



Kaucja zastąpi opłatę recyklingową od auta

PROJEKT | Tylko 20 proc. starych samochodów trafia do przetworzenia, a ministrowie nie mogą się porozumieć w kwestii zmiany przepisów.

ŁUKASZ KULIGOWSKI

Trzy razy z posiedzenia Rady Ministrów spadał projekt nowelizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Propozycje Ministerstwa Środowiska mają sprawić, że więcej samochodów będzie trafiało do przetworzenia. Między ministrem środowiska a ministrem finansów trwa jednak spór m.in. w sprawie 500 zł opłaty recyklingowej od każdego sprowadzanego do kraju samochodu.

Chodzi o pieniądze

Ministerstwo Środowiska zaproponowało zniesienie tej opłaty, bo jest niezgodna z unijną dyrektywą. W dodatku Polsce grożą kary za złe wdrożenie unijnych regulacji. Ministerstwo Finansów argumentuje, że sektor finansów publicznych straci na tej zmianie 350 mln zł rocznie.

Pieniądze te trafiają do prawda do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i są przeznaczone na dopłaty do działalności stacji demontażu pojazdów, ale zdarzało się jednak, że finansowano z nich inne zadania.

Zmiany są jednak potrzebne, i to szybko, bo nawet 80 proc. samochodów wycofywanych z eksploatacji nie trafia do wyspecjalizowanych stacji demontażu. Swoją żywotność kończą w małych warsztatach. Tam rozbierane są na części, a te ponownie trafiają na rynek. To, czego nie da się sprzedać, ląduje w lasach, rowach czy rzekach.

Resort środowiska proponuje jednak inne rozwiązanie, które ma być zgodne z unijnymi regulacjami, a dodatkowo sprawić, że więcej starych samochodów trafi do recyklingu.

Jest pomysł, by ta opłata była kaucją w wysokości 500 zł, wnoszoną przy rejestracji pojazdu. Byłaby zwracana przy oddaniu samochodu do stacji demontażu – mówił Paweł Sosnowski z Ministerstwa Środowiska podczas posiedzenia sejmowej podkomisji do spraw monitorowania gospodarki odpadami.

W ten sposób ostatni użytkownik auta otrzymywałby bonus w wysokości 500 zł za to, że oddał wysłużony pojazd do stacji demontażu. W niektórych przypadkach nie opłaciłoby się zatem odsprzedać auta handlarzom części.

Pomysł ten nie przypadł do gustu resortowi finansów. Spodobał się za to przedsiębiorcom zajmującym się demontażem aut.

W Norwegii jest system działający podobnie i dzięki temu 99 proc. wysłużonych pojazdów trafia w odpowiednie miejsce – przekonuje Adam Małyszko, prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów.

Nie od razu wypłata

Trwa także dyskusja nad innym rozwiązaniem, które miałoby jeszcze bardziej uszczelnić rynek recyklingu starych pojazdów. Chodzi o zmianę zasad wypłaty odszkodowania w przypadku kaskacji pojazdu uszkodzonego w wypadku samochodowym. Gdy



JAKUB OSTALOWSKI

♦ Stare samochody są rozbierane na części, a powinny trafiać do przetworzenia

koszty naprawy byłyby wyższe niż wartość auta, to właściciel otrzymywałby wypłatę odszkodowania dopiero po przedstawieniu firmie ubezpieczeniowej zaświadczenia, że przekazał wrak do stacji demontażu. Jeżeli zdecyduje się naprawić rozbity samochód, pieniądze dostanie po przejściu badań technicznych.

To także nie podoba się Ministerstwu Finansów. Resort środowiska zaś – na razie – nie wycofuje się z pomysłu.

Sieć demontażu

W projektowanych zmianach Ministerstwo Środowiska proponuje także inne rozwiązanie, które akurat budzi obawy recyklerów aut. Dzisiaj firmy wprowadzające na rynek zarówno nowe, jak i używane samochody muszą zapewnić sieć punktów zbierania starych pojazdów w taki sposób, aby każdy zainteresowany w promieniu 50 km od swojego domu mógł pozbyć się starego samochodu. Zmiany zakładają, że wystarczy, by importer

lub producent samochodów w każdym województwie miał trzy stacje demontażu lub dwa punkty zbierania pojazdów i jedną stację demontażu. Przedsiębiorcy, którzy rocznie sprowadzają do kraju mniej niż 1 tys. aut, mają zapewnić trzy stacje demontażu w różnych miejscowościach w całym kraju. Wystarczy, żeby wykazali się podpisanymi umowami z firmami zajmującymi się taką działalnością.

Dzisiaj problemem nie jest dostępność stacji demontażu, lecz to, że większość aut w ogóle nie trafia do legalnych miejsc zbiórki – mówi Adam Małyszko.

Kontrowersje budzi pomysł, by przedsiębiorcy demontujący auta byli karani za zbyt mały poziom odzysku i recyklingu (odpowiednio 95 proc. i 85 proc. masy auta). W innych branżach np. za zbyt mały recykling butelek płaci producent napoju, a nie ten, który dla niego przetwarza odpad.

@ masz pytanie, wyślij e-mail do autora
l.kuligowski@rp.pl

Abonament telewizyjny
pod ostrzałem rzecznika

Pomoc dla
zniszczonych