

położonych w odległości nie większej niż 50 km w linii prostej od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu”.

„Wprowadzającym” nazywa się tutaj dostawcę ponad 1000 pojazdów rocznie. Za brak takiej sieci przewidziano wysokie kary, jednak już pierwsza kontrola z 2006 roku wykazała, że żaden ze zobowiązanych do tego podmiotów jej nie

utworzył. Naliczono kary w łącznej wysokości ponad 120 mln złotych. Wywołało to protesty zainteresowanych, w wyniku których w połowie 2007 r. znowelizowano ustawę i kary złagodzone. System komputerowy oparty na satelitarnej mapie Polski, uruchomiony przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska na początku 2008 r., wykazuje, że wiele firm

nie stosuje się nadal nawet do tych złagodzonych przepisów. Tak więc problem nieściągalnych kar może powrócić.

Na koniec roku 2006 zezwolenia na zbieranie i przetwarzanie pojazdów posiadało 461 stacji demontażu i 86 punktów zbierania pojazdów. Pod koniec 2007 r. liczba ta wzrosła do 548 i 104. Ostatnie dane mówią już o w sumie 750 takich punktach. W krajach Unii Europejskiej podobnych punktów jest ponad 10 tys. Jednak polskim stacjom recyklingu trudno jest pozyskać „surowiec”, gdyż przechwytyje go szara strefa. Dopóki taka „konkurencja” będzie się utrzymywać, legalnie działający przedsiębiorcy nie będą mieli w niej szans. Niewykorzystane zostaną też pieniądze, które w myśl ustawy wpływają na konto Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (500 zł od każdego sprowadzonego samochodu), ponieważ stacje nieotrzymujące zużytych samochodów nie ubiegają się raczej o dotacje.



Wiele zależy od świadomości ekologicznej

ROZMOWA Z KACPREM RUTĄ
– WŁAŚCIELEŃ STACJI DEMONTAŻU POJAZDÓW
AUTARUTA.PL W CHOJNOWIE NA DOLNYM ŚLĄSKU

– Czy Pana firma ma zawartą umowę z jakimś dystrybutorem (dystrybutorami) nowych samochodów w Polsce?

– Tak, z dystrybutorem marki Toyota. Koncern, który wprowadza na polski rynek tak dużo samochodów, jest zobowiązany do zapewnienia sieci zbierania samochodów wycofanych z eksploatacji. Należymy też do ogólnopolskiej sieci zbierania Eco-Cars, która obejmuje swoim zasięgiem 97% terytorium kraju.

– Jakie są główne, a jakie dodatkowe źródła przychodów firmy zajmującej się złomowaniem pojazdów?

– Głównym jest sprzedaż materiałów uzyskanych w procesie rozbiórki pojazdów, m.in. stali, metali kolorowych, a także tzw. odpadów niebezpiecznych. Dodatkowo stacja zarabia na ponownym wprowadzaniu do użytku części z utylizowanych pojazdów. Nie jest to jednak duży zarobek. Każda część przed wprowadzeniem na rynek wtórny musi być przetestowana, a zdawane pojazdy są często w bardzo złym stanie. Dlatego w ogólnym obrocie firmy są to przychody raczej marginalne.

– Jak jest wyposażenie techniczne Pana placówki i kwalifikacje zatrudnianego w niej personelu?

– Wyposażenie jest w pełni zgodne z wymogami ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jednak oprócz tego „obowiązkowego” sprzętu prawie każda

stacja posiada maszyny i urządzenia dodatkowe, pozwalające na sprawniejsze wykonywanie jej zadań, np. podnośniki hydrauliczne, montażownice do opon, kompresory, wysysarki do oleju itd. Konieczne jest również odpowiednie zabezpieczenie proekologiczne tej działalności i sprzęt do transportu wyeksploatowanych pojazdów (autolawety, lawety, w tym także te największe do wywozu większych ilości samochodów z punktu zbierania).

Z kolei w transporcie wewnętrznym niezbędne są wózki widłowe, podnośniki, wózki ręczne paletowe itd.). Zatrudniony u nas personel posiada wszelkie kwalifikacje niezbędne do pracy na zajmowanych stanowiskach. Mamy w firmie trzy działy: transportu, warsztatowy oraz sprzedaży i obsługi klienta.

– Jaka jest obecna kondycja Pana firmy i od czego zależy przyszły jej rozwój?

– Działamy na rynku od niespełna roku i dopiero zapoznajemy się praktycznie z realiami branży. Jej pomyślny rozwój zależy w znacznym stopniu od ekologicznej edukacji społeczeństwa i skutecznej walki państwa z tzw. szarą strefą. Ona jest teraz największym zagrożeniem dla każdego właściciela autoryzowanej stacji. A jeśli chodzi o ocenę kondycji finansowej firmy... Cóż, zachowujemy płynność i wszystko wskazuje na to, że nasze długookresowe plany rozwoju dadzą wreszcie pozytywne rezultaty.



PO MECHANICZNYM DEMONTAŻU ZOSTAJE TYLKO SAMO NADWOZIE...



... KTÓRE TRZEBA ROZDROBNIĆ W MASZYNIE ZWANEJ SPTRZĘPIARKĄ

12 marca 2010 roku weszła w życie nowa ustawa o odpadach, która uznaje działania szarej strefy demontażowej za sprzeczne z prawem. Domorostym utylizatorom grożą kary pieniężne nawet do 300 tys. złotych. Czy to poprawi sytuację? Miejmy nadzieję, że tak, bo w przeciwnym wypadku ekologicznych kłopotów możemy doświadczać jeszcze przez wiele lat.

Szymon Ciach

FOT. AUTARUTA.PL, WICHARY

MONROE
suspension



Nowość



**Części
zawieszenia**

Najnowsza część z rodziny Monroe®

TENNECO
www.tenneco.eu