

Prof. dr hab. inż. Andrzej W. Jasiński

Doradca Głównego Inspektora Ochrony Środowiska

Zastępca Przewodniczącego Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko

Członek Państwowej Rady Ochrony Środowiska

Wrocław, 20 czerwca 2008 r.

Opinia na temat zgodności działania CSRP sp. z o.o. z obowiązującymi przepisami prawnymi w zakresie recyklingu pojazdów ze szczególnym uwzględnieniem zgodności działania w zakresie tworzenia i oferowania wprowadzającym utworzonej sieci recyklingu pojazdów

Dyrektywa 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji a także jej implementacja w postaci Ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r., o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji narzuciły nowe obowiązki całej strukturze Głównego Inspektora Środowiska. Ustawa ta jest znaczącym uzupełnieniem rozwiązań prawnych zawartych w Ustawie o Odpadach. Tylko dla podkreślenia rozległości zagadnienia pragnę przypomnieć, iż wspomniana Ustawa z 2005 r. określa zasady postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska zgodnie z **zasadą zrównoważonego rozwoju**. Graficzne wyeksponowanie tej zasady ma na celu pokazanie jak wieloaspektowe zjawisko jest do opanowanie, właściwego zorganizowania, wprawienia w ruch i późniejszego monitorowania. Stopień komplikacji tego zagadnienia powiększa to, iż mamy ciągle do czynienia z niedojrzałym rynkiem motoryzacyjnym, zwłaszcza w tej jego części, która odnosi się do ochrony środowiska i wykorzystania surowców wtórnych. W tym ostatnim przypadku z jednej strony mamy do czynienia z dużą falą napływających do naszego kraju pojazdów importowanych jak i wewnątrzwspólnotowo wprowadzonych (w różnym wieku i stanie technicznym), z drugiej zaś z coraz większą ilością pojazdów wycofywanych (w różny sposób) z eksploatacji. Problem pogłębia ambiwalentne zachowanie przedsiębiorców z krajów dawnej piętnastki oraz „po cichu” sprzyjających im władzom krajów członkowskich. Wyraża się to choćby w tym, że z jednej strony, władze te z zadowoleniem przyjmowały wywóz ze swojej strefy wpływów starych (a przez to oddziaływujących na środowisko i w większym stopniu niż nowe wehikuły wpływających na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi) pojazdów, z drugiej zaś, wspomagają swoich przedsiębiorców w drenowanie naszego rynku z tego co może być interesujące po demontażu takich pojazdów (żelazo czarne, kolorowe, akumulatorowe, katalizatory, itp). Wszystko w imię swobodnej działalności gospodarczej. Tak więc po awansowaniu naszego kraju do rangi „złomowiska Europy” teraz stajemy się obiektem wywozu surowców,

możesz łamać prawo !” (np. Gazeta Wyborcza, Lubelszczyzna, z 27 maja 2008 r.).

Potrzebny jest sprawny system kontroli prawidłowości działania sd i pzp. Kontrola taka nie powinna ograniczać się tylko do sprawdzenia obiegu wydawanych zaświadczeń lecz także ich relacji do rzeczywistości. Dla przykładu możnaby skonfrontować wydawane zaświadczenia z ilością oddawanych innym recyklerom (wyposażonym w niezbędne zezwolenia i prowadzących sprawozdawczość ,bazującą na kartach przekazania odpadów) akumulatorów, baterii, olejów przepracowanych i innych płynów roboczych, opon, podzespołów itp. Sd i pzp zaznaczają przecież czy przyjmują pojazdy kompletne czy niekompletne, dlatego jest podstawa aby z ilością zaświadczeń o demontażu współgrały ilości ww przedmiotów. Zwłaszcza na początku tworzenia się systemu trzeba go kontrolować, korygować i wspierać .

Podsumowanie

1.Rodzący się rynek recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji ma znacznie większą szansę rozwoju tworząc struktury skonsolidowane .

2.Z legislacyjnego punktu widzenia, jeżeli obowiązujące prawo nie narzuca formy ani treści czynności prawnych, to stosunki prawne mogą być kształtowane dowolnie. Tak więc, wszelkie umowy, gwarantujące wprowadzającemu, że właściciele pojazdów będą mogli oddawać swoje wehikuly zgodnie z wymogami art.11 Ustawy „o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji”, powinny być respektowane przez wszelkie podmioty , także organy administracji.

3.Z dwóch przedstawionych wyżej sposobów konsolidacji znacznie lepszy jest model wdrażany przez Konsorcjum CSRP, w którym lider blisko współpracuje z sd, ma wizję poszerzenia proekologicznej gospodarki odpadami, niż podejście SRP sp. z o.o., w którym Operator Procesu nie dzieli się z sd odpowiedzialnością za tworzenie systemu i wykazuje swoje zainteresowanie pozyskaniem głównie złomu.

4.Działania Centralnej Sieci Recyklingu Pojazdów sp. z o.o. w Lublinie w zakresie tworzenia i oferowania wprowadzającym utworzonej sieci pojazdów jest zgodna z obowiązującymi przepisami prawnymi odnoszącymi się do recyklingu pojazdów.

5.Władze rządowe i samorządowe winny bacznie obserwować tworzenie się wspomnianego rynku, wspierając jego konsolidację oraz stymulując celowymi środkami finansowymi, zgromadzonymi na koncie NFOŚ i GW a pochodzącymi z wpływów i opłat, o których mowa w art.12 ust.2, art.14 ust.1 oraz art.17 ust.1 i 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, powiększonymi o przychody z oprocentowania.

