

Zachęty, a nie kary mogą zmienić rynek

OCHRONA ŚRODOWISKA
Szara strefa zajmująca się demontażem aut czuje się na tyle bezkarnie, że gangsterskimi metodami straszy legalnie działające stacje.

Do budynków stacji demontażu pojazdów w Suwałkach wrzucono kilka koktajli Mołotowa. Właścicielowi przedsiębiorstwa otruto psa, który pilnował terenu przy stacji. Naraził się, bo wskazywał inspekcji ochrony środowiska miejsca nielegalnego demontażu aut. Chciał, by część firm zaczęła przestrzegać prawa.

– Podejrzewamy, że było to ostrzeżenie przed podejmowaniem dalszych działań przez jednego z naszych członków – mówi Adam Małyszko, prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów.

Szara strefa w zasadzie nie jest karana za nielegalną działalność. To powoduje, że

zaczyna posuwać się coraz dalej. Tymczasem w miejscach, gdzie nielegalnie demontuje się pojazdy, trafia według szacunków nawet 70 proc. aut wycofanych z eksploatacji. Do wyspecjalizowanych stacji demontażu pojazdów jest oddawana pozostała część samochodów. Te muszą jednak spełniać wyśrubowane wymagania techniczne i środowiskowe. Dlatego szara strefa jest opłacalna – wystarczy warsztat, gdzie nie ma nawet utwardzonej nawierzchni, nie mówiąc już o urządzeniach do bezpiecznego usuwania substancji chłodniczych z klimatyzacji. A oleje czy inne płyny taniej jest wylać do rowu niż zutylizować. Wysokie kary za nielegalne działania nie odstrasza już od takich praktyk.

– Kara powinna pełnić funkcję prewencyjną i represyjną. Jeżeli nie jest ona prewencyjna, to należy się zastanowić nad kryteriami będącymi podstawą wymierzania

sankcji – mówi adwokat Małgorzata Sobońska. Zaznacza, że w przypadku recyklingu pojazdów kary są już bardzo wysokie i samo ich zastraszanie nic nie da.

Konieczne są zatem inne rozwiązania. Branża recyklin-

Do stacji demontażu trafia zaledwie około 30 proc. starych pojazdów

gowa obawia się jednak, że szykowana nowelizacja przepisów pogorszy sytuację.

Projekt nowelizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przewiduje zniesienie pomocy publicznej, z jakiej korzystają stacje demontażu pojazdów. Przedsiębiorcy chętnie ko-

rzystają z dopłat, by rekompensować sobie koszty, jakie ponoszą, np. placąc ostatniemu właścicielowi auta, by do nich, a nie w inne miejsce, trafił stary samochód. Ustawa tego nie wymaga, ale firmy same stosują taką zachętę, bo w przeciwnym razie trafiałoby do nich jeszcze mniej aut.

Inna zmiana spowoduje, że stacje demontażu zostaną obciążone odpowiedzialnością za niewykonany odzysk i recykling na odpowiednim poziomie. Zapłacą kary, gdy nie spełnią określonych wymagań. Tymczasem w przypadku innych odpadów, takich jak zużyte urządzenia elektryczne czy opakowania, to producent lub ich importer odpowiada, gdy zbierze i przetworzy zbyt mało śmieci po takich wyrobach. Jest to zgodne z unijną zasadą „zanieczyszczający płaci”. W przypadku aut będzie jednak inaczej.

– Wdrożenie proponowanych rozwiązań doprowadzi do załamania systemu recy-

klingu, likwidacji dużej liczby przedsiębiorstw i wzmocni pozycję szarej strefy – ocenia Adam Małyszko.

Ministerstwo Środowiska chce jednak zachęcić obywateli do oddawania starych samochodów do legalnych stacji demontażu. Dlatego proponuje wprowadzenie opłaty depozytowej. Wpłacałby ją pierwszy właściciel auta, a odbierałby ją ostatni, pod warunkiem że przekaże pojazd do stacji demontażu. Mogłoby to odebrać rynek szarej strefie i zmobilizować firmy do legalnego działania.

Adam Małyszko wskazuje, że proponowane rozwiązanie sprawi, iż opłata depozytowa będzie przypisana do konkretnego pojazdu i przez to zachęty dla ostatnich właścicieli aut zaczną działać za kilkanaście lat. Sugeruje, by opłaty wnoszone np. dziś mogły od razu trafić do kogoś, kto dziś lub jutro odda samochód do demontażu.

—Łukasz Kuligowski