

Stacje demontażu u kresu sił?

Czy zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji ukróci działalność szarej strefy? Czy stacje demontażu utrzymają rentowność przy wzrastających poziomach odzysku i recyklingu, ale przy braku dopłat?

- Między innymi te pytania podczas konferencji „Recykling 2016 – kryzys branży a przyszłość recyklingu pojazdów” nurtowały przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu.
- Spotkanie dla ponad 200 osób 19 listopada br. zorganizowało Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów w Warszawie.

Kiepski bilans

Podwyższone poziomy odzysku i recyklingu, które muszą osiągnąć stacje demontażu, niektórym przedsiębiorcom spędzają sen z powiek. Jednak prezes FORS-u, Adam Małyszko, uspokoja, że w tym roku, przy dopłatach z NFOŚiGW, na pewno branża spełni wymogi. Jednakże czy w kolejnych latach będzie opłacać się tak głęboki (czyt. kosztowny) demontaż? Pytanie pozostaje otwarte. Przedsiębiorcy prowadzący stacje ponoszą koszty nie tylko samego demontażu, ale również pozyskania pojazdów, za które większość płaci właścicielom oddającym je do stacji. Co do zasadności tej procedury, zdania są podzielone. Jeden z uczestników konferencji podsumował ten stan, mówiąc: „nie istnieje solidarność, by nie płacić, więc nie płacimy, że się nie opłaci, gdy trzeba płacić”.

Jednym z czynników mających wpływ na obecną sytuację ekonomiczną stacji demontażu są drastyczne spadki cen złomu. Uczestnicy nie mogli oprzeć się pokusie i zapytali Beatę Apostel, dyrektor z CMC

Zawiercie, jak długo potrwa ta sytuacja i kiedy ceny zaczną rosnąć. – *Gdybym znała odpowiedzi, byłabym bardzo bogatym człowiekiem* – odpowiedziała. – *Generalnie są trendy. Nigdy nie ma niezmiennej ceny. Wpływ na sytuację z ostatnich miesięcy mają nie tylko ma popyt i podaż, ale też globalne wydarzenia. Obok kryzysu w Chinach wymienia się również ograniczenie zakupowe na rynku europejskim przez tureckich przedsiębiorców.*

Czy zatem są pomysły na sfinansowanie systemu? Według zapisów nowej ustawy, nie będzie dopłat do demontażu pojazdów dla przedsiębiorców prowadzących stacje. Pozostaną jedynie za 2015 r. i wypłacone będą w 2016 r. Przedstawiciel Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zgodził się z apelem przedsiębiorców, by wypłaty przekazywano wcześniej. Warunkiem jest samo zmobilizowanie się przedsiębiorców, by wnioski złożyli już na początku stycznia 2016 r., nie czekając – jak mają w zwyczaju – do końca marca.

W obliczu drastycznych w ostatnim czasie spadków cen złomu, przy bilansie przychodów i kosztów zbliżonym do zera, przedsiębiorcy obawiają się, że nie utrzymają się na rynku. – *To jest właściwie nokautujący cios dla przedsiębiorców* – mówił Małyszko – *i nie sądzę, by którykolwiek utrzymał się po nim na rynku.*

Pytano zatem, co w zamian? Adam Małyszko wskazał, że znakomitym, lecz dotąd niewprowadzo-

nym rozwiązaniem w tej sytuacji byłby mechanizm 500 za 500, lecz mimo konsolidacji branży w tej kwestii mechanizmu nie zaakceptowała w nowej ustawie Rada Ministrów. – *W zamian jest zero, nie mamy nic* – komentował A. Małyszko.

Nadzieja w sieci?

Ustawodawca dostrzegł problem i nakazał wprowadzającym pojazdy zapewnienie sieci zbierania pojazdów i zawieranie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu.

– *W znowelizowanej ustawie o recyklingu pojazdów znajduje się zapis o obowiązku ustalania w umowach pomiędzy wprowadzającymi pojazdy a stacjami demontażu warunków finansowania kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji* – wskazywał Paweł Sosnowski.

Rozwiązanie to będzie dotyczyć zaledwie kilkunastu stacji. Ponadto, wg ekspertów, w umowach nie znajdą się odpowiednie zapisy, stwarzające dogodne warunki finansowe dla działania stacji demontujących pojazdy. – *W założeniu ustawodawcy ten zapis ma rekompensować stacjom brak dofinansowania. Niestety dla prowadzących stacje, a stety dla wprowadzających ukształtują to uwarunkowania rynkowe* – wyjaśniał radca prawny Paweł Tuzimek. Nie jest to, wg wprowadzających, aż tak oczywiste. – *Przed wszystkim musimy działać wspólnie* – mówił Jakub Faryś z Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. – *Warto się zastanowić nad tym ponownie, z pełnym respektem dla naszych warunków brzegowych. Firmy nie wiedzą, jak to zapisać, a przecież należy tego dokonać na podstawie jakichś przesłanek* – wyjaśniał.

Jeden z uczestników konferencji zastanawiał się nad sensem tworzenia sieci. – *Sieć idealną stworzyliśmy my – recyklerzy. Zupełnie nie potrzebna nam fikcja tworzenia jej przez wprowadzających.*

– *Przyczyną tego zapisu [sieci – od red.] jest zapewnienie ostatniemu użytkownikowi pojazdu możliwości oddania go do stacji demontażu* – wyjaśniał prezes Faryś. Jednakże, jak dodał, obecnie generuje to jedynie kłopoty.

Dodatkowo nowa ustawa nie wprowadza zapisów, które pozwoliłyby zmniejszyć obejmującą ponad 50% rynku szarą strefę. W walce z nią eksperci stosowaliby głównie narzędzia w postaci Inspekcji Ochrony Środowiska, jednakże w ich mniemaniu w niewystarczający sposób kontroluje ona podmioty działające w szarej strefie. O patowej sytuacji odnośnie do wzmocnienia działań inspekcji opowiadał Paweł Sosnowski. Wielokrotnie przy tworzeniu nowego prawa zwracano uwagę Ministerstwu Finansów na nowe, dodatkowe obowiązki nakładane na inspekcję, a tym samym na potrzebę jej wzmocnienia nie tylko kadrowo, ale przede wszystkim finansowo. Posiłkowano się danymi, które wskazywały na wpływy do budżetu państwa wynikające z ukrócenia nielegalnej działalności w całym sektorze obrotu złomem, pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz w pokrewnych branżach.

Podsumowując konferencję, Adam Małyszko zacytował byłego podsekretarza stanu Janusza Ostapiuka i powiedział: „Dziś nic nie jest ostateczne”. A jak dodał były prezes FORS-u, Cezary Lichodziejewski, branża jest zbyt rozproszona, więc powinna się zjednoczyć, wypracować wspólne cele i strategię, gdyż dopiero wtedy będzie to głos branży, a nie wołającego na puszczy.

Katarzyna Błachowicz