

Skomplikowana rzeczywistość

Podstawowym problemem obserwowanym od wielu lat na polskim rynku i irytującym przede wszystkim przedstawicieli branży recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, jest kwestia nielegalnego demontażu.

- Niestety, prawie 80% tzw. wraków pojazdów trafia do miejsc nieprzystosowanych do przeprowadzenia ich recyklingu, zgodnie z Ustawą z 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (DzU nr 25, poz. 202). Funkcjonujący obecnie system dopłat do demontażu zwiększył wprowadzenie ilości pojazdów wykazywanych w przedstawianej sprawozdawczości, ale faktyczna skala ich legalnej rozbiórki w dalszym ciągu jest niewielka, co potwierdzają oficjalnie publikowane statystyki.

Nieudolny system kontroli

Z prowadzonych rejestrów wynika, że ok. 9 mln pojazdów spośród wszystkich obecnie zarejestrowanych w Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) zostało zdemontowanych w tzw. szarej strefie. Podana wartość stanowi różnicę pomiędzy liczbą samochodów zarejestrowanych a ubezpieczonych. Ilość ta może zostać skorygowana o ok. 200 tys., ponieważ tyle aut, wg Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (UFG), może poruszać się

po drogach bez obowiązkowego Ubezpieczenia OC. Zgodnie z szacunkami Stowarzyszenia FORS, 1/3 pojazdów zarejestrowanych w Polsce w ogóle nie istnieje. Ten stan powoduje zawyżenie wieku aut. Z prowadzonych rejestrów wynika bowiem, że średni wiek samochodów zarejestrowanych w naszym kraju wynosi ok. 16 lat. Niestety, jest to niezgodne z rzeczywistością, ponieważ można łatwo stwierdzić, jakie pojazdy i po jakim okresie eksploatacji trafiają do legalnych stacji demontażu. Jeżeli nie uporządkuje się CEP, może dojść do paradoksalnej sytuacji, w której średni wiek pojazdów demontowanych będzie niższy niż zarejestrowanych.

Uciążliwe obowiązki

Poważnym problemem są również zbyt uciążliwe obowiązki nałożone na przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu zgodnie z zapisami prawa. Jedną z trudności jest przyjęcie każdego pojazdu, bez możliwości pobrania jakiegokolwiek opłaty. Wymaga się też osiągnięcia bardzo wysokich poziomów odzysku i recyklingu. Obecnie wynoszą one 85% odzysku i 80% recyklingu. Pułapy te wzrosną od 2015 r. do wartości odpowiednio 95% i 85%. Osiągnięcie takich poziomów bez zaangażowania innych operatorów systemu, producentów, prowadzących strzępiarki i ubezpieczycieli nie jest możliwe. Na podstawie aktualnych wyników prób tzw. strzępienia (ok. 80% odzysku części metalowych) można stwierdzić, że nie uda się uzyskać 95%. Osiągnięcie zbliżonych tylko poziomów w tym zakresie wiąże się z bardzo wysokimi kosztami, których w obecnym lub projektowanym przez rząd systemie nikt

nie zamierza pokryć. Producenci unikają rzeczywistego zaangażowania w system finansowania recyklingu, który funkcjonuje w przypadku innych grup odpadów. Zamiast tego tworzą tzw. wirtualne sieci zbierania pojazdów. Nie zapewniają one zbiórki pojazdów i legalnego, finansowanego przez producentów przetwarzania wraków. Działania innych operatorów, którzy powinni być zaangażowani w system recyklingu, niejednokrotnie bardziej mu szkodzi niż go wspierają. Przykładem jest powszechne przyzwolenie ubezpieczycieli na handel dokumentami w przypadku wybranych marek aut o tzw. wysokiej klasie i niskim wieku, w przypadku których po wypadku stwierdza się szkodę całkowitą.

W drodze do paraliżu

Bardzo duże wątpliwości wzbudza zawarta w projekcie zmiany ustawy dotyczącej recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji propozycja nałożenia kar (tzw. opłaty produktowej) na prowadzących stacje demontażu. Zgodnie z nią to recykler a nie producent, będzie odpowiedzialny finansowo za osiągnięcie tych wskaźników. Projektowane rozwiązania, w tym zakładana rezygnacja z systemu dopłat do demontażu, mogą spowodować całkowity paraliż tej gałęzi gospodarki. Wielu przedsiębiorców zainwestowało w prawidłowy proces recyklingu pojazdów i po zmianach zarówno właściciele firm, jak i ich pracownicy mogą zasilić rzeszę bezrobotnych lub po prostu przejść do szarej strefy. Wspomniany projekt zakłada również rezygnację z opłaty recyklingowej (500 zł), która aktualnie jest pobierana

od każdego pojazdu wprowadzanego na terytorium naszego kraju, z wyjątkiem tych dystrybuowanych przez producentów. Stowarzyszenie FORS zgadza się z naciskami Komisji Europejskiej, że aktualne rozwiązanie jest niezgodne z prawem UE, ponieważ nie wszyscy są zobowiązani do wnoszenia opłaty. Niewielka zmiana tego systemu i nałożenie nakazu do uiszczenia opłaty recyklingowej (również podmiotu, który wprowadza pojazd na teren RP), może zastrzeżenia Komisji oddalić. W ten sposób zostaną utrzymane wpływy środków na realizację celów zawartych w tzw. Dyrektywie wrakowej 2000/53/WE.

Z zebranej dotychczas przez NFOŚiGW kwoty ok. 2,5 mld zł na recykling pojazdów przeznaczono niecałe 20%. Mimo iż wykorzystano tylko niewielką część środków, stworzono miejsca pracy dla ludzi zatrudnianych w ponad 800 przedsiębiorstwach prowadzących legalne stacje demontażu. Rezygnacja z opłaty recyklingowej i związany z tym brak dopłat do demontażu, wypłacanych nawet jako pomoc publiczna *de minimis*, będzie dla branży recyklingu pojazdów w najbliższym czasie największym problemem. W połączeniu z większą biurokracją, obowiązkiem uzyskania nowych zezwoleń, skomplikowaną sprawozdawczością i coraz silniejszą konkurencją ze strony szarej strefy skutkować to będzie znacznym spadkiem liczby stacji demontażu już w 2015 r. W efekcie zostanie zmarnowana szansa na rozwój tej branży oraz na wdrożenie dobrze funkcjonującego systemu i prowadzenie recyklingu, który uwzględni m.in. ochronę środowiska.

Adam Małyшко, prezes
Stowarzyszenie Forum Recyklingu
Samochodów