Seminarium w Katowicach wpisało się w szeroką dyskusję, jaka odbywa się w Polsce na temat gospodarki odpadami. Nie jest tajemnicą, że rynek od lat boryka się z wieloma problemami i nieprawidłowościami. O wielu z nich mówiono podczas seminarium zorganizowanego przez Polską Izbę Ekologii i Polski System Recyklingu Organizację Odzysku Opakowań SA. Nie będzie to z pewnością ostatnia konferencja zorganizowana przez tych partnerów dotycząca tematyki odpadowej.

Tekst i zdjęcia: **Jacek Zyśk**

Konferencja cieszyła się dużym zainteresowaniem...

...a jej uczestnicy mieli wiele pytań do prelegentów.

SAMOCHODY DO RECYKLINGU

Prace nad ustawą o recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji trwają od 2009 r. Ministerstwo Środowiska przedstawiło w tym czasie kilkanaście propozycji nowelizacji tej ustawy. Ostatni projekt to gruntowna zmiana systemu recyklingu, której celem było zarówno doprowadzenie do zgodności przepisów krajowych z prawem Unii Europejskiej (dyrektywa 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji), jak i uszczelnienie systemu. Wdrożenie zaproponowanych przepisów powinno mieć istotny wpływ na funkcjonowanie wszystkich przedsiębiorców zaangażowanych w zagospodarowanie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Projekt został zaakceptowany przez Radę Ministrów 2 grudnia 2014, a teraz obradują nad nim posłowie w podkomisji stałej ds. Monitorowania Gospodarki Odpadami. Przypomnijmy jego główne założenia.

Zgodnie z projektem, wszyscy wprowadzający pojazdy na polski rynek (np. dealerzy samochodowi, właściciele komisów) będą musieli zapewnić sieć zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji (mają ją tworzyć stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów). Umowa między wprowadzającym pojazd na rynek a stacją demontażu ma być zawarta na piśmie, pod rygorem nieważności.

Przedsiębiorcy wprowadzający na rynek ponad 1000 pojazdów rocznie (głów-

nie producenci, profesjonalni importerzy), przede wszystkim nowych (czyli z wydawanymi kartami pojazdu), będą musieli zapewnić funkcjonowanie co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w każdym województwie, w różnych miejscowościach. W praktyce oznacza to, że wprowadzający ponad 1000 pojazdów rocznie w kraju będzie musiał zapewnić funkcjonowanie co najmniej 48 stacji lub punktów.

Z kolei wprowadzający na polski rynek nie więcej niż 1000 pojazdów rocznie będą musieli zapewnić sieć składającą się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach.

Jednocześnie, na podstawie nowych przepisów, właściciele komisów i osoby indywidualne zostaną zwolnieni z opłaty recyklingowej, w wysokości 500 zł, ponoszonej za każdy używany pojazd sprowadzony do Polski. Było to koniecznym warunkiem jego rejestracji w kraju. Zniesienie tej opłaty obniży koszty funkcjonowania importerów samochodów używanych.

Zmieniono także przepisy dotyczące opłaty za brak sieci. Będzie ona zależna od: liczby wprowadzanych pojazdów; liczby dni, w których nie zapewniono sieci; liczby brakujących elementów sieci (stacji demontażu lub punktów zbierania). Rozwiązanie takie umożliwi nałożenie opłaty proporcjonalnej do stopnia niezapewnienia sieci. Na podstawie obowiązujących przepisów nie można uzależnić wysokości opłaty od liczby brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Zaproponowano obniżenie wysokości dodatkowej opłaty za brak sieci z 50 na 20% kwoty niewpłaconej opłaty za brak sieci. Oznacza to zmniejszenie obciążeń fiskalnych dla przedsiębiorców.

Wprowadzono generalną zasadę, że prowadzący stacje demontażu – przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji zarejestrowanego w kraju Unii Europejskiej lub EOG – nie będą pobierać opłaty od jego właściciela. Jednocześnie określono przypadki, kiedy opłata będzie mogła być pobierana.

Dla prowadzących stacje demontażu wprowadzono opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu pojazdów. Opłata taka będzie wpłacana na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, a następnie przekazywana do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wpływy z niej, w wysokości 5%, będą dochodem województwa.

Ponadto, przepisy zobowiązują NFOŚiGW do przeznaczania środków pochodzących z kar i opłat m.in. na wspieranie działań zapobiegających nielegalnemu demontażowi. Działania te w dłuższej perspektywie powinny wpłynąć na zwiększenie świadomości, że wszystkie pojazdy muszą być demontowane w legalnych stacjach demontażu. Powinno to doprowadzić do ograniczenia ich nielegalnego demontażu.

Zaproponowano też, aby w sytuacji wydania zaświadczenia o demontażu – bez rzeczywistego przyjęcia pojazdu do stacji demontażu lub punktu zbierania – następowało cofnięcie przedsiębiorcy decyzji lub pozwolenia na prowadzenie działalności dotyczącej gospodarki odpadami.

Problematyce samochodów wycofanych z eksploatacji została poświęcona 6. już konferencja „Recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji" zorganizowana przez Abrys i Instytut Transportu Samochodowego, przy współpracy Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO oraz Związku Pracodawców Recyklerzy Polscy.

Do roku 1989 problem samochodów wycofywanych z eksploatacji w zasadzie nie istniał. Uszkodzone samochody remontowano, i praktycznie każda zapasowa część znajdowała nabywcę i była zagospodarowywana. Problemem z czasem były modele mniej popularne, z których wymontowywanie części było nieopłacalne, skutkowało to tym, że coraz więcej starych samochodów było pozostawianych na ulicach.

W latach 90. nabywano masowo używane samochody importowane z krajów zachodnich, które dożywały swoich dni w Polsce, a potem zdejmowano z nich tablice, wyjmowano najbardziej chodliwe części i porzucano. Unormowanie tego stanu rzeczy stało się koniecznością. Po wprowadzeniu pierwszych aktów prawnych część składnic złomu, w których do tamtej pory „rozbierano" samochody przekształciło się w stacje demontażu, ale nie wszyscy dostosowali się do obowiązującego prawa i do dziś funkcjonują w tak zwanej szarej strefie.

W Polsce pod koniec roku 2014 zarejestrowanych było ponad 20 mln samochodów osobowych (według danych PZMot). Większość z tych samochodów ma więcej niż 10 lat, co oznacza, że w najbliższych latach będą wycofywane z eksploatacji i jeśli nie zostaną zagospodarowane w odpowiedzialny sposób staną się poważnym zagrożeniem dla środowiska.

O wątpliwościach interpretacyjnych związanych z projektem nowelizowanej ustawy o pojazdach wycofanych z eksploatacji mówił dr **Bartosz Draniewicz**, radca prawny.

O wątpliwościach interpretacyjnych związanych z projektem nowelizowanej ustawy o pojazdach wycofanych z eksploatacji mówił dr Bartosz Draniewicz, radca prawny.

Projekt przewiduje zmianę modelu opłaty za brak sieci. Opłata ta będzie składała się z dwóch składników: opłaty stałej w wysokości do 20 tys. zł oraz opłaty zmiennej przy stawce w wysokości 20 zł (uzależnionej od ilości brakujących stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów). Projektodawcy wykazali, że ta dualność opłaty jest uzasadniona i będzie wyrównywać dysproporcję pomiędzy podmiotami wprowadzającymi do 1000 pojazdów i tymi wprowadzającymi powyżej tej ilości. Opłata stała ma być określona na takim poziomie, że dla wprowadzających małe ilości pojazdów stanowić będzie istotną część całej opłaty i stanie się bodźcem ekonomicznym dla zorganizowania sieci, zaś w przypadku wprowadzających duże ilości pojazdów opłata ta będzie stanowić niewielką część całej opłaty.

– *Moim zdaniem, ten argument nie przekonuje. Po pierwsze tworzy się skomplikowaną i hybrydową regulację (w miejsce zapowiadanej deregulacji). Po drugie osiągnięcie celu zamierzonego przez ustawodawcę powinno być ujęte w stawce właściwej za brakującą ilość stacji demontażu (punktów zbierania pojazdów). Po trzecie wreszcie pod pozorem wyrównywania dysproporcji taką właśnie się tworzy. Dla wprowadzającego 7 tys. pojazdów kwota 20 tys. zł jest pomijalna, natomiast dla podmiotu, który wprowadza kilka pojazdów jest dużym obciążeniem. Sprawiedliwe byłoby więc pozostawienie regulacji, w której jest jedna opłata, a jej wysokość będzie wprost proporcjonalna do niezrealizowanego poziomu sieci. Wątpliwość budzi też brak określenia wysokości opłaty. Określono jedynie maksymalną wysokość opłaty stałej i maksymalną stawkę opłaty zmiennej* – mówił Bartosz Draniewicz.

W projekcie pojawia się też nowy rodzaj daniny publicznej – opłata za nieosiągnięcie poziomu odzysku lub recyklingu. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który w roku kalendarzowym nie wykonał obowiązku powinien obliczyć i uiścić bez wezwania opłatę za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji – oddzielnie dla odzysku i oddzielnie dla recyklingu. Opłata ta powinna być uiszczania na odrębny rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego, do 15 marca roku następnego po roku, którego opłata dotyczy. Jeżeli przedsiębiorca zapłaci mniej niż powinien, marszałek województwa wydaje decyzję, w której określa wysokość tej opłaty.

– *Powstaje pytanie co wówczas, gdy przedsiębiorca nie wykona decyzji. W ustawach, w których ustawodawca posługuje się podobnymi daninami publicznymi, projektodawcy nie są konsekwentni w konstruowaniu mechanizmów funkcjonowania tego rodzaju instrumentów. I tak w omawianej ustawie dodatkowa oplata jest ustalana przez GIOŚ w wysokości odpowiadającej 20% kwoty nieuiszczonej opłaty za brak sieci. Z kolei w ustawie o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi przewiduje się, że w przypadku niewykonania decyzji dodatkowa opłata wyniesie 50% kwoty niewniesionej opłaty produktowej* – mówił Bartosz Draniewicz.

Radca prawny Bartosz Draniewicz odniósł się też do nadpłat. Jego zdaniem regulacja w tym zakresie jest nadmiernie skomplikowana, a nadto nie rozwiązuje wszystkich wątpliwości.

Jarosław Roliński, zastępca dyrektora Departamentu Ochrony Ziemi i Gospodarki Odpadami w NFOŚiGW mówił o dofinansowaniu systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przez NFOŚiGW.

Fundusz będzie nadal użyczał pożyczek na modernizację i rozbudowę stacji demontażu (nie będzie wspierana budowa nowych stacji). Pożyczki mogą stanowić do 75% kosztów kwalifikowanych, będą oprocentowane w wysokości 1% (oprocentowanie stałe) i udzielane na 10 lat. Istnieje możliwość umorzenia 25% kwoty pożyczki, ale nie więcej niż 1 mln zł. Warunkiem umorzenia jest zaakceptowanie przez NFOŚiGW dokumentów potwierdzających osiągnięcie efektu rzeczowego i efektu ekologicznego.

Fundusz przewiduje też dofinansowanie zbierania i demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

– *Udzielanie dotacji – dopłat do demontażu pojazdów będzie możliwe tylko w przypadku tych przedsiębiorców, którzy spełnili warunki określone w ustawie – Prawo ochrony środowiska (art. 410a ust. 1), a więc uzyskali wymagane poziomy odzysku i recyklingu, o których mowa w art. 28 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i posiadają decyzje wymagane w związku z prowadzeniem stacji demontażu. Dopłata może być udzielona wyłącznie przedsiębiorcy, który przesłał do Narodowego Funduszu wniosek o dopłatę do 31 marca roku następującego po roku, w którym spełnił warunki niezbędne do ubiegania się o dopłatę* – mówił Jarosław Roliński.

Izabela Szadura z Departamentu Kontroli Rynku w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska poinformowała, że Inspekcja przeprowadza dwa typy kontroli – obowiązkowe coroczne kontrole stacji demontażu już istniejące, ale także tych instalacji, które dopiero starają się o uzyskanie zgody na prowadzenie działalności. Druga grupa to podmioty, które kontrolowane są, bo stwierdzono u nich nieprawidłowości podczas wcześniejszych kontroli, i ostatnia grupa to kontrole tzw. szarej strefy.

– *W 2014 r. skontrolowano 154 podmioty podejrzane o prowadzenie działalności w zakresie zbierania lub demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W przypadku 53 podmiotów (34%) potwierdziło się prowadzenie nielegalnego demontażu pojazdów. Nałożono na te podmioty kary pieniężne (w sumie ok. 400 tys. zł)* – poinformowała Izabela Szadura.

Przedstawicielka GIOŚ tłumaczyła też,

kiedy pojazd staje się odpadem. Decyduje o tym jego status prawny i stan techniczny, a więc wtedy kiedy wydany został dokument, który uniemożliwia użytkowanie pojazdu z jego pierwotnym przeznaczeniem (certyfikat zniszczenia, zezłomowania, pojazd, którego nie można odbudować, brak dowodu własności pojazdu itp.) bądź gdy koszty naprawy pojazdu przekraczają obecną wartość pojazdu. Tyle teoria, w praktyce wygląda to zupełnie inaczej, o czym mówiono podczas dyskusji. Zdarza się, że na placu jest jedna osoba, oficjalnie zatrudniona jako mechanik samochodowy i kilkanaście albo kilkadziesiąt wraków, które ten „mechanik" ma naprawiać, tak przynajmniej tłumaczy podczas kontroli. Nic więc dziwnego, że postulowano podczas konferencji, aby zostało wydane rozporządzenie, które w jasny sposób określałoby co jest jeszcze autem, a co już nim nie jest.

Józef Kosecki z Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, delegatura w Pile mówił o kontrolach w zakresie zwalczania szarej strefy. Podkreślał, że nielegalny demontaż pojazdów odbywa się nie tylko w punktach skupu złomu, ale także w warsztatach samochodowych, w szczególności w branży blacharsko-lakierniczej, w obiektach po byłych zakładach przemysłowych lub gospodarstwach rolnych, na prywatnych posesjach – szczególnie na obszarach wiejskich.

– Niepokojące zjawisko dotyczy coraz częściej ujawnianych miejsc nielegalnych demontaży pojazdów prowadzonych przez osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej – mówił Józef Kosecki.

Jako główne przyczyny funkcjonowania szarej strefy w branży recyklingu pojazdów Józef Kosecki wskazał: nieznajomość przepisów prawa w zakresie recyklingu zużytych pojazdów przez ich właścicieli, zbyt mały nadzór organów kontroli ruchu drogowego w zakresie wwozu do kraju odpadów w postaci wraków samochodowych, źle funkcjonujący system ubezpieczeń komunikacyjnych – możliwość wprowadzania do dalszego użytkowania pojazdów powypadkowych (wraków), w stosunku do których orzeczono szkodę całkowitą, brak egzekwowania kar z tytułu naruszenia 30-dniowego terminu przerejestrowania pojazdu przez nowego nabywcę.

Jakub Smakulski, prezes Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO poinformował, że Stowarzyszenie, które reprezentuje, jest przeciwne wielu regulacjom proponowanym w projekcie ustawy, przede wszystkim likwidacji dopłat.

Jakub Smakulski, prezes Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO poinformował, że Stowarzyszenie, które reprezentuje, jest przeciwne wielu regulacjom proponowanym w projekcie ustawy, przede wszystkim likwidacji dopłat.

– Obecny system, z dopłatami, działał sprawnie, rocznie przybywało 50 tys. pojazdów legalnie demontowanych, co oznaczało, że idziemy w dobrym kierunku. Oczywiście są różne patologie, ale system działał dobrze, dlatego nie wolno go niszczyć. Nieuzasadnione jest też karanie stacji demontażu za nieosiągnięcie odpowiednich poziomów odzysku i recyklingu, bo nie mają one na te wyniki wpływu. Nie wiado-

mo przecież jakie auta zostaną oddane do stacji, ile będą ważyć itp. Niestety projekt nie przewiduje żadnych rozwiązań minimalizujących działalność szarej strefy. Nie ma zachęty dla ostatnich właścicieli pojazdów zarówno finansowych, jak i edukacyjnych, aby wspierali recykling w legalnych stacjach demontażu, a nie w zakładach szarej strefy – mówił Jakub Smakulski.

O szarej strefie mówiono dużo podczas dyskusji. Do legalnych stacji nie trafiają praktycznie młodsze auta niż z lat 90. Auta nowsze mogłyby pokrywać koszty demontażu tych starszych. Tak się niestety nie dzieje, bo trafiają one do szarej strefy.

Szacuje się, że od 60 do 80% pojazdów jest corocznie demontowanych poza legalnie działającymi przedsiębiorstwami. Przekładając te dane na liczby można mówić o ok. 300 tys. sztuk pojazdów, które trafiają do legalnych stacji demontażu i o ok. 1 mln pojazdów demontowanych poza tymi stacjami.

– Z szarą strefą walczymy od 10 lat, w tym czasie 11 mln samochodów zostało zdemontowanych w szarej strefie, toksyczne substancje zagrażające naszemu zdrowiu nie zostały odpowiednio zutylizowane i trafiły do środowiska To nie jest tylko nasz problem, ale również innych państw unijnych. W Finlandii np. 50% samochodów trafia do szarej strefy – mówił **Adam Małyszko**, prezes Zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS.

Anna Łyczak, prezes Zarządu Recyklerzy Polscy – Związek Pracodawców przyczyn tak rozległej szarej strefy w Polsce upatruje m.in w braku świadomości ekologicznej właścicieli samochodów.

– Do tej pory, wszelkie akcje mające na celu podwyższenie świadomości ekologicznej w naszym społeczeństwie odnosiły się do odpadów komunalnych. Biorąc pod uwagę specyfikę budowy i zawartości odpadu, jakim jest pojazd wycofany z eksploatacji i jaka ilość z nich jest demontowana bez zachowania dbałości o środowiska należy jak najszybciej zająć się tym tematem – postulowała **Anna Łyczak** informując równocześnie, że Związek Pracodawców – Recyklerzy Polscy postawił sobie za jedno z priorytetowych zadań przeprowadzenie ogólnopolskiej kampanii mającej na celu kształcenie i wypracowanie pozytywnych postaw w postępowaniu z pojazdem wycofanym z eksploatacji.

– W dzisiejszych czasach media kreują idee, zachowania i modę, więc zbudujmy za ich pomocą modę na przekazywanie zużytego pojazdu do legalnej stacji demontażu – mówiła Anna Łyczak.

W ciągu ostatnich 10 lat 11 mln samochodów zostało zdemontowanych w szarej strefie, toksyczne substancje zagrażające naszemu zdrowiu nie zostały odpowiednio zutylizowane i trafiły do środowiska – mówił Adam Małyszko, prezes Zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS.

• • •

18 marca odbyło się kolejne posiedzenie podkomisji stałej ds. Monitorowania Gospodarki Odpadami, na której rozpatrywany był projekt zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska **Janusz Ostapiuk** zapowiedział, że ze względu na konieczność pilnej

nowelizacji ustawy o recyklingu i groźbę skierowania przez Komisję Europejską przeciwko Polsce skargi do Trybunału Sprawiedliwości system dopłat „500 za 500" nie może być aktualnie brany pod uwagę, a co za tym idzie, nie będzie on teraz przedmiotem prac w Sejmie. (Przypomnijmy, że zgodnie z tym systemem oddający samochód do legalnej stacji demontażu otrzymywałby 500 zł).

Do projektu rządowego podkomisja wprowadziła szereg poprawek. Jedną z ważniejszych jest zmiana terminu wejścia w życie nowelizacji ustawy. Posłowie zaproponowali, aby ustawa zmieniająca, z niewielkimi wyjątkami, weszła w życie 1 stycznia 2017 r. Oznacza to m.in. utrzymanie wypłaty dopłat do demontażu na dotychczasowych zasadach za rok 2015 i 2016. Do dnia wejścia w życie nowelizacji ustawy mają też być utrzymane opłaty recyklingowe pobierane na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu.

Inne poprawki wprowadzone przez posłów do projektu to:

- wykreślenie delegacji do wydania rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, których niespełnienie powoduje uznanie pojazdu za odpad,
- wprowadzenie obowiązku po stronie prowadzącego stację demontażu do przyjęcia pojazdu nieposiadającego cech identyfikacyjnych, jeżeli obowiązek przekazania takiego pojazdu do stacji demontażu wynika z decyzji inspektora WIOŚ,
- obniżenie wysokości opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu do kwoty 0,05 zł za każdy kilogram brakującej masy do osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku/recyklingu,
- możliwość uwzględnienia przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu masy pojazdów wycofanych z eksploatacji przetworzonych do końca lutego roku następującego po roku sprawozdawczym, o ile pojazdy zostały przyjęte w danym roku sprawozdawczym,
- obowiązek przyjęcia do stacji demontażu części wymontowanych z pojazdów i konieczność dostosowania posiadanych zezwoleń lub pozwoleń w ciągu 3 lat,
- obowiązek złożenia oddzielnego sprawozdania (tj. wg starego wzoru) do NFOŚiGW (dla przypomnienia – od przyszłego roku do Marszałka prowadzący stację składać będzie sprawozdanie wg nowego wzoru).

Wypracowany przez podkomisję projekt nie jest wersją ostateczną – prace trwają, a treść projektu zapewne ulegnie jeszcze zmianie. Ponadto, jak zapowiedział wiceminister Janusz Ostapiuk, możliwość utrzymania dopłat do demontażu za 2016 rok uzależniona jest od tego, czy Komisja Europejska zgodzi się na pobieranie opłaty recyklingowej jeszcze przez cały 2016 r. Zatem kwestia ta nie jest przesądzona, a ostateczny termin zakończenia wypłaty dopłat do demontażu nie jest znany.

Tekst i zdjęcia: **Jacek Zyśk**