S T O W A R Z Y S Z E N I E
FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW
Al. Jerozolimskie 202, 02-486 WARSZAWA

Główne problemy związane z prawidłowym prowadzeniem stacji demontażu

Adam Małyszko

WARSZAWA , 14 luty 2013r

Długi i kosztowny proces inwestycyjny

- Miejsce planowanej inwestycji zgodne z planem przestrzennego zagospodarowania.
- Projekt zapewniający zgodność z minimalnymi wymaganiami oraz przewidywaną zdolnością przetwarzania.
- Ocena oddziaływania na środowisko.
- Pozwolenie na budowę.
- Zabezpieczenie środków finansowych na realizację budowy.
- Wyposażenie instalacji w urządzenia niezbędne do prowadzenia demontażu pojazdów.
- Oddanie stacji demontażu do użytku.
- Uzyskanie niezbędnych pozwoleń środowiskowych.
- Zatrudnienie odpowiedniej kadry pracowniczej.
- Uruchomienie działalności.

Czas realizacji od roku do 5 lat !!!

Trudności z pozyskaniem zaplanowanego strumienia pojazdów – szara strefa

- Wszechobecność podmiotów działających bez wymaganych prawem pozwoleń.
- Działalność wielu prowadzących stacje demontażu dalece odbiegająca od reguł określonych prawem.
- Konkurencja z podmiotami, które otrzymują dopłaty a przetwarzają pojazdy w szarej strefie.
- Bardzo wysoka kwota zachęty ekonomicznej niezbędnej do pozyskania pojazdów.
- Zbyt niska liczba pojazdów przypadających na jedną stację demontażu.
- Brak zaangażowania ubezpieczycieli w polskim systemie recyklingu pojazdów, rozpowszechnienie zjawiska handlu dokumentami pojazdów pochodzących z likwidacji szkody całkowitej.

Brak instrumentów zapewniających skierowanie wszystkich pojazdów do profesjonalnych stacji demontażu !!!

HYD
AUT

SEKTOR DEMONTAŻU
ZLECA INFORMACJA
UWAGA!
Z OMOWANIE
AUT

SOLAR

Trudności z ustaleniem niezbędnych danych do wystawienia zaświadczeń

- Trudności z ustaleniem właściciela pojazdu innego niż wpisany w dowodzie rejestracyjnym – nie funkcjonuje karta pojazdu (nie uregulowany stan prawny pojazdu: sprawy spadkowe, współwłasność, zabezpieczenia bankowe, komornicze, itp.).

- Trudności z ustaleniem prawidłowej masy własnej w przypadku braku wpisu w dowodzie rej. lub dane dalece odbiegające od masy własnej danego typu pojazdu np. zamiast masy własnej wpisano całkowitą lub wpisano „0” – brak dostępu do źródła niezbędnej informacji.

- Trudności z ustaleniem miejsca ostatniej rejestracji – głównie dotyczy to pojazdów przejętych przez gminę, powiat, US, UC.

- Błędy w dokumentach, niezgodność danych ze stanem rzeczywistym np. nr VIN - często „czeski błąd”.

Trudności z ustaleniem danych niezbędnych do prawidłowego prowadzenia skomplikowanej ewidencji

- Miesięczna ewidencja masy wytworzonych odpadów – bez bieżącego monitoringu wagi praktycznie niemożliwa.
- Różnice wagowe przekazanych odpadów, w tym kradzieże.
- Potrącanie przez odbiorcę zanieczyszczeń nieewidencjonowanych u odbiorcy - potwierdzanie ilości niezgodnej ze stanem faktycznym.
- Różna praktyka stosowania kodów odpadów oraz procesów odzysku.
- Konieczność rozróżnienia odpadów pochodzących z pojazdów podlegających ustawie od nie podlegających oraz podlegających ustawie a nie podlegających osiągnięciu poziomów odzysku/recyklingu
- Konieczność rozróżnienia odpadów wytworzonych z pojazdów przyjętych w roku poprzednim od wytworzonych a przyjętych w roku bieżącym.
- Rozliczenia pozostałości po demontażu (karoseria)- proces recyklingu czy strzępiarka ?

Bez uproszczenia systemu ewidencji zawsze będzie to ewidencja szacunkowa „papierowa”

Brak odpowiednich regulacji umożliwiających prowadzącemu stację demontażu osiągnięcie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu od 2015 roku

- Obowiązek przyjęcia każdego pojazdu w tym niekompletnego.
- Brak obowiązku odpowiedniego zagospodarowania frakcji pozostałości po strzępieniu karoserii
- Brak możliwości zaliczenia do odzysku pozostałości powstałych po strzępieniu nadających się do odzysku energii (mieszanina; gumy, drewna, tworzywa sztucznego, pianki, tekstylia)
- Zaniżanie przez odbiorcę masy odpadów przekazanych przez prowadzącego stację demontażu
- Ograniczenia w zbyciu odpadów; spadek cen, zatory płatnicze, ograniczenie produkcji, likwidacja działalności, upadłość, oszustwo gospodarcze.

Brak stabilnego i przewidywalnego systemu zwrotu kosztów

- Potraktowanie dopłaty do demontażu jako pomoc de minimis a nie zwrot kosztów.
- Długi okres oczekiwania na dopłatę - prawie dwa lata od przetworzenia pierwszych pojazdów.
- Odmowa dopłaty w przypadku złej sytuacji ekonomicznej prowadzącego stacje demontażu – wypacza sens dopłat
- Odmowa lub odroczenie dopłaty przy stwierdzeniu przez fundusz nierzetelności sprawozdania – możliwość stosowania nieograniczonego katalogu błędów, w tym pisarskich.
- Wypłata dopłaty na podstawie przygotowanej jednostronnie przez NFOŚiGW umowy cywilnej .
- Ograniczenie kwoty dopłat do 200.000 Euro na 3 lata sprzyja rozdrobnieniu stacji, zmianom właścicieli.
- Proponowane przez producentów niektórym prowadzącym stacje demontażu umowy nie zapewniają zwrotu żadnych kosztów.
- Brak możliwości weryfikacji sprawozdań odpowiednio spreparowanych – wyłudzenia dofinansowania

Konieczne jest stworzenie systemu finansowania opartego na zwrocie kosztów przetwarzania a nie na pomocy publicznej !!!

Niezbędne zmiany

- Usunięcie niezgodności prawa krajowego z prawem UE m. in. wszyscy wprowadzający powinni wnosić opłatę recyklingową.
- Skierowanie wszystkich wycofanych z eksploatacji pojazdów do stacji demontażu poprzez np. system zachęt ekonomicznych kierowanych do ostatniego właściciela.
- Określenie kosztów kwalifikowanych demontażu pojazdów i ich zwrot prowadzącemu stację demontażu.
- Proporcjonalne obciążenie kosztami systemu recyklingu pojazdów podmiotów odpowiedzialnych za realizacje celów Dyrektywy 2000/53/WE.
- Stworzenie warunków do osiągnięcia przez prowadzących stacje demontażu wymaganych poziomów odzysku/recyklingu poprzez określenie obowiązków pozostałych operatorów w tym firm ubezpieczeniowych.
- Uproszczenie ewidencji, raportów, sprawozdań.

Dziękuję za uwagę