

Nowe realia rynku..... demontażu pojazdów

Czy zapisy noweli ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji uszczelnia system? Jak wpłynie na sytuację stacji demontażu brak dopłat?

- Prezydent Bronisław Komorowski podpisał 18 czerwca 2015 r. Ustawę z 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw. Wejdzie ona w życie 1 stycznia 2016 r. Nadrzednym celem nowelizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji jest przede wszystkim potrzeba zapewnienia pełnej transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269 z 21.10.2000, str. 34, z późn. zm.).

Ustawa dotyczy konieczności osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz potrzeby doprecyzowania definicji, wymagań dotyczących odpowiedzialności producenta, wymagań w odniesieniu do punktów zbierania pojazdów oraz prób zrębień pojazdów.

Brak opłat i dopłat

Podpisana nowela zakłada m.in. likwidację opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł za pojazdy sprowadzane z UE czy Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) oraz systemu dopłat dla przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu. Nowe prawo wprowadza

zasadę, że prowadzący stację demontażu – przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji (PWE) zarejestrowanego w kraju UE lub EOG – nie będą pobierać opłaty od jego właściciela. Jednocześnie w przepisach określono przypadki, kiedy opłata będzie mogła być pobierana.

Wprowadzając na terytorium kraju ponad 1000 pojazdów jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów, aby w każdym województwie były prowadzone co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedna stacja demontażu, położone w różnych miejscowościach. W praktyce oznacza to, że wprowadzający musi zapewnić w kraju funkcjonowanie co najmniej 48 stacji lub punktów.

Z kolei wprowadzający na rynek nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie jest obowiązany zapewnić sieć obejmującą co najmniej trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedną stację demontażu, położone w różnych miejscowościach.

W noweli zmienia się też przepisy dotyczące opłaty za brak sieci. Ma być ona zależna od liczby wprowadzanych pojazdów, liczby dni, w których nie zapewniono sieci i liczby brakujących elementów sieci (stacji demontażu lub punktów zbierania).



Kary

Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z PWE uiszcza opłatę. Następnym niewykonania tego obowiązku przez co najmniej dwa kolejne lata jest podwojenie stawki opłat.

Stawka opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji wyniesie: 0,05 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów w przypadku, gdy do osiągnięcia wymaganego poziomu brakuje nie więcej niż 5%. Zaś w sytuacji, gdy brakuje więcej niż 5%, to opłata wyniesie 0,1 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów.

Wpływ z opłat będą przekazywane na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i go-

spodarki Wodnej, a 5% ich wysokości będzie dochodem województwa. Pieniądze z kar i opłat mają być przeznaczane na wspieranie działań zapobiegających nielegalnemu demontażowi pojazdów.

Redakcja zapytała o opinie na temat noweli przedstawicieli branży związanej z recyklingiem pojazdów.



Anna Lyczak,
prezes Recyklerów Polskich
– Związek Pracodawców

Od 1 stycznia 2016 r. wchodzi w życie nowelizacja ustawy o recy-

klingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, która wprowadza kilka zmian, mających za zadanie dostosowanie polskiego prawa do przepisów europejskich. Jedną z najistotniejszych z nich jest zniesienie opłaty recyklingowej, pobieranej od sprowadzanych na polski rynek używanych pojazdów, a przekazywanych do legalnie działających stacji demontażu pojazdów, które muszą spełnić szereg rygorystycznych wymogów. Legalnym stacjom odebrano w ten sposób jedyną możliwość skutecznej rywalizacji w skupowaniu pojazdów do demontażu z podmiotami działającymi w szarej strefie.

Podczas prac legislacyjnych zapytano stronę rządową o to, jak wprowadzane zmiany wpłyną na funkcjonowanie systemu recyklingu pojazdów w Polsce. Niestety, rząd przyznał, iż nie jest w stanie precyzyjnie przewidzieć nadchodzących zmian. Jednak niektóre z nich wydają się oczywiste. Legalnie działające stacje, aby zapewnić sobie strumień pojazdów do demontażu, zmuszone są do skupowania wyeksploatowanych pojazdów z rynku, na którym, jak się szacuje, działa ok. 150 tys. podmiotów, zajmujących się demontażem nielegalnie. Rezygnując z dopłat, rząd pozbawia stacje głównego narzędzia pozwalającego na skuteczną rywalizację. Nielegalny demontaż nie jest obłożony szeregiem podatków i opłat, a więc koszty funkcjonowania takiej działalności są znacznie niższe. Dzięki temu cena, jaka może zostać zaoferowana za wrak, jest stosunkowo wysoka. Legalna stacja bez pomocy w postaci dotacji już takich możliwości nie ma. W tej sytuacji okaże się, iż system recyklingu rozwijający się w Polsce od 10 lat znacznie przegrywa w starciu z szarą strefą. Wszystko to następuje za sprawą świadomych (lub nie!) działań rządu, mających za zadanie jedynie dostosowanie naszego prawa i uniknięcie kar finansowych.

W związku z tym wsparcie państwa w walce z szarą strefą wydaje się niewystarczające. Nowela ustawy o recyklingu wprowadzie odciąża wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska od obowiązkowych, corocznych kontroli na stacjach demontażu, lecz walka z „pokątnym” demontażem jest bardzo trudna z uwagi na skalę problemu oraz ograniczenia biurokratyczne. Ostatecznie w trudnej sytuacji stawia się sam rząd, który w sprawozdaniach dotyczących recyklingu wraków przekazywanych Komisji Europejskiej musi wykazywać postępy w porządkowaniu rynku, a działania, które podejmuje, prowadzą jedynie do rozszerzenia szarej strefy i tak już szacowanej na ok. 50 – 60%.

Pojawia się jednak nadzieja w postaci zespołu rządowego, powołanego w celu wypracowania nowych zasad działania systemu. W skład tego organu wchodzi przedstawiciele wszystkich uczestników rynku, tj. prowadzący stacje demontażu, producenci, ubezpieczyciele i importerzy, a to już daje podstawę do pozytywnych zmian. Jednak warunkiem sukcesu jest osiągnięcie porozumienia wszystkich stron i pogodzenie niejednokrotnie rozbieżnych interesów, co do tej pory było trudne do osiągnięcia. A czasu pozostało niewiele.



Adam Małyszko,
prezes Stowarzyszenia Forum
Recyklingu Samochodów

Trudno doszukać się pozytywnych aspektów, zwłaszcza w kon-

tekście uszczelnienia systemu. Drobne zmiany na lepsze, takie jak możliwość zaliczenia do osiągniętych poziomów odzysku odpadów przetworzonych także w lutym roku następnego, nie mają najmniejszego znaczenia dla funkcjonowania systemu jako całości. W dalszym ciągu nie istnieje żaden mechanizm powodujący ograniczenie szarej strefy, zwiększenie ilości pojazdów przekazywanych do właściwych miejsc przetwarzania, czy wskazujący odpowiedzialnego za ewentualny ujemny bilans finansowy prowadzącego stację demontażu, o czym wielokrotnie mówiłem podczas prac nad nowelizacją w Sejmie. Żadna z propozycji rozwiązań przedkładanych przez stronę społeczną, które mogłyby ograniczyć szarą strefę, nie została przyjęta.

Założenia, z jakimi rząd przystępował do nowelizacji ustawy, zostały spełnione tylko w jednym punkcie – zniesiono opłatę recyklingową, która przez 10 lat była pobierana bezprawnie. W mojej ocenie Polska nie dostosowała prawa krajowego do dyrektywy 2000/53/WE i zapewne niedługo Komisja Europejska zgłosi kolejne zastrzeżenia.

Dopłaty, które funkcjonowały od 2006 r., nie były najszcześniejszym rozwiązaniem, gdyż nie powiązano ich z kosztami. Poza tym była to pomoc publiczna *de minimis*, ograniczona kwotowo, wpłacana nieregularnie po spełnieniu szeregu wymagań. Wprowadzie dopłaty pomagały w rozwoju branży, ale tyl-

ko w przypadku wykorzystania środków na rozwój firmy. Tymczasem znaczna część pieniędzy została przeznaczona na cele niezwiązane z recyklingiem pojazdów. Trzeba natomiast przyznać, że były to środki, które w pewnym stopniu wpływały na działalność szarej strefy. Po ich wycofaniu nie będzie już żadnego mechanizmu wspierającego przedsiębiorców postępujących zgodnie z prawem. To zapewne wzmocni szarą strefę, zwłaszcza że przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu obciążono szeregiem nowych obowiązków, zmniejszając szanse na skuteczne konkurowanie z nielegalnymi podmiotami.

Przedsiębiorcy zapewne osiągną wyższe wymagane poziomy – 85% recyklingu i 95% odzysku, ale dlatego że ostatnie wypłacane dopłaty uzależnione są właśnie od spełnienia tych warunków. Natomiast, czy deklarowane w sprawozdaniach dane są odzwierciedleniem stanu faktycznego? Pozostawiam to pytanie otwarte. Dopóki służby kontrolne nie zmienią sposobu weryfikacji sprawozdań, przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu nie powinni martwić się o wykonanie tego obowiązku, a tym samym o ewentualne kary. Jednak trzeba mieć na uwadze to, że w każdym momencie może nastąpić zmiana polityki służb kontrolnych i wówczas rzeczywiście pojawi się problem.

Zebrała i opracowała:
Katarzyna Błachowicz

Od redakcji

W Ministerstwie Środowiska odbyło się 26 czerwca 2015 r. drugie posiedzenie Zespołu do spraw Pojazdów Wycofanych z Eksploatacji. Do jego zadań należy analiza skuteczności systemu gospodarki pojazdami wycofanymi z eksploatacji w kontekście obowiązujących przepisów, dokonanie identyfikacji głównych problemów w gospodarce pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w szczególności w kontekście zapobiegania nielegalnemu demontażowi pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz możliwości osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu. Poza tym wypracowanie propozycji rozwiązań organizacyjnych i legislacyjnych w odniesieniu do zidentyfikowanych problemów w gospodarce pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

W połowie drogi.....

Z prezesem
Jakubem Smakulskim
rozmawia
Katarzyna Błachowicz.



prezes Jakub Smakulski, prezes
Polskie Stowarzyszenie
Stacji Demontażu Pojazdów
EKO-AUTO, Poznań

Czy zapisy noweli ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji uszczelnia system?

Przyszłość widzę raczej w ciemnych barwach. Zapisy w nowej ustawie nie rozwiązują podstawowego problemu, jakim jest szara strefa. Skupiono się na usunięciu naruszeń, które Komisja Europejska wytknęła Polsce. Nie oszukujemy się – tematu wysokości czy braku dopłat, nie byłoby, gdyby nie istniała szara strefa lub skala jej działalności nie przekraczałaby 5%. Do recyklingu trafiłyby wszystkie pojazdy, a młodsze roczniki pokrywałyby koszt demontażu tych starszych. Obecnie do stacji demontażu kierowane są auta stare, z lat 90., których koszt jest wysoki, a z takich pojazdów pozyskuje się głównie złom, ponieważ na części jest zbyt mały popyt, a ceny okazują się niskie. Dopłaty zwiększały opłacalność tych działań. Mało tego, jak dowodzą statystyki Narodowego Funduszu Ochrony Śro-

dowiska i Gospodarki Wodnej, w ciągu kilku lat następował bardzo dynamiczny wzrost ilości legalnie demontowanych pojazdów, wynoszący 60-70 tys. samochodów rocznie. W 2007 r. zdemontowano 90 tys. aut, a w 2013 r. już 400 tys.! Jeżeli pozostawilibyśmy system dopłat, to osiągnęlibyśmy poziom ok. miliona legalnie zdemontowanych pojazdów. Wówczas można by się zastanawiać nad korektą planu i innymi rozwiązaniami. Zatrzymaliśmy się w połowie drogi, nie przedstawiając żadnych rozwiązań problemu szarej strefy. System, pomimo uchybień i niedoskonałości, w skali makro sprawdza się.

Uważam, że nowela to cios przede wszystkim w stację demontażu pojazdów, a wszystko to służy uniknięciu konsekwencji w wyniku niesprostania unijnym wymogom. Nie ma w ustawie zapisów, które miały zwalczać szarą strefę, choćby przez uzależnienie wypłaty odszkodowań za tzw. szkodę całkowitą od wydania zaświadczenia o demontażu czy stwierdzenia przez Inspekcję Ochrony Środowiska, że pojazd jest odpadem.

W jaki sposób nowelizacja wpłynie na przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu? Gdzie będą mogli szukać wsparcia?

Jeżeli stacje demontażu będą musiały rywalizować z szarą strefą, nie mając wsparcia ani finansowego (zabrane dopłaty), ani w przepisach (które nie są egzekwowane), to mogą pokusić się o stwierdzenie, że z racjonalnego punktu widzenia może warto przejść do szarej strefy. Znając reguły i zagrożenia, przedsiębiorcy mogą zacząć podejmować właśnie takie decyzje, ponieważ zagwarantuje to im o wiele większe zyski. Obawiam się, że większość

stacji może zakończyć swoją działalność albo ją zawiesić. W statystykach nie będzie to widoczne, gdyż wydane pozwolenia na działanie stacji dotyczą najbliższych 10 lat. Sądzę, że konsekwencje zaczniemy zauważać nie w 2016 r., ale dopiero w 2017 r.

potrzebne są edukacja oraz egzekwowanie przepisów, szczególnie w przypadku nieprzarejestrowania auta albo fikcyjnych transakcji sprzedaży samochodów osobom nieposiadającym na to środków. A wystarczyłoby tylko przeświecić wszystkie osoby, które mają więcej



Jakie działania powinny być podjęte, by zminimalizować szarą strefę i wzmocnić legalnie działające stacje demontażu?

Działania muszą być dwutorowe. Potrzebujemy rozwiązań systemowych na skalę ogólnokrajową, które spowodują, że ostatni użytkownik pojazdu nie będzie zmuszony do oddania go przedstawicielowi szarej strefy, lecz pozostawi go w legalnie działającej stacji demontażu. Przede wszystkim

niż 100 aut. Momentalnie ujawniono by, ile transakcji było przeprowadzonych niezgodnie z prawem.

Drugim rozwiązaniem jest sprawowanie odpowiedniej kontroli. Gdyby obecne przepisy dotyczące szarej strefy były egzekwowane z taką samą konsekwencją jak w przypadku legalnych stacji demontażu, to problem naprawdę byłby sporo mniejszy. Nie tędy droga. Reguły muszą być takie same dla wszystkich. •