



STOWARZYSZENIE
FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

DEBATA

na temat skutków wejścia w życie aktualnego
projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu
pojazdów wycofanych z eksploatacji

Jachranka, 26 czerwca 2014 r.

SIEĆ



Proponowane rozwiązania w zakresie sieci zabezpieczają wyłącznie interesy producentów pojazdów i nie wpływają, ani na efektywność systemu zbiórki pojazdów, ani nie ograniczają występujących w tym systemie patologii.

Obowiązek zapewnienia sieci, zwłaszcza przez małych wprowadzających - do 1000 pojazdów rocznie (**których jest kilkanaście tysięcy w skali całego kraju**) powoduje zbędne obciążenie GIOŚ, który musi weryfikować realizację obowiązku zapewnienia sieci.

System daje możliwość finansowania stacji demontażu będących w sieci producenta – dotyczy to jednak znikomej liczby z pośród działających na rynku, w skrajnym przypadku – finansowanie obejmie 16 stacji.



POZIOMY ODZYSKU/RECYKLINGU



Ustawa o recyklingu jest bodajże jedynym aktem prawnym z zakresu gospodarki odpadami, gdzie za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu odpowiada wyłącznie recykler. To również jedyny przykład całkowitego braku odpowiedzialności producentów za przetwarzanie odpadów powstających z produktów i osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu.

Projekt nie przewiduje odpowiedzialności innych operatorów wymienionych w Dyrektywie wrakowej za uzyskanie poziomów odzysku/recyklingu.

Osiągnięcie poziomów odzysku/recyklingu w wysokości obowiązującej od 2015 r. z przyczyn technicznych jest bardzo trudne – przedsiębiorcy, którzy nawet z przyczyn niezależnych od nich nie będą w stanie uzyskać wymaganych poziomów zapłacą kary przewidziane w nowym art. 28a. Zagrożenie karą spowoduje, że część przedsiębiorców prowadzić będzie ewidencję nierzetelnie w celu ukrycia stanu rzeczywistego.



DOPLĄTY



Likwidacja czynnika zakłócającego konkurencję i rozwój stacji demontażu – system dopłat do demontażu (pomoc de minimis) uprzywilejował stacje demontażu przetwarzające ok. 500 pojazdów w ciągu roku.

Z rynku zniknąć może znaczna część stacji demontażu – wiele spośród działających dziś stacji utrzymuje się tylko dzięki dopłatom do demontażu.



SYSTEM 400 ZA 400



Możliwość utrzymania systemu zbiórki środków pieniężnych w zgodzie z prawem unijnym potrzebnych na zrealizowanie celu Dyrektywy wrakowej w zakresie zebrania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Skierowanie większej ilości pojazdów wycofywanych z eksploatacji do legalnych stacji demontażu – zwiększenie efektywności stacji demontażu.

Ograniczenie szarej strefy poprzez zwiększenie konkurencyjności oferty stacji demontażu.

Pozytywny wpływ na środowisko poprzez ograniczenie ilości samochodów demontowanych w szarej strefie.

Wypłata premii za przekazanie pojazdu niekompletnego nie powstrzyma negatywnego zjawiska demontażu pojazdów poza stacją i sprzyjać może wyłudzeniu środków z systemu.



CZEGO ZABRAKŁO?

Systemu zwrotu kosztów ponoszonych przez wszystkich prowadzących stacje demontażu w związku z zagospodarowaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Pełnej finansowej odpowiedzialności producentów za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu (realizacji zasady „zanieczyszczający płaci”).

Zaangażowania innych operatorów w uzyskanie poziomów odzysku/recyklingu.

Udziału w systemie ubezpieczycieli.

Precyzyjnych i prostych rozwiązań określających, kiedy pojazd staje się odpadem.

