



S T O W A R Z Y S Z E N I E

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa 2013-02-26

Pani Małgorzata Szymborska
Z-ca Dyrektora
Departament Gospodarki Odpadami
Ministerstwo Środowiska
ul. Wawelska 52/54,
00-922 Warszawa

FORS/033/2013

Dotyczy: problemów poruszanych na spotkaniu informacyjnym organizowanym przez FORS w dniu 14 lutego 2013 roku dla prowadzących stacje demontażu.

Szanowny Pani Dyrektor,

W związku z licznymi wątpliwościami i problemami, dotyczącymi m.in. rocznych sprawozdań o pojazdach wycofanych z eksploatacji oraz nowej ustawy o odpadach, jakie przedstawili przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu na spotkaniu informacyjnym organizowanym przez Stowarzyszenie FORS w dniu 14 lutego 2013 r., w załączeniu przedkładamy listę pytań i zwracamy się z prośbą o pomoc w wyjaśnieniu zgłoszonych problemów.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że niektóre pytania są skompilowane i rodzą szereg wątpliwości. Dlatego też deklarowaliśmy i deklarujemy w dalszym ciągu współpracę w zakresie wspólnego poszukiwania rozwiązania problemów związanych z recyklingiem pojazdów, dokumentowaniem podejmowanych w stacji działań i rozliczaniem się z prowadzonej działalności. Różne interpretacje: WIOŚ, GIOŚ, Marszałków, NFOŚIGW, NIK, wymagają ujednolicenia ze strony Ministerstwa Środowiska. Mamy nadzieję, że odpowiedzi Ministerstwa Środowiska na postawione pytania pozwolą uniknąć błędów w sprawozdaniach rocznych, jak i w bieżącym prowadzeniu ewidencji odpadów w stacjach demontażu.

Z poważaniem

Adam Małyszko

A. Kołomyj

Prezes Stowarzyszenia

Pytania dotyczące sprawozdań o pojazdach wycofanych z eksploatacji:

1. Sprawozdanie roczne o pojazdach wycofanych z eksploatacji prowadzący stację demontażu składa na podstawie danych z ewidencji odpadów. Z której pozycji w ewidencji należy uzupełnić dane o masie własnej pojazdów?
2. W jaki sposób prowadzący stację demontażu powinien uzupełnić dane o masie własnej pojazdu w sytuacji, gdy w dowodzie rejestracyjnym nie została wpisana masa w ogóle lub wpisane jest 0?
3. Czy dopuszczalne jest posługiwanie się, dla ustalenia masy własnej pojazdu, np. katalogami wydawanymi przez ITS? Jeśli tak - którą masę należy wówczas przyjąć, skoro w katalogach masa własna podawana jest najczęściej w widełkach od – do?
4. Jak ma postąpić przedsiębiorca, gdy wpisana w dowodzie masa własna w istotny sposób odbiega od danych rzeczywistych np. dla pojazdu wpisana jest masa o 1/3 wyższa niż masa rzeczywista?
5. Co należy wpisać w zaświadczeniu o demontażu lub przyjęciu pojazdu niekompletnego
 - jeżeli nie można ustalić nr rejestracyjnego pojazdu (tak jest często w przypadku pojazdów przyjętych do gminy lub Policji)
 - nie można ustalić państwa, w którym pojazd jest zarejestrowany?
6. Gdzie należy wysłać drugi egzemplarz zaświadczenia, jeżeli nie można ustalić miejsca ostatniej rejestracji pojazdu?
7. Przy przekazywaniu pozostałości po demontażu (karoserii) kolejnemu posiadaczowi powszechna jest praktyka potrącania przez odbiorcę odpadu, z tytułu zanieczyszczeń, części masy odpadów przekazywanych, tzn. na karcie przekazania odpadów wystawionej przez prowadzącego stację demontażu, odbiorca nie chce potwierdzić masy rzeczywistej przekazywanych odpadów (choć masa rzeczywista potwierdzona jest kwitem wagowym z ważenia odpadów u odbiorcy). Potwierdzana przez odbiorcę masa pomniejszona jest o 5%, 10%, a nawet 15% . Jak wymusić na odbiorcy potwierdzenie masy rzeczywistej przyjętego odpadu?
8. Pojazdy specjalne – muszą być ujęte w rocznym sprawozdaniu o pojazdach wycofanych z eksploatacji, ale nie uwzględnia się ich przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu. W jaki sposób obliczyć poziomy odzysku i recyklingu, skoro poziomy oblicza się na podstawie danych wykazanych w poszczególnych rubrykach, w których ujęte są również masy pojazdów specjalnych. Jeśli masę pojazdów specjalnych pomija się przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu, wówczas widoczne są niezgodności pomiędzy danymi w poszczególnych rubrykach sprawozdania. Jak uniknąć tych niezgodności i zarzutów ze strony NFOŚiGW, Marszałka, czy prowadzących kontrolę inspektorów WIOŚ o niezetelności sprawozdania?
9. Pozostałość po demontażu (karoseria), ze względu na ilość zanieczyszczeń w odpadzie trafia zazwyczaj w pierwszej kolejności do strzępienia. Powszechna jest jednak praktyka, że odbiorcy odpadów nie wykazują tego, że odebrane odpady, przed poddaniem ich odzyskowi i recyklingowi, poddawane są strzępieniu. Dzieje się tak dlatego, że w przypadku skierowania odpadów do strzępienia prowadzący stację demontażu musiałby tę masę, przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu, rozliczyć próbą strzępienia. Jeśli natomiast oficjalnie nie wykazuje się tego, że odpady poddane zostały strzępieniu, wówczas prowadzący stację całą masę przekazaną odbiorcy rozlicza jako przekazaną do recyklingu w procesie R4 - tyle że za pośrednictwem strzępiarki. Jak wyeliminować tego rodzaju nieprawidłowe praktyki? Prowadzą one bowiem do nierównego traktowania przedsiębiorców: ci którzy

przekazują pozostałości po demontażu bezpośrednio do strzępiarki muszą się rozliczać próbą strzępienia, ci którzy nie wykazują poddania odpadów strzępieniu, bo przekazują odpady do huty (choć huta i tak odpady poddaje strzępieniu) - całą masę zaliczają do recyklingu. Po drugie – przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu wychodzą wówczas wyniki recyklingu na poziomie powyżej 100%.

10. Jeżeli prowadzący stację demontażu przekazuje pozostałości po demontażu (karoserie) do przedsiębiorcy, który prowadzi hutę i strzępiarkę, jaki proces należy wpisać na karcie przekazania odpadów: R12 – skoro odpady w pierwszej kolejności poddawane są strzępieniu, czy R4 - skoro końcowo część z tej masy trafi do huty?
11. Jak powinien postąpić przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, jeśli w dowodzie rejestracyjnym jest błąd w nazwie marki pojazdu np. Tavria zamiast Tawria? Czy do sprawozdania wpisać tak, jak jest w dowodzie rejestracyjnym? Czy literówka w marce pojazdu jest błędem? Poza tym bardzo często ta sama marka jest różnie zapisywana np. Lada albo Łada? Czy wtedy należy w sprawozdaniu wyodrębnić Ladę od Łady, czy traktować to jako jedną markę? Jaką?
12. Czy błędem będzie, jeżeli prowadzący stację demontażu, obliczając poziomy odzysku i recyklingu i rozliczając odpady przekazane do strzępienia, zastosuje wynik próby strzępienia z roku sprawozdawczego (a nie z roku poprzedniego), jeśli ten wynik jest dla niego korzystniejszy (np. prowadzący strzępiarkę unowocześnił instalację tak, by uzyskać lepszą wydajność instalacji)?
13. Jak prowadzący stację demontażu ma zrealizować ustawowy obowiązek uzyskania poziomów odzysku i recyklingu:
 - jeśli np. ilość pojazdów niekompletnych uniemożliwia mu uzyskanie wymaganych poziomów (jeśli są to pojazdy przyjęte np. od sił zbrojnych RP, Policji czy jednostek Straży Pożarnej prowadzący stację demontażu nie może nawet pobrać opłaty za przyjęcie pojazdu niekompletnego) ?
 - wynik próby strzępienia jest tak niekorzystny, że nawet przy bardzo głębokim demontażu nie jest możliwe uzyskanie poziomów odzysku i recyklingu (a na pewno nie będzie to możliwe z początkiem 2015 r.)?
14. Jeżeli prowadzący strzępiarkę, w wynikach próby strzępienia, podaje frakcję pod nazwą: frakcja tworzywa sztucznego i gumy, to czy frakcję tę można ująć przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu?
15. W której pozycji sprawozdania ująć i jak rozliczyć przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu masę pozostałości po demontażu przekazaną do strzępiarki poza terytorium RP?
16. Jak wyeliminować szkodliwą praktykę niejednolitej interpretacji przepisów przez poszczególne inspektoraty ochrony środowiska (np. wymóg zgodności mas odpadów na wejściu do stacji demontażu i na wyjściu, a także wymóg przetworzenia wszystkich pojazdów przyjętych w danym roku do końca stycznia roku następnego)?

Pytania dotyczące ustawy o odpadach:

1. W procesie inwestycyjnym i przy ubieganiu się o wydanie decyzji w zakresie gospodarki odpadami należy przedłożyć decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Jak będą traktowani ci z pośród przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, którzy uzyskali pozwolenie na prowadzenie stacji demontażu, a nie posiadają decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ?
2. Którym procesem odzysku R zastępujemy dotychczasowe R14 i R 15?
3. Jakim procesem odzysku (R) oznaczamy przygotowanie do ponownego użycia?

4. Jaki proces odzysku (które R) musi być zastosowany, aby odpad utracił status odpadu? Jest to istotne z punktu widzenia ubiegania się o wydanie zezwolenia, a także obliczania poziomów odzysku i recyklingu, bowiem przy ich obliczaniu prowadzący stację może uwzględnić tylko te masy odpadów, które zostały poddane procesom odzysku wymienionym w art. 28 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
5. Czy można będzie zmienić posiadane obecnie decyzje uzyskane w związku z prowadzeniem stacji demontażu, jeśli zmiana będzie dotyczyła ilości wytwarzanych i poddanych odzyskowi odpadów?
6. Kiedy i w jakich okolicznościach sprzedawcy i pośrednicy w obrocie odpadami stają się posiadaczami odpadów? Czy sprzedawca odpadów lub pośrednik w obrocie odpadami, który posiada decyzję na gospodarowania odpadami, staje się posiadaczem odpadów, jeśli nie przyjmie odpadów do miejsca wskazanego w decyzji jako miejsce prowadzenia działalności?
7. Czy po wejściu w życie ustawy o odpadach w ewidencji i na kartach przekazania odpadu stosujemy nowe oznaczenia procesów odzysku R, czy dotychczasowe – takie, jakie są wpisane w posiadanych decyzjach?
8. Jakie zezwolenie należy uzyskać na zbieranie i segregowanie oraz łączne magazynowanie (mieszanie) odpadów o tych samych właściwościach, ale pochodzących z różnych źródeł, a więc oznaczonych różnymi kodami np. aluminium pochodzące z budownictwa z aluminium z pojazdów wycofanych z eksploatacji?

Pytania dotyczące systemu recyklingu:

1. Wg projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z grudnia 2012 r. przewiduje się likwidację systemu dopłat do demontażu, z początkiem 2014 r., tj. nie przewiduje się dopłat za pojazdy przyjęte w 2013 r. Czy projekt będzie zmieniony i czy za rok 2013 wypłacane będą dopłaty do demontażu?
2. Jaką rząd przewiduje alternatywę dla systemu dopłat do demontażu, po jego likwidacji?
3. Wszystkie dotychczasowe próby wprowadzenia rozwiązań ograniczenia szarej strefy nie powiodły się (np. zaangażowanie ubezpieczycieli w działanie systemu recyklingu i zwiększenie liczby pojazdów wpływających do stacji). Czy zatem Rząd przewiduje podjęcie jakichś środków – jakich - które ograniczą szarą strefę?
4. W jaki sposób Rząd zamierza urzeczywistnić zasadę „zanieczyszczający płaci” w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji?