja.

Prezes Zarządu PSRO Andrzej Kubik:

Nie konfrontacja, oczywiście. Tylko po prostu chciałbym do pewnych rzeczy się odnieść, bo tak jak tutaj też padło, że są kraje, które nie mają wdrożonego systemu zagospodarowania zużytych opon. Ja mam tutaj zestawienie przygotowane przez ETRMA, to jest to Stowarzyszenie Producentów Opon, i są tutaj takie faktycznie kraje, jak np. Dania, która realizuje 100% obowiązku odzysku i recyklingu, jest taki kraj jak Niemcy, który nie ma tego zorganizowanego i realizuje 102% odzysku i recyklingu. W związku z tym, nawet jeżeli nie ma systemu, to są inne mechanizmy gospodarcze, które po prostu to umożliwiają. Sam system, który został powołany, tak jak tutaj przedstawiciel KIG przypominał, na początku lat dwutysięcznych, on został powołany przede wszystkim z perspektywy pewnych korzyści też ekonomicznych dla tej organizacji, ponieważ ona była w stanie to paliwo do cementowni sprzedać. W momencie, kiedy mówimy o wyższym poziomie recyklingu, zdajemy sobie sprawę, że musimy te opony zebrać, że musimy je przewieźć, że musimy je poddać recyklingowi i że są to koszty. Ale zakładam, że producenci opon, świadomi swojej rozszerzonej odpowiedzialności producenta, uwzględniają to w swoich kalkulacjach i to, co tu wielokrotnie było podnoszone, że mamy problem społeczny, ponieważ wielokrotnie płacimy za to samo, tak absolutnie popieram to.

W cenie opony na pewno znajduje się jakiś składnik, który odpowiada za jej ponowne wykorzystanie jako surowca. Na pewno ta opłata recyklingowa gdzieś w tej kalkulacji jest, więc dlatego nie powinni konsumenci, nie powinni użytkownicy pojazdów po raz kolejny płacić, czy to w punktach wymiany ogumienia, gdzie za zdeponowanie zużytej opony muszą zapłacić, czy też nie powinni płacić za to mieszkańcy w opłatach za odbiór odpadów komunalnych.

Tu się jeszcze odniosę do tematu PSZOK-ów. Dlaczego PSZOK...

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Tak, tylko żebyśmy nie polemizowali i recenzowali wypowiedzi innych. Rozumiem, że wspiera pan te postulaty.

Prezes Zarządu PSRO Andrzej Kubik:

Jak najbardziej. Chcę tylko wyjaśnić, dlaczego PSZOK-i często opierają się przy odbiorze większej liczby opon. Dlatego, że w świetle polskiego ustawodawstwa opona nie jest odpadem komunalnym i została wykluczona z katalogu kodów odpadów, które służą gospodarkom komunalnym do realizacji swoich obowiązków zbiórki i recyklingu odpadów komunalnych. Tym samym troszeczkę gmina realizuje to, jak gdyby trochę przy okazji, nie mając tego ani w swoich budżetach, ani w swoich planach, ale no cóż, ma zostawić tych swoich mieszkańców z tymi oponami na podwórku, albo nie daj panie Boże kazać im je wywieźć do lasu? Po prostu przyjmuje, ale to jest z dobrego serca, a nie z regulacji związanej z rozszerzoną odpowiedzialnością producenta za swój produkt i odpady z tego produktu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Ja rozumiem, że ad vocem, ale bardzo bym prosiła króciutko, bo nie mamy szansy na odpowiedź.

Dyrektor generalny PZPO Piotr Sarnecki:

Ja rozumiem. Bardzo króciutko, ale niestety muszę się odnieść do tego co pan, panie prezesie, powiedział, zarzucając mi nierzetelność. W kontekście opon osobowych ma pan rację, natomiast opony osobowe nie są jedynymi oponami, które podlegają pod ten system. Opony do samochodów terenowych, w tym również opony ciężarowe terenowe, które mają bardzo grube i bardzo ciężkie bieżniki, zużywają się nawet do 20%. Pamiętamy...

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Rozumiem, że postulat zamiany masy na sztuki sprawę rozstrzyga.

Dyrektor generalny PZPO Piotr Sarnecki:

To nie jest postulat, to jest kwestia do zastanowienia, bo jednak tę masę mieliśmy i masa jest w większości krajów. Natomiast rzeczywiście tak, to by w pewnym sposób ułatwiło. Wszyscy ci rzetelni importerzy mogą powiedzieć produkują albo importują opony na sztuki, a nie na kilogramy, więc ta zamiana potem do systemu na kilogramy jest dla nas bardziej kłopotliwa niż pomocna.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę jeszcze państwo ze strony społecznej, potem poseł Grzyb i oddajemy głos ministerstwu.

Wiceprezes firmy EMKA SA Małgorzata Rdest:

Dzień dobry, witam serdecznie. Małgorzata Rdest, EMKA. Reprezentuję przedsiębiorstwo, które zajmuje się zbiórką, jak i wstępnym oczyszczeniem zużytego oleju spożywczego, jak i również tego oleju przepracowanego. Bardzo dziękuję za możliwość udziału w tej dyskusji. Przysłuchując się jej, wielokrotnie padła kwestia związana z oponami, natomiast w zakresie przepracowanego oleju myślę, że warto abym podzieliła się tutaj z państwem naszym doświadczeniem, które mamy w kontekście właśnie tej zbiórki. Są niektóre samorządy, jednostki samorządu terytorialnego, właśnie w kontekście tych końcowych użytkowników, które uświadomiły sobie, że jest tego rodzaju problem, że osoba, która na własną rękę zajmuje się chociażby wymianą tego przepracowanego oleju w kontekście wszelakich pojazdów mechanicznych albo różnych urządzeń, ma również problem, co z tym olejem dalej zrobić.

My jako firma opracowaliśmy ogólnopolski system zbiórki zużytego oleju spożywczego, natomiast w ślad za tym skontaktowała się z nami jednostka samorządu terytorialnego (Gmina Błazowa), która już za miesiąc wprowadzi swoją własną maszynę do zbiórki przepracowanego oleju silnikowego, z którym borykała się jako potężnym problemem, odnotowała to i w ten sposób rozwiąże ten problem, równocześnie podnosząc w ramach jednostki samorządu terytorialnego poziom recyklingu. Także tutaj są różne teorie, natomiast to prawda, że jeżeli ktoś jest na to gotowy, są też gotowe rozwiązania, aby je wprowadzić w zakresie właśnie przepracowanego oleju.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan obok chciał zabrać głos.

Głos z sali:

Nie, dziękuję.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Oddaję głos. Jeszcze pan Poseł Grzyb i pani minister.

Poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Nie pierwsza to dyskusja akurat na temat recyklingu opon i również olejów. Wydaje mi się, że wiele się zmieniło od tych pierwszych dyskusji, więc tutaj nie możemy powiedzieć, że nic się nie zmieniło. Natomiast rzeczywiście ten niekontrolowany import opon i również samochodów używanych, on zaburza ten cały system. Jak sobie z tym poradzić? Wydaje mi się, że włączenie do tego systemu jakiejś formy zwrotu za oddaną zużytą oponę byłoby pewną zachętą, choć nie twierdzę, że to rozwiąże wszystkie sprawy.

Natomiast ja chciałem zwrócić uwagę i to raczej panią minister tutaj poprosić o reakcję, bo od wielu lat borykamy się z faktem, że również ta opona ma swoje drugie życie. To drugie życie jest związane z wykorzystywaniem jej jako obciążenia, na przykład w gospodarstwach rolnych. Ci, którzy używają, oczywiście są uznawani za kolekcjonerów, czyli zbierających odpady, jakim są opony. Oczywiście literalnie patrząc na to, inspekcje nakładają na nich kary. Tego się nie udaje jakoś do tej pory rozwiązać, a w moim przekonaniu, trzeba by jakoś ten problem załatwić, bo wiemy, że zjawisko społeczne jest.

Oczywiście były różne pomysły mówiące o tym, że można wykorzystać połówki po ścieraniu opon, że to byłoby być może lepsze niż wykorzystywanie całych opon. Ale jest tam delegacja w ustawie o odpadach, bodajże art. 45 ust. 3 dający możliwość określenia w rozporządzeniu pewnych wyjątków, w których to można byłoby wykorzystać, skoro tak jest. Oczywiście to wymaga też konsultacji z organizacjami, które reprezentują akurat samorząd rolniczy, w szczególności Krajowa Izba Rolnicza jako powszechny samorząd gospodarczy, może by się udało coś z tym zrobić. Ja zdaję sobie sprawę, że to nie jest idealna rzecz, bo też są oczywiście inne rozwiązania, bo np. niektórzy mówią, to niech nałożą na te przemy kiszonkowe dodatkowe siatki i w ten sposób zabezpieczą. Ale to też jest dodatkowy koszt, więc częstokroć to rozwiązanie stosowane bez należytych formalnych podstaw jest egzystujące. Podnoszę to jako jedną z jedną z drobnych rzeczy, być może związanych z całym problemem recyklingu i odzysku, przetworzenia, ale niewątpliwie to w przestrzeni społecznej funkcjonuje. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Zapraszam panią minister.

Podsekretarz stanu w MKiŚ Anita Sowińska:

Dziękuję bardzo za tę merytoryczną dyskusję. Myślę, że ona jest takim przykładem, że gospodarka obiegu zamkniętego przynosi korzyści zarówno ekonomiczne, jak i środowiskowe i to jest z mojego punktu widzenia bardzo optymistyczny wniosek.

Natomiast odniosę się do niektórych państwa spostrzeżeń. Na początku chciałabym zaprotestować przeciwko zdaniu, że szara strefa nie jest ścigana. To nie jest prawda. Nie twierdzę, że wszystko jest idealne, natomiast nie można wysnuwać wniosku, że czegoś nie należy regulować prawem, dlatego że jest coś do poprawy, bo w ten sposób moglibyśmy mówić, że np. nie są potrzebne podatki, np. VAT, skoro część przedsiębiorstw unika podatków. Takiego wniosku nie możemy wysnuć. To samo jest w gospodarce nielegalnej odpadami. Jeżeli ktoś nielegalnie porzuca odpady, to nie znaczy, że nie mamy tego regulować prawem. Oczywiście musimy to regulować prawem i musimy uszczelniać te procesy i to robimy wspólnie z Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska. Między innymi temu służy projekt ustawy o usprawnieniu działań Inspekcji Ochrony Środowiska, który teraz w tym tygodniu poddaliśmy do konsultacji społecznych, także zapraszam. Jeżeli państwo mają konkretne postulaty, jakie jeszcze przepisy mogłyby uszczelnić ten proces, to oczywiście jesteśmy gotowi je uwzględnić, czy w tym projekcie, czy w innych projektach, bo nie mówię, że w tym nam się uda.

Jeżeli chodzi o pytanie, czy podniesienie poziomów na recyklingu i odzysku dla olejów obniży ten proceder z nielegalnego spalania odpadów. Naszym zdaniem tak, ze względu na połączenie właśnie tych poziomów, ale również w zweryfikowaniu opłat produktowych. Dlatego, że dzięki

temu wprowadzamy pewne mechanizmy finansowe, które zachęcą ludzi do tego, żeby nie spalać tego oleju, ponieważ on będzie miał większą wartość. Tak samo jak w tej chwili, jak jest system kaucyjny na butelki PET, to każdy się pięć razy zastanowi, czy spalić tę butelkę nielegalnie, czy jednak odzyskać te 50 groszy.

Jeżeli chodzi o PSZOK, to tutaj mieszkańcy mogą oddawać bezpłatnie opony, ale mówimy tutaj o takim systemie komunalnym, czyli o mieszkańcach, a nie o firmach. Jeżeli chodzi o te ograniczenia, to tutaj to są decyzje rady gminy. Natomiast my w nowelizacji ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach zaproponowaliśmy rozszerzenie możliwości przyjmowania przez PSZOK innych odpadów od np. drobnych przedsiębiorstw i kogoś, kto reperuje usługowo samochody, ale już za opłatą. Bo tutaj ktoś ponosi jednak koszty tej operacji.

Odniosę się jeszcze do pytania pana posła Grzyba. Jeżeli chodzi o te kisonki, to jestem przekonana, że to jest problem już rozwiązany, ale pozwolę sobie odpowiedzieć na piśmie, panie pośle. Jeżeli będą jakieś dodatkowe pytania, to oczywiście się odniesiemy wtedy. Jeszcze pana dyrektora Białka poproszę o odpowiedź.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

To zanim może pan dyrektor odpowie, ja miałabym pytanie do pana dyrektora. W jakim trybie, w jakim procesie w tej chwili jest klasyfikowane spalanie opon czy to całych, czy już rozdrobnionych w cementowniach? Jak jest traktowana piroliza? Rozumiem, że spalanie oleju przepracowanego jest nielegalne i to nie jest sposób na termiczne przekształcanie tego odpadu, ale gdyby pan dyrektor od strony tej prawnej to zidentyfikował.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Odpadami w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Maciej Białek:

Oczywiście. W największym skrócie jest coś takiego jak termiczne przetwarzanie odpadów w procesie odzysku i to również może mieć zastosowanie do oleju w przypadku, w którym to się odbywa w dostosowanej do tego instalacji na podstawie zezwolenia. W sytuacji, w której ten proces nie został w zezwoleniu określony jako odzysk, to jest oczywiście niedopuszczalne. OK, unieszkodliwienie, przepraszam, jest dopuszczalne, natomiast bez zezwolenia całkowicie jest niedopuszczalne, a to się zdarza.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dotyczy to też pirolizy, jeśli chodzi o opony, bo wiem, że jakiś czas temu było bardzo dużo perturbacji z tymi instalacjami, które nie spełniały tych warunków i oczekiwań.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Maciej Białek:

Mówiąc z głowy, tak. Aczkolwiek, jeżeli to jest istotne, to odpowiemy na piśmie dlatego, że nie jesteśmy...

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Bardzo bym prosiła, bo wiem, że swego czasu to był duży problem, z którego potem zaczęto się wycofywać, ale dość dużo takich niedomówień od strony prawnej też powodował. Oddaję już głos.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Maciej Białek:

Odnosząc się w największym skrócie, bo padły dwa postulaty, które są rozsądne, aczkolwiek niekoniecznie je przyjmujemy. Mówię z głowy powiedzmy i na bieżąco, dlatego też proszę jakby nie traktować tego jako wiążące stanowisko ministerstwa, natomiast chciałbym tutaj objaśnić.

Mamy zidentyfikowany chyba przez wszystkich na tej sali problem dosyć jednoznacznie, to jest mamy system odpowiedzialności finansowej oparty na założeniu, że robimy sztuczny popyt na usługę odzysku recyklingu – tutaj poruszamy się na razie w obrębie tych opon – czyli zbieram te opony, robię ich odzysk recykling nie tylko dlatego, że to jest gospodarczo opłacalne, ale też dlatego, że mogę pozyskać dokumenty potwierdzające recykling i to jest dla mnie dodatkowe źródło finansowania. To ma prawo zadziałać wyłącznie wtedy, jeżeli te poziomy są dobrze dostosowane. To znaczy, jeżeli one są troszkę wyższe od tego, co faktycznie mi się opłaca zrobić, żeby wystąpił rynek i żeby wystąpiła rzeczywista wartość tego dokumentu. Wszyscy widzimy ten problem, wszyscy się zgadzamy, że on powinien być możliwie szybko rozwiązany, dlatego też dla nas jest priorytetem, żeby te podwyższenie poziomów, oczywiście w trybie rocznym, tak, ale żeby wyszło możliwie pilnie.

Zostały zaproponowane dwa dodatkowe rozwiązania. Pierwsze to jest właśnie ta kaucja na opony i to się trochę gryzie na zasadzie, czy my chcemy zrobić szybką interwencję,

czy my chcemy zrobić interwencję daleko idącą godząc się na to, że to istotnie może wydłużyć okres prac legislacyjnych. Druga sprawa to jest kwestia tej bezpłatnej zbiórki, bo to jest coś, co jest wykonane. Mamy to w elektroźłomie, czyli w elektroźłomie producent musi podpisać umowę z co najmniej jednym zakładem przetwarzania, który, jeżeli taką umowę podpisze, ma prawny obowiązek odbierania odpadów za darmo od zbierających, plus zbierający mają obowiązek odbierania za darmo odpadów pochodzących od gospodarstw domowych. To jest wykonalne, tylko to jest zmiana z trybu odpowiedzialności finansowej na odpowiedzialność finansowo-organizacyjną. To jest zmiana duża, plus też, jeżeli chcielibyśmy taką zmianę wprowadzić, musielibyśmy oszacować, jakie to są realnie koszty i jak one się zmieniają w stosunku do tych, które są teraz ponoszone. Też to nie jest niewykonalne.

Te postulaty padły. Jeżeli ktoś z państwa ma jakieś mocne stanowisko co do tego, czy to jest dobry pomysł, czy nie, to my się oczywiście bardzo chętnie zapoznamy i zapraszamy do przesłania w tym zakresie. Natomiast mówię o tym, że mamy zidentyfikowany problem, który jesteśmy w stanie rozwiązać możliwie prostą interwencją i niekoniecznie chcemy wprowadzać rewolucję w całym systemie przed zobaczeniem czy ta prosta interwencja zadziała, czy nie. To są tak naprawdę najpoważniejsze sprawy, które zanotowałem.

Jeżeli chodzi o definicję produktów zawartych w produktach, tutaj ta interpretacja jest ustalona. Nie mamy powodów, dla których mielibyśmy traktować, zwalniać z tego systemu opon i olejów zawartych w pojazdach, skoro z nich powstają takie same odpady jak przy wszystkich innych. Jeżeli mówilibyśmy o wskazaniu przykładowym, że to dotyczy również pojazdów, nie widzimy przeszkód. Jeżeli mówilibyśmy o katalogu zamkniętym, nie widzimy ku temu przesłanek. Jeżeli za 5 lat zostanie wynaleziona jakaś nowa maszyna, w której będzie używany preparat smarowy, to nie widzimy przesłanek, dla których nie miałyby mieć zastosowania do niej te przepisy.

Natomiast co jest ważne, jeżeli martwimy się o przedsiębiorców małych. Mamy granicę kwotową 100 zł, jeżeli chodzi o opłatę produktową. W związku z tym, jeżeli mielibyśmy się martwić o kogoś, kto kupi z zagranicy rowery i pięć rozprowadzi, to on akurat jest bezpieczny pod tym kątem.

Jeżeli chodzi o ogólne uszczelnienie systemu po stronie wprowadzającego, tutaj pani minister się już ustosunkowała.

Jeżeli chodzi też o tę płatność trzykrotną, to jest dosyć ważne w kontekście tego, jak w tym momencie wygląda system ROP dla pojazdów, gdzie tutaj również z FORS słyszeliśmy dużo głosów krytycznych, i nie bez racji. To znaczy, inaczej by to wyglądało, gdyby faktycznie to producent ponosił odpowiedzialność i opłatę produktową za to, czy te poziomy recyklingu dla pojazdów są osiągnięte. W tym wypadku nie mamy do czynienia z taką sytuacją. Producent odpowiada za zapewnienie sieci zbiórki, natomiast z poziomów recyklingu są rozliczane w stacjach demontażu. To są trochę dwa różne obowiązki, a też im większy zakres podmiotów będzie objęty tym systemem, tym większy mamy popyt tak naprawdę na te opony i tym większy potencjalny zysk dla tego, kto te opony ma u siebie i może na nie uzyskać dokumenty potwierdzające recykling.

Patrząc, czy tutaj jeszcze coś wymagało z naszej strony ustosunkowania się, ale wydaje mi się, że to jest w tym momencie wszystko. Jeszcze tytułem drobnego sprostowania, uzupełnienia, przyjęcia do wiadomości, jeżeli chodzi o Związek Producentów i Dystrybutorów Maszyn Roboczych. W sytuacji, jeżeli ja prowadzę serwis u kogoś i są wytwarzane odpady, muszę je ze sobą zabrać, to formalnie mam status wytwarzającego. Transport nie wymaga pod tym kątem wpisu do BDO, ponieważ transportuję wytworzone przez siebie odpady. Zezwolenia na zbieranie, magazynowanie faktycznie mamy, ale w przypadku magazynowania w miejscu wytworzenia, więc tutaj faktycznie możemy pomyśleć o tym, czy jest jakaś przestrzeń do zmiany tego. Natomiast też zwracam uwagę, że BDO było dostosowywane pod tym kątem, przede wszystkim pod kątem inwestycji liniowych, że tak jak się tory kolejowe buduje, czy ulicę, to też te odpady nie powstają konkretnie w jednym miejscu. W związku z tym ta sprawozdawczość jest do tego dostosowana i to nie jest tak, że muszę się rejestrować, wskazując każde jedno miejsce, w którym te odpady powstają. Tak więc, widzimy jako ministerstwo, że tutaj faktycznie trudności mogą występować, natomiast one nie obejmują całego tego zakresu, który był wskazany.

Dziękuję bardzo też za te komentarze dotyczące poziomu zużycia opon, bo to jest dla nas ważne, że te informacje, które my sobie szacujemy, jakoś mają potwierdzenie w tym co dostajemy z branży. To chyba będzie wszystko. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Dziękuję bardzo. Tu jest jeszcze prośba o głos i jeszcze pan Małyszko, i zamykamy listę mówców. Pozwolicie, że potem podsumuję.

Właściciel platformy internetowej PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:

Dziękuję. Panie dyrektorze, pani minister. Pan dyrektor powiedział przed chwilą, że producenci sprzętu elektrycznego, elektronicznego, elektroprzętu mają obowiązek podpisania umowy z jedną z sieci rozbierania tego sprzętu, ale na tym się kończy ich obowiązek. A ile razy płacą za swój sprzęt?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Maciej Białek:

Oni mają tych obowiązków więcej, w praktyce je realizują przez organizację odzysku. W związku z tym, jeżeli ja jestem producentem, to realnie płacę organizacji, żeby ona robiła dalsze rzeczy. Natomiast organizacja tych umów zawiera więcej...

Właściciel platformy internetowej PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:

OK, ale zgodzimy się, że zawierają umowę z organizacją odzysku i jest po temacie. Jeżeli chodzi o producenta samochodów, on też tworzy sieć recyklingu i jest po temacie. To, dlaczego ja importując używany samochód muszę mieć taką samą sieć recyklingu, zapłacić dla organizacji odzysku i jeszcze jak zmienię opony, zapłacić dla wulkanizatora? Ja nie usłyszałem tej odpowiedzi. Jeżeli ten system tak ma działać, to my jesteśmy jakąś szczególną grupą ludzi objętych potrójnym obciążeniem. Producenci nowych samochodów tego nie mają, producenci sprzętu elektrycznego tego nie mają. Dodatkowo mówi pan o opłacie produktowej zwolnionej 100 zł. Od jednego samochodu osobowego jest więcej opłaty produktowej niż 100 zł. Tak wyjdzie. 4,20 zł kosztuje kilogram opon. Jedna opona waży 10 kilo.

Teraz nie dostałem cały czas odpowiedzi od państwa. Ja już pytam 50 raz pewnie o to. W jaki sposób my mamy podać masę tych produktów, jeżeli tutaj państwo spieracie się, czy to jest 10, czy 20%, ale wszyscy mówicie, że opona w trakcie życia traci masę. To jak my mamy tę oponę... powiedzcie otwarcie obywatelom, że mają rozbierać samochody na czynniki pierwsze i je ważyć, bo z tego to wynika, państwo szanowni. W jaki sposób możemy to podać?

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Bardzo bym prosiła o odpowiedź, bo to jest kwestia, która też w opinii publicznej rezonuje, jak wygląda kwestia importowania używanych samochodów, bo to rzeczywiście jest złożony problem.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Maciej Białek:

Oczywiście. Tu jeszcze też nawiązując do tego wątku, bo to się też wcześniej pojawiało, jeżeli chodzi o samą definicję producenta objętego ustawą, na to będzie miejsce przy wdrażaniu rozporządzenia, które w tym momencie jest na końcowym etapie prac i tam faktycznie też się będziemy w postulatę wsłuchiwać. Natomiast, jeżeli chodzi o oszacowanie, jeżeli wskazujemy masę wprowadzonych opon i olejów i nie jesteśmy w stanie podać ich dokładnie, podajemy szacunkowo.

Właściciel platformy internetowej PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:

Proszę podać przepis, który to umożliwia, bo ja go nie znam.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Maciej Białek:

Pan też był uprzejmy dopytać, w jaki sposób zostanie skontrolowane, czy to zostało podane prawidłowo?

Właściciel platformy internetowej PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:

Nie, szanowny panie dyrektorze, ja nie pytałem państwa. Ja stwierdziłem fakt, że to po prostu się nie dzieje.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Maciej Białek:

Jeżeli dobrze rozumiem, wskazał pan, że równą trudność z oszacowaniem będą miały organy kontrolne, tak?

Właściciel platformy internetowej PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:

Tak, oczywiście.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Maciej Białek:

To wskazuje tak naprawdę na stopień szczegółowości. Organy kontrolne na podstawie tego, o jakich mówimy konkretnych modelach i o jakiej ilości, są w stanie przyjąć szacunki i zobaczyć, że one się istotnie rozjeżdżają z tym, co podał wprowadzający.

Właściciel platformy internetowej PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:

Panie dyrektorze, przepraszam, że w taką polemikę wchodzę, ale szanowni państwo ja rozumiem, że można szacunki przyjąć, jeżeli jest różnica 2%, 3%, 5% – nie ma problemu. Ale ja państwu właśnie pokazałem, że jeżeli chodzi o opony – możecie dopytać producentów – to ta różnica, jeżeli nie zważymy opony, może być 100% masy. Nie 2, nie 3, nie 5, pomijalna, tylko 100% masy...

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Ja mam dużą prośbę, w związku z tym, że wchodzimy w takie dywagacje już detaliczne, a kwestie można rozstrzygnąć bardzo prosto. Proszę skierować tę listę pytań via podkomisję, a my się zwrócimy o odpowiedź na piśmie. Ona będzie wtedy z pełną odpowiedzialnością i możliwa do weryfikacji potem przez państwa. Tu nie rozstrzygniemy tego tematu, a on wydaje się być istotny. Tyle tylko, że buduje emocje, a mało nam daje odpowiedzi w faktach, bo nie da się tego zrobić właśnie na żywo w taki sposób. Czy możemy się tak umówić?

Właściciel platformy internetowej PolskiAutoHandel.pl Maciej Szymajda:

Dobrze.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Bardzo proszę, jeszcze pan Małyszko i pozwolicie, że zamknę podkomisję.

Prezes Zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Dziękuję bardzo. Chciałem tylko odnieść się do wypowiedzi pana dyrektora. Bardzo dobrze, że pan to powiedział, że ta interpretacja jest według ministerstwa właściwa, prawidłowa. Chcę tylko przypomnieć, że od 2014 r. nie znalazłem w orzecznictwie potwierdzenia tego, bo nie było sprawy po prostu i chętnie bym zapoznał się z takim wyrokiem. Sprzed poprzedniego stanu prawnego tak, owszem, były, ale tam przepisy wyraźnie mówiły o tym, że tak, produkt w produkcji jest. W tej chwili byłby zmieniony.

Natomiast do czego tu zmierzamy? Jeżeli będą objęte również w załączniku 4a opony pełne, to naprawdę ilość podmiotów obciążonych tym wymogiem złożenia do BDO i złożenia wniosku o to, że jest wprowadzającym jakieś produkty..., bo proszę zauważyć, że nie dotyczy to zawodowych importerów, ale również każdego przedsiębiorcy, który na użytek własny sprowadza jakikolwiek produkt. Dzisiaj 99% tych, którzy zadeklarowali, że jakieś te produkty w produkcji sprowadzili, rozliczają się z organizacją odzysku.

Panie dyrektorze, doskonale wiem, na czym to rozliczenie się polega. Dopiero od stycznia w tego roku jest możliwość weryfikacji DPR bez kontroli. Przedtem firmy wystawiały fikcyjne dokumenty i to był fikcyjny obieg całego systemu. Ja się skłaniam do tego, żeby płacić za coś, ale płacić za dokumenty fikcyjne w obrocie i obciążać przedsiębiorców mikro. Pan powiedział 100 zł. 100 zł to jest pomoc de minimis, trzeba kupić papierów jeszcze zebrać, że jest to też pomoc publiczna państwa, z tego co pamiętam, być może nie w tej ustawie. OK, w tej nie. W związku z tym, jeżeli wszyscy, którzy sprowadzają cokolwiek z tej listy w produkcji, będą mieli tę świadomość i będą zarejestrowani w BDO, a też i 30 dni przed sprowadzeniem dokonają zgłoszenia, będzie maszyna czekać za granicą, bo jej nie sprowadzi, to owszem, ja jestem za tym. Ale dzisiaj mamy tak, że tylko ci, co pan prezes Szymajda powiedział, którzy zgłosili się, są rozliczani, natomiast cała reszta, cała masa produktów w produkcji nie ma w ogóle ani świadomości, ani wiedzy, ani też się z tego nie rozlicza.

Jeszcze odnośnie do tych kwitów, to już na którejs Komisji mówiłem. Dlaczego SENT jest tylko przy przywozie i przy tranzycie? Dlaczego SENT nie ma przy wywozie? Bo jest fikcyjny wywóz tych produktów i fikcyjne potwierdzanie DPR czy EDPR i rozliczanie. Szanowni państwo, ja wiem, że te firmy zarobiły bardzo duże pieniądze i być może jest jakiś tu lobbying...

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Ale teraz wdajemy się w dyskusję, która oczywiście toczy się w nie tylko w branży.

Prezes Zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Proszę to przeanalizować jeszcze raz. Jeżeli to ma być, to musi być to jasne i wyraźnie powiedziane, kto za co odpowiada. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Gabriela Lenartowicz (KO):

Panie prezesie, bardzo bym prosiła, żeby też sformułować te pytania. Ja nie upominam pana, żeby pan skończył, tylko żeby sformułować te pytania na piśmie i my je na piśmie skierujemy do ministerstwa i nie będziemy musieli odtwarzać nagrań, żeby potwierdzić odpowiedź.

Ja pozwolę sobie przed zamknięciem dyskusji i posiedzenia podkomisji podsumować, bo generalnie jesteśmy wszyscy zgodni, jak tu zresztą było powiedziane, że temat jest ważny, istotny i wymaga pilnych prac. Z takich najważniejszych kwestii, które zostały zidentyfikowane, to kwestia oczywiście produktów w produkcji i importu używanych samochodów. Wydaje się, że to jest problem, nad którym należałoby się detalicznie pochylić i znaleźć rozwiązanie, które nie będzie też przeregulowane, bo będziemy mieli problem potem egzekucji. Będzie miało charakter taki zachęcający, afirmatywny, czyli takie rozwiązanie, które będzie zachęcało do bycia w obiegu legalnym, a nie w szarym, ale nie będzie też nadmiernie skomplikowane.

Na pewno tematem szerszym jest kwestia recyklatu i rynku, bo on nie dotyczy tylko tych kwestii. Mamy generalnie problem wynikający nie tylko z naszych wewnętrznych rozwiązań, ale też sytuacji na rynku międzynarodowym, więc przynajmniej w tej kwestii, w tej dziedzinie jest szansa, żeby się zastanowić jak sprawić, że ten rynek będzie rzeczywiście odpowiadał gospodarce obiegu zamkniętego, jakich instrumentów, czy to regulacyjnych, czy innego rodzaju zarządczych należy w tym zakresie w tym zakresie przedsięwziąć.

Tak samo jak wykorzystanie tego recyklatu, chociażby w warunkach drogowych – o tym się od dłuższego czasu mówi. Dobrze byłoby, żeby w sposób jednoznaczny ocenić tę technologię z punktu widzenia ekologicznego i ekonomicznego. Najważniejsza wydaje się tu kwestia ze strony społecznej, jak zachęcać do tego, by zarówno opony, jak i te przetworzone oleje nie zaśmiecały środowiska. Jak zachęcać do tego, żeby w rzeczywisty sposób wracały do obiegu i jednocześnie, tak jak ja zawsze mówię, siedem grzechów głównych jest dobrym instrumentem do zmian w mentalności społecznej. Przykładem jest też kaucja, że tu taka prosta chciwość ludzka powoduje, że potrafimy zacząć liczyć i dbać o siebie sami.

Myślę, że w taki sposób można podsumować te pytania. Na piśmie będziemy oczekiwali na odpowiedź. Bardzo dziękujemy państwu, ministerstwu za obecność i za dyskusję. Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie podkomisji.