



854

stacje recyklingu samochodów działają w Polsce

18,5 roku

średni wiek auta wycofywanego z użytku

9 min

tyle aut według ekspertów zostało zrecyklingowanych w szarej strefie

MC

FOT. RENATA I MAREK KOSIŃSKI / FORUM

Recykling aut działa tylko w szarej strefie

Na papierze wypełniamy normy UE. Ale eksperci twierdzą, że faktycznie kwitnie nielegalny recykling, a wraki i elektrośmieci rdzewieją w lasach

Sylwia Czubkowska
sylwia.czubkowska@infor.pl

Najwyższa Izba Kontroli oceniła negatywnie funkcjonowanie całego systemu gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, a kontrola resortu środowiska potwierdziła część tych zarzutów.

NIK w swojej analizie pisała jasno, że system nie gwarantuje realizacji głównego celu ustawy o recyklingu pojazdów, czyli zminimalizowania negatywnego wpływu na środowisko starych aut przy założeniu, że wraki będą przekazywane wyłącznie do stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów. Raport z trwającej blisko półtora roku w całej Polsce kontroli trafił już dawno do Ministerstwa Ochrony Środowiska i głównego inspektora ochrony środowiska. Urzędy na negatywną ocenę zareagowały pismami odpierającymi zarzuty i stwierdzeniami, że system działa świetnie.

– W teorii wszystko rzeczywiście wygląda bardzo dobrze. Polska już w 2010 r. osiągnęła wymagany przez Unię poziom odzysku starych aut i co roku ten wynik poprawiamy. Tyle że to tylko na papierze – tłumaczy nam Adam Małyszko, prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów. Faktycznie, z danych przedstawionych w najnowszym sprawozdaniu dla Komisji Europejskiej wynika, że w Polsce z oddawanych na złom aut do recyklingu trafia 92,8 proc. materiałów, a odzyskuje się 90,4 proc., co sta-

nowi więcej niż wynoszą wymagania (85 i 80 proc.).

– W rzeczywistości jest to efekt, można by powiedzieć, kreatywnej księgowości, jaką w większości prowadzą stacje demontażu samochodów. Ledwie jakieś 40 z 850 funkcjonujących raportuje faktyczne dane, reszta rozlicza stuprocentowy odzysk, bo wraki oddaje hutom – twierdzi Małyszko.

Sprawy o nielegalne odzyskiwanie części są umarzane jako mało szkodliwe

Ale nie tylko fikcja rozliczania odzysku została skrytykowana przez NIK. Według Izby wpływ na nieprawidłowe funkcjonowanie tego systemu ma nieokreślenie przez dawny resort transportu w porozumieniu z ministrem środowiska kryteriów, według których można uznać pojazd za wycofany z eksploatacji. – Odpowiednie rozporządzenie precyzujące, kiedy samochód jest wrakiem tylko do zezłomowania, a potem recyklingu, powinno być wydane już w 2010 r. Niestety wciąż go nie ma – dodaje Małyszko.

NIK wprawdzie podkreślała, że minister środowiska podejmował jakieś działania zmierzające do uszczelnienia systemu recyklingu samochodów, te jednak nie doprowadziły do wyeliminowania szarej strefy.

Najostrzej kontrolerzy ocenili działalność głównego in-

spektora ochrony środowiska w obszarach dochodzenia należności z tytułu opłaty za brak sieci zbierania pojazdów, ustalania dodatkowej opłaty za brak tejże sieci wobec podmiotów, które jej nie wniosły, i weryfikowania rocznych sprawozdań o wysokości należnych opłat. Obowiązek składania takich raportów mają wszyscy producenci, jednak jak stwierdzono, w GIOŚ nie zweryfikowano 520 rocznych sprawozdań za lata 2007–2011, a urząd w latach 2012 i 2013 zabierał się dopiero do kontroli umów z lat 2006 i 2007. Te zarzuty NIK potwierdziła zresztą kontrola przeprowadzona przez resort ochrony środowiska. Wynika z niej, że inspektorat nie wziął do serca uwag kontrolerów i nie poprawił choćby tempa wszczynania postępowań w sprawie firm łamiących dyrektywę. Okazało się, że GIOŚ zapis „bez zbędnej zwłoki” rozumie jako sprawy sprzed pięciu lat i zajmuje się dopiero tymi z lat 2006–2008.

Zdaniem NIK GIOŚ nie egzekwuje ustawy, a w efekcie nie wszystkie samochody wycofywane z użycia trafiają do oficjalnych stacji demontażu, tylko zalegają gdzieś w lasach, na dzikich wysypiskach, rdzewieją na ulicach miast czy też są rozkładane w szarej strefie, w sposób, który może być niebezpieczny tak dla ludzi, jak i środowiska.

Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów mniej więcej raz w roku przeprowadza eksperyment, zawiadamiając GIOŚ i policję o aucie recyklingowanym na lewo

– w jakiejś stodole czy niezarejestrowanym warsztacie. – Na pięć zgłoszonych przez nas przestępstw tylko dwa otarły się o sąd, reszta z miejsca była umarzana jako sprawy o nikłej społecznej szkodliwości – narzeka prezes SFRS.

Wątpliwości ekspertów budzi zresztą nie tylko recykling samochodów. Problem jest też ze wszystkimi elektrośmieciami. Bo i tu, choć z raportu GIOŚ wynika, że osiągnęliśmy w 2013 r. wymagane przez Unię normy (czyli przynajmniej 4 kg odzyskanych elektroodpadów na osobę), to w rzeczywistości jest to tylko mały wycinek wyrzucanych przez Polaków pralek, lodówek, telewizorów i innych urządzeń. – Nikt poważny znający się na tym rynku nie wierzy, że tylko tyle elektroniki trafiło na śmieci. Sytuacja jest bardzo podobna jak z samochodami. Zużywamy bardzo dużo elektroniki, tylko o dziwo nie widać tego w statystykach GIOŚ – wyjaśnia nam Jerzy Ziaja, prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Recyklingu. I podobnie jak w przypadku recyklingu aut, sam GIOŚ nie wskazuje żadnych przypadków wykrycia nieprawidłowości. – Niestety wciąż utrzymywana jest fikcja, że system gospodarowania śmieciami mamy świetny, a szara strefa kwitnie w najlepsze – podsumowuje Ziaja.

Ministerstwo nie odpowiedziało nam na pytania, które z zaleceń NIK zostały wdrożone.

Jak wygląda w Polsce rynek używanych samochodów na Forsal.pl