

Au samochodach



Ar

Część druga: Co się dzieje z 6 milionami używanych aut, jakie przywieźliśmy z Zachodu? Napędzają szarą strefę. Rząd chce z tym skończyć. Bo na samych zaległych opłatach traci 1,5 mld zł rocznie

Mógłby reklamować niejedyn komis. Ale wyrok już zapadł. Najpierw spuszcza się olej, potem wlewa truciznę. Metakrzemian sodu, czyli szkło wodne, mniej szkodzi ludziom (dodaje się je do żywności jako E550) niż autom. Te uśmierca na amen. Jak? Aż przykro patrzeć: egzekutor przekręca kluczyk pięknego jeeпа grand cherokee i wciska gaz. Silnik wyje, potem rzeź. Im gorętszy, tym trucizna gęstsza. A gdy już bliżej jej do szkła niż wody, serce auta zastyga w kłębach pary i dymu. - Game over, rest in peace.

Taki los spotkał w 2009 r. w USA 680 tys. samochodów. Skonały, by ożywić amerykańską motoryzację. Złomując stare auta, ich właściciele mogli kupić nowe aż o 4,5 tys. dol. taniej. Popierany przez Obamę program "Cash for Clunkers", (gotówka za graty), choć kosztowny, przysporzył PKB ponad 4 mld dol. i uratował 60 tys. miejsc pracy.

W Polsce zależność między losem aut a stanem gospodarki odkryto niedawno. W 2010 r. Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów (FORS) wyliczyło straty państwa z tytułu nielegalnego demontażu na 1,5 mld zł. Przez całe lata polityków nie obchodziło, gdzie i jak kończą używane auta, które Polska ściąga z Zachodu niczym magnes. Co dalej? Pojeżdżą i trafią na Wschód? Nie. W 2008 r. sprowadziliśmy 1,1 mln aut, a wyeksportowaliśmy tylko 6 tys.

Wniosek? Te samochody tu dokonują żywota. Nasz kraj to największe w Europie autohospicjum. Od 2004 r. przyjęliśmy 6 mln pacjentów. Pytanie: co się dzieje ze zwłokami?

Stacja kontra stodoła

Do Wiązowny pod Warszawą trafiają zwłoki w różnych stadiach rozkładu. - Kasacja? - słyszę na dzień dobry. Zaprzeczam i na wszelki wypadek parkuję jak najbliżej drzwi.

- Jeśli ktoś przyturla się tu byle dziadostwem, dostaje 200 zł - wyjaśnia Sławomir Szymański, szef stacji demontażu. - Gdy to my jedziemy po auto - stówę. Jak trafi się coś lepszego, to i 500 zł. A za taki jak pana, w miarę niezharatany, mogę dać nawet... tysiąc.

Ledwo ukrywam wzruszenie, w końcu żaden przepis nie zmusza go do takiej hojności. Dyrektywa unijna każe stacjom przyjmować kompletne pojazdy darmo. A niekompletne? - Za brakujące kilogramy możemy żądać po 10 zł, ale nikt tyle nie da. Już złotówka to jest szok - mówi Szymański.

A jeśli zbyt dużo kilogramów brakuje?

- To mamy złom.

Różnica? Zasadnicza. Choć tu i tu pojazd zostaje unicestwiony, to tylko kasację wieńczy "akt zgonu". A taki akt uwalnia właściciela od auta raz na zawsze. Co innego złom. Tak potraktowane auto może jak zły duch nękać właściciela jeszcze latami. Bo choć samochodu nie ma, to straszny w rejestrach i musi być ubezpieczony. A to kosztuje.

Co wybrać? Skasować samochód w stacji demontażu (i mieć OC z głowy), czy może sprzedać go na części, a resztę oddać na złom (i potem martwić się o składki)? Okazuje się, że wielu próbuje zjeść ciastko i mieć ciastko.

- I przywożę mi wyduszkę pozbawioną wszystkiego. Czyli złom. Dostają za to 200 zł. A składki OC? Żeby ich nie płacić, piszą umowę kupna-sprzedaży. Lipną oczywiście. Na sąsiada pijaka, na Ruskiego, na zmarłego, a nawet na nas - mówi pan Sławomir. O tym, że pewna firma z Łodzi "sprzedała" im sześć aut, dowiedział się... od ubezpieczyciela.

Nie wiedziałem, że tak trudno pozbyć się samochodu. Przynajmniej formalnie. Chociaż...

- Jeden się tu zapędził i wciskał zaświadczenia o kasacji. Podrobione? Kradzione? Nie wiem. Za każde chciał 150 zł. O takie - pan Sławomir wyciąga plik blankietów... z sejfów. Są cenne, bo uwalniają od składek OC.

Rozglądam się wokół - to męski świat. Kobiety? Głównie na kalendarzach, których nie powinny oglądać dzieci. Zabawki też są tu męskie. Na przykład prasonożyce: waga 45 ton, tną z siłą 500 ton i zmieniają auto nie do poznania. Ale nim to nastąpi...

- Trzeba auto osuszyć i wypatroszyć. Dwóm chłopakom zajmuje to trzy godziny - objaśnia Szymański. - Najpierw wyjmują akumulator, potem butlę gazową, później spuszczają płyny i tak dalej.

Tu widać, że nasze ukochane niegdyś auto to w istocie metalowa puszka wypełniona plastikiem, gumą, szkłem i płynami, z których żaden nie nadaje się do podlewania kwiatków. By nie kłać natury, stacja demontażu ma rozmaite zbiorniki, studzienki i separatory, w których zbiera wszystkie te trucizny. Dlatego kosztuje 1,5-2 mln zł.

Ale można prościej i taniej. Naraz zjawia się laweta z czymś, co mogło być škoda.

- O, nielegalny - ożywia się mój gospodarz. - Przywiózł wyduszkę, zaraz koła odkręci i zabierze.

Faktycznie. Niebawem po laweciarzu zostaje obłoczek spalin. A eksškoda już zajęła się ubijako-koparka.

- Ruskich se weźmie, olej na ziemię spuści, części na Allegro wystawi i na koniec zeźmuję skorupę. A co nie sprzeda, to do lasu wyrzuci. Dużo tu takich przyjeżdża. Po stodołach rozbierają, podatków nie płacą. Dlatego stać ich, by dać nawet 1000 zł za sztukę - pan Sławomir zdradza tajemnice konkurencji, ale i własnej szczodrości - cóż, gdyby nic za auto nie płacił, nie miałby czego rozbierać.

W pojedynku na "koszty" stodoła nokautuje stację. Różnica? Ponad 500 zł. Tyle na jednym aucie oszczędza stodołarz nieprzejmujący się podatkami, amortyzacją i recyklingiem.

Żaden przedmiot nie wywołuje takiej lawiny machlojek jak samochód - pomyślałem wyjeżdżając z Wiązowny. A jednak nie doceniłem skali zjawiska.

Szafa pełna trupów

Dwa lata temu Adam Małyszko musiał pożegnać się ze stacją demontażu w Łochowie. Przynosiła 75 tys. zł strat miesięcznie. Jako prezes stowarzyszenia FORS Małyszko ma pełny przegląd branżowych patologii. A jak miało być?

Pięć lat temu powstał skuteczny, jak sądzono, system. Wymyślono, że demontaż i recykling będą finansować ci, którzy wprowadzają auto na rynek. Jak? Wnosząc 500 zł opłaty recyklingowej od pojazdu. Przez lata uzbierał się z nich ponad miliard złotych. By zachęcić do otwierania stacji demontażu, od każdej tony zdemontowanych pojazdów dostawały 500 zł dopłaty. By zaś tych ton nie brakowało, za dostarczanie stacjom porzuconych aut gminy dostawały po 4000 zł. Teoretycznie wszystko powinno być cacy, zwłaszcza że podobny system sprawdził się w Europie.

Owszem, powstało blisko 700 stacji demontażu, ale nie bardzo mają co demontować. Zamiast do nich strumień aut płynie... gdzie? Rozmiar szarej strefy powinien być tu czytelny. W końcu auta to nie kamienie - mają rejestrację, dowód, numer itd. A jednak nawet nie wiadomo ile ich jest - 22 mln, jak chce Główny Urząd Statystyczny (GUS), czy 25 mln, jak woli

- Ani jedno, ani drugie - twierdzą eksperci. - Jest ich dużo mniej. Przynajmniej o 2 mln i to samych osobówek - uważa Wojciech Drzewiecki z Instytutu Samar. - O 6 mln - twierdzi FORS i ocenia, że z prawie 7 mln pojazdów zarejestrowanych ale nie mających OC istnieje tylko co dziesiąty. A więc 700 tys. Reszta przepadła jak kamień w wodę. Wniosek? Jeśli FORS ma rację, w systemie CEPIK figuruje ok. 6 mln martwych dusz. Czyli 25 proc. Precyzję godną Bantustanu zawdzięczamy:

a) Zaniechaniu. Do 1998 r. w statystykach było z grubsza tyle aut, co na drogach. Gdy podatek drogowy wrzucono w cenę paliwa obie liczby się rozjechały. Rychło też utarło się, że "nieużywany nie musi być ubezpieczony". I że "sprzedany" oznacza "wyrejestrowany". Błąd.

b) Niedoinformowaniu: przepływ danych ze starostw przypominał głuchy telefon, CEPIK-iem rządził mechanizm zapadkowy (dużo łatwiej było do niego wpaść, niż wypaść), a status milionów pojazdów nie był weryfikowany od 2004 r., oraz

c) patologiom, o których napomknął pan Sławek z Wiązowny, a których skutek skwitował krótko: - Tych samochodów nie ma i nigdy nie będzie.

- W Niemczech, nie pozbędziesz się pojazdu pokątnie. Chyba że wytniesz diaksem pole numerowe. Tak sprawna jest tam baza danych - mówi minister środowiska Andrzej Kraszewski.

Za to nasza szafa jest pełna trupów. Gdyby z niej wyleciały, zawartość by odmłodziła. I to jedyna dobra nowina: średni wiek wszystkich naszych aut jest niższy, niż podają statystyki zawyżane przez samochodowe truchła. A więc nie 14, ale "tylko" 11 lat.

Wciąż nie wiemy czy trupów w szafie przybywa, czy może tkwią tam od lat? Policzmy: mamy jakieś 20 mln pojazdów (tak między GUS a FORS), żyją średnio 16 lat, czyli? Co roku powinniśmy demontować ich ponad 1,2 mln. A demontujemy 195 tys. Zaledwie 20 proc. Co z resztą? Też są rozbierane, tyle że pokątnie (jak owa škoda).

- Nie może być tak, że co roku ginie milion pojazdów! Bo aż tyle rozbiera się nie wiadomo gdzie. A przecież to 2,7 tys. dziennie! - irytuje się minister Kraszewski.

"Exxon Valdez" nad Wisłą

O kolejne przejawy patologii można się tu wręcz potknąć:

- Legalizacja kradzionych lub przemyconych aut. Ogłoszenie jakich w internecie wiele: na zdjęciu spalone nadwozie, obok pełna lista wyposażenia, a na górze cena sprzedaży przyprowadzająca o pusty śmiech: 15 tys. zł? Za stertę okopconej blachy? Nie, za tożsamość - pole numerowe i dokumenty. To wystarczy, by zapewnić życie po życiu podobnemu, ale kradzionemu

Ożywianiu wraków sprzyjają... firmy ubezpieczeniowe, które sprzedają całkiem zniszczone pojazdy, by mieć tańszą likwidację szkody. Ci sami ubezpieczyciele szacują, że po Warszawie jeździ około 3 tys. samochodów skradzionych za granicą, a zalegalizowanych w Polsce.

- Codziennie zatrzymujemy auto z fałszywą tożsamością - mówi Ireneusz Ambroziak z wydziału do walki z przestępczością samochodową.

- Handel kwitami. Część stacji demontażu działa tylko na papierze: nie przyjmuje pojazdów, ale wystawia zaświadczenia. Małyszko: - Przyjmują za to całe worki tablic rejestracyjnych i wyciętych pól numerowych z nielegalnie rozebranych aut. A do huty wysyłają inny złom jako samochodowy. W ten sposób „wyrabiają” wymagany poziom recyklingu i dostają dofinansowanie

- Rejestracja samochodu „na słupa”. Po co? By uniknąć opłat celnych lub zatrzeć ślady kradzieży. Niektóre „słupy” mają po kilkanaście aut (i żadnego innego majątku).
- Szara strefa pochłania setki tysięcy samochodów ściąganych z Wielkiej Brytanii. Ponad 90 proc. z nich jest rozbierana - to dawcy organów. Małyszko: - Sprzedawca stamtąd zawiera umowę na fikcyjną naprawę tych aut tutaj, by w razie kontroli szrociarz miał podkładkę: „Dziś rozbieram, ale jutro będę składał”.

Właśnie, co z kontrolą? Wojewódzki inspektor ochrony środowiska, owszem, sprawdza, ale głównie legalne stacje.

A nielegalne? Może policja? - Chyba że ktoś rozbiera kradzione auta - zastrzega Ireneusz Ambroziak. - Wtedy dostanie mandat. To raczej nękanie niż karanie.

- Gdy szara strefa jest tak wielka, można w niej działać bezkarnie - twierdzi Małyszko.

Konsekwencje? Niektóre łatwo zobaczyć - to samochodowe resztki na wyspiskach, w lasach czy posesjach. Niektóre można wyliczyć - np. 1,5 mld zł rocznie strat budżetu z tytułu rozmaitych nieuiszczonych opłat. Niektórych można się tylko domyślać, jak choćby losu 10 tys. ton płynów technicznych wypełniających milion demontowanych pokątnie aut. W ciągu siedmiu lat wyciek tych płynów dorówna wyciekowi ropy z tankowca "Exxon Valdez" w 1989 r. Tyle że nie w jednym, ale w tysiącach miejsc.

- Z importem aut i ekologią jest tak, jak ze sprzedażą alkoholu i walką z alkoholizmem: i tu, i tu mamy szybki i spory dochód - twierdzi znany handlarz samochodów. - A że koszty społeczne są rozmyte i odroczone, to nikt sobie nimi nie zwraca głowy.

Oby nie rudera dla trędotowych

Kałuże, błoto i baraki. A jednak gnałem tu przez całą Warszawę. I oto jest: dziwna i groźna jak ryba głębinowa, wielka jak wieloryb, a w dodatku fioletowa. Jedna z dziesięciu w Polsce. Strzępiarka - maszyna do niszczenia innych maszyn. Nie ogniem czy ostrzem - to zbyt banalne. Ona je rozszarpuje. Wielkie wirujące młoty, zdolne w minutę zmienić auto w metalowe konfetti, wprawiają w drżenie całą okolicę (to tłumaczy brak budynków). Choć stoję daleko, czuję, jakby coś chłostało ziemię.

Nie wiem tylko, czy ta metalowa pirania, bez trudu rozszarpująca całe silniki, zdołałaby rozgryźć problem dręczący część branży i Ministerstwo Środowiska: jak uszczelnić proces demontażu aut? Zaledwie co piąte widzi legalną stację, a co dziesiąte w drodze do huty trafia na strzępiarkę. Choć powinny wszystkie.

- Zaczęlbym od CEPIK-u - proponuje szef FORS. - Po roku każdy pojazd zarejestrowany byłby ubezpieczony. Warunek? Abolicja. Komisja Europejska pewnie pogrozi nam palcem, ale my powiemy, że to zaszłości, i że nie chcemy dręczyć milionów obywateli. Czyli stawiamy grubą kreskę, czyścimy rejestry z pojazdów, których nie ma, komputer wyławia te, które są, ale nieubezpieczone, a my wzywamy właścicieli do wyjaśnienia. No i nagroda: za oddany do stacji wóz właściciel dostawałby np. 500 zł.

Wojciech Drzewiecki: - Powinniśmy rozwijać rynek aut używanych, tyle że bazujący na pofirmowych, kupionych tu, a więc z czytelną historią. Firmówki wymienia się co trzy-cztery, a nie co sześć-siedem lat jak prywatne. Mając ułatwiony zbyt, firmy częściej kupowałyby auta nowe, import używanych by zmalał, budżet by zyskał, a szara strefa - osłabła.

Ministerstwo środowiska też chce rozprawić się z szarą strefą. Jak? Nową ustawą o recyklingu aut. Co zmieni?

- Zaostrzy kary. Od 10 do 100 tys. zł, grozić będzie już za sam fakt posiadania wraka. - Wystarczy, że inspektor znajdzie u kogoś trzy-cztery takie auta, a to nie są orzeszki, które można nakryć czapką - mówi minister Andrzej Kraszewski. - Nielegalny demontaż będzie nieopłacalny.
- Szkada całkowita: jeśli twoje auto jest kompletnie zniszczone, to nie dostaniesz odszkodowania zanim nie pokażesz kwitu ze stacji demontażu. Chodzi o to, by raz na zawsze wyeliminować wraka z obiegu.
- Każdy, kto wprowadza auta na rynek, będzie musiał zadbać o ich zbiórkę. Wprowadziłeś dziesięć? Po roku musisz wycofać siedem. To będzie dotyczyć też komisów.

W ustawie takich zabezpieczeń będzie więcej - zapewnia min. Kraszewski. - Po to, by nikt nie rozbierał aut pokątnie i nie fundował im drugiego życia.

Właśnie dlatego w USA brutalnie zacierano silniki w sprawnych jeszcze pojazdach (Unia tego zabrania). Samochody wszędzie rodzą patologie, ale nigdzie na taką skalę jak u nas. 80-proc. szara strefa to rekord Guinnessa, a taki właśnie jest jej udział w demontażu aut. Problem nie rozwiąże się szybko - Polacy jeszcze się nie obkupili. Do poziomu Hiszpanii, Grecji i Litwy, gdzie na 1000 mieszkańców przypada ponad 450 osobówek, oficjalnie brak nam jeszcze 3 mln sztuk, nieoficjalnie - 4,5 mln. Ponieważ kochamy auta z drugiej ręki (w 2009 r. kupiliśmy 10 razy więcej używanych niż nowych) ich łowców, sprzedawców i uzdrowicieli czeka przynajmniej siedem tłustych lat. Kolejne siedem lat te pojazdy będą dogorywały tutaj. W jakich warunkach? Zależy od decydentów. Powinni przynajmniej zadbać, by Polska przypominała cywilizowane hospicjum, a nie obskurne leprozorium. Inaczej "Exxon Valdez" rozpruje się tu jeszcze dwa razy.