

Na celowniku urzędników

Z POWODU NIEJASNYCH PRZEPISÓW IMPORTOWANE CZĘŚCI SAMOCHODOWE PRZEZNACZONE DO FABRYCZNEJ REGENERACJI TRAKTUJE SIĘ W POLSCE JAKO ODPADY. STANOWI TO PROBLEM DLA FIRM ZAJMUJĄCYCH SIĘ ICH REGENERACJĄ. TRACĄ NA TYM TAKŻE WŁAŚCICIELE SAMOCHODÓW ORAZ ŚRODOWISKO NATURALNE



Zależnie od wieku i wartości pojazdów ich właściciele wybierają różne rodzaje części do naprawy auta. Do najnowszych stosują zwykle części oferowane przez producentów i ich autoryzowane serwisy, ale po okresie gwarancji często sięgają po produkty z niższych półek cenowych.

Na świecie coraz większą popularność zdobywają części fabrycznie regenerowane. Pod względem stosunku jakości do ceny opcja ta jest najbardziej korzystna.

Niestety, dostępność części regenerowanych fabrycznie w Polsce zmniejsza się z dwóch powodów. Pierwszym jest przemożna chęć sprzedaży detalicznej używanych części wymontowanych z rozbitych wraków samochodowych

lub egzemplarzy wyeksploatowanych, nienadających się do użytku. Powoduje to trudności w masowym pozyskiwaniu używanych części jako surowca do fabrycznej regeneracji. Zatem firmy, które zainwestowały w fabryki regeneracji, aby prowadzić swoją działalność, zmuszone są do importu części używanych.

I tu pojawia się kolejna bariera – niejasne prawo i jego interpretacja. Sprowadzane w ostatnich miesiącach do Polski części przeznaczone do fabrycznej regeneracji traktowane są przez służby celne i urzędników odpowiedzialnych za ochronę środowiska jako odpady. W konsekwencji, zamiast trafić do regeneracji w specjalistycznych zakładach, co umożliwiłoby wykorzystanie ich potencjału,

stają się bezużytecznym, w dodatku zajęтым przez państwo, złomem. Rodzi to dodatkowe koszty, a nawet powoduje nakładanie kar na podmioty działające w branży. Pojawiają się sygnały, że w skrajnych przypadkach importerzy i podmioty zajmujące się fabryczną regeneracją traktowane są na równi z mafiami śmieciowymi.

Jak wylać dziecko z kąpielą

Zgodnie z definicją, przez regenerację rozumie się działanie polegające na przywróceniu części używanej właściwości użytkowych w celu stworzenia identycznego produktu, który uzyska gwarancję na takich samych zasadach, jak wyrób nowy i oryginalny. Urzędniczy rygoryzm w odniesieniu do importowanych części do regeneracji jest niewątpliwie efektem skandali związanych z odpadami trafiającymi do Polski. W społecznej świadomości utrwaliły się ptonące hałdy śmieci oraz unikający kar podejrzani biznesmeni, sprowadzający odpady niezgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi i europejskimi.

Władze postawiły temu tamę. Jednak w przypadku części do regeneracji efekty okazały się szkodliwe. Wskutek działań urzędników dochodzi do zatrzymywania pochodzących z terenu Europejskiego Obszaru Gospodarczego transportów części samochodowych przeznaczonych do regeneracji. Są one kwalifikowane przez organy wojewódzkich inspekcji ochrony środowiska jako odpady i zabezpieczane bez możliwości dalszego wykorzystania.

FOT. AS-PL

Takie zatrzymania wiążą się z wielomiesięcznymi blokadami towaru. Mimo drzemającego w sprowadzonych częściach potencjału, zostają one skazane na utylizację. Tymczasem możliwość wykorzystania części używanej i przekształcenia jej w pełnowartościową często wynosi około 90%.

Przedstawiciele podmiotów zajmujących się regeneracją podkreślają, że nastawienie urzędników jest efektem braku jednoznacznego prawa i jego wykładni. Dobrych wzorców legislacyjnych nie trzeba jednak daleko szukać. Nowa propozycja Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów dotyczących obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów i gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji wskazuje wprost, że w przypadku regeneracji ani komponenty, ani materiały potrzebne w procesie produkcji nigdy nie stanowią odpadu.

Z powodu wspomnianych dziur prawnych celnicy badający transporty części przeznaczonych do regeneracji nie wiedzą, jak je traktować. Zwykle kierują sprawę do Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, a ten uznaje je za odpady albo kieruje do Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, który rozpatruje sprawę miesiącami i najczęściej wydaje decyzję negatywną.

Co ciekawe, taka interpretacja jest dość wątpliwa, nawet w świetle obowiązujących przepisów. Zgodnie z art. 3. ust. 1 pkt 33. ustawy o odpadach import części do dalszej regeneracji można bowiem równie dobrze uznać za... zapobieganie powstawaniu odpadów, ponieważ ponowne użycie lub przedłużenie okresu użytkowania produktu temu właśnie służy. Przyjęcie przez polskie organy założenia, że regeneracja części samochodowych stanowi przetwarzanie odpadów, niszczy całą zajmującą się tym branżę. Działające w kraju podmioty, zarówno te z kapitałem krajowym, jak i zagranicznym, stają się niekonkurencyjne w stosunku do podmiotów z innych państw europejskich. Negatywnie odbija się to na konsumentach chętnie kupujących fabrycznie zregenerowane części samochodowe zamiast nowych.

FOT. ANTALLEX

Straty dla środowiska

Fabryczna regeneracja części jest działalnością typową dla przemysłu motoryzacyjnego i funkcjonuje na zbliżonych zasadach na całym świecie. Jej celem jest ograniczenie negatywnego wpływu branży samochodowej na środowisko i stanowi najbardziej zaawansowaną technicznie formę wydłużenia cyklu życia części zamiennych. Przewiduje takie ich projektowanie, aby po częściowym wykorzystaniu można im było ponownie nadać pierwotne właściwości, takie same, jak w przypadku części fabrycznie nowych.

Fabryczna regeneracja idealnie wpisuje się także w jeden ze strategicznych celów Unii Europejskiej, jakim jest budowa tzw. gospodarki o obiegu zamkniętym. Prowadzi ona do zmniejszenia zależności UE od importowanych zasobów i ogranicza ich marnotrawstwo. Efektem są m.in. nowe możliwości ekonomiczne i zwiększenie konkurencyjności.

Wyprodukowanie nowej części wymaga nie tylko surowców, ale też dużo większej ilości energii. To z kolei przekłada się na emisję CO₂, którego ograniczanie jest priorytetem dla Brukseli. Szacuje się, że w przypadku części poddanej regeneracji oszczędność surowców – w porównaniu z produkcją identycznego nowego elementu – wynosi około 96%. Zużycie energii jest mniejsze o 56%, a emisja CO₂ – o około 40%. Jedynie w 2018 r. dzięki regeneracji części do pojazdów osobowych udało się uniknąć około 620 tys. ton dodatkowej emisji CO₂. Co istotne, regeneracja przynosi też większą oszczędność surowców i energii w porównaniu z procesem recyklingu.

Okolo 7% aftermarketowych części motoryzacyjnych pochodzi z regeneracji. Ich popularność różni się w zależności od kraju. Przykładowo, w Szwecji ubezpieczyciele promują je, przyznając wyższe stawki roboczogodzin przy naprawach aut warsztatom korzystającym z takich elementów. Wykorzystanie części regenerowanych jest popularniejsze również w krajach znacznie bogatszych niż Polska, takich jak Francja i Niemcy.



Unia zapowiada zmiany

Warto podkreślić, że Bruksela chce ten problem uregulować. We wspomnianym wcześniej projekcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (zmieniającego rozporządzenia (UE) 2018/858 i 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE) wyraźnie podkreślono znaczenie regeneracji w sektorze motoryzacyjnym dla gospodarki o obiegu zamkniętym.

Projekt zwraca uwagę na konieczność wprowadzenia jasnych regulacji prawnych. Zgodnie z nim, części i podzespoły wymontowane z pojazdu wycofanego z eksploatacji, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, nie powinny być uznawane za odpady. Mając na uwadze obecne przepisy, już sama negocjowana właśnie propozycja unijnej legislacji powinna stanowić podstawę interpretacji przez polskie organy tworzące prawo. Nowe rozporządzenie, po uchwaleniu, będzie stosowane bezpośrednio również w Polsce, dlatego zwłoka wydaje się kompletnie niezrozumiała.

Pozostaje zatem pytanie, dlaczego cofamy się w przeszłość, zamiast wychodzić naprzeciw najnowocześniejszym rozwiązaniom i podejściu zaprezentowanym przez wszystkich członków Unii Europejskiej.

Opracowanie na podstawie materiałów SDCM