



Problemy funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów w Polsce

Adam Małyszko

Prezes Stowarzyszenia FORS

*Seminarium
System recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji
- czas na zmiany*

NFOŚ i GW

Warszawa

27 maja 2008

Przypomnienie podstawowych zobowiązań wynikających z Dyrektywy 2000/53/WE



Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, **że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji** są magazynowane (nawet czasowo) i przetwarzane zgodnie z ogólnymi wymaganiami określonymi w art. 4 dyrektywy 75/442/EWG, oraz zgodnie z minimalnymi wymaganiami technicznymi przedstawionymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy, bez naruszania krajowych regulacji dotyczących ochrony zdrowia i środowiska naturalnego.

Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, **że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji** będą przekazywane uprawnionym zakładom przetwarzania.

Państwa Członkowskie stworzą system, zgodnie z którym **przedstawienie świadectwa złomowania** będzie warunkiem wyrejestrowania pojazdu wycofanego z eksploatacji.

Przypomnienie podstawowych zobowiązań wynikających z Dyrektywy 2000/53/WE



Państwa Członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze osiągną następujące cele:

nie później niż 1 stycznia 2006 r., w odniesieniu do **wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji**, ponowne użycie i odzysk będą podniesione co najmniej do poziomu **85%** w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do **80%** w odniesieniu do średniej masy pojazdu oraz roku;

w odniesieniu do pojazdów wyprodukowanych **przed 1 stycznia 1980** r., Państwa Członkowskie mogą ustanowić niższe poziomy, ale nie niższe niż **75%** dla ponownego użycia i odzysku oraz nie niższe niż **70%** dla ponownego użycia i recyklingu. Państwa Członkowskie stosujące niniejszy akapit poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o przyczynach takiej decyzji;

nie później niż 1 stycznia 2015 r. w odniesieniu do **wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji**, ponowne użycie i odzyskiwanie będzie podniesione co najmniej do **95%** w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku. W tym samym czasie ponowne użycie i recykling będą podniesione co najmniej do **85%** w odniesieniu do średniej masy pojazdu i roku.

Główne problemy funkcjonowania systemu recyklingu w Polsce



- I. Obowiązek zebrania **wszystkich pojazdów** wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu jest realizowany w 10 %;
 - aż **9/10** pojazdów przetwarzanych jest przez zakłady lub osoby działające nielegalnie, nie przestrzegając podstawowych wymogów ochrony środowiska,
 - **zakłady lub osoby działające nielegalnie są bezkonkurencyjne** (nie inwestują w ochronę środowiska, nie płacą podatków, nie prowadzą ewidencji, nie wypełniają sprawozdań, nie są obligatoryjnie kontrolowane przez WIOS, są często pierwszym ogniwem systemu wyłudzenia podatku VAT),
 - traktowanie pojazdów wycofanych z eksploatacji jako odpady metali (złom).
- II. Opłata recyklingowa, obciążająca tylko osoby fizyczne rejestrujące sprowadzone z zagranicy pojazdy (nowe lub używane) – zakłóca swobodny przepływ towarów i usług i jest niezgodna z art. 90 Traktatu WE;
 - **realne zagrożenie zwrotu pobranej od osób fizycznych opłaty recyklingowej.**
- III. Budowa i utrzymanie sieci zbierania pojazdów, o jakiej mowa w art. 11 ustawy o recyklingu (Dyrektywa 2000/53/WE nie nakłada obowiązku tworzenia takiej sieci); skomplikowany system obliczania poziomów odzysku i recyklingu oraz dokumentowanie ich osiągnięcia; patologie związane z siecią zbierania pojazdów oraz dokumentowaniem osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu;
 - **papierowe wypełnienie obowiązków** zastępują faktyczne działania (papierowa sieć, papierowe powtórne użycie, papierowy odzysk, papierowy recykling).

Główne problemy funkcjonowania systemu recyklingu w Polsce



IV. System finansowania recyklingu – zakwalifikowanie do pomocy publicznej de minimis dopłat do demontażu, wypaczył zapisaną w ustawie prawo ochrony środowiska zasadę proporcjonalnego podziału środków;

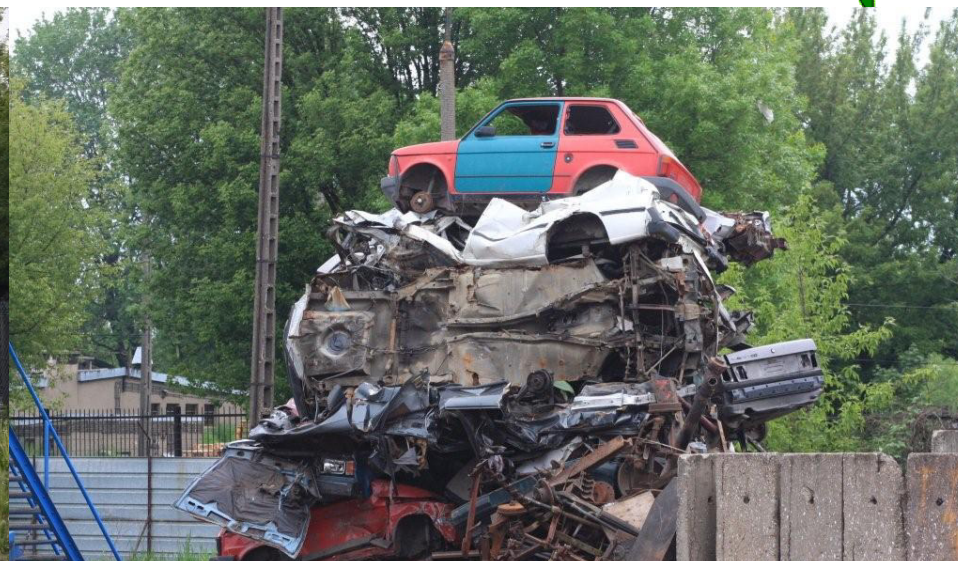
- podmioty prowadzące stację demontażu, które korzystały z innej formy pomocy publicznej de minimis dopłaty do demontażu lub preferencyjnego kredytu nie otrzymują w ogóle,
- finansowanie recyklingu pojazdów w formie pomocy publicznej de minimis spowodowało **odwrotnie proporcjonalny podział środków,**
- została zakłócona konkurencyjność prowadzących stacje demontażu z powodu podziału na:
 1. podmioty które **dopłaty nie otrzymują w ogóle,**
 2. podmioty które **otrzymują dopłatę od 0 do 500 zł/Mg** przetworzonych pojazdów(im mniej przyjętych pojazdów tym większa dopłata),
 3. podmioty które **otrzymują dopłatę w równej wysokości 500zł/Mg** przetworzonych pojazdów.

V. Ogromna skala niekontrolowanego przemieszczania pojazdów z innych krajów do polski w celu ich nielegalnego demontażu, zagraża środowisku oraz narusza zasadę zdrowej konkurencji.

Magazynowanie wycofanych pojazdów i ich nielegalny demontaż



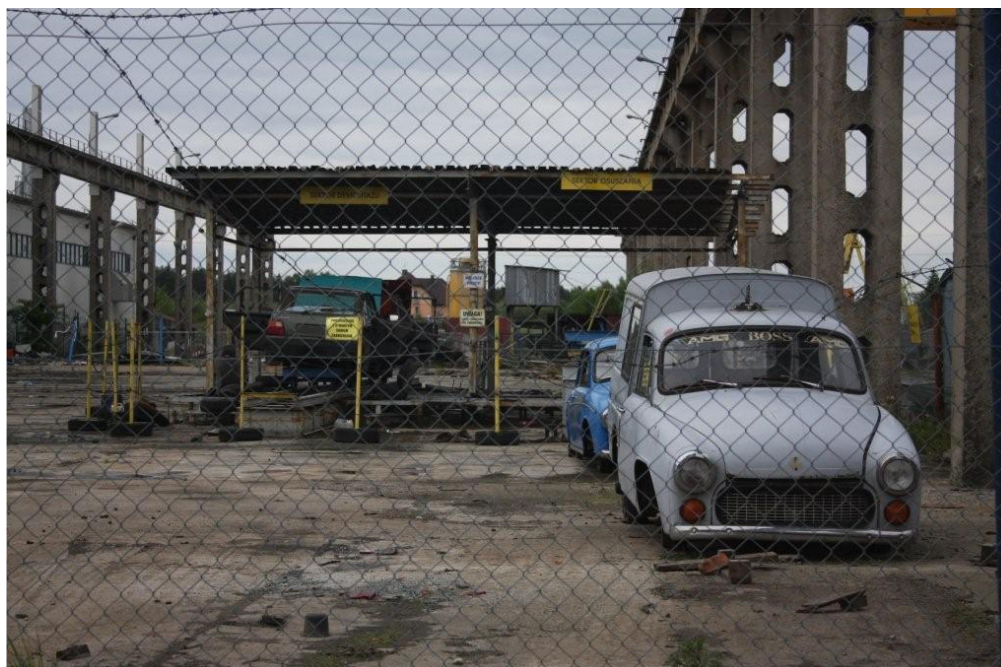
Traktowanie pojazdów wycofanych z eksploatacji jako odpady metali (złom)



Sprowadzanie pojazdów z innych krajów w celu ich nielegalnego demontażu



Sieci recyklingu pojazdów w Polsce





Czas na zmiany - propozycje rozwiązań

Uporządkowanie rejestru CEPIK



Należy zadać właścicielom nieubezpieczonych pojazdów zarejestrowanych w CEPIK następujące pytanie - **czy fizycznie posiadają figurujące w rejestrze pojazdy ?**

W przypadku potwierdzenia fizycznego istnienia pojazdu;

- wyegzekwować jego ubezpieczenie,
- w przypadku potwierdzenia nieistnienia pojazdu zobowiązać właściciela do wyrejestrowania pojazdu na podstawie trwałej utraty pojazdu (art. 79 ust. 1 punkt 5 prawa o ruchu drogowym).

Wprowadzenie tego mechanizmu zasili ogromną kwotą gminy oraz fundusz gwarancyjny i ubezpieczycieli.

Wprowadzić sankcję za nie przestrzeganie art. 78 ust 2 Prawa o ruchu drogowym (**szczególnie za nie zgłaszanie faktu nabycia pojazdu**);

- przed wprowadzeniem sankcji, należy umożliwić zgłaszania faktu nabycia pojazdu (aktualnie nie jest to możliwe),
- wprowadzenie sankcji uporządkuje rejestr w zakresie ewidencji faktycznych właścicieli pojazdów (aktualnie CEPIK nie posiada takich informacji).

Wprowadzenie zachęt ekonomicznych kierowanych do ostatniego właściciela pojazdu

System “500 za 500”



- A. **Każdy właściciel pojazdu**, przed jego pierwszą rejestracją w Polsce, **wpłaca** na “fundusz wrakowy” opłatę recyklingową w kwocie **500 zł**
- B. **Każdy właściciel pojazdu**, który wyrejestrował pojazd na podstawie zaświadczenia o demontażu, **otrzymuje kwotę 500 zł**.
- C. Warunki otrzymania kwoty 500 zł:
- przekazanie do stacji **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).

Dostosowanie prawa krajowego do prawa UE w zakresie pobierania opłaty recyklingowej od osób fizycznych (art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu)



Wprowadzić system “500 za 500”;

- każdy właściciel pojazdu, przed pierwszą rejestracją w Polsce, wpłaca na “fundusz wrakowy” opłatę recyklingową w kwocie 500 zł.

Zlikwidować obowiązek zapewnienia sieci;

- skreślić art. 11-17 ustawy o recyklingu pojazdu wycofanych z eksploatacji,
- dokonać zmiany tytułu działu III ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z “**obowiązki właścicieli pojazdów**” na “**prawa i obowiązki właścicieli pojazdów**”,
- w dziale III zapisać zasady systemu “500 za 500”.

Przewidywany efekt:

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

System finansowania recyklingu “wraków”



Wprowadzenie systemu “500 za 500” ;

- **zlikwidować obecny system dopłat do demontażu,**
- ograniczyć finansowanie gminy do kwoty 500zł wynikającej z systemu “500 za 500”,
- pozostawić możliwość udzielania preferencyjnych pożyczek dla wszystkich podmiotów uczestniczących w systemie recyklingu pojazdów.

Wprowadzić **możliwość pobrania opłaty** przez prowadzących stację demontażu;

- do wysokości 500 zł - jeżeli pojazd jest kompletny,
 - do wysokości 1000 zł - jeżeli pojazd jest niekompletny.
- (Powyższa zasada dotyczy pojazdów zarejestrowanych w Polsce.)

Przewidywany efekt:

- wszyscy operatorzy systemu uzyskają równe warunki działania, niezakłócone pomocą publiczną de minimis,
- ostatni użytkownik pojazdu nie tylko zgodnie z Dyrektywą 2000/53.WE nie poniesie żadnych kosztów ale w przypadku prawidłowego działania otrzyma premię w wysokości 500 zł.

Przemieszczanie pojazdów z innych krajów do Polski w celu ich nielegalnego demontażu



Wprowadzić sankcje za nieprzestrzeganie art. 71 Prawa o ruchu drogowym, który mówi o obowiązku zarejestrowanie pojazdu w terminie 30 dni od daty wprowadzenia go na teren kraju.

Wówczas właściciel pojazdu decyduje o tym;

- czy posiada pojazd nadający się do użytkowania i go rejestruje,
- czy też posiada pojazd nie nadający się do użytkowania (odpad) i przekazuje go do stacji demontażu.

Przewidywany efekt;

- ograniczenie napływu pojazdów w celu ich nielegalnego demontażu w Polsce,
- nie zmieniamy przepisów w celu wprowadzenia regulacji prawnych określających, kiedy pojazd staje się odpadem – to sam właściciel pojazdu będzie ustalał ten moment.



Czekamy na zmiany
Dziękuję za uwagę