

Recykling pojazdów w Polsce – sytuacja bieżąca

▶ Marcin Słowikowski
Krystian Zalewski
Jacek Zieliński

Ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzająca do polskiego prawa przepisy unijnej Dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji została uchwalona w 2005 r. Artykuł ten został zainspirowany wnioskami, jakie nasuwają się po trzech latach funkcjonowania ustawy.

Dopłaty dla stacji

Obecnie w Polsce działa 598 stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (PWE) oraz 109 punktów zbierania pojazdów (stan na dzień 8.10.2008 r.). Analizując dane za ostatnie 3 lata można wnosić, iż liczba ta z pewnością wzrośnie. Zachętą do powstawania nowych stacji są przede wszystkim:

- duży park samochodowy (ponad 18 mln samochodów, w tym 13 mln osobowych), z czego ponad połowę stanowią pojazdy w wieku od 6 lat do 15 lat¹⁾
- bardzo duży import w większości około 10-letnich samochodów używanych
- możliwość uzyskania, przez prowadzących stacje, dopłat do demontażu pojazdów z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Warto w tym miejscu nadmienić, iż na konto NFOŚiGW wpłynęło od 1 stycznia 2006 r., z tytułu opłaty recyklingowej od wprowadzanych pojazdów, ponad 1,2 mld zł. Kwota ta jest imponująca biorąc pod uwagę fakt, iż część wpływów pochodzących z tych opłat zostanie przeznaczona, w formie dotacji, na dopłaty dla przedsiębiorstw zajmujących się demontażem PWE.

Pierwsze dopłaty dla przedsiębiorców za lata 2006 – 2007 już wypłacono. Do otrzymania dopłat za rok 2007 było uprawnionych 278 przedsiębiorców. Ilu faktycznie otrzymało dopłatę, NFOŚiGW nie podaje. Przyjmując pewne założenia i biorąc pod uwagę liczbę pojazdów trafiających do stacji demontażu, przyjmuje się, iż średnio na jedną stację przypada około 250 pojazdów. Ponieważ dopłata do jednej tony odpadów wynosi ok. 500 zł, to każdy przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, który prawidłowo i w terminie złożył roczne sprawozdanie o PWE oraz złożył wniosek o dopłatę, mógł otrzymać za rok 2007 średnio ok. 125 tys. zł. Mnożąc tę kwotę przez liczbę przedsiębiorców, którzy przypuszczalnie otrzymali dopłatę (szacu-

je się, że było ich ok. 200) daje to kwotę ok. 25 mln zł. Widać więc, że dopłaty dla przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu stanowią niewielką część pieniędzy zgromadzonych na koncie NFOŚ.

W tym miejscu nasuwa się pytanie: dlaczego wypłacanych jest tak mało pieniędzy? Czy przedsiębiorcy nie są w stanie przetworzyć większej liczby samochodów? Odpowiedź jest prosta: czynnikiem skutecznie ograniczającym rozwój systemu recyklingu w Polsce jest działalność szarej strefy, która przejmuje większą część PWE. Według szacunków Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS w szarej strefie każdego roku demontuje się ok. 800 tys. samochodów, a tylko ok. 150 tys. w legalnych stacjach demontażu. Łatwo jest więc obliczyć, ile pieniędzy corocznie traci przedsiębiorcy.

Problem szarej strefy nie dotyczy wyłącznie strat finansowych, straty są dużo większe, przede wszystkim traci środowisko, a zatem my wszyscy. Nikt bowiem w szarej strefie nie zachowuje podstawowych zasad bezpiecznego demontażu. Tysiące litrów zużytego oleju wylewanych jest do ziemi, to samo dzieje się z płynami chłodniczymi i hamulcowymi. Bomba ekologiczna stworzona przez nielegalne szrotory ma gigantyczne rozmiary, dlatego trzeba ją jak najszybciej rozbroić.

Zmiany ustawy i nowelizacje rozporządzeń

Doświadczenia, zdobyte w czasie obowiązywania ustawy, przyczyniły się do wprowadzenia zmian prawnych zarówno w ustawie jak i rozporządzeniach. Podajemy te najistotniejsze.

Dnia 10 października 2007 r. weszła w życie ustawa o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji zmieniająca art. 14. Obecnie inaczej jest naliczana opłata, która jest nakładana na wprowadzających na rynek polski powyżej 1000 pojazdów rocznie w przypadku, gdy nie zapewnią sieci zbierania pojazdów. Jeżeli sieć pokrywa w skali terytorium kraju:

- 1) co najmniej 95 %, to wprowadzający jest zwolniony z opłaty
- 2) poniżej 95 %, ale nie mniej niż 90 %, to wysokość opłaty ulega obniżeniu o 75 %

¹⁾ Dane GUS, Transport – wyniki działalności w 2006 r., Informacje i opracowania statystyczne, Warszawa 2007

▶ mgr inż. Marcin Słowikowski, mgr inż. Krystian Zalewski, mgr inż. Jacek Zieliński – Przemysłowy Instytut Automatyki i Pomiarów, Warszawa



3) poniżej 90 %, ale nie mniej niż 85 %, to wysokość opłaty ulega obniżeniu o 50 %.

Do niedawna rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie szczegółowych warunków przeznaczania wpływów pochodzących z opłat w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji ustalało, iż 50 % środków zgromadzonych na koncie NFOŚ zostanie przeznaczone na dopłaty do demontażu dla przedsiębiorców prowadzących stacje. Dnia 5 sierpnia 2008 r. weszło w życie nowe rozporządzenie (Dz. U. Nr 147 poz. 932) zmieniające podział i rozszerzające zakres wspierania działalności z tych środków. Fundusze te można teraz przeznaczyć na inne cele (patrz art. 410 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627), niezwiązane z recyklingiem pojazdów.

Zgodnie z §2 rozporządzenia Ministra Gospodarki w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, stację demontażu wyposaża się w separator substancji ropopochodnych o przepustowości dostosowanej do wielkości powierzchni objętej systemem odprowadzania ścieków przemysłowych i w wagę lub urządzenie z wbudowaną wagą o skali ważenia nie mniej niż 3,5 Mg. Zastosowano zmiany nazewnictwa, pojęcie „odcieki” zastąpiono nazwą „ścieki przemysłowe”. Uszczegółowiono sposób postępowania ze zbiornikami z gazem, zarządzając niezwłoczne usunięcie zbiorników z sektora usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych (w tym płynów) i magazynowanie ich zgodnie z przepisami działu III, rozdziału 3 „Magazynowanie gazu płynnego w butlach” rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych

i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 243, poz. 2063). Doprecyzowano sposób demontażu, w odniesieniu do poduszek powietrznych i pasów bezpieczeństwa, polegający na wymontowaniu lub unieszkodliwieniu elementów zawierających materiały wybuchowe poprzez wyzwolenie ich w sposób elektryczny lub mechaniczny wewnątrz lub na zewnątrz pojazdu.

Patologie

Istnieją podmioty, które wykorzystując przepisy ustawy, prowadzą nielegalny biznes. Pojawiły się firmy, które rzekomo posiadając sieć zbierania pojazdów, oferują przedsiębiorcom sprowadzającym pojazdy z zagranicy przynależność do takiej sieci. Przedsiębiorcy kuszeni niższymi niż określa ustawa opłatami za wprowadzenie pojazdu chętnie przystępują do takiej sieci, często nie uświadamiając sobie, iż jest to przystąpienie do fikcyjnej sieci.

W Polsce jest wycofywanych z eksploatacji ok. 1 mln samochodów rocznie. Większość pojazdów trafia do szarej strefy, która różni się zasadniczo od stacji demontażu – działa bez uprawnień. W szarej strefie nie ma żadnych zezwoleń, nie składa się sprawozdań z osiągniętych poziomów odzysku i recyklingu, nie spełnia się wymagań ochrony środowiska, nie inwestuje się w szczelne parkingi, separatory, urządzenia, a pozyskiwanie samochodów odbywa się na zasadzie spisywania fikcyjnych umów. Ostatni właściciele samochodów chętniej oddają je do nielegalnych punktów rozbiórki, bo tam mogą uzyskać wyższą cenę.

Każdy przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest zobowiązany uzyskane odpady przekazać do wyspecjalizowanych firm zajmujących się ich zagospodarowaniem. Za przekazanie odpadów firma wystawia zaświadczenie potwierdzające odzysk lub recykling. Nie jest normalnym zjawiskiem, że niektóre

firmy mając świadomość, iż to zaświadczenie potrzebne jest przedsiębiorcy prowadzącemu stację do sporządzenia rocznego sprawozdania o pojazdach wycofanych z eksploatacji, żądają od niego opłaty za wystawienie takiego zaświadczenia.

Podsumowanie

Uchwalenie Ustawy miało na celu stworzenie w Polsce systemu zagospodarowania odpadów w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji, w którym takie podmioty jak: wprowadzający pojazdy, właściciele pojazdów, przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu, przedsiębiorcy prowadzący punkty zbierania pojazdów pełnią określone ustawą role.

Jednym z celów systemu zagospodarowania odpadów w postaci PWE była próba poprawy stanu środowiska, czemu pomóc miały zaostrzone wymagania dla stacji demontażu nałożone na przedsiębiorców ubiegających się o uzyskanie pozwolenia na prowadzenie działalności w zakresie zbiórki i demontażu PWE.

Jak pokazują trzy lata funkcjonowania ustawy, pewne sprawy zostały uporządkowane, jednak nie wszystko jeszcze zostało zrobione. Do pozytywnych kwestii należy zaliczyć dopłaty do demontażu. Na pewno są dobrym pomysłem i poważnym wsparciem dla prowadzących stacje. Pieniądze te przeznaczane są na rozwój stacji poprzez m.in. zakup nowych urządzeń, narzędzi, sprzętu transportowego. Jednym z negatywnych efektów jest istnienie szarej strefy. Wydawało się, że uchwalenie ustawy ukróci jej działalność i uporządkuje rynek handlu PWE. Tymczasem, jak pokazuje życie, pomysłowość właścicieli nielegalnie działających stacji demontażu w omijaniu przepisów prawa jest duża. Z pewnością stworzenie systemu recyklingu wolnego od patologii możliwe jest jedynie tylko przy współudziale wszystkich zainteresowanych stron oraz odpowiednim zapewnieniu przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, w tym ustawy i rozporządzeń wykonawczych do tego aktu prawnego.

Bibliografia

1. K. Zalewski, *Przegląd sytuacji recyklingu w Polsce po wprowadzeniu ustawy o recyklingu pojazdów*. Recykling Samochodów Nr 8, 2006.
2. Dyrektywa 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. *w sprawie samochodów wycofanych z eksploatacji* (Dz. Urz. WE L 269 z 21.10.2000, s. 34, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 15, t. 5, s. 224).
3. Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. *o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji* (Dz. U. z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 175, poz. 1458, z 2007 r. Nr 176, poz. 1236.)
4. *Materiały pomocnicze do szkoleń w zakresie recyklingu pojazdów*, PIAP, 2008. ■