

„What’s going on in Automotive industry”



**Implementacja Dyrektywy ELV szansą
rozwoju polskiej motoryzacji.**

Adam Małyszko

Warszawa 22-23 października 2008 r.

Implementacja Dyrektywy ELV



Główne cele Dyrektywy “wrakowej”

- Projektowanie pojazdów z materiałów podatnych na recykling.
- Zebranie w systemie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- Przetworzenie wszystkich ELV w miejscach do tego odpowiednio przygotowanych, w taki sposób, aby odpady niebezpieczne nie zatywały środowiska naturalnego.
- Maksymalne wykorzystanie części i materiałów do powtórnego użycia przy produkcji nowych pojazdów - minimum 95 % masy wszystkich ELV.

Implementacja nie polega tylko na wprowadzeniu do prawa krajowego zapisanych w Dyrektywie przepisów - implementacja polega na osiągnięciu celów w niej zapisanych !

Recykling ELV - zysk czy strata ?



Kto zyskuje :

1. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej - otrzymał ponad 1 200 000 000 zł wpływów z tytułu opłaty recyklingowej.
2. Szara strefa – objęła 90 % rynku z ok. 1 000 000 ELV/rok.
3. Ubezpieczyciele – wykorzystują handel dokumentami pojazdów mocno rozbitych (spalonych) przez co znacznie obniżają koszty likwidacji szkody; jedyny operator wymieniony w Dyrektywie 2000/53/WE bez żadnych obowiązków w prawie krajowym.
4. “Integratorzy sieci recyklingu” - sprzedają wirtualną sieć wprowadzającym pojazdy na polski rynek za ok. 20 - 50% stawki opłaty recyklingowej.
5. “Mafia złomowa” – wykorzystuje metale żelazne i nieżelazne, pochodzące z demontażu pojazdów w szarej strefie, do wyłudzenia podatku VAT.
6. Konferencja klimatyczna “ COP 14” – organizator otrzymał 90 000 000 zł z “ funduszu wrakowego”.
7. Gminy – otrzymują 4000 zł bezpośredniej dopłaty do każdego porzuconego pojazdu.
8. Recyklerzy – pobierają opłaty za obowiązkowe potwierdzenie wykonania recyklingu/odzysku.
9. Prowadzący stacje demontażu nie spełniające minimalnych wymagań - odpłatnie wystawiają fikcyjne zaświadczenia o demontażu, wyłudzają dopłaty do demontażu; korzystają ze współpracy z szarą strefą, mafią złomową, integratorami sieci.

Recykling ELV - zysk czy strata ?



Kto traci :

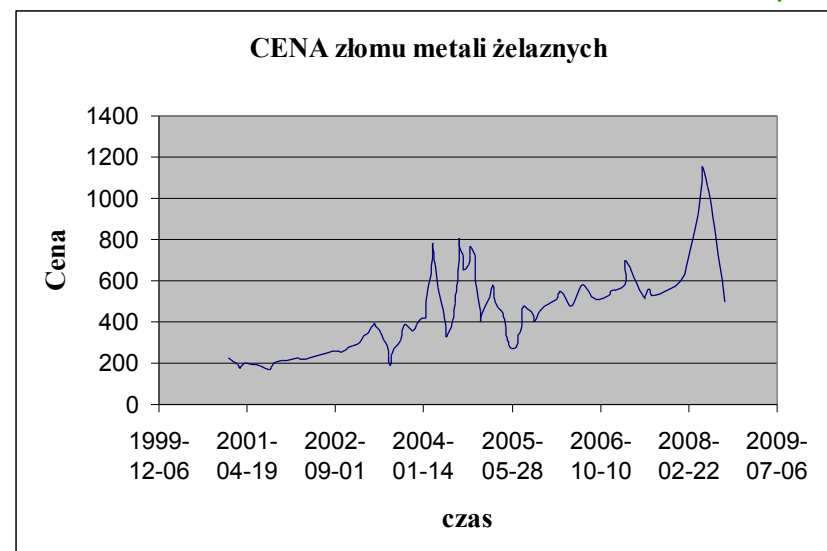
1. Środowisko naturalne – straty nieodwracalne; degradacja środowiska (wody, ziemi, powietrza).
2. Wprowadzający pojazdy na polski rynek – straty ponad 1 200 000 000 zł; tracą głównie osoby fizyczne zobligowane do opłat na rzecz recyklingu pojazdów.
3. Prowadzący stacje demontażu - straty 300 000 000 zł rocznie; przedsiębiorcy po dokonaniu inwestycji w profesjonalne stacje demontażu zostali pozbawieni możliwości pobrania opłaty za swoją usługę, pozostając z szeregiem obowiązków i brakiem możliwości refundacji poniesionych kosztów.
4. Producenci pojazdów – straty nieoszacowane; koszty dostosowania produkcji pojazdów z materiałów podatnych na recykling, materiały te po okresie eksploatacji aktualnie trafiają do środowiska lub na wysypisko (ok. 25 % masy pojazdu).
5. Producenci części zamiennych – straty nieoszacowane; oferowane części pochodzące z niewiadomego źródła (szarej steryl) są cenowo bezkonkurencyjne.

Recykling ELV - zysk czy strata ?

Prowadzący stacje demontażu



Ilość stacji demontażu - stan na 31 grudnia 2007 roku	551
Średnia ilość przetworzonych ELV w ciągu 2007 roku przez jedną stację	267
Średni koszt inwestycji przed rozpoczęciem działalności	1 500 000 zł
Średni koszt demontażu	800 zł
Średni koszt amortyzacji przypadającej na jeden ELV	600 zł



Zarejestrowano Wyjestrowano	Rok 2006	Rok 2007
Pierwsza rejestracja w Polsce	1 345 301	1 778 830
Zaświadczenia o demontażu	148 214	147 338
Kradzież	22 215	13 703
Trwała utrata	7 234	14 492
Wywóz za granicę	13 005	12 710
Razem wyrejestrowano	192 674	188 243

Przychody prowadzących stację demontażu są głównie uzależnione od ceny metali żelaznych, metali nieżelaznych oraz ilości sprzedanych części nadających się do powtórnego użycia.

Średni:

-przychód od 400 zł do 1000 zł / ELV

-koszt pozyskania ELV 200 zł / ELV

-koszt amortyzacji 600 zł / ELV

-koszt demontażu 800 zł /ELV

Średnia strata stacji od 600 zł od 1200zł /ELV

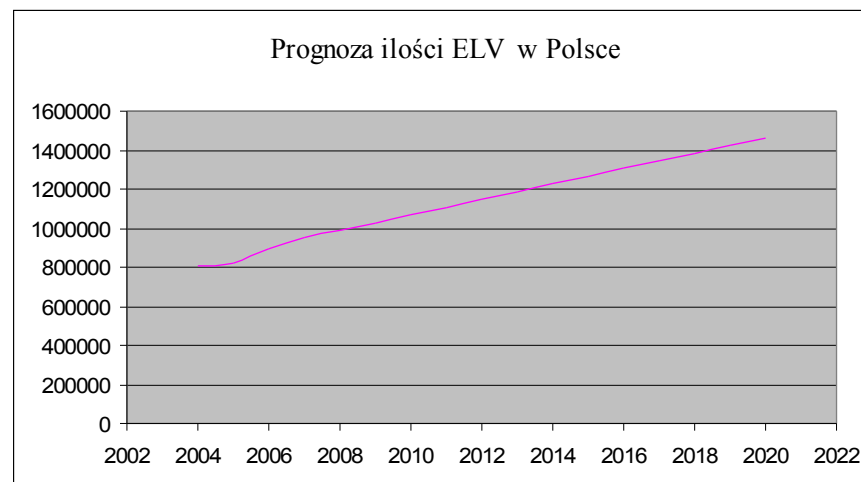
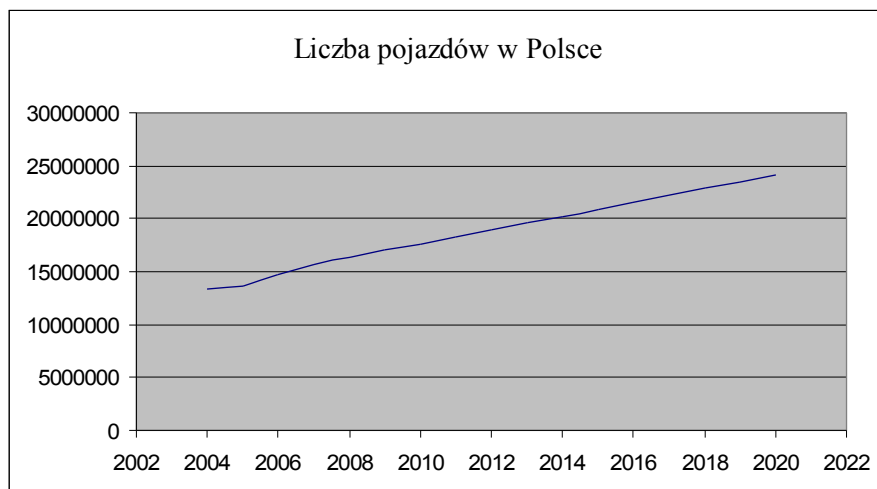
Rynek pojazdów w Polsce wg szacunków FORS



Dane z 2007r

Szacunkowa ilość ELV faktycznie demontowana w Polsce	ok. 1 000 000
Ilość ELV wyrejestrowana na podstawie zaświadczeń o demontażu w 2007 r	147 338
Ilość produkowanych nowych samochodów w Polsce	ok. 1 000 000

**Stosunek produkowanych w Polsce nowych pojazdów do ELV wynosi 1:1.
Są to idealne warunki do pełnego wdrożenia Dyrektywy 2000/53/WE.**



Możliwości wykorzystania materiałów znajdujących się w ELV.



Nazwa materiału/składnika	% zawartości materiału/ składnika w pojeździe	Możliwa do odzyskania masa materiału/składnika z ELV [Mg]
nazwa/Rok	2008	2008
Metale żelazne	68	6 324 000
Metale nieżelazne	9	837 000
Tworzywa sztuczne	10	930 000
Opony	3	279 000
Szkło	2	186 000
Akumulatory	1	93 000
Płyny	2	186 000
Tekstylia	1	93 000
Guma	2	186 000
Inne	2	186 000
Razem	100	9 300 000

Rok	Masa ELV [kg}
2006	960
2007	920
2008	930

Metale żelazne z ELV stanowią
12 % zapotrzebowania przemysłu
hutniczego w Polsce

Odzysk energii z zużytych
opon zastępuje energię
500 wagonów
węgla

Wymontowanie setek tysięcy części
nadających się
do powtórnego użycia
oszczędza
ogromne ilości energii i surowców

ABC zbiórki ELV w systemie “500 za 500”



Zachęta ekonomiczna dla ostatniego właściciela pojazdu.

- A. Każdy właściciel, przed pierwszą rejestracją pojazdu w Polsce, wpłaca na “fundusz wrakowy” opłatę recyklingową w kwocie **500 zł**.
- B. Każdy właściciel pojazdu, który wyrejestrował pojazd na podstawie zaświadczenia o demontażu pojazdu, otrzymuje kwotę **500 zł**.
- C. Warunki otrzymania kwoty **500 zł**:
 - przekazanie do stacji demontażu pojazdu kompletnego,
 - przekazanie pojazdu za pośrednictwem punktu przyjęć lub bezpośrednio do stacji demontażu, która osiąga wymagane poziomy odzysku i recyklingu,
 - przekazany pojazd jest ubezpieczony (ubezpieczenie oc).

Warunki wprowadzenia systemu „500 za 500”



1. Zlikwidowanie obowiązku zapewnienia sieci :

- skreślenie art. 11-17 ustawy o recyklingu pojazdu wycofanych z eksploatacji,
- dokonanie zmiany tytułu działu III ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z “**obowiązki właścicieli pojazdów**” na “**prawa i obowiązki właścicieli pojazdów**”,
- w dziale III zapisanie zasad systemu “500 za 500”.

2. Zmiana obecnego systemu dopłat do demontażu na system rekompensat.

3. Ograniczenie finansowania gminy do kwoty 500zł/ELV.

4. Pozostawienie możliwości udzielania preferencyjnych pożyczek dla wszystkich podmiotów uczestniczących w systemie recyklingu pojazdów.

Przewidywane efekty :

- *dostosowanie prawa krajowego do prawa UE,*
- *zlikwidowanie szeregu patologii,*
- *znaczne zwiększenie strumienia pojazdów kierowanych do prawidłowo działających stacji demontażu,*
- *właściwe wykorzystanie opłaty recyklingowej.*

Czego brakuje do pełnej implementacji Dyrektywy 2000/53/WE?



- Przestrzegania prawa wspólnotowego przez organy Państwa.
- Egzekwowania prawa.
- Zastąpienia praktyk “papierowego” wypełniania obowiązków rzeczywistym osiąganiem celów wynikających z Dyrektywy 2000/53/WE.
- Zmian ustawodawczych w kierunku wprowadzenia systemu „500 za 500”.



Dziękuję za uwagę