



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

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Aktualny stan prac nad projektem zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, nowa opłata depozytowa

Agnieszka Misiejuk

Wiceprezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów

Jachranka, 5 grudnia 2013 r.

Ostatnia publikowana na stronach Rządowego Centrum Legislacji wersja projektu ustawy o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji nosi datę 4 czerwca 2013 r.

W związku z tym, że projekt kierowany był na posiedzenie Rady Ministrów i nie został przyjęty, spodziewać się należy kolejnej wersji projektu.



Główne kierunki zmian w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji:

- zmiana wymagań w zakresie zapewnienia sieci zbierania pojazdów
- zaostrzenie odpowiedzialności prowadzących stacje demontażu za nieosiągnięcie wymaganych ustawą poziomów odzysku i recyklingu
- likwidacja systemu dopłat do demontażu.



Sieć zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji

Wprowadzający 1000 i więcej pojazdów w ciągu roku:

3 stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów w każdym województwie, w tym co najmniej jedna stacja demontażu, położone w różnych miejscowościach, zapewniające właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji (art. 11 ust. 1).



Sieć zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji

Wprowadzający nie więcej niż 1000
pojazdów w ciągu roku:

trzy stacje demontażu lub punkty zbierania
pojazdów, w tym przynajmniej jedna stacja
demontażu, położone w różnych miejscowościach
na terytorium kraju (art. 11 ust.2).



Sieć zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji

Ani zmiana zapisów w zakresie sieci zbierania pojazdów, ani żadna inna zmiana przewidziana w projekcie nie rozwiązuje **problemu braku efektywnego systemu zbiórki pojazdów** wycofanych z eksploatacji i tego, że do szarej strefy nadal trafia 70-80% pojazdów wycofywanych z eksploatacji. 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. W centralnej ewidencji wciąż figuruje 9 milionów pojazdów nieistniejących – zdemontowanych nielegalnie, poza systemem recyklingu pojazdów.



Odpowiedzialność za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu

Odpowiedzialnym za osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu pozostaje przedsiębiorca prowadzący stację demontażu.

Projekt zakłada nałożenie kar pieniężnych na prowadzących stacje demontażu za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu (art. 30a).



Odpowiedzialność za nieosiągnięcie poziomów odzysku i 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 zaangażowania innych operatorów wymienionych w Dyrektywie wrakowej do uzyskania poziomów odzysku/recyklingu (np. prowadzących strzępiarki, ubezpieczycieli).



Odpowiedzialność za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu

Aktualnie brak jest możliwości osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu w wysokości obowiązującej od 2015 r. (odpowiednio 95% i 85%). Jedną z przyczyn jest niewystarczająca wydajność instalacji do strzępienia.

Zmiany w ustawie mogą uzyskanie poziomów dodatkowo utrudnić np.:

- dla zakwalifikowania pojazdu jako kompletnego zniesiony zostaje wymóg posiadania, oprócz istotnych elementów wyposażenia, 90% masy pojazdu (art. 23 ust.4),
- możliwość oddawania do stacji demontażu pojazdu niekompletnego przez szereg służb, bez ponoszenia opłat (art. 23 ust. 6).



Likwidacja systemu dopłat do demontażu

Głównym powodem likwidacji systemu dopłat do demontażu jest zniesienie opłaty recyklingowej (uchylenie art. 12 ust.2).

Dopłaty do demontażu, jako pomoc publiczna de minimis (ograniczone do wysokości 200.000. euro w ciągu 3 lat) zakłócają konkurencję i ograniczają rozwój profesjonalnych stacji demontażu.

Większość stacji demontażu utrzymuje się tylko dzięki dopłatom.



Likwidacja systemu dopłat do demontażu

W związku z likwidacją systemu dopłat do demontażu konieczne jest stworzenie innego systemu finansowania recyklingu. Recykling pojazdów jest jedyną branżą, w której recykler nie może pobrać opłaty za zagospodarowanie odpadu.

Stowarzyszenie FORS postuluje wprowadzenie tzw. **systemu 500 za 500.**



System 500 za 500

W trakcie posiedzenia sejmowej podkomisji stałej ds. monitorowania gospodarki odpadami w dniu 11 lipca br. poświęconej m.in. ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, przedstawiciel Ministerstwa Środowiska, przekazał informację, że resort pracuje nad wprowadzeniem do projektu zmiany ustawy o recyklingu nowych rozwiązań w tym m.in. tych proponowanych przez branżę recyklingu tj. system 500 za 500.



System 500 za 500

Założenia systemu:

- ostatni użytkownik pojazdu (właściciel), przekazując pojazd do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów otrzymuje w stacji lub punkcie wypłatę w wysokości 500 zł, jeżeli pojazd jest zarejestrowany w kraju i jest kompletny,
- wypłaty kwoty 500 zł dokonuje prowadzący stację demontażu na podstawie umowy zawartej bezpośrednio z NFOŚiGW,
- podmiot zgłaszający pojazd do pierwszej rejestracji w Polsce wpłaca do systemu kwotę 500 zł (na konto NFOŚiGW.)



System 500 za 500

Opłata 500 zł ma charakter swego rodzaju opłaty depozytowej – wpłacana jest przez każdego rejestrującego pojazd, przy pierwszej rejestracji w kraju. Wypłacana zaś będzie przy przekazaniu pojazdu do stacji demontażu. Ale też nie jest typowym depozytem, ponieważ **opłata nie będzie związana z konkretnym pojazdem**. Każdy właściciel pojazdu, który po uruchomieniu systemu, przekaze pojazd do stacji demontażu od razu otrzymywałby wypłatę 500 zł – bo system objąłby od razu wszystkie pojazdy.



System 500 za 500

Korzyści płynące z systemu 500 za 500

- 1) jednakowe warunki wprowadzenia na rynek wszystkich pojazdów rejestrowanych w Polsce po raz pierwszy, zarówno nowych jak i używanych – tych sprowadzonych z zagranicy
- 2) zwiększenie ilości pojazdów wycofywanych z eksploatacji trafiających do legalnych stacji demontażu, a w efekcie zmniejszenie kosztów recyklingu
- 3) zwiększenie konkurencyjności oferty stacji demontażu w stosunku do szarej strefy,
- 4) skierowanie strumienia pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu - pozytywny wpływ na środowisko poprzez ograniczenie ilości samochodów demontowanych w szarej strefie,
- 5) promowanie i premiowanie pozytywnych zachowań (zakaz demontażu pojazdów poza stacją).



System 500 za 500

System 500 za 500 umożliwi dostosowanie niezgodnych z prawem unijnym zapisów ustawy o recyklingu, pozwala utrzymać system zbiórki środków pieniężnych potrzebnych na zrealizowanie celów Dyrektywy wrakowej, w tym zebranie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.



System 500 za 500

Zważywszy dotychczasowe doświadczenia w zakresie wysokości wpływów z opłaty recyklingowej na rachunek NFOŚiGW i wydatki z tytułu dopłat do demontażu, stwierdzić można, że system „500 za 500” byłby systemem w pełni samofinansującym się. W ciągu bowiem sześciu lat funkcjonowania opłaty recyklingowej do NFOŚiGW **wpłynęło około 3 miliardów złotych, a wydano około 15% zebranej kwoty.** Przy czym wpływy z systemu „500 za 500” byłyby jeszcze wyższe, bowiem system ten obejmie wszystkie pojazdy, również te, które dziś są zwolnione z opłaty recyklingowej.



Projekt zmiany ustawy o recyklingu nie rozwiązuje problemu „szarej strefy” i istotnie zagraża dalszemu funkcjonowaniu branży recyklingu.



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ