

## PLASTIKOWE ODPADY ZALEWAJĄ EUROPE. PROBLEM MILIONA „ZNIKAJĄCYCH” AUT

---

Kilka tygodni temu Komisja Europejska, publikując wskaźniki circular economy, podjęła się trudnej próby oszacowania, jak blisko Europie do uczynienia z gospodarki o obiegu zamkniętym rzeczywistości, a nie tylko nad wyraz ambitnego planu. Już wówczas eksperci wskazywali, iż w tak wielowątkowym problemie, jakim jest ponowne wykorzystywanie materiałów i ograniczanie wydobywania surowców, badanie postępu w prowadzonej polityce poprzez kilka wskaźników ilościowych przypomina chęć napełnienia wodą durszlaku – a więc jest skazane na niepowodzenie. Dziś Bruksela publikuje kolejny raport zdający się potwierdzać tę tezę – badanie dotyczące gospodarowania użytymi samochodami.

Każdego roku około 10 mln samochodów kończy swoją użyteczność na europejskich drogach, stając się zwykłymi odpadami, mieszanką plastiku, metalu, gumy i szkła, którą należałoby przetworzyć i wykorzystać ponownie, aby sny o gospodarce okrężnej spełniły się. Tymczasem, tylko 2/3 samochodowych śmieci kończy swoją podróż w oficjalnych zakładach przetwarzania odpadów. Reszta, czyli rocznie od 3 do 4 mln pojazdów, znika z oczu rządów państw członkowskich. To olbrzymie zagrożenie ekologiczne – tyle aut odpowiada za nawet 55 mln litrów takich płynów jak oleje czy płyny klimatyzacyjne gospodarowane bez należytej staranności. Jest to również, w sposób jasny, bezpośrednio zagrożenie dla unijnej ambicji utworzenia gospodarki o obiegu zamkniętym.

Powodów takiej sytuacji jest kilka, a dane, które można zgromadzić, ciężko potwierdzić. Wiemy jednak, że część z tych samochodów to auta przechowywane przez kolekcjonerów-miłośników motoryzacji. Około 5 procent (150 000 – 200 000) to auta skradzione i nie odzyskane przez władze. Innym powodem zniknięcia pojazdów z rejestrów jest ich eksport do takich krajów jak Irak, gdzie naprawa europejskiego „złomu” jest tania i powszechna. Inne znikają z uwagi na niedoskonałości systemu rejestracyjnego – po zakupieniu na rynku wtórnym UE, nowy właściciel nie wyrejestrowuje pojazdu z państwa pochodzenia. Jednak największą grupę samochodów stanowią te, które trafiają do szarej strefy samochodowych złomowisk, a rynek ten, jak wykazuje unijne badanie, rozwija się niezwykle prężnie.

W 2000 roku dyrektywa o końcu życia pojazdów miała pozwolić na odzyskiwanie wszystkich lub najważniejszych elementów zużytego samochodu celem ponownego wykorzystania. Aby to osiągnąć, nowe przepisy zmuszały dilerów i importerów do nawiązania współpracy z autoryzowanymi złomowiskami, a ceną tej usługi obciążyć nabywców nowych pojazdów. Koszt tej usługi różni się w zależności od państwa członkowskiego. W Finlandii czy w Austrii opłata wynosiła ledwie 3-4 euro, podczas gdy na Słowacji koszt ten sięgał nawet 66 euro.

Zakazane było także obciążanie finalnego konsumenta kosztami recydingu, aby nie zachęcać do poszukiwania alternatywnych, nielegalnych i nieekologicznych rozwiązań. Przepisy te jednak okazały się nieskuteczne – nielegalne zakłady złomowania oferują znacznie lepsze wynagrodzenie dla ostatecznych użytkowników, co jest wystarczającą zachętą dla wielu, aby zignorować zagrożenia

ekologiczne.

Patrząc na pozycję Polski we wskaźnikach gospodarki o obiegu zamkniętym, można optymistycznie patrzeć na sytuację naszego kraju – w ponad połowie wskazanych indeksów Polska plasuje się w 1 połowie stawki, w żadnym nie odstaje znacząco od europejskiej średniej. Gdy jednak spojrzeć na badanie dotyczące znikających z obiegu pojazdów, sytuacja nie wygląda już tak różowo.

Polacy rocznie importują rekordowe 1,75 mln używanych aut z innych państw europejskich, z czego prawie milion rocznie jest starszych niż 13 lat. Drugi kraj w tym rankingu (Portugalia), importuje łącznie tylko 300 000 pojazdów. To, z racji starszych technologii ograniczających emisję szkodliwych substancji do atmosfery, generuje koszty społeczne, choćby w postaci smogu, ale wiąże się także z olbrzymim problemem gospodarowania odpadami samochodowymi. A w tym zakresie, jak wynika z raportu KE, zawadzimy.

Ponad milion samochodów rocznie znika z naszych dróg bez śladu, prawdopodobnie trafiając do nielegalnych złomowisk ze szkodą dla środowiska i marnotrawiąc drogie surowce, które w innym przypadku mogłyby być odzyskane do ponownego użycia. Stanowi to ok. 85% wszystkich złomowanych samochodów w Europie. Przyczyna jest oczywista – pieniądze. W nielegalnym zakładzie można liczyć na odzyskanie części pieniędzy z poczynionej kiedyś inwestycji, podczas gdy skorzystanie z usług oficjalnego zakładu wiąże się czasem nawet z koniecznością poczynienia dodatkowej zapłaty.

Kraje, w których problem ten jest najbardziej palący to Polska, Włochy czy Hiszpania, które zajmują 3 pierwsze miejsca w nielegalnych zakładach złomowania pojazdów. Poza milionem aut w Polsce, Włochy i Hiszpania odpowiadają razem za kolejny milion nielegalnie zezłomowanych pojazdów. Ponadto, według innego raportu Komisji, 85% złomowań w Finlandii i 57% w Belgii jest przetwarzanych nielegalnie.

Część państw członkowskich stara się zaadresować ten problem. W Danii właściciele samochodów płacą rocznie równowartość 11 euro, co kumuluje się przez cały okres życia pojazdu. Ostateczny właściciel, oddając pojazd do oficjalnego złomowiska, uzyskuje pełną zebraną kwotę, wraz z wynagrodzeniem od zakładu zarządzania odpadami, co ma razem przebić oferty oferowane przez nielegalną konkurencję.

Brytyjczycy i Francuzi zdecydowali się wypowiedzieć wojnę nielegalnym złomowiskom. Wielka Brytania zamknęła w 2015 roku 989 z nich, we Francji podobny los spotkał 100 zakładów. Holendrzy natomiast obciążają właścicieli aut roczną opłatą drogową, z której zwolnienie przysługuje dopiero w momencie wyrejestrowania pojazdu na legalnym złomowisku. Wszystkie te kraje jednak już dziś notują niski udział zaginionych pojazdów w porównaniu do ogółu aut zarejestrowanych.

Istnieją także propozycje rozwiązań w ramach Unii Europejskiej jako całości. Jednym z nich jest Europejski Rejestr Pojazdów z ustandaryzowanymi regulacjami co do sposobów jego zmieniania. Wobec tego pomysłu większość państw członkowskich jest jednak sceptyczna, zazdrośnie strzegąc swoich własnych przepisów w tym zakresie, co w obecnym klimacie politycznym może być zrozumiałe – nikt nie chce być postrzegany jako ten, który oddał kolejną kompetencję państwa członkowskiego do brukselskiej biurokracji.

Trywialny z pozoru problem złomowania samochodów pokazuje, jaki dystans dzieli brukselskich decydentów od obywatelski europejskiej wspólnoty. Tajemnicą Poliszynela jest w przypadku projektu gospodarki o obiegu zamkniętym fakt, że, przynajmniej w okresie przejściowym, trwającym jednak kilkanaście lat, użytkownicy produktów wytworzonych z produktów nierrecynglowalnych lub trudno recynglowalnych, będą płacili za takowe przedmioty więcej, aby sfinansować proces przetwarzania

wykorzystywanych produktów. To z kolei najdotkliwiej uderzy w ludzi najbiedniejszych, którzy dotychczas korzystali z tych artykułów nie dlatego, że są nieekologiczne, ale w dużej mierze dlatego, że były najtańsze. Przykład używanych, starych samochodów jest tylko ostatnim, najbardziej spektakularnym przykładem. Bez zaadresowania tego aspektu wielkiego planu Komisji Europejskiej, Unia skazuje się na kolejną falę krytyki i wdrożenie kolejnego programu, którego korzyści odczują przede wszystkim przedstawiciele klasy średniej i wyższej kosztem najbiedniejszych, a to wariant, na który Unia Europejska dziś za żadną cenę nie może sobie pozwolić.