

Warszawa, 11 września 2018 r.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska
Paweł Ciećko
ul. Wawelska 52/52
00-922 Warszawa

Wniosek PAS i DAS do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska o kontrolę procedur i praktyk gospodarowania odpadem niebezpiecznym, jakim są podkłady kolejowe.

**Polski Alarm Smogowy, Dolnośląski Alarm Smogowy oraz Warszawa Bez Smogu wnoszą o
jak najszybszą i gruntowną kontrolę procedur i praktyk gospodarowania odpadem
niebezpiecznym, jakim są podkłady kolejowe.**

1. Uzasadnienie

Drewniane podkłady kolejowe mają według prawa status odpadów niebezpiecznych, ponieważ są nasączone silnie toksycznymi i rakotwórczymi substancjami. Utylizacją mogą się zajmować wyłącznie firmy posiadające specjalistyczne uprawnienia. Niestety podkłady takie, pochodzące z remontów linii kolejowych PKP PLK SA, często pojawiają się w sprzedaży dla klientów indywidualnych i wykorzystywane są jako opał. lub jako elementy wyposażenia ogródków czy nawet placów zabaw dla dzieci. Wiadomo, że spalanie podkładów nasączonych związkami konserwującymi drewno emituje do powietrza niebezpieczne i rakotwórcze substancje. Także umieszczanie ich w ogrodach nie pozostaje obojętne dla środowiska i ludzi

2. Opis sytuacji

Drewniane podkłady kolejowe pochodzące z remontowanych przez PKP torowisk znajdują się w powszechnej sprzedaży za pośrednictwem portali internetowych, a także w sprzedaży bezpośredniej u wielu dostawców wyposażenia ogrodów. (Lista przykładów - zał. 1).

Jedynym źródłem wycofanych z użycia podkładów jest w Polsce spółka PKP PLK S.A., która przekazując torowiska do remontu firmom zewnętrznym obarcza je jednocześnie obowiązkiem utylizacji tych podkładów jako odpadów niebezpiecznych.

Prawo krajowe i unijne zakazuje przekazywania i sprzedawania podkładów, będących odpadami niebezpiecznymi podmiotom nie wyspecjalizowanym i nie posiadającym zezwolenia na ich utylizację.

3. Toksyczność podkładów kolejowych oraz sytuacja prawna

Drewniane podkłady kolejowe nasączone są olejem kreozotowym. Zgodnie z katalogiem odpadów, stanowiącym załącznik do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1923), drewniane podkłady kolejowe są odpadami niebezpiecznymi oznaczonymi kodem 17 02 04*.

Zgodnie z art. 27 ust. 2 Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.; dalej: Ustawa) gospodarowanie odpadami niebezpiecznymi można zlecić wyłącznie profesjonalnemu podmiotowi posiadającemu stosowne zezwolenia. Zgodnie z art. 175 Ustawy, zlecenie gospodarowania odpadami podmiotom nieposiadającym wymaganych decyzji lub wpisu do rejestru stanowi wykroczenie zagrożone karą aresztu albo grzywny.

Co więcej: postępowanie z odpadami, w tym z niebezpiecznymi, regulują także przepisy unijne, w tym Rozporządzenie UE (UE) nr 528/2012 z dnia 22 maja 2012 r. Otóż zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 528/2012, od 1 maja 2013 r. kreozot,

stosowany do impregnacji podkładów kolejowych, uznano za bezprogowy (czyli nie posiadający stężeń w bezpiecznej granicy) czynnik rakotwórczy i sklasyfikowano jako substancję rakotwórczą kategorii 1B, , a niektóre z WWA uznano za trwałe, zdolne do biokumulacji oraz toksyczne.

W myśl obowiązujących przepisów zużyte podkłady kolejowe, nasączone toksycznym kreozotem, nie mogą być zatem sprzedawane osobom fizycznym, montowane w ogrodach czy na placach zabaw, ani używane jako materiał opałowy w domowych kotłach.

Podkłady kolejowe, impregnowane olejami zawierającymi wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne jak olej kreozotowy, są odpadami niebezpiecznymi z uwagi na potencjalną możliwość występowania w nich znacznej zawartości silnie toksycznych i rakotwórczych substancji aromatycznych, wśród których wymienić należy: antracen, fluoren, fenantren, benzo(a)antracen oraz benzo(a)piren. Substancje te są bardzo szkodliwe, zarówno dla środowiska naturalnego jak i zdrowia ludzi.

Zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. zabrania się odzyskiwania, a także unieszkodliwiania takich odpadów poza instalacjami lub urządzeniami spełniającymi określone wymagania, a zużyte podkłady kolejowe nie powinny być przekazywane osobom fizycznym do jakiegokolwiek wykorzystania.

4. Sytuacja etyczna - odpowiedzialność państwowej spółki oraz jej wpływ na rozpowszechnianie się złych praktyk

Nie ulega wątpliwości, że podkłady kolejowe nasączone toksycznymi substancjami nie powinny być wstawiane w ogrodach, w glebie, na placach zabaw, a w szczególności spalane w kotłach domowych, czy w instalacjach nieprzystosowanych do utylizacji zgodnie z przepisami.

Przechowywanie i palenie tak toksycznych odpadów w instalacjach domowych i komunalnych przyczynia się do emisji groźnych rakotwórczych i mutagennych trucizn do powietrza (jak np. dioksyny i furany), którym oddychamy. Należy dodać, że produkty spalania odpadów niebezpiecznych docierają też do łańcucha żywieniowego, kiedy spadają na glebę i są przyswajane przez rośliny lub zwierzęta.

Takie działania naruszają przepisy polskie i w/w Rozporządzenia UE. PKP chce uchodzić za firmę nowoczesną, modernizującą się, stawiającą na ludzi – pasażerów, tymczasem prowadzi naganne praktyki przyczyniające się do zanieczyszczenia powietrza, a przy tym do utwierdzania społeczeństwa, że pozbywanie się odpadów niebezpiecznych jest możliwe, a do tego może być źródłem dochodów.

Według prawa odpowiedzialność za podkłady, jako odpad niebezpieczny, spada na zewnętrznego wykonawcę remontu linii kolejowej. Tacy wykonawcy wybierani są w przetargach, a ich obowiązkiem jest posiadanie zezwoleń na zajmowanie się odpadami niebezpiecznymi. Praktyka pokazuje, że zużyte drewniane podkłady kolejowe trafiają obrotu handlowego.

Zdaniem wnioskodawców w takim przypadku PKP zrzuca odpowiedzialność na firmę remontującą zapominając przy tym, że firma ta nie tyle produkuje własne odpady, co musi poradzić sobie z odpadami należącymi do PKP.

Naszym zdaniem PKP PLK jako spółka państwowa ponosi szczególną odpowiedzialność za zagospodarowanie swoich odpadów niebezpiecznych. PKP korzysta z sytuacji prawnej mówiącej, że wykonawca remontu staje się wytwórcą (właścicielem) odpadów niebezpiecznych. PKP PLK powinna tak zorganizować proces remontu torowisk, aby nie pozbywać się toksycznych podkładów i zając się ich utylizacją w odpowiedzialny sposób.

Obecny sposób działania PKP PLK przyczynia się do podtrzymywania patologii w zakresie obchodzenia się ze środowiskiem przyrodniczym w naszym kraju, oraz bez wątpienia pogarsza stan zdrowia społecznego w Polsce. Taka postawa z pewnością nie zgadza się z wizerunkiem, który PKP PLK chciałyby promować w społeczeństwie.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, jako spółka Skarbu Państwa, zarządza państwową siecią linii kolejowych w Polsce. Odpowiada ona również za remonty linii kolejowych, w ramach których wytwarzane są odpady w postaci zużytych podkładów drewnianych. Spółka winna tak zorganizować proces remontu torowisk, aby uniemożliwić obrót toksycznymi odpadami, ponieważ narażają one zdrowie i życie obywateli.

Skala zjawiska – czyli ilość dostępnych podkładów w obiegu wtórnym oraz łatwość z jaką może je nabyć dowolna osoba fizyczna – rodzi przypuszczenie, iż PKP PLK nie sprawuje należytego nadzoru nad wyborem wykonawców remontów, stosowanymi przez nich metodami utylizacji odpadów niebezpiecznych.

W związku z powyższym uważamy za zasadne sprawdzenie, w jaki sposób PKP PLK sprawuje nadzór nad wycofywaniem i utylizacją drewnianych podkładów kolejowych oraz nad podmiotami realizującymi remonty torowisk.

PAS uważa, że niezbędna jest ustalenie:

1. Jak jest rozwiązany problem wycofania i utylizacji podkładów kolejowych w PKP PLK S.A.?
2. Jeśli w całości odpady te są przejmowane przez wykonawców remontów torów, kto i gdzie wykonywał remonty od 1 stycznia 2013 oraz jak PKP SA zabezpieczono utylizację wycofywanych podkładów kolejowych?
3. Jak wygląda bilans wycofanych podkładów kolejowych?
4. Jaką liczbę podkładów zutilizowano w PKP PLK S.A. od 1 stycznia 2013 r., a jaka trafiła do innych podmiotów? Ważne jest przedstawienie tych ilości także w podziale na województwa, tak są bowiem przygotowane programy ochrony powietrza w kraju zgodnie z podziałem wojewódzkim.
5. Czy przeprowadzane zostały laboratoryjne testy – badania toksyczności wycofywanych podkładów kolejowych? Jeśli tak, kto prowadził te badania i jakie były ich wyniki
6. Czy w umowach z wykonawcami remontów opisano sposób utylizacji podkładów?
7. Czy sprawdzany przez PKP PLK S.A. jest ten sposób utylizacji podkładów kolejowych przez inne podmioty, którym przekazywane są podkłady?
8. Jak PKP PLK S.A. zamierza przeciwdziałać wykorzystywaniu na opał toksycznych pochodzących z napraw torów odpadów niebezpiecznych, jakimi są podkłady kolejowe?

W imieniu Dolnośląskiego Alarmu Smogowego
Radosław Gawlik

W imieniu Polskiego Alarmu Smogowego
Piotr Siergiej

W imieniu Warszawy Bez Smogu
Jakub Jędrak