

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
STRATEGINIO VALDYMO IR POLITIKOS FAKULTETO
APLINKOS POLITIKOS IR VALDYMO KATEDRA

VALENTINAS BENKUS
(APLINKOS APSAUGOS POLITIKA IR ADMINISTRAVIMAS)

**EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ATLIEKŲ
TVARKYMO SISTEMOS VALDYMO ANALIZĖ**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
doc. dr. Algimantas Bakas

Vilnius, 2008

TURINYS

ĮVADAS.....	4
1. EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ (ENTP) ATLIEKŲ TVARKYMO TEISINIS REGLAMENTAVIMAS.....	8
1.1. ENTP ir jų atliekų apibrėžimas.....	8
1.2. Teisės aktai, reglamentuojantys ENTP atliekų tvarkymą Europos Sąjungoje.....	9
1.2.1. ES Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių.....	9
1.2.2. ES dokumentai, susiję su ES Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB.....	10
1.3. Teisės aktai, reglamentuojantys ENTP atliekų tvarkymą Lietuvoje.....	11
1.3.1. LR atliekų tvarkymo įstatymas.....	11
1.3.2. Valstybinis strateginis atliekų tvarkymo planas.....	12
1.3.3. Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo taisyklės.....	13
1.3.4. Kiti su ENTP atliekų tvarkymu susiję teisės aktai.....	14
2. EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ TVARKYMO YPATUMAI.....	16
2.1. Automobilis darnaus vystimosi kontekste.....	16
2.1.1. Utilizavimo reikalavimus atitinkanti gamyba.....	16
2.1.2. Naujų transporto priemonių utilizavimo analizė.....	17
2.1.3. Informacija apie ardymą ir pakartotinį naudojimą.....	18
2.1.4. Automobilio eksploatacinių sąlygų gerinimas.....	19
2.2. ENTP atliekų tvarkymo principai.....	20
2.3. ENTP atliekų apskaita Lietuvoje.....	22
2.3.1. Atliekų apskaitos informacinė sistema (AAIS).....	22
2.3.2. Įvairių žinybų apskaitos duomenys.....	24
2.4. NETP viešose vietose.....	29
2.4.1. Valstybinių įmonių veikla ENTP atliekų tvarkyme.....	29
2.4.2. Nevyriausybinų organizacijų indėlis į ENTP atliekų tvarkymą.....	34
3. ENTP ATLIEKŲ TVARKYMO BŪKLĖS LIETUVOJE ANALIZĖ.....	39
3.1. Gyventojų nuomonės tyrimas.....	39
3.2. Ekspertinio vertinimo rezultatai.....	46
IŠVADOS.....	60
PASIŪLYMAI IR REKOMENDACIJOS.....	62
SANTRAUKA.....	64
SUMMARY.....	65

LITERATŪROS SĀRAŠAS.....	66
PRIEDAI	69

IVADAS

Temos aktualumas

Automobilis, kadais prabangos ir padėties visuomenėje rodiklis, virto kasdienine susiėkimo priemone. Transporto priemonių naudojimas tapo kasdienybe ir neatskiriama buities dailimi. Kiekvieno mūsų buitį ir aplinką supa daugybė įvairių buities ir apyvokos reikmenų, daugiau ar mažiau būtinų kasdieninei veiklai. Sunku įsivaizduoti savo buitį, kasdieninę veiklą be virdulio, kompiuterio, šaldytuvo, televizoriaus, radijo imtuvo, automobilio ar lygintuvo. Nesunku pastebėti, kad mūsų kasdieninėje veikloje, iš paminėtų buities ir apyvokos reikmenų, pats didžiausias yra automobilis.

Prieš atkuriant Lietuvos nepriklausomybę, apie 1990 metus šalyje buvo įregistruota apie pusė milijono lengvųjų automobilių, tuo tarpu 2007 metų statistikos duomenimis jų yra daugiau nei pusantro milijono. Vien tik 2007 metais Lietuvoje įregistruota daugiau nei 200 tūkstančių lengvųjų automobilių. Automobilių skaičius tenkantis 1000 gyventojų jau beveik pasivijo Europos vidurkį ir siekia maždaug 360 – 370 automobilių (Europos vidurkis siekia 400). Skirtingai nuo, tarkim, Vokietijos, Danijos ar Prancūzijos, kuriose pragyvenimo, o drauge ir automobilizacijos, lygis kilo nuosekliai, Lietuva po nepriklausomybės atkūrimo patyrė tikrą naudotų vakariečiųkų mašinų pirkimo karštinę. Automobilių prieaugis kiekvienais metais siekdavo 15-25 procentus. Reikia įvertinti dar ir tai, kad nepriklausomybės laikotarpiu Lietuvos gyventojų skaičius sumažėjo daugiau nei dešimtadaliu. Dabar nemažai šeimų turi po 2 automobilius, o vietų jiems statyti trūksta netgi prie studentų bendrabučių.

Kalbant apie netinkamų naudoti autotransporto priemonių importą į Lietuvos Respubliką negalima pasikliauti vien tik oficialia statistika, kadangi 2004 metais Lietuvai tapus savarankiška valstybe ir įsiliejus į bendrą Europos Sąjungos muitų sistemą, šalis tapo didele reeksporto ir tranzito į trečiąsias šalis vieta. Šalyje suklestėjo automobilių remonto ir atstatymo verslas. Tam tikslui buvo ir dabar yra įvežama daug naudotų automobilių, skirtų vien tik ardymui, kurių apskaita neatliekama. Į Lietuvą, ypač per kelis paskutinius metus, smunkant JAV ekonomikai ir nuvertėjus JAV dolerio kursui lyginant su euru, daug automobilių yra įvežama ir iš šios šalies.

Europos Sąjungoje per metus iš netinkamų naudoti transporto priemonių susidaro 8-9 milijonai tonų atliekų [13], kurias reikia sutvarkyti taip, kad jos nekenktų aplinkai.

Nacionalinėje darnaus vystimosi strategijoje [12] pagal SSGG analizės išvadas nurodomos gana optimistiškos atliekų tvarkymo prognozės. Čia pateiktoje informacijoje nurodoma, kad pavojingų atliekų kiekiai sumažėjo beveik du kartus. Tai atlikti pavyko įgyvendinus Valstybinę strateginę atliekų tvarkymo planą [5]. Čia pat įvardijami ir atliekų tvarkymo sistemos trūkumai. Vienas jų – tai, kad perdirbama tik 6 procentai plastmasės atliekų, o visi kiti kiekiai patenka į buitinių atliekų sąvartynus. Būtent senų automobilių plastikai yra sunkiai perdirbami. Kaip viena

iš šios problemos sprendimo galimybių – siūloma pasinaudoti ES struktūrinių fondų teikiama parama plėtojant antrinių žaliavų perdirbimo pramonę. Neišplėtus antrinių žaliavų perdirbimo pramonės pajėgumų, nebūtų galimybės tinkamai panaudoti antrinių žaliavų, kurios ir toliau keliautų į sąvartynus.

Mūsų miestų kiemuose ar tiesiog gatvėse, kaimo patvoriuose, įmonių aikštelėse ir garažuose stovi begalė netinkamų eksploatuoti transporto priemonių, kurios metų metus nejudinamos trukdo eismui, praeiviams ar tiesiog vizualiai teršia aplinką. Ar mes žinome kaip elgtis su „pavargusiu“ automobiliu, ar žinome, kad paliktas be priežiūros jis kelia grėsmę aplinkiniams, teršia aplinką? Eksploatacijai netinkama transporto priemonė (ENTP) – **pavojinga atlieka**, ar turime pakankamai žinių kaip elgtis su atitarnavusia transporto priemone, kad ji būtų tinkamai sutvarkyta, užkertant kelią taršos patekimui į aplinką?

Tyrimo problema:

- Teisės aktų, reglamentuojančių ENTP atliekų tvarkymą, veiksnumas;
- Automobilis darnaus vystymosi kontekste;
- Netinkamų eksploatuoti transporto priemonių kiekiai įvairiose vietose;
- Lietuvos gyventojų aplinkosaugos savimonė, akcentuojant netinkamas eksploatuoti transporto priemones;
- Ūkio subjektų, kurių viena iš veiklos sričių ENTP atliekų tvarkymas, ENTP atliekų tvarkymo sistemos veikimo vertinimas.

Tyrimo aktualumas

Šiuo metu Lietuvoje veikia jau apie 200 įmonių, kurios saugiai demontuoja naudotas transporto priemones specialiai tam įrengtose ardymo aikštelėse, surenka pavojingas aplinkai medžiagas, jas sandėliuoja ir perduoda tolimesniam perdirbimui, o naudotas geros kokybės dalis teikia į rinką. Tačiau problemų šioje srityje dar yra daug, todėl šiame darbe bus bandoma kai kurias iš jų apžvelgti. Netinkamų eksploatuoti transporto priemonių utilizavimo problemomis, po kyčiais atliekų perdirbimo sektoriuje iki šiol mažai domisi ir visuomenė, vangiai vyksta ekologinis švietimas.

Tyrimo objektas

Įstatyminės bazės, reglamentuojančios ENTP tvarkymą, analizė, atliekų tvarkymo registro apžvalga. ENTP ardymo aikštelės, areštuotų ar bešeimininkių transporto priemonių aikštelės. Ūkio subjektai netinkamų eksploatuoti transporto priemonių utilizavimo sektoriuje. Lietuvos gyventojų samprata netinkamų eksploatuoti transporto priemonių klausimais.

Darbo tikslas:

- Atskleisti visuomenės turimas žinias apie Lietuvos ekologinę būklę, akcentuojant netinkamų eksploatuoti transporto priemonių utilizavimo problemas;
- Importuojamų ir netinkamų eksploatuoti transporto priemonių, kurios skirtos ardymui, kiekių palyginamoji analizė.

Darbo uždaviniai:

- Atlikti mokslinių straipsnių, mokomųjų vadovėlių, ES direktyvų, LR įstatymų bei kitų teisės aktų sistemine analizę;
- Apžvelgti utilizavimo reikalavimus atitinkančius automobilių gamybos principus;
- Atlikti importuojamų transporto priemonių ir netinkamų eksploatuoti transporto priemonių kiekių palyginimą;
- Atlikti gyventojų nuomonės tyrimą, kuris padėtų:
 - identifikuoti vartotojų požiūrį į gamtą bei ekologinių problemų suvokimo lygį;
 - išsiaiškinti gyventojų nuomonę apie informatyvumo lygį ENTP utilizavimo tema.
- Atlikti ekspertų, kurių veiklos sritis ENTP, apklausos vertinimą.

Hipotezė

ENTP atliekų tvarkymo sistema Lietuvoje veikia nesubalansuotai, netiksli ENTP atliekų apskaita.

Tyrimo metodai:

- **Lingvistinis teisės aiškinimo metodas** – tai oficialių ir statistinių dokumentų analizė, naudota nagrinėjant Lietuvos įstatyminę bazę, ES direktyvas ir kitus dokumentus, susijusius su ENTP atliekų tvarkymo reglamentavimu. Metodas leido susipažinti su dokumentų nuostatomis ir esminiais reguliavimo aspektais;
- **Aprašomasis metodas** naudotas aprašant ENTP atliekų tvarkymo sistemos pobūdį ir įgyvendinimą;
- **Lyginamosios analizės metodas** buvo taikomas atskleidžiant nurašytų TP skaičių ir utilizuotų ENTP atliekų kiekius;
- **Anketinės apklausos metodas** atskleidė visuomenės požiūrį ir turimas žinias apie Lietuvos ekologinę būklę, akcentuojant netinkamų eksploatuoti transporto priemonių utilizavimo problemas;
- **Ekspertų vertinimo metodo** pagalba gauti nagrinėjamos srities praktiniai duomenys;
- **Sisteminės analizės metodas** buvo panaudotas gautų apklausos duomenų apibendrinimui ir koreliacinių ryšių nustatymui.

Darbo struktūra

Darbą sudaro įvadas, trys skyriai, išvados, pasiūlymai ir rekomendacijos, naudotos literatūros sąrašas, santrauka lietuvių ir anglų kalbomis bei 3 priedai.

Šiame darbe naudoti sutrumpinimai:

AAA	–	Aplinkos apsaugos agentūra
AM	–	Aplinkos ministerija
ATPK	–	Administracinių teisės pažeidimų kodeksas
DA	–	Demontuotųjų asociacija
EB	–	Europos bendrija
ENTP	–	Eksplloatuoti netinkama transporto priemonė
ES	–	Europos Sąjunga
IĮ	–	Individuali įmonė
IT	–	Informacinės technologijos
LR	–	Lietuvos respublika
PĮ	–	Personalinė įmonė
RAAD	–	Regioninis aplinkos apsaugos departamentas
TP	–	Transporto priemonė
TŪB	–	Tikroji ūkinė bendrija
VĮ	–	Valstybinė įmonė
VSATP	–	Valstybinis strateginis atliekų tvarkymo planas
ŪS	–	Ūkio subjektai

1. EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ (ENTP) ATLIEKŲ TVARKYMO TEISINIS REGLAMENTAVIMAS

1.1. ENTP ir jų atliekų apibrėžimas

ES teisėje ENTP apibrėžimas yra nurodytas ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB, dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių 2 straipsnio 2 punkte [13], kuriame pateikta nuoroda į direktyvos 75/442/EEB 1 straipsnio a punktą [14], kuriame apibrėžiamos atliekos: „atliekos“ – tai bet kokios medžiagos ar daiktai, kurių atliekų turėtojas atsikrato ar privalo atsikratyti pagal galiojančius nacionalinės teisės aktus. Šioje direktyvoje apibūdintos atliekos, o taip pat ES Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių, netaikoma senovinėms transporto priemonėms, turinčioms istorinę vertę, tinkamai ir ekologiškai laikomoms.

LR teisės aktuose atliekos apibrėžiamos LR atliekų tvarkymo įstatyme [2]:

Atliekos – įvairios medžiagos ar daiktai, kuriuos atliekų turėtojas pašalina, nori pašalinti arba privalo pašalinti ir kurie priklauso atliekų kategorijai pagal šio įstatymo 8 straipsnio 2 dalyje numatytą atliekų klasifikatorių.

Pavojingos atliekos – atliekos, įrašytos pagal šio įstatymo 8 straipsnio 2 dalies reikalavimus į parengtą pavojingų atliekų sąrašą bei pasižyminčios viena ar keliomis atliekų klasifikatoriuje apibrėžtomis pavojingomis savybėmis, kurias sąlygoja jų prigimtis arba jose esantys komponentai.

Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo taisyklėse [6] nurodomi transporto priemonių ir ENTP apibrėžimai:

Transporto priemonė – bet kokia transporto priemonė, priskiriama M_1 (ne mažiau kaip keturis ratus turinti transporto priemonė, skirta keleiviams vežti, turinti ne daugiau kaip 8 sėdimas vietas keleiviams ir 1 sėdimą vietą vairuotojui) arba N_1 (ne mažiau kaip keturis ratus turinti transporto priemonė, skirta kroviniams vežti, kurios bendroji masė ne didesnė kaip 3,5 t) klasėms bei triratė motorinė transporto priemonė, išskyrus motorines trirates transporto priemones su simetriškai išdėstytais ratais.

Tarp gyventojų paplitęs ir dažniausiai vartojamas transporto priemonės apibūdinimas yra automobilis, lengvasis automobilis arba mašina.

Eksploatuoti netinkama transporto priemonė – transporto priemonė, priskiriama atliekoms, apibrėžtomis LR atliekų tvarkymo įstatyme.

Tačiau tikslaus ir galutinio ENTP apibrėžimo, kuris vienareikšmiai identifikuotų ENTP ir jų atliekas nėra. Dėl to kyla daug teisinių ginčų. Patikslintas ENTP apibrėžimas padėtų išveng-

ti kai kurių teisinių nesusipratimų ENTP demontuotojams, įmonėms, tvarkančioms buitines bei ENTP atliekas, VI „Regitra“ registruojančiai ir nurašančiai TP, bei draudimo bendrovėms.

1.2. Teisės aktai, reglamentuojantys ENTP atliekų tvarkymą Europos Sąjungoje

Pagrindinis teisės aktas, reglamentuojantis ENTP atliekų tvarkymą EB valstybėse narėse yra ES Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių [13]. Be šios direktyvos dar yra kelios direktyvos, kurios glaudžiai susijusios su NETP teisiniu reglamentavimu, kurios bus aptartos 1.2.2. skyriuje.

1.2.1. ES Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių

Europos Parlamentas ir Europos Sąjungos Taryba, atsižvelgdamos į Europos komisijos siūlymą, Ekonomikos ir socialinių reikalų bei Regionų komiteto nuomonę priėmė šią direktyvą tam, kad būtų suderintos skirtingos nacionalinės ENTP nurašymo ir utilizavimo tvarkos, o taip pat, kad būtų išvengta konkurencijos iškreipimų, susijusių su šia veikla.

Direktyvą 2000/53/EB sudaro 13 straipsnių ir du priedai. Joje nurodomi tikslai, sąvokos, taikymas, prevencija, ANTP surinkimas ir apdorojimas, ENTP dalių pakartotinis naudojimas bei jų žymėjimas, atsiskaitymas ir informacija apie šios direktyvos įgyvendinimą šalyse narėse, taip pat direktyvos įsigaliojimo terminai, Komiteto darbo tvarka bei adresatai, kuriems skirta ši direktyva. I-ame priede yra nurodyti apdorojimo techniniai reikalavimai, o II-ame – nurodytos medžiagos ir dalys, kurias gaminant netaikomas švino, gyvsidabrio, kadmio ar šešiavalenčio chromo apribojimas po 2003 m. liepos 1 d.

Pagrindiniai šios direktyvos numatytų priemonių tikslai – ENTP atliekų prevencija bei jų dalių pakartotinis panaudojimas, tam, kad būtų šalinama mažiau atliekų. Taip pat numatytos svarbios priemonės aplinkos apsaugos veiksmingumui didinti, kurias užtikrina ENTP ardytojai ir kiti ekonominės veiklos vykdytojai.

Priimant šią direktyvą buvo atsižvelgta į pakartotinai naudojamų dalių vartotojų saugumą, ir tai, kad nurašant ENTP, vartotojai neturi patirti didelių išlaidų. Taip pat vartotojai veiklos vykdytojų turi būti informuojami apie transporto priemonių saugumą, nurašymą ir kitą veiklą.

Šios direktyvos įgyvendinimo straipsnis numato, kad direktyvos nuostatos į EB valstybių narių teisyną privalo būti perkeltos ir pradėti veikti iki 2002 m. balandžio 21 d, o valstybės narės savo teisinėse bazėse daro nuorodą į šią direktyvą. Europos Komisija kontroliuoja šios direktyvos įgyvendinimą EB valstybėse narėse.

Europos Komisijai įgyvendinti, vykdyti ir kontroliuoti patvirtintas priemones, numatytas šioje direktyvoje padeda Komitetas, kuris įkurtas 75/442/EB direktyvos 18 straipsniu [14].

Įgyvendinus direktyvos 2000/53/EB principus, EB valstybės narės turi užtikrinti, kad:

- ekonominės veiklos vykdytojai numatytų ENTP bei jų tinkamų naudoti dalių surinkimo schemas;
- visos ENTP būtų nugabentos į patvirtintą apdorojimo aikštelę;
- ENTP būtų išregistruojamos tik pateikus Komisijos patvirtintą sunaikinimo pažymėjimą;
- ENTP pristatymas į patvirtintą apdorojimo įmonę paskutiniajam jos turėtojus nieko nekainuotų;
- gamintojai padengtų visas arba didžiąją dalį išlaidų, susijusių su šios priemonės įgyvendinimu;
- visos kompetentingos institucijos pripažintų ir priimtų kitų valstybių narių ENTP sunaikinimo pažymėjimus, tam tikslui Komisija nustatė būtiniausios sunaikinimo pažymėjimo reikalavimus.

1.2.2. ES dokumentai, susiję su ES Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB

Direktyvoje 2000/53/EB naudojami terminai perimti iš keleto kitų galiojančių direktyvų, tai 67/548/EEB direktyva dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių pavojingų atliekų klasifikavimą, pakavimą ir ženklimą [15], 70/156/EEB Tarybos direktyva, reglamentuojanti transporto priemonių ir jų priekabų tipų patvirtinimą [16] ir 75/442/EEB Pagrindų direktyva dėl atliekų [14]. Būtent iš šios direktyvos yra perkeltos 2 straipsnyje pateiktos ENTP, naudojimo ir šalinimo sąvokos. Pavojingų medžiagų sąvoka apibrėžta direktyvoje 67/548/EEB [15], o transporto priemonės, bei specialiosios paskirties transporto priemonės apibrėžimai pateikti direktyvoje 70/156/EEB [16].

Pagrindų direktyvoje dėl atliekų 75/442/EEB nustatyti bendrieji ir būtinieji techniniai reikalavimai, susiję su ENTP saugojimu ir apdorojimu, kurie išdėstyti ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 6-ame straipsnyje.

Įgyvendinant ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 7 straipsnio nuostatas dėl pakartotinio ENTP dalių naudojimo, Europos komisija ragina parengti direktyvos 70/156/EEB pakeitimus, kuri tvirtina transporto priemonių standartus.

ENTP ir jų apdorojimo duomenų bazės rengimas, kuris remiasi Europos komisijos anketa arba metmenimis, apspręstas direktyvoje 91/692/EEB [17]. Anketavimo pagrindu sudaroma ataskaita, kurioje be kitos informacijos dar pateikiama ir atitinkama informacija apie autotransporto priemonės struktūros pasikeitimus, susijusius su surinkimo, išmontavimo, smulkinimo, naudojimo ir perdirbimo pramone, norint išvengti rinkos iškraipymo atvejų pačiose valstybėse narėse ir tarp jų.

1.3. Teisės aktai, reglamentuojantys ENTP atliekų tvarkymą Lietuvoje

Pagrindiniai teisės aktai, reglamentuojantys ENTP atliekų surinkimą ir tvarkymą yra:

- Lietuvos Respublikos atliekų tvarkymo įstatymas;
- Valstybinis strateginis atliekų tvarkymo planas;
- Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo taisyklės.

1.3.1. LR atliekų tvarkymo įstatymas

Lietuvos Respublikos atliekų tvarkymo įstatymas [2] buvo priimtas 1998 metų vasarą, o 2002 metais patvirtinta antroji šio įstatymo redakcija. Įstatymas buvo ruošiamas remiantis ES teise, kadangi Lietuva, planuodama stojimą į EB, derino savo teisinę bazę su ES teise. Atliekų tvarkymo įstatymo teisiniai pagrindai buvo perkelti iš ES direktyvų 75/442/EEB ir 91/689/EEB. Šiame įstatyme yra numatyti bendrieji atliekų tvarkymo reikalavimai bei atliekų tvarkymo sistemų organizavimo ir planavimo principai, atliekų apskaitos ir tvarkymo dokumentai ir licencijavimo tvarka bei atliekų tvarkymo valstybinis valdymas.

LR atliekų tvarkymo įstatymą sudaro 7 skirsniai ir 36 straipsniai. Pirmame skirsnyje, be įstatymo paskirties, apibrėžiamos pagrindinės šio įstatymo sąvokos. Antrame skirsnyje išdėstyti atliekų tvarkymo prioritetai. Šio skirsnio 3 punktą tiesiogiai siejasi su ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 7 straipsnio nuostatomis, o 5 punkto nuostatos susiję su tos pačios direktyvos 6 straipsniu. Trečiajame įstatymo skirsnyje nurodomas atliekų tvarkymo organizavimas, leidimų ir apskaitos tvarka, reikalavimai atliekų tvarkytojams. Ketvirtas LR atliekų tvarkymo įstatymo skirsnis skirtas pavojingoms atliekoms. Šio skirsnio nuostatos perkeltos iš ES direktyvų 67/548/EEB ir 75/442/EEB. Šiame įstatymo skirsnyje yra nurodyta, kad pavojingas atliekas tvarkančios įmonės privalo veikti įstatymo nustatyta tvarka: pildyti pavojingų atliekų naudojimo ir šalinimo žurnalą, saugomas ar transportuojamas atliekas ženklinti ir pakuoti, o šiai veiklai turi turėti licencijas. Atliekų tvarkymo valdymo funkcijos išdėstytos šio įstatymo penktajame skirsnyje. AM suteikiama teisė rengti teisės aktus, susijusius su atliekų tvarkymu, kontroliuoti tų teisės aktų įgyvendinimą. SAM atlieka pavojingų atliekų poveikio žmogaus ir visuomenės sveikatai įvertinimą bei reglamentuoja medicininių atliekų tvarkymą. ŪM rengia atliekų tvarkymo programą, atliekų tvarkymo sistemos kūrimą, organizuoja pavojingų atliekų tvarkymą. Šiame įstatymo skirsnyje taip pat yra nurodytos Socialinės apsaugos, Apskričių viršininų bei savivaldybių funkcijos. Šeštajame įstatymo skirsnyje patvirtintos atliekų tvarkymo ekonominės ir finansinės priemonės.

1.3.2. Valstybinis strateginis atliekų tvarkymo planas

Valstybinis strateginis atliekų tvarkymo planas (VSATP) patvirtintas 2002 m. balandžio 12 d. Vyriausybės nutarimu Nr. 519 [5]. Iki tol atliekų tvarkymą reglamentavo Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. gegužės 17 d. Nutarimas Nr. 593 „Dėl Valstybinės atliekų tvarkymo strategijos ir veiksmų programos metmenų“ (Valstybės žinios, 1999, Nr. 44-1409).

2002 m. balandžio 12 d. priimtas Valstybinis strateginis atliekų tvarkymo planas buvo kaip sudedamoji Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 – 2004 metų programos dalis, todėl jis aktualus buvo tik iki 2004 m. sausio 28 d. 2004 m. pakoreguotas šis dokumentas galiojo iki 2007 metų rudens, o 2007 metų spalio 31 dieną Vyriausybė pritarė VSATP pakeitimo projektui, kuris skirtas 2007 – 2013 metų laikotarpiui.

Svarbiausieji VSATP tikslai:

- apsaugoti gamtą ir žmonių sveikatą nuo taršos atliekomis poveikio, maksimaliai, tačiau racionaliai naudojant atliekų medžiaginius ir energetikos išteklius;
- sukurti racionalią atliekų tvarkymo sistemą, tenkinančią visuomenės poreikius, užtikrinančią gerą aplinkos kokybę ir nepažeidžiančią rinkos ekonomikos principų;
- nustatyti atliekų tvarkymo užduotis, priemones ir veiksmus, sudarančius sąlygas per artimiausią dešimtmetį įgyvendinti Europos Sąjungos atliekų tvarkymo direktyvas.

VII VSATP skirsnyje „Gamybos ir specifinių atliekų srautų tvarkymas“ nurodyti pagrindiniai specifiniai atliekų srautai, kuriems tvarkyti nustatomos valstybinės užduotys ir specialūs reikalavimai, tarp kurių yra ir netinkamos naudoti transporto priemonės ir jų dalys, bei netinkamos naudoti padangos.

Atskirą atliekų grupę sudaro pavojingos atliekos, kurios susidaro gamybos ir verslo įmonėse. Atsižvelgiant į tvarkymo specifiką, pavojingomis atlieka nurodomos ir pavojingos transporto priemonių atliekos. Visi pavojingų atliekų srautai turi būti tvarkomi pagal teisės aktuose nustatytus reikalavimus ir šių atliekų tvarkymo reglamentus ir griežtai kontroliuojami. Pavojingų atliekų tvarkymo užduotys nustatomos ir jų tvarkymas organizuojamas pagal Valstybinę pavojingų atliekų tvarkymo programą. Gamybos ir specifinių atliekų srautų tvarkymo norminius dokumentus ir reglamentus, kuriuose nustatomi pagrindiniai šių atliekų tvarkymo reikalavimai, rengia ir tvirtina Aplinkos ministerija.

Gamybos ir specifinių atliekų srautų apskaitos sistemą organizuoja Aplinkos ministerija. Aplinkos ministerijos regioniniai aplinkos apsaugos departamentai ir jų agentūros vykdo šių atliekų apskaitą ir kontroliuoja, kaip ūkio subjektai (įmonės, įstaigos ir organizacijos) ir savivaldybių institucijos laikosi nustatytųjų reikalavimų.

1 lentelė. VSAT plano įgyvendinimo priemonės, aktualios ENTP atliekų tvarkymui

Tikslai	Problemos ir siūlomi jų sprendimo būdai	Priemonė	Terminas	Atsakingos institucijos
IV. Organizacinės valstybės ir savivaldybių institucijų iniciatyvos				
6. Įtraukti privačias įmones į atliekų tvarkymo veiklą, skatinti investuoti į šį verslą	6.1. inicijuoti daugelio gamybos ir specifinių atliekų srautų tvarkymą, nes šiuo metu Lietuvos ūkio subjektai dar nesiima (arba imasi vangiai) tvarkyti daugelio gamybos ir specifinių atliekų srautų, nes joms tvarkyti ir perdirbti (naudoti) reikia gausių investicijų, todėl valstybės valdymo ir savivaldybių institucijos turėtų imtis organizacinių veiksmų (iniciatyvų) šių atliekų srautų tvarkymui inicijuoti (paskatinti, organizuoti), pirmiausia – mediciniinių, pavojingų, statybos ir griovimo, naudotų automobilių demontavimo ir juose esančių pavojingų atliekų, pesticidų, užteršto grunto ir panašiai. Tokių iniciatyvų pavyzdžiu galėtų būti informaciniai laišakai-pakvietimai užsienio ir Lietuvos ūkio subjektams imtis vienokių ar kitokių atliekų srautų tvarkymo, koncesijų konkursų parengimas ir organizavimas, įvairių valstybės ir privataus sektoriaus bendradarbiavimo schemų diegimas ir panašiai	organizuoti konkrečių atliekų srautų tvarkymą, koncesijų konkursus: parengti koncesijų konkursų dokumentus, paskelbti (internete, laikraščiuose, laiškais) kvietimus, teikti užsienio ir Lietuvos ūkio subjektams pasiūlymus	2002 – 2012 metai	Aplinkos ministerija, Ūkio ministerija, Sveikatos apsaugos ministerija, Susisiekimo ministerija, Žemės ūkio ministerija

1.3.3. Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo taisyklės

Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo taisyklės [6] patvirtintos 2003 m. gruodžio 24 d. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymu Nr.710, o įsigaliojo nuo 2004 m. gegužės 1 d. Iki tol veikė aplinkos apsaugos ministro 1998 m. kovo 24 d. įsakymu Nr. 55 patvirtintos „Kelių transporto priemonių demontavimo aikštelių įrengimo ir naudojimo laikinos taisyklės”.

Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo taisyklės (toliau – Taisyklės) nustato reikalavimus, kurių tikslas – transporto priemonių atliekų susidarymo prevencija, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių bei jų dalių pakartotinis naudojimas, perdirbimas. Šios Taisyklės taikomos transporto priemonėms ir eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms bei jų dalims ir medžiagoms nepriklausomai nuo to, kaip transporto priemonė prižiūrima arba remontuojama ją naudojant, ar ji surinkta iš gamintojo pateiktų dalių, ar iš kitų dalių, kurios, kaip atsarginės arba keičiamosios dalys, atitinka šiai sričiai taikomus reikalavimus.

Antrame šių taisyklių skirsnyje yra išvardytos prevencinės priemonės, kurių nuostatos perkeltos iš ES direktyvos 2000/53/EB. Eksploatuoti netinkamas transporto priemonės gali surinkti ir apdoroti tik apdorojimo įmonės, turinčios leidimą, kuriame apibrėžtos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo sąlygos. Įmonė, priėmusi eksploatuoti netinkamą transporto priemonę, turi išduoti jos buvusiam savininkui eksploatuoti netinkamos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimą. AM duomenimis šiuo metu Lietuvoje veikia 192 tokios įmonės.

ENTP apdorojimo įmonės turi laikytis pavojingų atliekų naudojimo ir šalinimo veiklai nustatytų reikalavimų, o apdorojimo įmonėje turi būti įrengtos šios zonos:

- personalo;
- eksploatuoti netinkamų transporto priemonių priėmimo ir saugojimo;
- eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išmontavimo;
- metalo laužo ir kitų antrinių žaliavų laikino saugojimo;
- mazgų ir dalių, tinkamų tolesniam naudojimui, saugojimo;
- pavojingų atliekų saugojimo;
- naudotų padangų saugojimo;
- kitų nepavojingų atliekų saugojimo.

Trečiame šių taisyklių skirsnyje yra nurodyti techniniai reikalavimai, pagal kuriuos turi būti įrengtos anksčiau išvardytos zonos. Tame pačiame skirsnyje yra nurodyta, kokiomis sąlygomis ENTP apdorojimo įmonės gali atsisakyti priimti naudotus automobilius.

Penktame šių taisyklių skirsnyje nurodytos techninės ENTP ardymo sąlygos, atliekų rūšiavimas bei jų žymėjimas, ENTP dalių pakartotinis naudojimas, kad susidarytų kuo mažiau atliekų.

Šeštame skirsnyje nurodoma, kad transporto priemonių gamintojai kartu su medžiagų ir įrangos gamintojais turi taikyti transporto priemonių dalių ir medžiagų kodavimo standartus, kad būtų galima nustatyti, kurios dalys ir medžiagos tinka pakartotiniam naudojimui. Pateikiama informacija turi būti pakankama, kad apdorojimo įmonės galėtų laikytis šių Taisyklių reikalavimų. Informacijoje turi būti nurodytos transporto priemonių dalys ir medžiagos bei tos vietos, kuriose yra pavojingų medžiagų.

Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo įmonės turi vesti atliekų apskaitą bei teikti ataskaitas Aplinkos apsaugos agentūrai.

1.3.4. Kiti su ENTP atliekų tvarkymu susiję teisės aktai

Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2002 metų gegužės 27 dienos įsakymu Nr. 239 patvirtinta Lietuvos higienos norma HN 36: 2002 Draudžiamos ir ribojamos medžiagos [9], netaikoma nei ENTP, nei kitokioms atliekoms. Tačiau įgyvendinant ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB nuostatas dėl kenksmingų medžiagų naudojimo, vėlesnėje šio įsakymo redakcijoje, buvo pakoreguotas šio įsakymo priedas, kuriame yra nurodytos ribojamos pavojingos medžiagos, kurių negalima naudoti automobilių gamyboje. Ši higienos norma nustato draudimus ir ribojimus tiekti į Lietuvos rinką ir naudoti tam tikras chemines medžiagas, jų turinčius preparatus ir gaminius, kurių pavojus žmonių sveikatai ar aplinkai įrodytas moksliniais tyrimais ir patvirtintas tarptautine praktika. Ši higienos norma privaloma visiems fiziniams ir juri-

diniams asmenims, gaminantiems, įvežantiems, parduodantiems ir naudojantiems chemines medžiagas, jų turinčius preparatus ir gaminius, išvardytiems šio įsakymo priede.

Lietuvos Respublikos Vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymu Nr. 260 buvo patvirtintos Kelių transporto priemonių registravimo taisyklės [10], kurios nustato motorinių transporto priemonių (išskyrus troleibusus) ir jų priekabų registravimo, jų registravimo dokumentų ir valstybinio numerio ženklų išdavimo Lietuvos Respublikoje tvarką. Šiose taisyklėse yra numatyta, kad nurašant transporto priemonę, VĮ „Regitra“ turi būti pateikti transporto priemonės registravimo liudijimas, valstybiniai numerių ženklai ir pažyma, apie saugų transporto priemonės sunaikinimą.

Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas (ATPK) – teisės aktas, numatantis asmens teisinę atsakomybę už administracinius teisės pažeidimus [4]. Septintasis ATPK skirsnis – Administraciniai teisės pažeidimai aplinkos apsaugos, gamtos išteklių naudojimo, gamtos, istorijos ir kultūros paminklų apsaugos srityje numato sankcijas už gamtosauginių reikalavimų nesilaikymą. 2000 metų vasario 2 dieną šis kodeksas buvo papildytas straipsniu, kuris numato sankcijas už ENTP laikymą bendro naudojimo vietose:

51(11) straipsnis. Neeksploatuojamos transporto priemonės laikymas bendro naudojimo vietose.

Neeksploatuojamos, paliktos be priežiūros transporto priemonės laikymas bendro naudojimo vietose ir po savivaldybės, policijos ar kitos suinteresuotos institucijos pareigūno raštiško perspėjimo nesiėmimas priemonių ja pasirūpinti – užtraukia baudą transporto priemonės savininkui nuo dviejų šimtų penkiasdešimties iki penkių šimtų litų.

Tokie pat veiksmai, padaryti asmens, bausto administracine nuobauda už šio straipsnio pirmojoje dalyje numatytą pažeidimą, – užtraukia baudą transporto priemonės savininkui nuo penkių šimtų iki vieno tūkstančio litų su transporto priemonės konfiskavimu ar be konfiskavimo.

Esant situacijai, kai ENTP ilgą laiką stovi viešojoje erdvėje, tačiau neįmanoma nustatyti jos savininko, kad galima būtų sutvarkyti tokią transporto priemonę, gali būti pritaikomos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 26 d. Nutarimu Nr. 634 patvirtintų Bešeimininkio, konfiskuoto, valstybės paveldėto, į valstybės pajamas perduoto turto, daiktinių įrodymų, lobbio, ir radinių perdavimo, apskaitymo, saugojimo, realizavimo, grąžinimo ir pripažinimo atliekomis taisyklių [11] III ir IV skyrių reikalavimai.

2. EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ TVARKYMO YPATUMAI

2.1. Automobilis darnaus vystimosi kontekste

Pagrindinis automobilių perdirbimo tikslas – iki minimumo sumažinti eksploatavimui netinkamų automobilių poveikį aplinkai. Tam tikslui yra įgyvendinama integruota vientisa proceso grandinė, prasidedanti gaminio planavimu, jo gamyba ir besibaigianti jo utilizavimu [24]. Siekiant įgyvendinti ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB nuostatą, kad iki 2015 metų būtų pakartotai panaudota ar perdirbta 95 procentai automobilio svorio, daugelis pažangių automobilių gamybos kompanijų jau kuriant naują transporto priemonę imasi veiksmų, kurie ne tik garantuoja ilgą eksploatacijos laiką, bet kartu iš esmės pagerina po to sekantį atliekų tvarkymo procesą. Siekiant įgyvendinti naujos gamybos principus taikoma utilizavimui reikalavimus atitinkanti gamyba, naujų transporto priemonių utilizavimo analizė, informacijos apie ardymą ir pakartotinį naudojimą kaupimas bei valdymas ir automobilio eksploatacinių sąlygų gerinimas [25].

2.1.1. Utilizavimo reikalavimus atitinkanti gamyba

Norint pasiekti auštus aplinkosaugos reikalavimus atitinkančią naujų TP gamybą, būtina vadovautis naujos vadybos principais, kurie atitinka subalansuotos plėtros reikalavimus. Tai ne lengva užduotis, reikalaujanti į gamybą įdiegti naujas nekenksmingas medžiagas, taikyti naujas gamybos technologijas, kurios leistų gamyboje naudoti dalis ir komponentus, pagamintus iš perdirbtų medžiagų.

1. Nuorodos ir informacija;

Kaip taisyklė, pažangūs automobilių gamintojai siekia aplinkos apsaugos vadybos sertifikavimo pagal ISO 14001, todėl kiekvienais metais yra tikrinamos aplinkos apsaugos normos, o konstruktorių ir žaliavų tiekėjų žinios aplinkos apsaugos ir perdirbimo tema nuolat atnaujinamos organizuojamuose seminaruose bei mokymuose. Yra laikomasi naujų aplinkos apsaugos normų, sekama besikeičianti įstatyminė bazė.

2. Kenksmingų medžiagų naudojimo ribojimas;

Ypatinga problema yra kenksmingų medžiagų automobilių gamyboje ribojimas. Svarbu užtikrinti, kad medžiagos, naudojamos automobilių gamybai, nekeltų pavojaus aplinkai ir žmogaus sveikatai. Tokia nuostata taikytina ne tik naujo automobilio gamybos ir eksploatavimo fazėms, bet ir vėlesniam jo perdirbimui. Šiuo metu kenksmingų medžiagų naudojimas gaminant naujus automobilius reguliuojamas vadovaujantis automobilių pramonininkų konfederacijos paruoštomis normomis, kurios nuolat peržiūrimos ir pritaikomos naujiems reikalavimams. Kad būtų užtikrinami tokie reika-

lavimai, automobilių gamintojai kuria medžiagų vadybos skyrius, kurie koordinuoja ir derina reikalavimus medžiagų tiekimui tam tiesiogiai pajungdami medžiagų tiekėjus.

Nuo 2003 m. liepos mėn. uždrausta naujuose automobiliuose naudoti pavojingas medžiagas, pvz., šviną, gyvsidabrij, kadmį, šešiavalentį chromą. (išskyrus tas dalis, kurių gamybai šios medžiagos yra būtinos) [9].

Dalys, iš kurių buvo pašalintas švinas: akumuliatoriaus laidų gnybtai, variniai radiatoriai, varinės šildytuvo šerdys, antikorozinė kėbulo danga, didelio slėgio vairo stiprintuvo žarnos, šoninė apsauginė apdaila, laidų komplektai, saugos diržų G jutikliai, degalų žarnos.

Dalys, iš kurių netrukus bus pašalintas švinas: degalų bakai, stiklo keramikos spaudai, matavimo prietaisų rodyklių stabilizatoriai, ratų stabilizatoriai, elektroniniu būdu paskirstomi dažai.

3. Dalių ir komponentų, pagamintų iš perdirbtų medžiagų naudojimas;

Kuriant naują transporto priemonę labai svarbus pirminių medžiagų tausojimas ir gamybinių medžiagų cirkuliacinio judėjimo užbaigimas. Tam tikslui siekiama kuo daugiau naudoti kokybiškų dalių ir detalių, pagamintų iš perdirbtų medžiagų. Tokios detalės yra pigesnės lyginant su pirminėmis žaliavomis, o jų kiekis yra pakankamas. Tačiau naudojant dalis ir detales, pagamintas iš perdirbtų medžiagų, neturi nukentėti naujo automobilio kokybė, saugumas, patikimumas bei eksploatacijos laikas.

4. Automobilio sudėtinių dalių ženklėjimas.

2003 metais Europos Komisija nustatė plastikinių automobilio dalių ženklėjimo normas pagal ISO kokybės reikalavimus, todėl visi ES automobilių gamintojai privalo laikytis šios normos. Įvairūs automobilių gamybos koncernai yra įsivedę sudėtinių dalių, įskaitant ir dalis iš antrinių žaliavų, vidinio ženklėjimo normas.

2.1.2. Naujų transporto priemonių utilizavimo analizė

Prieš serijinę gamybą automobiliui turi būti taikomas pakartotinio panaudojimo testas. Kartu su pakartotinio naudojimo savybių patikra išbandomos naujos automobilių išmontavimo technikos. Testų metu gautų rezultatų išvados perduodamos konstruktoriams, kurias jie taiko kuriamų automobilių utilizacinių savybių gerinimui. Tokia analizė pateikia daug informacijos apie automobilių gamyboje panaudotas medžiagas. Pavyzdžiui, didžiausią automobilio svorį sudaro įvairios plieno rūšys, o atliekant tokią analizę aiškiai matomas tendencingas tokių medžiagų mažėjimas, kurių vietą užima lengvesni spalvotieji metalai, daugiausiai aliuminis [25].

Kita pakartotinio naudojimo analizės dalis yra automobilyje esančių darbinių skysčių pašalinimas, dar vadinamas automobilio nusausinimu. Didžiausias dėmesys kreipiamas į įmano-

mai paprastesnį ir visišką darbinių skysčių pašalinimą. Taip pat ieškoma techninių sprendimų atsisakyti tokių skysčių naudojimo, kuriant alternatyvius mazgus ir agregatus.

Po 2015 metų atlikus bet kokio modelio automobilio, pagaminto po 2008 metų gruodžio 1 dienos, patikrinimą dėl jo dalių ir komponentų perdirbimo, turi būti gautas įrodymas apie galimybę utilizuoti 95 procentus automobilio svorio, o išlaidos, susijusios su utilizavimu turi būti minimalios.

2.1.3. Informacija apie ardymą ir pakartotinį naudojimą

Kiek įmanoma paprastesniam ir optimaliam senų automobilių dalių ir komponentų perdirbimui bei pakartotiniam tokių dalių panaudojimui, automobilių gamintojai naudoja kompiuterinę programinę įrangą IDIS (International Dismantling Information System) [35].

IDIS yra pažangi ir išsami informacinė sistema, pateikianti parengtinio apdorojimo ir išmontavimo informaciją apie eksploatuoti netinkamas transporto priemones, naudojama 32 šalyse, ir pateikiama 26 skirtingomis kalbomis.

Joje yra saugaus tvarkymo informacija, pvz., oro pagalvių išdėstymo instrukcijos, informacija apie dalis bei detales, kurias galima perdirbti, nurodytas ES direktyvoje dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių (pvz., gyvsidabris elektroniniuose prietaisuose ar švinas akumuliatoriuose).

Siekiant užtikrinti paprastą ir greitą prieigą prie pasiekiamų duomenų, visi transporto priemonės duomenys suskirstyti į skirtingas sritis. Šios sritys yra:

- akumuliatoriai;
- pirotechnika;
- kuras;
- oro kondicionierius;
- išleidimas;
- kataliziniai keitikliai;
- kontroliuojamos dalys, kurios turi būti pašalintos;
- padangos;
- kitas parengtinis apdorojimas;
- išardymas;

Šiuo metu IDIS informaciją teikia tokie gamintojai:

Alfa Romeo, Aston Martin, Audi, Autobianchi, BMW, BMW ALPINA, Bentley, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Citroën, Corvette, Dacia, Daihatsu, Daimler, Dodge, Fiat, Ford, GM Daewoo, Honda, Hummer, Hyundai, IVECO, Infiniti, Innocenti, Isuzu, Jaguar, Jeep, Kia, Lamborghini, Lancia, Land Rover, Lexus, Lotus, MG, Mazda, Mercedes-Benz, Mini, Mitsubishi,

Mitsubishi FUSO Truck and Bus Corporation, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Proton, Renault, Renault Samsung Motors, Renault Trucks, Rolls Royce, Rover, Saab, Seat, Skoda, Smart, Ssangyong, Subaru, Suzuki, Toyota, Vauxhall, Volkswagen, Volvo.

IDIS informacija pateikiama tokiomis kalbomis:

Anglų, Bulgarių, Danų, Estų, Graikų, Ispanų, Italų, Korėjiečių, Kroatų, Latvių, Lenkų, Lietuvių, Makedoniečių k., Norvegų, Olandų, Portugalų, Prancūzų, Rumunų, Serbų k., Slovakų, Slovėnų, Suomių, Vengrų, Vokiečių, Čekų, Švedų.

Šiuo metu IDIS oficialiai naudojama visose ES šalyse narėse, o taip pat Kroatijoje ir Pietų Korėjoje. IDIS esantys duomenys surinkti transporto priemonių gamintojų ir nėra peržiūrimi ar kontroliuojami jokios kitos institucijos. Prieiga prie IDIS sistemos suteikiama tik komercinėms įmonėms, užsiimančioms netinkamų eksploatuoti transporto priemonių verslu. Netinkamų eksploatuoti transporto priemonių perdirbimo operatoriai gali pateikti prieigos prašymą užpildydami užsakymo formą internete arba siųsti užpildytą užsakymo formą IDIS administracijai. Prieiga prie IDIS sistemos komercinėms įmonėms, užsiimančioms netinkamų eksploatuoti transporto priemonių verslu, suteikiama nemokamai. Jei nėra Interneto prieigos, IDIS galima pasiekti naudojant DVD.

2.1.4. Automobilio eksploatacinių sąlygų gerinimas

Transporto priemonės eksploatavimo fazė gali tęstis kelis ar net keliolika metų, todėl labai svarbu, kad per visą tą laiką būtų padarytas kuo mažesnis neigiamas poveikis gamtai. Tuo tikslu siekiama galimai geriausių transporto priemonės eksploatavimo trukmės rezultatų. Vienas iš jų yra automobilio ilgaamžiškumas. Prailginti automobilių eksploatacijos laikui yra naudojamos naujausios medžiagos, kombinavimo technologijos ir optimizuotos apsaugos nuo korozijos technikos. Kuo automobilis ilgiau tarnaus ir vėliaus pateks į utilizavimo įmonę – tuo ir gamtai bus padaroma mažesnė žala. Tačiau šią nuostatą reikėtų taikyti tik tiek, kiek ji yra pagrįsta ir neprieštarauja naujų medžiagų ir technologijų diegimui į naujos kartos transporto priemones.

Taip pat labai svarbu, kad naujai gaminami automobiliai naudotų kuo mažiau degalų. Tam tikslui yra kuriami ir diegiami į gamybą naujos kartos tiek benzininiai, tiek ir dyzeliniai varikliai. Tai palanku ir vartotojui ekonominiais sumetimais, ir aplinkai dėl anglies dioksido bei kietųjų dalelių išmetimo į aplinką. Galimybę taupyti degalus taip pat suteikia ir naujos kartos automobilyje naudojamų mazgų bei agregatų įdiegimas, pavyzdžiui šiuolaikiška tiesioginio perjungimo šešių pakopų automatinė pavarų dėžė [38].

Svarbus yra ir aptarnavimo intervalų plėtimas, kadangi pailgėję intervalai ne tik taupo automobilio savininko laiką, skirtą automobilio techninei priežiūrai, bet ir tausoja gamtos išteklius bei sumažina panaudotų medžiagų kiekius. Tam tikslui kuriamos tokios sintetinės alyvos varikliams ir

kitiems automobilio mazgams, kurios užtikrina ilgalaikes aukščiausios kokybės eksploatacines sąlygas, o naujų medžiagų įdiegimas prailgina mazgų ir mechanizmų eksploatacinį laiką.

2.2. ENTP atliekų tvarkymo principai

Pirmasis ir svarbiausias utilizavimo proceso žingsnis yra ENTP perdavimas licencijuotai automobilių ardymo aikštei. Pagal ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB nuostatą bei Lietuvoje galiojančius teisės aktus, netinkamą naudoti automobilį privalo nemokamai priimti bet kuri įmonė, turinti leidimą tvarkyti minėtų transporto priemonių atliekas. Apie pusę automobilio masės sudaro metalai, todėl metalo laužą superkančias įmones tokie automobiliai domina tik dėl jame esančių metalinių detalių, o po išardymo kitos medžiagos, neturinčios metalo, tokios kaip plastikai, stiklas, guma, patenka į buitinių atliekų srautą. Kad tokia transporto priemonė patektų pas teisėtus ardytojus, automobilių registravimo įmonės automobilį gali nurašyti tik gavusios pažymą apie tokio automobilio saugų išardymą. Deja, šių principų ne visuomet laikomasi.

Kad ENTP būtų saugiai išmontuojama, pirmiausiai išimami akumulatoriai ir susprogdinamos oro pagalvės. Po to seka padangų numontavimas, bamperių ir kitų plastikinių detalių išėmimas. Labai svarbus yra automobilyje esančių skysčių pašalinimas. Automobilyje esantys skysčiai yra degalai, variklių alyva, pavarų dėžių alyva, vairo stiprintuvų alyva, amortizatorių alyva, oro kondicionavimo reagentas, aušinimo ir stabdžių skysčiai [23].

Kvalifikuotai ardant automobilį susikaupia dalys, kurios gali būti naudojamos kaip atsarginės dalys remontuojamiems automobiliams, todėl svarbu tokias dalis tinkamai sužymėti ir saugiai sandėliuoti. Išmontuotas ENTP dalis automobilių gamintojai gali naudoti pakartotinai, kurioms suteikiama garantija kaip ir naujoms. Dažniausiai tokios dalys naudojamos variklių ir pavarų dėžių gamyboje.

Išmontuoti automobiliniai stiklai, priklausomai nuo bendrų ekonominių sąlygų ir rinkos paklausos, taip pat gali būti sėkmingai panaudojami kaip pakeičiamos detalė remontuojamiems automobiliams. Katalizatoriai išimami ir perduodami perdirbti specializuotoms katalizatorių perdirbimo įmonėms, kuriose ardymo metu išgaunami vertingi taurieji metalai, po to naudojami naujų katalizatorių gamyboje [23].

Uretano putas ir pluoštas – pagrindinės smulkintuvo atliekų dalys, yra rūšiuojamos ir perdirbamos į RSPP (perdirbti garso izoliacijos gaminiai), garso izoliacijos medžiaga panaudojama keliose transporto priemonės dalyse. Lyginant su įprastais produktais, ši nauja garso izoliacijos medžiaga turi dideles oro poras, dėl kurių ši medžiaga pasižymi puikiu garso izoliacijos ir garso sugėrimo balansu ypatingomis sąlygomis.

Smulkintuvo atliekų dervos rūšiuojamos pagal svorį ir dalių dydį. Jos kaista kur kas labiau nei anglis. Dėl šitos priežasties šios atliekos potencialiai pakeičia anglį ir žibalą. Automobilių gamintoja „Toyota“ kartu su „Sanei Industry Co Ltd.“ [37] ištyrė galimybę naudoti rūšiuotas dervas kaip alternatyvų kurą ir ėmė juo prekiauti. Šis kuras naudojamas Japonijoje nuo 1999 metų.

Panaudojant aukštų kokybės charakteristikų automobilių stiklą, miltelių pavidalo stiklas iš smulkintuvo atliekų yra perdirbamas į dekoratyvines plyteles, kurios pasižymi ypatingu tankiu ir tvirtumu.

Automobiliams naudojamus plastikus perdirbti sunku. Todėl pažangūs automobilių gamintojai yra sukūrę naujos kartos ekologinius plastikus, kurie naudojami automobilių buferių ir kitų daugkartinio perdirbimo dalių gamybai. Sunkieji metalai, tokie kaip švinas, gyvsidabris, kadmis ir šešiavalentis chromas yra naudojami plastikinių automobilių detalių gamyboje. Šiuos plastikus sąvartynuose palaidojus neapdorotus, aplinka patirtų ilgalaikę žalą [23].

Likusios plieninės automobilio kėbulo dalys supresuojamos ir perduodamos metalo supirkimo įmonėms, kurios toliau šį metalą susmulkina mažais, kelių centimetrų gabaliukais, kuriuos vėliau patogų perdirbti.

Atliekų po smulkinimo sutvarkymas. Susmulkinus netinkamą eksploatuoti transporto priemonę lieka ir nemetalinių medžiagų. Iki šiol jos buvo nepanaudojamos. Tačiau taikantis prie naujos gamybos sąlygų, „Volkswagen“ gamintojas kartu su savo partneriais sukūrė naują atliekų apdorojimo metodą. Taip vadinamas „VW – SiCon“ metodas suderina įvairius išbandytus apdorojimo žingsnius [38]. Taigi, iš kažkada beverčių atliekų po smulkinimo gaunamos įvairios frakcijos, kurios vėliau ekonomiškai prasmingai panaudojamos ir atitinka visus aplinkosaugos medžiagų perdirbimui taikomus reikalavimus. Tokiu būdu panaudojama 95% netinkamos eksploatuoti transporto priemonės ir prisidedama prie pirminių žaliavų tausojimo.

Viso šio proceso metu yra vedama ENTP dalių bei pavojingų medžiagų registracija, kuri vykdoma laikantis ENTP tvarkymo taisyklių reikalavimų.

Padangų perdirbimas. Naudotų padangų skaičiaus augimo greitis tiesiogiai priklauso nuo automobilizacijos lygio ir daugelyje šalių panaudotų padangų utilizavimo problema nėra išspręsta. Pasaulyje yra sukaupti labai dideli panaudotų padangų kiekiai. Vien tik per keletą pastarųjų metų Europos Sąjungos šalyse susikaupė apie du milijonai metrinių tonų panaudotų padangų [26]. Tokia pati panaudotų padangų problema yra ir Lietuvoje, nes automobilių skaičius 1000 gyventojų beveik siekia ES vidurkį. Lietuvos Respublikos vyriausybė apribojo panaudotų padangų importą, tačiau jis toliau auga ir panaudotų padangų problema egzistuoja. Automobilių padangos yra vienas iš pagrindinių gumos pramonės produktų. Visos sudedamosios medžiagos po padangos panaudojimo pakeičia savo savybes ir struktūrą. Tik padangų metalo kordas nepasikeičia, nes jis neturi sąlyčio su oru ir drėgme. Padangų gumoje yra priemaišos, kurios stabdo oksidacijos procesus ir senėjimą. Taigi yra tikslinga perdirbti pa-

naudotas padangas, atskiriant metalo ir gumos granules, kurias galima vėliau sėkmingai panaudoti kitų produktų gamyboje. Panaudotų padangų perdirbimas kaip ekologinis problemos sprendimas yra labai svarbus. Taigi ši problema gali būti sėkmingai sprendžiama organizuojant panaudotų padangų perdirbimą, kurio metu yra gaunama antrinė žaliava kitų produktų gamybai. Panaši strategija vis dažniau taikoma Europos Sąjungos šalyse: 1990 metais 50 procentų panaudotų padangų buvo išmetama į sąvartynus, tačiau dabar yra siektinas visiškas padangų perdirbimas [26]. Lietuvoje padangos saugiai utilizuojamos jas deginant AB „Akmenės cementas“ technologinėse krosnyse.

2.3. ENTP atliekų apskaita Lietuvoje

Bendrą transporto priemonių apskaitą veda transporto priemonės registruojanti VĮ „Regitra“. Ši įmonė savo apskaitoje pateikia ir nurašytų transporto priemonių duomenis. Pagal galiojančią tvarką nurašyti transporto priemonę galima tik pateikus demontuotųjų išduotą pažymėjimą apie saugų transporto priemonės sunaikinimą, todėl VĮ „Regitra“ pateikti duomenys turėtų atspindėti realius ENTP kiekius. Deja šia statistika pasitikėti negalima dėl kelių priežasčių. Kai kurios priežastys bus paminėtos tolimesniuose šio darbo skyriuose. Pasak Demontuotųjų asociacijos direktoriaus Vido Pociaus, ENTP atliekų apskaita Lietuvoje yra netiksli, kadangi ji vedama bendroje atliekų apskaitoje. Klaidingai pasirinkta ENTP atliekų apskaitos metodika, todėl ji neatspindi realios padėties. ENTP apskaita „priderinta“ prie taikomų ENTP atliekų surinkimo ir utilizavimo užduočių. Todėl, remiantis apskaita, kuri Lietuvoje vedama pasirinkus klaidingą apskaitos metodiką, Lietuva pagal ENTP atliekų tvarkymą yra Europos lyderė [32].

2.3.1. Atliekų apskaitos informacinė sistema (AAIS)

AAIS – tai duomenų masyvų (bazių) visuma, o taip pat techninių, programinių ir metodinių priemonių visuma, skirta duomenų ir informacijos, susijusios su atliekų apskaita, rinkimui, sukūrimui, perdavimui, platinimui, apdorojimui, saugojimui bei jų valdymui [28].

Šiuo metu AAIS yra formavimo stadijoje ir joje įdiegtos šios sistemos sudedamosios dalys:

1. Atliekų apskaitos ataskaitų elektroninio teikimo aplikacija – AETA.

Atliekas tvarkančių įmonių registras – ATĮR.

Pavojingų atliekų lydraščiai – PAL.

2. Gamintojų ir importuotojų sąvado aplikacijos:

Elektroninio registravimo aplikacija – ERA.

Paieškos gamintojų ir importuotojų sąvade aplikacija – GIIS.

3. Ataskaitų elektroninio teikimo aplikacija:

AETA – programinė įranga, skirta atliekų apskaitos ataskaitų duomenų įvedimui į AAIS duomenų bazes, kuriose vykdoma šių ataskaitų registracija, ataskaitų duomenų kaupimas ir saugojimas. Aplikacijoje taip pat įdiegtos įvedamų duomenų patikros bei paieškos priemonės. Kol kas AETA apima tik pirminės atliekų apskaitos ataskaitos bei atliekų apskaitos ataskaitos duomenų įvedimą. Ateityje AETA apims visas ataskaitas, kurias įmonės privalo teikti apie atliekų susidarymą ir tvarkymą. Įmonės, įvedusios ataskaitų duomenis į AAIS duomenų bazę AETA pagalba, neturės teikti šių ataskaitų popieriniu formatu. AETA vartotojais gali tapti tik juridiniai asmenys, nustatyta tvarka užsiregistravę AETA vartotoju bei gavę vartotojo vardą ir slaptažodį. AETA vartotojo registravimo tvarka, patvirtinta LR aplinkos ministro įsakymu.

Atliekas tvarkančių įmonių registras

ATĮR – tai programinė priemonė, skirta registruoti atliekas tvarkančias įmones informacinėje duomenų bazėje bei teikti informaciją apie šias įmones ir jų tvarkomas atliekas fiziniams bei juridiniams asmenims, pageidaujantiems susitvarkyti turimas atliekas. Atliekas tvarkančių įmonių registravimo funkcija veikia tik pateikus ATĮR vartotojo vardą ir slaptažodį. Jie suteikiami aplinkosauginėms institucijoms, atsakingoms už įmonių registravimą atliekų tvarkytojais. Informacija apie atliekas tvarkančias įmones bei jų tvarkomas atliekas yra laisvai prieinama.

Pavojingų atliekų lydraščiai

PAL – tai programinė priemonė, skirta pavojingų atliekų lydraščių įvedimui į AAIS duomenų bazes. Pavojingų atliekų siuntėjas ir gavėjas pateikia pavojingų atliekų lydraščius regiono aplinkos apsaugos departamentui LR aplinkos ministro 2003 m. gruodžio 30 d. įsakymo Nr. 722 nustatyta tvarka. Pavojingų atliekų lydraščius į AAIS duomenų bazę suveda regionų aplinkos pasaugos departamentai. Ateityje, patvirtinus elektroninį parašą, pavojingų atliekų lydraščius elektroniniu būdu galės pildyti pavojingų atliekų siuntėjai, vežėjai bei gavėjai.

Gamintojų ir importuotojų sąvadas

ERA – tai programinė priemonė, skirta elektroniniu būdu (internetu) registruoti į Gamintojų ir importuotojų sąvadą įmones, išleidžiančias į LR vidaus rinką vieną iš šių gaminių:

- alyvas;
- transporto priemonės;
- elektros ir elektroninę įrangą;
- apmokestinamuosius gaminius;
- užpildytą pakuotę.

Registravimo į Gamintojų ir importuotojų sąvadą tvarka patvirtinta LR aplinkos ministro 2005 m. lapkričio 17 d. įsakymu Nr. D1-555. Įmonės pačios registruotis internetu gali tik tapusios ERA vartotojais. ERA vartotojais gali tapti tik juridiniai asmenys, nustatyta tvarka užsiregistravę ERA vartotoju bei gavę vartotojo vardą ir slaptažodį.

Alyvų, transporto priemonių gamintojai ir (ar) importuotojai turi registruotis iki kiekvienų metų gegužės 31 d. Pradedantys šių gaminių išleidimą į Lietuvos Respublikos vidaus rinką po gegužės 31 d., turi registruotis per tris mėnesius nuo šių gaminių išleidimo į Lietuvos Respublikos vidaus rinką.

2.3.2. Įvairių žinybų apskaitos duomenys

Siekdamas nustatyti ENTP kiekius Lietuvoje, šio darbo autorius išanalizavo kelių žinybų kaupiamus duomenis, susijusius su ENTP: AM Aplinkos apsaugos agentūros, Vilniaus regiono aplinkos apsaugos departamento, VĮ „Regitra“ bei statistikos departamento.

AM Aplinkos apsaugos agentūros duomenys

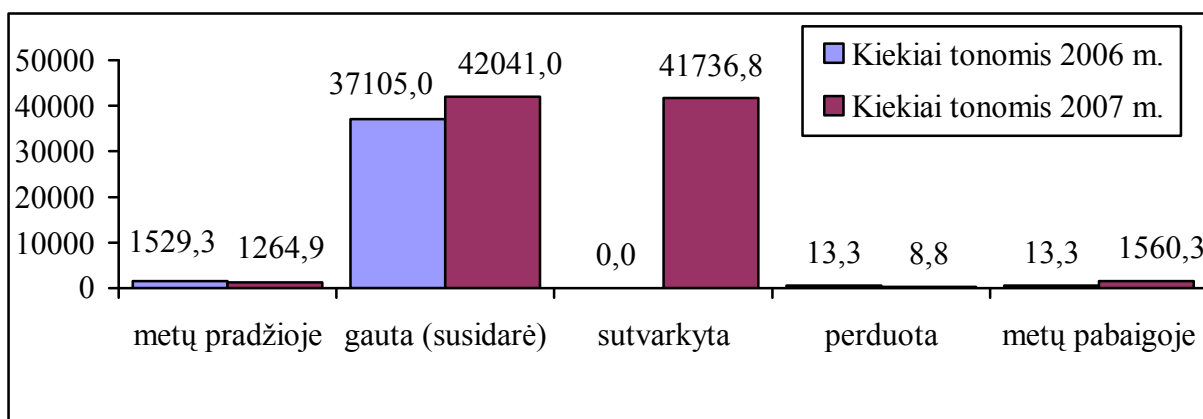
AM Aplinkos apsaugos agentūra atskiros ENTP atliekų duomenų apskaitos kol kas neveda, todėl šio darbo autorius išanalizavo atliekų surinkimo ir tvarkymo bendrą metinę ataskaitą, kurioje tokie duomenys kaupiami ir saugomi (AETA). Pagal pateiktus šios suvestinės duomenis šio darbo autorius išanalizavo 2006 ir 2007 metais įvežtas į LR ir susidariusias Lietuvoje ENTP atliekas, taip pat išskyrė ENTP, kuriose yra skysčiai ir kitos pavojingos sudedamosios dalys ir be jų. Antroje lentelėje pateikti duomenys iš AAIS bazės apie įvežtas į LR ENTP atliekas.

2 lentelė. Į Lietuvą įvežtos ENTP atliekos pagal AAA duomenis

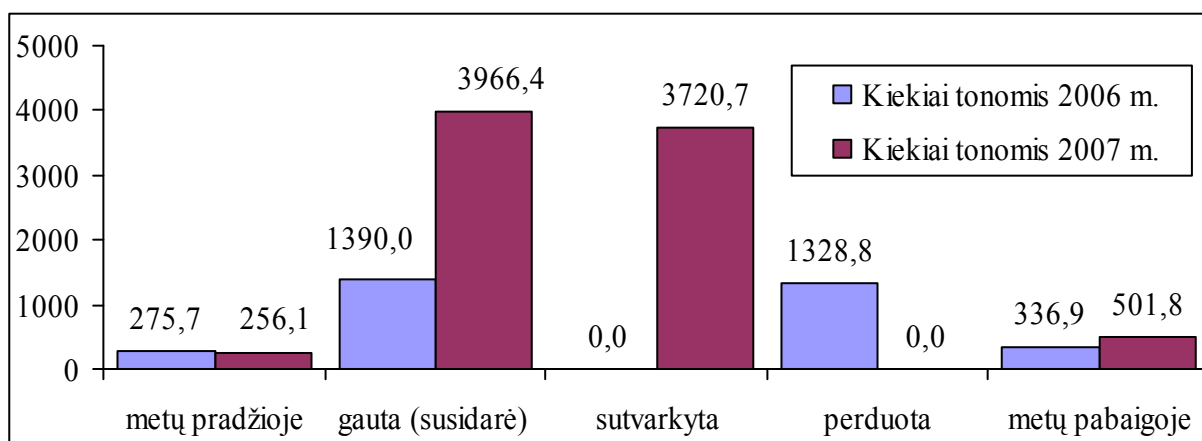
ENTP, kuriose yra skysčiai ir kitos pavojingos sudedamosios dalys:		
	Kiekiai tonomis 2006 m.	Kiekiai tonomis 2007 m.
metu pradžioje	nėra informacijos	48,995
susidarė (įvežta)	nėra informacijos	90,117
metų pabaigoje	nėra informacijos	139,112
ENTP, kuriose nebėra nei skysčių, nei kitų pavojingų sudedamųjų dalių:		
metu pradžioje	nėra informacijos	0
susidarė (įvežta)	nėra informacijos	64
metų pabaigoje	nėra informacijos	64

Informacijos apie 2006 metais ENTP atliekų sutvarkymą ar perdavimą suvestinėje nėra.

Pirmame ir antrame paveiksluose pateiktos Lietuvoje 2006 ir 2007 metais susidariusios ir sutvarkytos ENTP atliekos pagal AAA duomenis iš AAIS duomenų bazės.



1 pav. ENTP atliekos, kuriose yra skysčiai ir kitos pavojingos sudedamosios dalys



2 pav. ENTP atliekos, kuriose nėra skysčių ir kitų pavojingų sudedamųjų dalių

Sutvarkymas čia suprantamas, kaip apdorojimas, kurio metu išardomos, sukarpomos, susmulkinamos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, elektros ir elektroninė įranga, tepalo filtrai, amortizatoriai, akumuliatoriai ir pan., atskiriant potencialiai teršiančias aplinką jų sudedamąsias dalis (priskiriamas prie pavojingų atliekų).

2006 metais yra nurodyti ENTP atliekų eksporto kiekiai (86.251 tonų ENTP atliekų, kuriose yra skysčiai ir kitos pavojingos sudedamosios dalys ir 853.054 tonų ENTP atliekų, kuriose nėra nei skysčių, nei kitų pavojingų sudedamųjų dalių), tačiau 2007 metų ataskaitoje tokių duomenų nėra.

ENTP, kuriose nėra nei skysčių, nei kitų pavojingų sudedamųjų dalių, perduotas saugojimui (išskyrus laikinąjį saugojimą susidarymo vietoje iki jų surinkimo): 2006 metais –18.537 tonų, 2007 metais – 13,3 tonų.

Vilniaus RAAD duomenys.

Vilniaus regiono aplinkos apsaugos departamento veiklos zona sutampa su Vilniaus apskritimi ir užima Vilniaus m. sav., Vilniaus r. sav., Trakų r. sav., Elektrėnų sav., Ukmergės r. sav., Širvintų r. sav., Švenčionių r. sav. ir Šalčininkų r. sav. teritoriją.

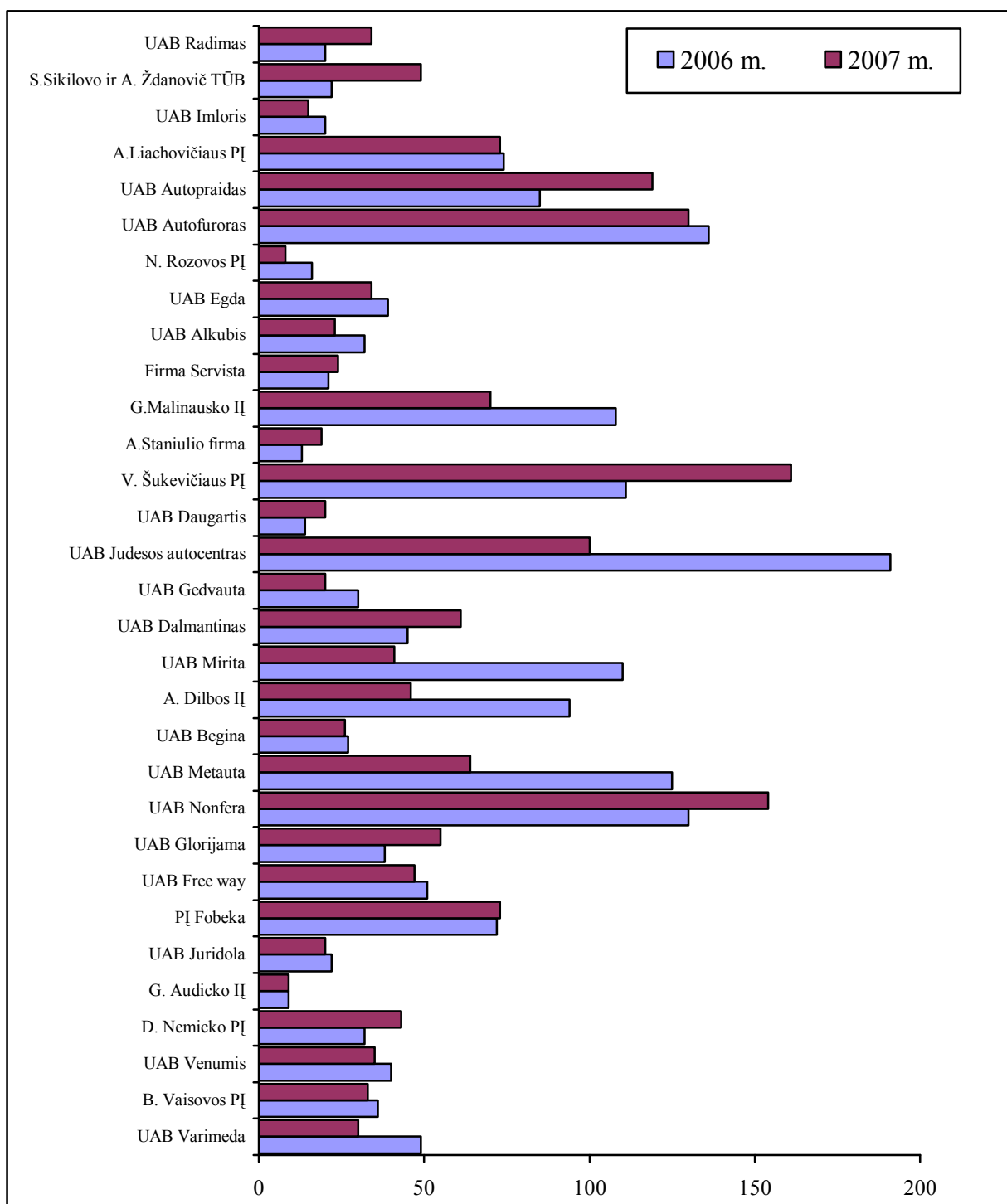
Vilniaus RAAD duomenimis 2006 metais departamento kuruojamoje teritorijoje ENTP atliekų tvarkymą vykdė 37 įmonės: -28 įmonės registruotos Vilniaus mieste, 8 – Vilniaus r. sav. ir viena įmonė Švenčionyse. Pagal pateiktas ataskaitas visos įmonės utilizavo 2270 ENTP, atitinkamai 1408 – Vilniuje, 357 – Vilniaus r. sav. ir 49 –Švenčionyse.

2007 metais Vilniaus RAAD buvo užregistruota 41 įmonė, kuri turėjo leidimą tvarkyti ENTP atliekas, tačiau veiklą vykdė taip pat tik 37 įmonės. 30 įmonių yra registruotos Vilniaus mieste, tačiau realiai veiklą vykdė tik 27 įmonės. 8 įmonės veikė Vilniaus r. sav. ir 2 įmonės Švenčionių r. sav. 2007 metais naujai įregistruota viena įmonė Širvintose, kuri turėjo leidimą tvarkyti ENTP, tačiau ši įmonė veiklos nevykdė.

2007 metais pagal pateiktas ataskaitas viso buvo utilizuotos 1796 transporto priemonės: 1213 Vilniuje, 377 – Vilniaus r. sav. ir 43 – Švenčionių r. sav.

Apibendrinant 2006 ir 2007 metų duomenis galima teigti, kad utilizuojamų ENTP kiekiai turi tendenciją mažėti.

Trečiame paveiksle parodytas palyginimas apie 2006 ir 2007 metais utilizuotas ENTP Vilniaus RAAD veiklos zonoje. Šio darbo 1 priedo lentelėje pateikta informacija apie Vilniaus RAAD registruotus ŪS bei nurodyti tikslūs demontuotų ENTP skaičiai 2006 ir 2007 metais.



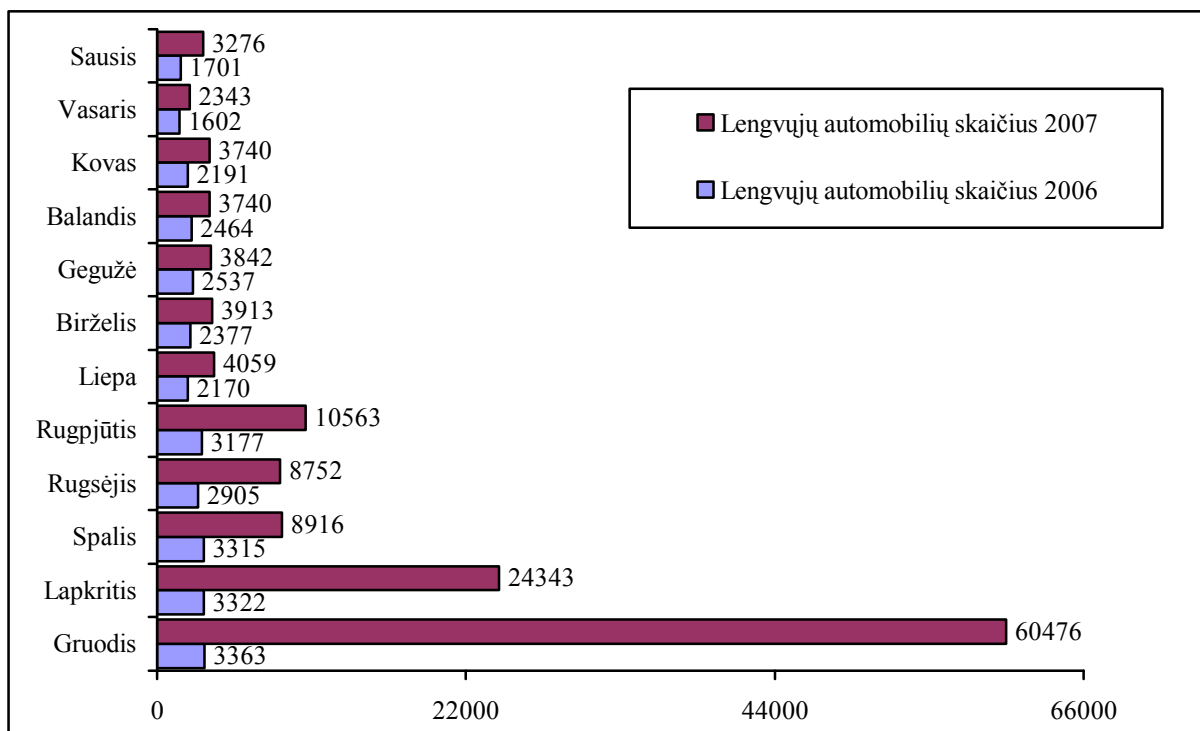
3 pav. 2006 ir 2007 metais utilizuotų ENTP kiekiai Vilniaus RAAD veiklos zonoje

VĮ „Regitra“ duomenys

Iš viešai publikuojamų VĮ „Regitra“ duomenų [41] matyti didelis skirtumas tarp 2006 ir 2007 metais nurašytų lengvųjų automobilių (4 pav.). Skirtumas siekia beveik 4,5 karto. Tokį didelį nurašytų lengvųjų automobilių skaičių lėmė tai, kad 2007 metais VĮ „Regitra“ vykdė akciją [34], kurios metu buvo galima nurašyti automobilius nepateikus jokių įrodančių dokumentų, kad automobiliai saugiai utilizuoti. Taigi lyginti 2007 metais Lietuvoje susidariusias ir sutvarkytas atliekas su nurašytų automobilių skaičiumi būtų netikslinga. Tikslingiau būtų palyginti 2006 metais nurašytų automobilių kiekį su 2007 metais sutvarkytų ENTP atliekų kiekiais. Analizuojant Vilniaus RAAD pateiktas automobilius ardančių įmonių ataskaitas matoma, kad ir 2006 ir 2007 metais ENTP atliekų tvarkymo srityje dirbo beveik tiek pat įmonių ir utilizuotas panašus kiekis atliekų. Pagal pateiktus duomenis nustatyta, kad vidutinė vienos ENTP atliekų masė yra apie 1,2 tonos. Atitinkamai iš VĮ „Regitra“ 2006 metų ataskaitos apie nurašytus 31124 lengvuosius automobilius galima paskaičiuoti, kad 2006 metais susidarė 37349 tonos ENTP atliekų.

AM Aplinkos apsaugos agentūros 2007 metų ataskaitoje apie Lietuvoje susidariusias ir sutvarkytas atliekas nurodomas bendras sutvarkytas ENTP atliekų kiekis – 45457 tonos. Tai 8108 tonomis daugiau, negu 2006 metais nurašytų transporto priemonių atliekų masė. Toks skaičiavimas yra tik paviršutiniškas ir remtis tokio palyginimo duomenimis galima būtų tik aiškinantis atliekų tvarkymo tendencijas. Kadangi AM Aplinkos apsaugos agentūros Interneto tinklapyje atskirai apie ENTP atliekas jokios informacijos nėra – tai galima būtų teigti, kad Lietuvoje pilnai utilizuojamos ENTP atliekos.

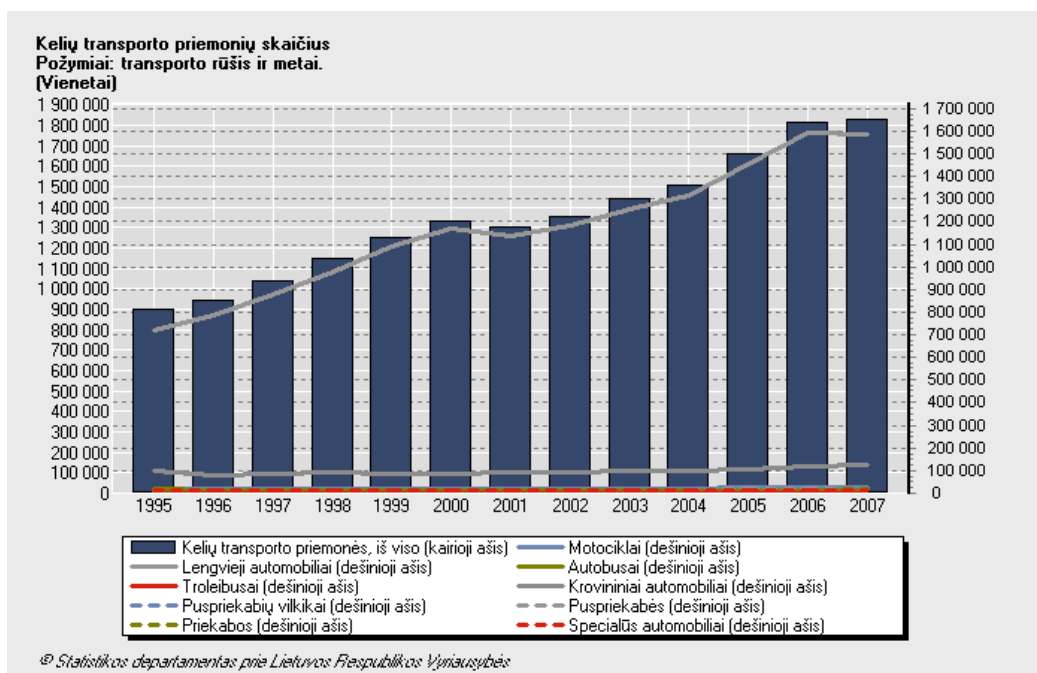
Tačiau, Vilniaus RAAD duomenimis, 2006 metais departamento kuruojamoje teritorijoje, kuri sutampa su Vilniaus apskritimi, ENTP atliekų tvarkymą vykdė 37 įmonės, kurios utilizavo 2270 ENTP. Pagal atskirą užklausimą VĮ „Regitra“ pateikė statistinius duomenis apie Vilniaus apskrityje 2006 metais nurašytas 8136 transporto priemones. Palyginus pateiktą nurašytų ir demontuotų TP statistiką, galima daryti išvadą, kad Vilniaus apskrityje saugiai utilizuojama tik 28 procentai transporto priemonių. Darant prielaidą, kad Vilniaus apskrityje demontuotojų pajėgumai atitinka Lietuvos vidurkį - tuomet visoje Lietuvoje saugiai utilizuojamas tik kas ketvirtas nurašytas automobilis.



4 pav. Transporto priemonių nurašymas 2006-2007 metais

Statistikos departamento duomenys

LR Statistikos departamento [42] pateiktoje diagramoje pateikiamas kelių transporto priemonių skaičius nuo 1995 iki 2007 metų, išskiriant lengvuosius automobilius iš bendro kelių transporto priemonių kiekio (5 pav.). Diagramoje aiškiai matyti, kad pagrindinį transporto priemonių skaičių sudaro būtent lengvieji automobiliai. Taip pat matoma sparti lengvųjų automobilių skaičiaus augimo dinamika, kuri stabilizavosi tik 2006 metais.



5 pav. Kelių transporto priemonių skaičius 1995 -2007 metais

2.4. NETP viešose vietose

Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas teigia, kad aplinkos apsauga yra visos valstybės ir kiekvieno jos gyventojų rūpestis ir pareiga [1]. Tokia įstatymo nuostata byloja visų pirma apie tai, kad turi būti kuriama aplinkos apsaugos teisės aktų sistema ir užtikrinama jos vykdymo kontrolė.

2.4.1. Valstybinių įmonių veikla ENTP atliekų tvarkyme

Ekologinė ir administracinių teisės pažeidimų prevencijos tarnyba

Vilniaus miesto savivaldybės iniciatyva dar 1997 metų rudenį buvo įkurta Vilniaus miesto Vyriausio komisariato (VPK) ekologinė ir administracinių teisės pažeidimų prevencijos tarnyba, kuriai pavesta vykdyti LR Administracinių teisės pažeidimų kodekse įvardytus savivaldybės tarybos sprendimus dėl tvarkos palaikymo sostinėje bei pagal kompetenciją užtikrinti miesto aplinkos apsaugą, vykdyti pažeidimų gamtos išteklių naudojimo, istorijos ir gamtos paminklų ir panašiose srityse prevenciją. Ekologinės policijos pareigūnai dirba visoje Vilniaus apskrityje. Jie tikrina, kaip tvarkosi sodų bendrijos, prižiūri upes, ežerus ir kitus vandens telkinius žuvų neršto metu, fiksuoja neteisėto šiukšlių išpylimo ir įvairių atliekų deginimo atvejus. Ekologinės ir administracinės teisės pažeidimų prevencijos tarnyba glaudžiai bendradarbiauja su Vilniaus regiono aplinkos apsaugos departamentu, Vilniaus miesto savivaldybės tvarkos palaikymo priežiūros skyriumi, seniūnijomis, Vilniaus miesto susisiektimo organizacijomis, policijos nuovodomis ir yra tiesiogiai atsakinga savivaldybės viešosios policijos skyriui. Ekologinės ir administracinės teisės pažeidimų prevencijos tarnybos pareigūnai turi visų sričių įgaliojimus, pradedant kelių policija ir baigiant aplinkos apsauga, todėl šią tarnybą galėtumėme pavadinti universalia.

Ekologinės ir administracinės teisės pažeidimų prevencijos tarnybos pareigūnai daug prisideda prie ENTP pašalinimo iš viešosios erdvės. Šios tarnybos vyresniojo specialisto-komisaro inspektoriaus Gintaro Mažinto pateiktais duomenimis, vykdamas Vilniaus miesto vyriausiojo policijos komisariato 2007 – 2009 metų strateginio veiklos plano Viešosios tvarkos ir visuomenės saugumo užtikrinimo bei eismo saugumo skatinimo sektoriaus uždavinius, siekiant užkardyti neeksploatuojamų, paliktų be priežiūros transporto priemonių laikymo bendro naudojimo vietose atvejus (6 ir 7 pav.), 2008-04-02 – 2008-07-02 laikotarpiu organizuota ir įvykdyta akcija „Neeksploatuojamas automobilis-2008“.



6 pav. ENTP daugiabučių kieme Vilniuje (autoriaus nuotrauka)



7 pav. ENTP žalioje vejoje Vilniaus Šeškinės mikrorajone (autoriaus nuotrauka)

Akcijos metu gauta bei apibendrinta informacija, dėl 1248 (2007 m.-1385; 2006 m.-1228) neeksploatuojamų, paliktų be priežiūros transporto priemonių, laikomų bendro naudojimo vietose. Vykdamas prevencines priemones iš bendro naudojimo vietų į antrinio perdirbimo įmones, remonto įmones ar privačias valdas išgabenti 1058 (2007 m.-1178; 2006m.-630) automobiliai, 66 (2007 m.-134; 2006 m.-164) transporto priemonės suremontuotos tolesnei eksploatacijai.

Už Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2005-01-19 sprendimu Nr. 1-655 patvirtintų Vilniaus miesto tvarkymo ir švaros taisyklių nesilaikymą bei pažeidimų, numatytų Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų kodekso (toliau – LR ATPK) 161 str., padarymą administracinę atsakomybę patraukti 297 (2007 m.-270; 2006 m.-51) neeksploatuojamas, techniškai netvarkingas, paliktas be priežiūros transporto priemonės ar jų dalis bendrojo naudojimo vietose laikę asmenys. Dar 15 asmenų, laikusių neeksploatuojamas, paliktas be priežiūros transporto priemonės bendrojo naudojimo vietose ir po policijos pareigūnų raštiškų perspėjimų

nesiėmę priemonių pasirūpinti jomis, administracinėn atsakomybėn patraukti už pažeidimų, numatytų LR ATPK 5111 str., padarymą. Už kitus pažeidimus (neeksploatuojamų transporto priemonių laikymą ant vejos želdynuose arba ant šaligatvio) nubausta 30 automobilių vairuotojų. Iš viso akcijos metu nusižengusiems asmenims paskirta 10260 Lt (2007 m.-6155 Lt; 2006 m.-2120 Lt) baudų.

Akcijos metu taip pat patikrinta 14 (2007 m.-18; 2006 m.-7) įmonių, vykdančių varikliinių transporto priemonių demontavimo-utilizavimo veiklą. Išaiškinta 10 (2007 m.-11; 2006 m.-4) pažeidimų, numatytų LR ATPK 513 str. 14-16 d. (Atliekų tvarkymo taisyklių reikalavimų nevykdymas), atsakingiems įmonių pareigūnams iškeltos administracinės bylos nagrinėjimui perduotos aplinkos apsaugos institucijoms. 8 paveiksle matyti, kaip nelegalūs ENTP demontuotojai atsikrato jiems nenaudingomis išardytų automobilių detalėmis.



8 pav. ENTP ardymo produktai prie komunalinių atliekų konteinerių (aut. nuotrauka)

Akcijos metu policijos pareigūnai rengė tikslinius susitikimus su visuomenės (bendruomenių) atstovais, kurių metu suteikė išsamią informaciją, dėl vykdomų policinių priemonių keliamų uždavinių bei tikslų.

Pasibaigus akcijai, pratęstas tyrimas, dėl 124 (2007 m.-69; 2006 m.-434) neeksploatuojamų, paliktų be priežiūros transporto priemonių, laikomų bendro naudojimo vietose, iš jų 108 automobilių savininkams yra įteikti raštiški perspėjimai pasirūpinti transporto priemonėmis. Taip pat apibendrinus papildomai (akcijai pasibaigus) gautą informaciją, nuspręsta pradėti administracines procedūras dėl 30-ies neeksploatuojamų, paliktų be priežiūros transporto priemonių laikymo bendrojo naudojimo vietose.

Akcijos „Neeksploatuojamas automobilis“ vykdymas pasiteisino – aktyviau vykdyta prevencinė veikla, atskleidžiant bei užkardant šios rūšies pažeidimus, t.y. pradėta net 342 administracinių bylų teiseną, nusižengusiems asmenims vidutiniškai skirta po 30 Lt baudų, o policijos raštiškuose perspėjimuose numatytų reikalavimų neįvykdžiusiems asmenims vidutiniškai skirta net po 280 Lt baudų.

Aktyvios policinės veiklos dėka pasirūpinta net 1124 arba 91% užregistruotų transporto priemonių. 9 % neeksploatuojamų automobilių atžvilgiu tyrimas pratęstas. Šis skaičius sąlygotas tokių probleminių veiksnių, kaip transporto priemonių savininkų kriminalinė paieška, ilgalaikis išvykimas į užsienio valstybes, paveldėjimo teisių neperėmimas automobilių savininkų mirties atvejais, nuosavybės teisių neperėmimas įmonių bankroto atvejais ir panašiai.

Panaši situacija dėl ENTP yra ir kituose Lietuvos miestuose, tik čia padėtis dar keblesnė dėl to, kad nėra įsteigti ekologinės policijos padaliniai. Internetiniame straipsnyje [39] aprašyta situacija Kauno mieste. Čia ENTP padeda tvarkyti Kauno apskrities VPK kelių policijos valdybos pareigūnai. Kelių policijos pareigūnai padeda išsiaiškinti tokių automobilių savininkus, juos įspėja ir liepia pasirūpinti nenaudojamu automobiliu. Tačiau kelių policija gali nutempti tik tuos automobilius, kurie parkuojami neleistinose vietose ir trukdo eismui, o automobiliai, nors ir be valstybinių registracijos ženklų ir stovi ilgą laiką, tačiau parkuojami tam skirtose aikštelėse, paliekami toliau stovėti. Policija tik išaiškina tokių automobilių savininkus ir juos įspėja dėl netinkamo TP tvarkymo ir siūlo patiems gyventojams spręsti šias problemas savo bendruomenėse. Kauno miesto savivaldybė dėl ENTP bendradarbiauja su privačia įmone „Jungalas“, kurios prašo nutempti nenaudojamus automobilius. Ši įmonė mielai sutinka bendradarbiauti, tačiau iš kiemų ištempia tik tuos automobilius, kurių savininkai patys nori atsikratyti jiems priklausančių transporto priemonių.

Apie ENTP Klaipėdoje rašė uostamiesčio dienraštis „Vakarų ekspresas“ [43]. 2005 metų gegužės mėnesį Klaipėdos Vyriausiasis policijos komisariatas ir miesto Savivaldybės administracija sudarė 3 metų sutartį dėl ekologinės policijos veiklos. Ja remiantis, Savivaldybė kasmet dviem policininkų etatams skiria lėšų sutartyje numatytai veiklai finansuoti. Šio padalinio funkcijos panašios kaip ir sostinės ekologinės policijos. Kaip vieną iš svarbių problemų, šis dienraštis įvardija įstatyminės bazės netobulumą, kadangi ENTP išvežimas iš viešosios erdvės be savininko sutikimo yra prilyginamas vagystei. Tam, kad ENTP būtų pripažinta šešėlininkiu turto, reikia laikytis numatytų teisinių procedūrų, kurios yra sudėtingos ir trunka gan ilgai.

Valstybinės įmonės „Regitra“ veikla

Iš Valstybinės įmonės „Regitra“ 2007 metų lapkričio 19 dienos pranešimo žiniasklaidai [34]: „Šalies gyventojai išregistruoja vis daugiau eksploatuoti netinkamų automobilių, o 2007 metų rugpjūtį itin padidėjęs gyventojų susidomėjimas jų išregistravimu neslopsta.

Per 2007 m. rugpjūtį, rugsėjį ir spalį šalyje išregistruota tris kartus daugiau eksploatuoti netinkamų M1 ir N1 klasės lengvųjų automobilių (29,8 tūkst.), nei tuo pačiu 2006 m. laikotarpiu. Palyginamuoju laikotarpiu ženkliausiai, beveik trylika kartų, išregistravimo apimtys išaugo Anykščių rajono savivaldybėje. Tarp lyderių – Skuodo ir Kretingos savivaldybės, kur per šių metų rugpjūtį, rugsėjį ir spalį išregistravimo apimtys išaugo atitinkamai 10 ir 8 kartus. Iš viso nuo 2007 metų sausio 1 iki lapkričio 1 d. šalyje jau išregistruoti 56 tūkst. eksploatuoti netinkamų M1 ir N1 klasės lengvųjų automobilių (per visus 2006 m. 33,3 tūkst.).

Atsižvelgdamos į išaugusį visuomenės susidomėjimą automobilių išregistravimu ir demontavimu, valstybės įmonė „Regitra“ kartu su Lietuvos savivaldybių seniūnų asociacija ir Demontuotojų asociacija lapkričio mėnesį pradėjo bendrą akciją „Daugiau erdvės kiemuose ir gatvėse“.

Lietuvos savivaldybių seniūnų asociacija šalies seniūnijose platino informacinius akcijos plakatus, kuriuose gyventojus kvietė atiduoti demontuoti ir išregistruoti netinkamus eksploatuoti savo automobilius, o taip pat vietos seniūnijai pranešti apie savininkų pamirštas, likimo valiai paliktas kelių transporto priemones.

Demontuotojų asociacija numatė verslo atstovus ir visuomenę kviešti į seminarus, kuriuose bus teikiama informacija apie eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą ir apdorojimą.

Du trečdaliai VI „Regitra“ interneto svetainės www.regitra.lt interaktyvioje apklausoje dalyvaujančių asmenų tvirtina, kad jų namų kiemuose (ar kaimuose) vis dar yra gana daug paliktų, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių.“

Tačiau šio darbo autoriaus manymu, ši akcija buvo vykdoma pažeidžiant galiojančius teisės aktus. Pagal dabar galiojančią tvarką, savo nenaudojamas transporto priemones buvę jų savininkai gali nurašyti tik iš demontuotojų pateiktą pažymą apie nurašomų transporto priemonių saugų sutvarkymą [10]. Šio darbo autorius pateikia VI „Regitra“ pranešimo spaudai keletą pastraipų su savo klausimais valstybinės įmonės „Regitra“ specialistams, kurios įrodo, kad minėta akcija vyko neteisėtai.

Iš pranešimo spaudai: „Lietuvoje išregistruojant visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones jų pristatyti į „Registrą“ nereikia. „Regitroje“ reikės pateikti tik transporto priemonės registracijos liudijimą, valstybinio numerio ženklus (jeigu jie neprarasti) bei prašymą išregistruoti teikiančio asmens dokumentą. Kai lengvasis automobilis (M1 klasės) arba lengvasis krovininis automobilis (N1 klasės) baigtas eksploatuoti po 2004 m. gegužės 1 d., „Registrai“ taip pat pateikiamas eksploatuoti netinkamos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimas. Šiuos pažymėjimus išduoda baigtas eksploatuoti transporto priemonės priėmusios jų surinkimo ir apdorojimo įmonės. “

Susirašinėjimo metu VI „Regitra“ atstovei spaudai Laimutei Užupei buvo pateiktas toks klausimas: „Kuo remiantis VI „Regitra“ specialistai nustato, kada baigta eksploatuoti transporto priemonė?“

Iš pranešimo spaudai: „Netinkama eksploatuoti transporto priemonė kol kas išregistruojama ir tuo atveju, kai klientas, po 2004 m. gegužės 1 d. baigęs eksploatuoti M1 arba N1 klasės transporto priemonę, nepateikia eksploatuoti netinkamos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimo. Tokiu atveju „Regitros“ tvarkomame šalies kelių transporto priemonių registre įrašoma atitinkama informacija. Tačiau ši tvarka galios tik iki šių metų gruodžio mėnesio.“

Laimutei Užupei buvo užduotas klausimas: „Kokiu pagrindu išregistruojama transporto priemonė nepateikiant eksploatuoti netinkamos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimo ir kokia informacija įrašoma VI „Regitra“ tvarkomame šalies kelių transporto priemonių registre?“

Iš pranešimo spaudai: „Įsigaliojus naujai tvarkai, išregistruojant visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones, vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, „Regitros“ klientų aptarnavimo padalinyje bus reikalaujama pateikti transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimą.“

Klausimas: „Kodėl minėta tvarka įsigaliojo ne nuo 2004 metų gegužės 1 dienos, o tik nuo 2008 metų sausio 1 dienos?“

Deja, nei į vieną klausimą nebuvo atsakyta, nurodant specialistų atostogas ar kitas priežastis.

2.4.2. Nevyriausybinų organizacijų indėlis į ENTP atliekų tvarkymą

Demontuotojų asociacijos veikla

Transporto priemonių demontavimas, kaip verslas, Lietuvoje gyvuoja jau seniai – daugiau kaip dešimt metų. Iki 2005 metų demontuotojai jiems rūpimus klausimus dažniausiai sprendavo kitų asociacijų pagalba, tai jų netenkino. Įvertinus situaciją Lietuvoje bei Europos Sąjungos šalių patirtį, tarpininkaujant kitoms asocijuotoms verslo struktūroms ir Europos automobilių demontuotojų asociacijai EGARA, 2005 metais buvo įkurta Lietuvos Demontuotojų asociacija (DA).

Pagrindiniai šios asociacijos tikslai – vienyti, atstovauti savo šalies įmones, demontuojančias eksploatuoti netinkamas transporto priemones. DA atstovauja Lietuvos demontuotojus, padeda koordinuoti jų veiklą, įgyvendinant ES direktyvas bei LR įstatymų reikalavimus.

Be savo narių atstovavimo ir reklamavimo, Demontuotojų asociacija dar turi tokias veiklos užduotis:

- konsultuoti, įsisavinant tarptautinių bei nacionalinių fondų lėšas;
- skatinti ENTP demontavimo įmones diegti standartus;

- organizuoti diskusijas tarp demontuotojų ir aplinkos apsaugos institucijų specialistų;
- plėtoti transporto importuotojų, demontuotojų ir atliekų tvarkytojų bendradarbiavimą;
- rengti demontavimo įmonių darbuotojų kvalifikacijos kėlimo mokymus;
- didinti demontuojamų ENTP dalių pardavimą ir eksportą.

Demontuotojų asociacija, padedanti savo nariams sėkmingai vykdyti savo veiklą, ieško naujų kontaktų. DA siekia padėti plėtoti demontuotojų komercinius ryšius už Lietuvos teritorijos ribų. Sparčiai kylanti mūsų šalies ekonomika (tapus ES nare), bei didžiulė kaimyninių šalių rinka, sudaro palankias sąlygas bendradarbiavimui. DA atstovauja narių interesus valstybinėse valdžios institucijose ir kitose organizacijose gina juos, bei dalyvauja, rengiant įstatymus, vyriausybės nutarimus ir kitokius normatyvinius dokumentus, susijusius su demontuotojų veikla, teikia pasiūlymus LR Vyriausybei, LR Seimui, ministerijoms bei kitoms valdžios institucijoms, dėl veikiančių bei naujai ruošiamų įstatymų, įstatyminių aktų, nutarimų bei potvarkių, susijusių su demontuotojų veiklos sąlygų gerinimu, akcentuojant problemas, su kuriomis demontuotojai susiduria, nuolat informuoja DA narius apie demontavimo veiklą reglamentuojančių reikalavimų pakeitimus, demontuotojų asociacija dalyvauja tarptautiniuose demontuotojų renginiuose ir organizuoja renginius Lietuvoje.

DA, bendradarbiaudama su atliekų perdirbėjais, rengia projektą „ENTP surinkimo-perdirbimo tinklas: demontuotojų ir atliekų perdirbėjų iniciatyva“, kurio pagalba bus galima demontuotojams pasiūlyti palankias sąlygas reikiamos įrangos įsigijimui. Įgyvendinus šį projektą bus išspręsti ENTP surinkimo ir perdirbimo tinklo sukūrimo ir administravimo uždaviniai. Nauji nukenksminimo įrenginiai leis demontavimo įmonėms prieš demontuojant ENTP, ją nukenksminti ir visus pavojingus skysčius, teršalus bei atliekas saugiai surinkti ir išrūšiuoti. Šis procesas užtikrins, kad pavojingos atliekos ir teršalai nepateks į aplinką ir bus kruopščiai apskaitomi bei saugomi iki perduodant utilizuotojui, tuo tarpu atliekų perdirbėjai gaus jau surūšiuotas ir tinkamai atskirtas, kurias vėliau perdirbs. Tai padės atliekų perdirbėjams planuoti atliekų srautus, jų kiekius, sudarys palankias sąlygas didinti perdirbimo apimtį [31].

Lietuvos Žalieji.

Lietuvos žaliųjų judėjimas (LŽJ) yra visuomeninė aplinkosaugos organizacija. LŽJ įsteigė gamtosauginiai klubai „Atgaja“ (Kaunas), „Žemyna“ (Vilnius), „Žvejonė“ (Klaipėda), „Aukuras“ (Šiauliai) ir žmonės iš visos Lietuvos 1988 metais. Žaliesiems rūpi ateitis, todėl jie perspėja apie neatsakingas žmogaus veiklos pasekmes, ieško žmogaus ir aplinkos darnos, siūlo studijuoti istorinę praeitį, kitų tautų kultūras, siūlo gerbti tradicijas, saugoti etninę patirtį ir išmintį ir kviečia burtis ieškančius tiesos, dvasios darnos, besisielojančius dėl mūsų Žemės ir kultūros ateities bei pasiruošusius dirbti jų labui. Viena iš pagrindinių Lietuvos žaliųjų judėjimo veiklos sričių, liečiančių ir šio darbo temą yra transportas ir aplinka, energija ir aplinka bei visuomenės ekologinis švietimas. Iš paminėtų Lietuvos Žaliųjų organizacijos nuveiktų darbų – tai 2000 me-

tais surengta akcija prieš padangų deginimą Naujosios Akmenės cemento gamykloje. Lietuvos Žaliųjų iniciatyva taip pat sustabdyti planai, kuriuose buvo rengiamasi deginti padangas Kaišiadorių klijų gamykloje [44].

Lietuvos Žalieji glaudžiai bendradarbiauja su Ekologinės ir administracinės teisės pažeidimų prevencijos tarnyba, su Vilniaus regiono aplinkos apsaugos departamentu, Vilniaus miesto savivaldybės tvarkos palaikymo priežiūros skyriumi, seniūnijomis, Vilniaus miesto susiekimo organizacijomis. Ši organizacija labai daug prisidėjo prie 2008-04-02 – 2008-07-02 laikotarpiu organizuotos ir vykdytos akcijos „Neeksploatuojamas automobilis-2008“.

Teisėsaugos institucijų sulaikytų transporto priemonių saugojimo aikštelės

Teisėsaugos institucijų sulaikytų TP saugojimo aikštelių veiklą Vilniaus mieste vykdo UAB „Sauda“. Ši bendrovė yra įrengusi dvi tokias aikšteles: Giraitės g. 3a ir Minsko pl. 33. Šios aikštelės savo veiklą organizuoja pagal UAB „Sauda“ direktoriaus patvirtintas taisykles, kurios numato teisėsaugos institucijų sulaikytų TP priėmimo, apmokėjimo ir išdavimo tvarką, aptaria TP priėmimo saugoti dokumentų įforminimą, nurodo tvarką, pagal kurią TP perduodamos utilizacijai, kai jų atsisako buvę šeimininkai ir pan. Šių taisyklių priede yra nurodyti transportavimo ir saugojimo įkainiai.

Kalbintas šios bendrovės direktorius S. Kundrotas atsisakė pateikti bet kokią informaciją, susijusią su šių aikštelių veikla, todėl šio darbo autorius informaciją rinko lankydamasis pačiose aikštelėse, kai ką sužinojo iš aikštelėse dirbančio personalo, todėl surinkti duomenys yra tik apytiksliai.

Pagrindinė teisėsaugos institucijų sulaikytų TP saugojimo aikštelė yra adresu Minsko pl. 33. Ši aikštelė yra apie 3-4 hektarų ploto, joje saugoma apie 1100 teisėsaugos institucijų sulaikytų lengvųjų automobilių bei kitos sunkiasvorės technikos. Apie 80 procentų saugomų lengvųjų automobilių yra apgadinti autoįvykių metu, o apie 20 procentų TP apgadintos nepataisomai, kuriose suknežinti kėbulai, pažeisti pagrindiniai mazgai ir mechanizmai (9 pav).



9 pav. ENTP teisėsaugos institucijų sulaikytų TP aikštelėje (autorius nuotrauka)

Nors Minsko pl. 33 esančioje aikštelėse yra saugoma šimtai autoįvykių metu apgadintų TP, kuriose yra išsilieję skysčiai bei neuždengti kiti mechanizmai, kurie atmosferos poveikyje potencialiai teršia aplinką (9, 10 ir 11 pav.), ši saugojimo aikštelė įrengta nesilaikant elementrių aplinkosauginių reikalavimų. Autoriaus nuomone, tokia aikštelė turėtų būti įrengta pagal ENTP tvarkymo taisyklių [6] IV skyriaus 19 punkto reikalavimus, kurie numato ENTP priėmimo ir saugojimo (įskaitant laikiną saugojimą) zoną, kuri turi būti padengta nelaidžia danga, atsparia benzino ir kitų skysčių ardančiajam poveikiui, ir turi turėti:

- nutekėjusių skysčių surinkimo įrenginius, (nuosėdų) nusodintuvą bei riebalų šalinimo valiklius;
- nuotekų, tarp jų – lietaus nuotekų, surinkimo ir valymo įrenginius, atitinkančius šiems įrenginiams keliamus reikalavimus.

Taip pat turėtų būti įrengta požeminio vandens kokybės monitoringo sistema bei specialios priemonės ir sorbentai, kurie nedelsiant turi būti panaudojami pavojingiems skysčiams ištekėjus jų plitimui lokalizuoti. Panaudoti sorbentai ir užterštas gruntas turi būti tvarkingai surinkami ir saugomi pavojingų atliekų saugojimo zonoje iki perdavimo atitinkamas pavojingas atliekas tvarkančioms įmonėms, kaip to reikalauja ENTP tvarkymo taisyklių IV skyriaus 25 ir 26 punktai.



10 pav. ENTP teisėsaugos institucijų sulaikytų TP aikštelėje (autoriaus nuotrauka)



11 pav. ENTP teisėsaugos institucijų sulaikytų TP aikštelėje (autorius nuotrauka)

Tenka apgailestauti, kad minėtos aikštelės įrengimas apsiriboja tik teritoriją saugančia tvora ir administracinėmis patalpomis, o TP saugomos tiesiog ant vandeniui laidaus grunto, kaip tai matyti iš nuotraukų.

3. ENTP ATLIEKŲ TVARKYMO BŪKLĖS LIETUVOJE ANALIZĖ

3.1. Gyventojų nuomonės tyrimas

Tyrimo tikslas – atskleisti visuomenės turimas žinias apie Lietuvos ekologinę būklę, akcentuojant netinkamų eksploatuoti transporto priemonių utilizavimo problemas.

Tyrimo uždaviniai – atlikti gyventojų nuomonės tyrimą, kuris padėtų:

- -identifikuoti vartotojų požiūrį į gamtą bei ekologinių problemų suvokimo lygį;
- -išsiaiškinti gyventojų nuomonę apie informatyvumo lygį ENTP surinkimo ir utilizavimo tema;
- -surasti koreliacijos ryšius tarp atskirų anketos klausimų ar klausimų grupių.

Tyrimo metodas – anketinė apklausa [19]. Anketa sudaryta iš keturių grupių klausimų: pirma klausimų grupė skirta respondentų demografiniams skirtumams identifikuoti, antra grupė klausimų skirta atskleisti apklaustųjų ekologinę sampratą, trečia klausimų grupė skirta išsiaiškinti apklaustųjų požiūrį į valdžios institucijų veiklą, susijusią su ekologinėmis problemomis ir paskutinė klausimų grupė skirta išsiaiškinti respondentų požiūrį į ENTP surinkimo ir utilizavimo problemas.

Tyrimo eiga

Tyrimas buvo atliktas pagal iš anksto sudarytą tyrimo planą, kuriame buvo numatyta:

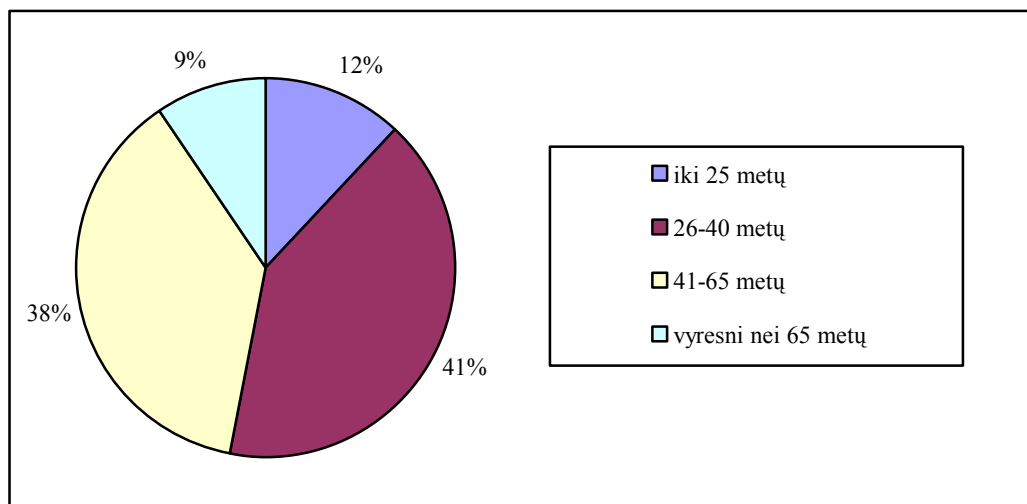
- Parinkti aktualius tyrimui klausimus;
- Sudaryti anketos formos klausimą;
- Numatyti anketų platinimo būdą;
- Surinktus duomenis suvesti į kompiuterinę programą;
- Analizuojant gautą informaciją atlikti atsakymų palyginimą, nustatyti koreliacinius ryšius, juos paaiškinti ir padaryti išvadas.

Apklusai buvo paruoštos ir išdalintos 135 anketos. Anketos buvo platinamos tokiu principu, kad kuo plačiau atspindėtų realią teritorinę ir demografinę situaciją. 45 anketos buvo išdalintos sostinės „miegamuosiuose“ rajonuose – Lazdynuose, Karoliniškėse ir Viršuliškėse. Platinama buvo per „Taikos“ pagrindinės mokyklos mokinius, padedant geografijos mokytojai Aušrai Šidlauskienei. Moksleivių buvo paprašyta, kad jie parneštų anketas savo tėvams ir kitiems suaugusiems giminaičiams. Kita dalis anketų buvo platinama kaimiškose vietovėse – Lazdijų ir Šalčininkų rajonų savivaldybėse. Šiuose rajonuose taip pat išdalinta 45 anketos. Lazdijų rajone anketos taip pat buvo platinamos per Seirijų „A. Žmuidzinavičiaus“ vidurinės mokyklos mokinius. Čia pagelbėjo geografijos mokytojas Tautvydas Turčinavičius. Trečia dalis anketų buvo išplatin-

tos Lentvaryje, Grigiškėse, Trakų Vokėje ir Pavilnyje. Po apklausos surinkta 117 anketų, tai sudaro 86 procentus nuo išdalintų anketų skaičiaus.

Anketoje buvo pateikti 25 klausimai (2 priedas).

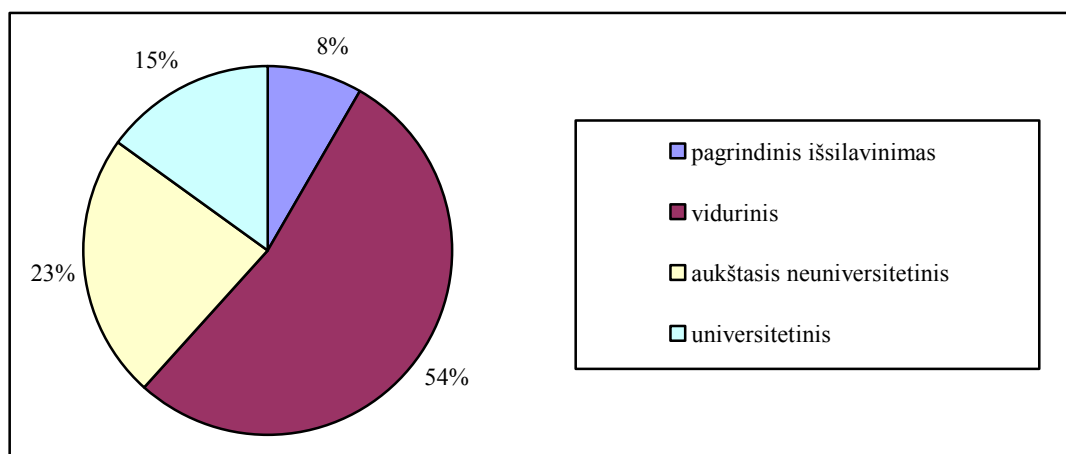
Apklausiamųjų amžius buvo suskirstytas į 4 amžiaus grupes. Respondentų amžius pasiskirstė taip: 14 asmenų iki 25 metų, 48 asmenys nuo 26 iki 40 metų amžiaus, 44 asmuo nuo 41 iki 65 metų ir 11 asmenų vyresni nei 65 metai (12 pav.).



12 pav. Respondentų amžiaus pasiskirstymas

Iš pateiktos diagramos matyti, kad net 79 procentus respondentų sudaro vidutinio amžiaus darbingi žmonės.

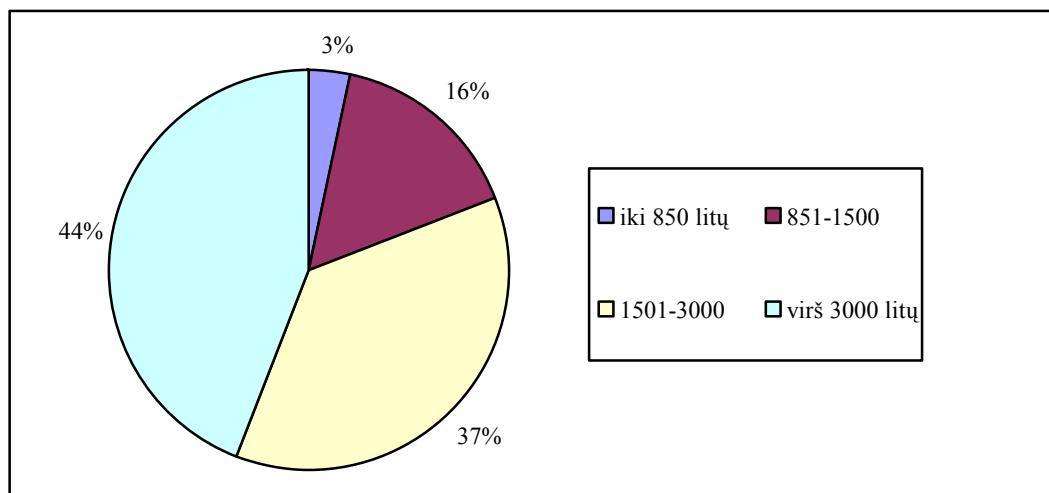
Pagrindinį išsilavinimą turėjo 6 asmenys, vidurinį, vidurinį techninį – 39 asmenys, aukštesnįjį ar aukštąjį neuniversitetinį -17 ir aukštąjį universitetinį išsilavinimą turėjo 55 asmenys (13 pav.).



13 pav. Respondentų išsilavinimo pasiskirstymas

41 respondentas gyvena mieste, 39-priemiestyje ir 37 – kaimiškoje vietovėje. Gyvenamosios vietovės duomenys vieni nuo kitų mažai skiriasi todėl, kad pagal tyrimo uždavinius mieste, priemiestyje ir kaime buvo išdalintas toks pats anketų skaičius.

Iki 850 litų per mėnesį pajamas nurodė tik 4 apklaustieji, nuo 851 iki 1500 litų per mėnesį – 19 asmenų, nuo 1501-iki 3000 litų per mėnesį uždirba 41 asmuo ir virš 3000 litų per mėnesį pajamų gauna 53 respondentai (14 pav.).

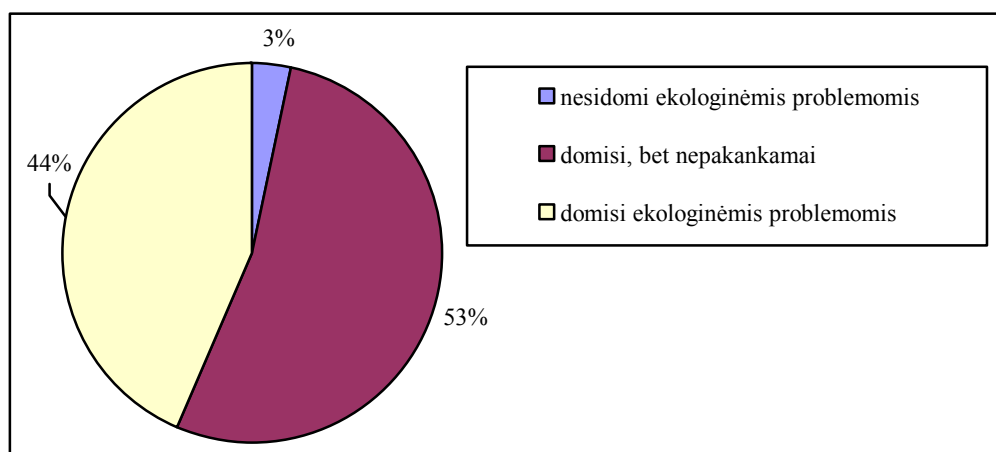


14 pav. Respondentų pajamų pasiskirstymas

Net 81 procento apklausoje dalyvavusio asmens mėnesinės pajamos yra vidutinės arba aukštesnės už vidutines.

Iš 117 apklausoje dalyvavusių respondentų, transporto priemonės vairuoja 89 asmenys, 9 asmenys ruošiasi vairuoti transporto priemones ateityje ir 19 respondentų šiuo metu nevairuoja ir nežada tai daryti.

Tik 5 apklausoje dalyvavę asmenys pareiškė, kad nesidomi ekologinėmis problemomis, 78 asmenys domisi, bet nepakankamai ir 64 respondentai domisi gamtosaugos klausimais, ekologinėmis prekėmis ir jų žymėjimu (15 pav.).

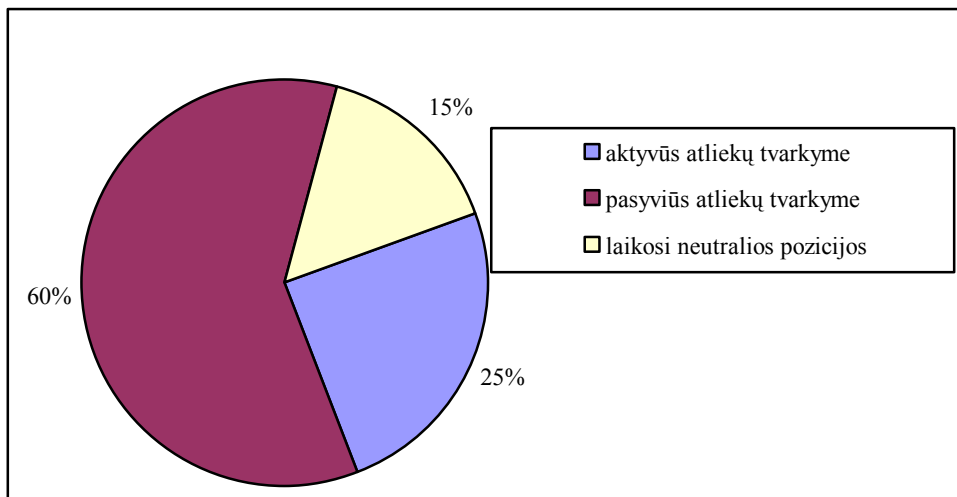


15 pav. Respondentų domėjimosi ekologinėmis problemomis pasiskirstymas

Apie ekologines problemas absoliuti dauguma apklausoje dalyvavusių asmenų sužino iš masinių informavimo priemonių (109 asmenys) ir tik 8 respondentai apie tai sužino iš draugų, pažįstamų, bendradarbių ar nurodė kitus šaltinius.

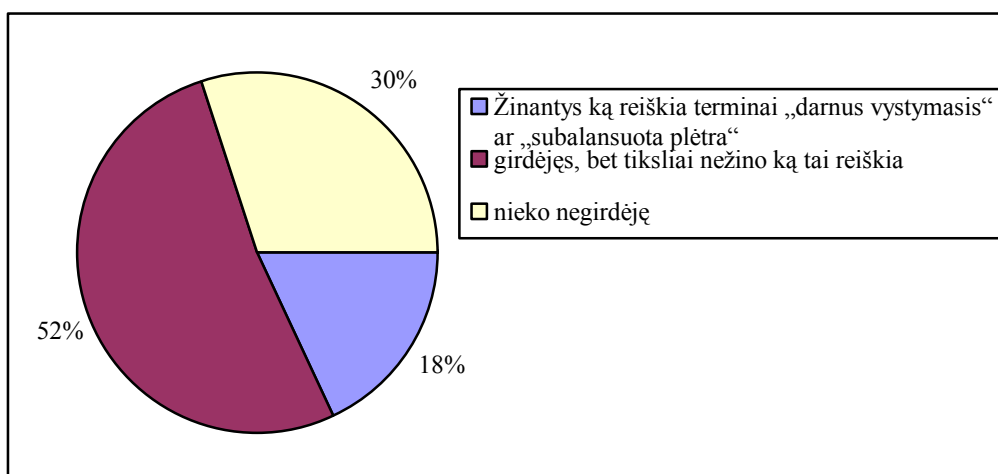
Kad ekologinės problemos šiandien yra aktualios taip pat nurodė absoliuti dauguma apklaustųjų – 112 asmenų, 4 respondentai mano, kad ekologinės problemos sureikšmintos ir 3 respondentai šiuo klausimu neturi nuomonės.

Tik 29 apklausti asmenys nurodė esą aktyvūs atliekų tvarkyme, 70 asmenų savo indelį į atliekų tvarkymą laiko pasyviu ir 18 respondentų pareiškė, kad laikosi neutralios pozicijos (16 pav.).



16 pav. Respondentų aktyvumo pasiskirstymas atliekų tvarkyme

Žinantys ką reiškia terminai „darnus vystymasis“ ar „subalansuota plėtra“ nurodė 21 respondentas, 61 apklaustas asmuo apie tai yra girdėjęs, bet tiksliai nežino ką tai reiškia ir 35 respondentai apie tai nieko negirdėję (17 pav.).



17 pav. Respondentų žinių apie darnią plėtrą pasiskirstymas

Dauguma apklausoje dalyvavusių asmenų atliekų tvarkymą Lietuvoje vertina patenkinamai (84 asmenys), 14 respondentų nepatenkinti atliekų tvarkymu ir 19 respondentų atliekų tvarkymą vertina gerai.

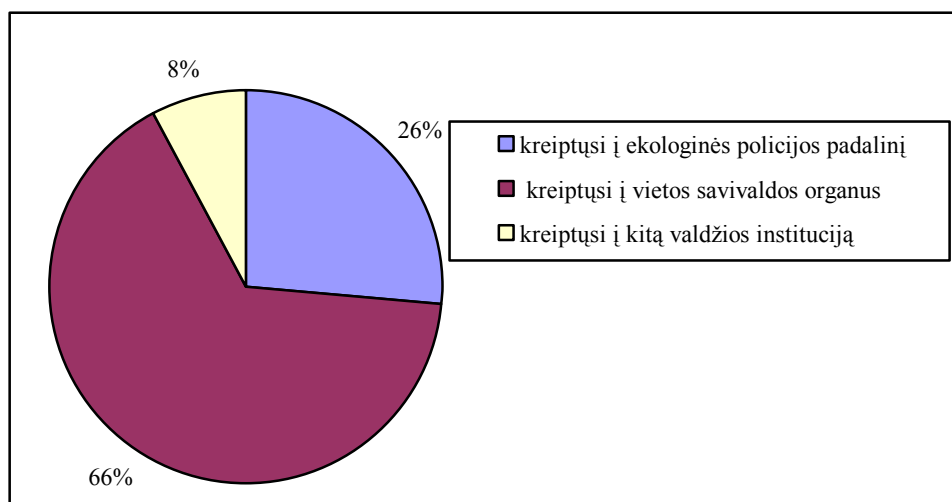
17 apklausos dalyvių mano, kad valstybės dėmesio atliekų tvarkymo sektoriuje pakanka, 78 respondentai pareiškė, kad valstybės skiriamas dėmesys nėra pakankamas ir 22 respondentai šiuo klausimu neturi nuomonės.

Dauguma apklaustųjų, viso 84 asmenys mano, kad sprendžiant atliekų utilizavimo problemas, žinių turėtų turėti ne tik su ta veikla susiję asmenys, 16 respondentų mano, kad tokios žinios eiliniam piliečiams nebūtinos ir 17 apklaustųjų šiuo klausimu neturi nuomonės.

Nors dauguma anketų buvo platinama per mokyklų moksleivius, o apklausos dalyviai daugiausiai yra vidutinio amžiaus, net 78 apklausoje dalyvavę asmenys neturi nuomonės, ar pakankamai dėmesio skiriama aplinkosauginiam ugdymui mokyklose. 30 respondentų norėtų didesnio dėmesio ir 9 respondentai mano, kad formaliojo švietimo sistemoje skiriamas per mažas dėmesys aplinkosauginiam švietimui. Ir tik trečdalis apklaustųjų (39 respondentai) žino, kaip Lietuvoje organizuojamas neformalusis švietimas.

Į ilgą laiką viešoje vietoje paliktą ir nenaudojamą automobilį dėmesį atkreipia dauguma respondentų (90 asmenų), o kokios ENTP dalys skaitomos pavojingomis atliekomis žino dar daugiau apklaustųjų – net 107 asmenys.

Dėl palikto viešoje vietoje ilgai nenaudojamo automobilio 31 apklausos dalyvis kreiptųsi į ekologinės policijos padalinį, net 77 asmenys kreiptųsi į vietos savivaldos organus ir 9 respondentai nurodė, kad kreiptųsi į kitą valdžios instituciją (18 pav.).

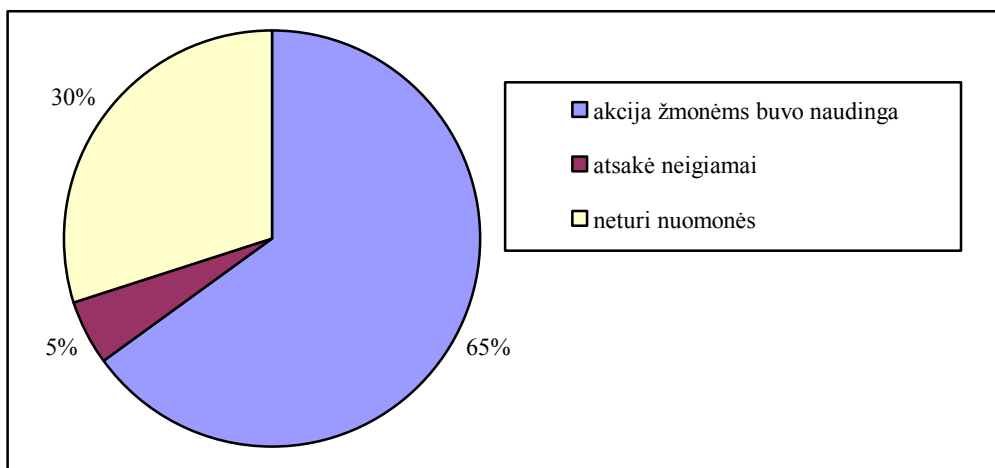


18 pav. Respondentų kreipimosi į valdžios institucijas dėl ENTP pasiskirstymas

55 apklausos dalyviai nurodė, kad vietos bendruomenė, teisėtvarkos ar kitų organizacijų indėlis į ENTP surinkimą iš viešosios erdvės yra per mažas, 16 respondentų nurodė, kad palikti

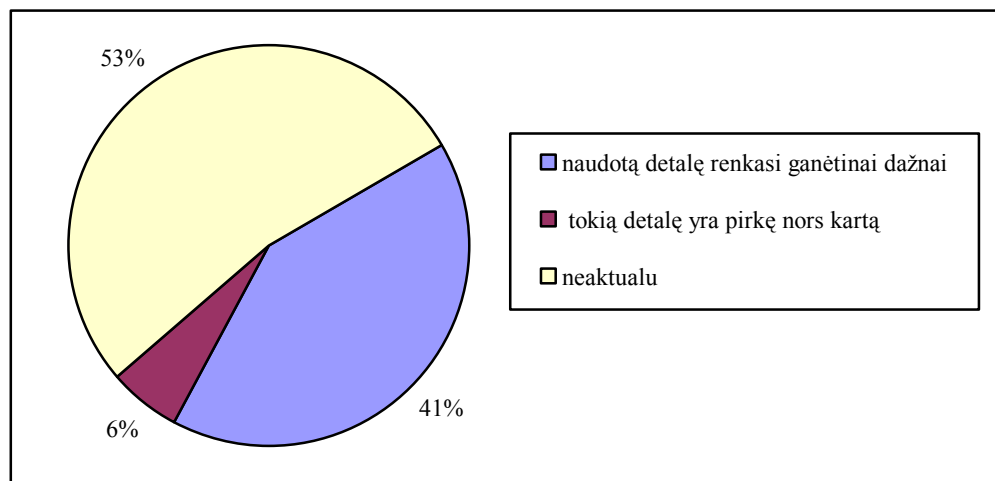
be priežiūros automobiliai tvarkomi pakankamai gerai ir 46 apklaustieji šiuo klausimu neturi aiškios nuomonės.

Dauguma apklaustųjų taip pat teigiamai vertina 2007 metais VI „Regitra“ vykdytą akciją. Net 78 respondentai nurodė, kad tokia akcija žmonėms buvo naudinga, tik 3 apklausos dalyviai atsakė neigiamai ir 36 respondentai šiuo klausimu neturi nuomonės (19 pav.).



19 pav. Respondentų vertinimo apie VI „Regitra“ akciją pasiskirstymas

Iš automobilių ardymo aikštelės dėvėtą detalę ganėtinai dažnai renkasi 48 apklausos dalyviai, nors kartą tokią detalę yra pirkę 7 respondentai ir 62 asmenims tai nėra aktualu (20 pav.).



20 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal naudotų autodalių įsigyjimą

Tik 7 asmenys nurodė, kad savo transporto priemonę keičia dažniau nei vieną kartą į 2 metus, dažniau kaip vieną kartą į 5 metus asmeninę transporto priemonę keičia 55 apklausos dalyviai ir ilgiau nei 5 metus tą pačią transporto priemonę eksploatuoja 27 apklausoje dalyvavę asmenys.

Daugiau nei pusė visų apklaustųjų (71 respondentas) nurodė, kad žino kokia tvarka yra nurašomos ENTP, 18 respondentų tokios tvarkos nežino ir 28 apklausos dalyviams tai neaktualu.

Kad ENTP utilizavimo verslas yra pelningas, nurodė absoliuti dauguma apklausoje dalyvavusių asmenų (101), kad tokiam verslui plėtoti reikalinga valstybės parama mano 12 asmenų ir 4 respondentai šiuo klausimu neturi nuomonės.

Į klausimą „Ar pakankama įstatyminė bazė, pagal kurią vykdomas ENTP surinkimas iš viešosios erdvės“ apklausos dalyviai atsakė taip: pakankama – 5, reikėtų šią tvarką supaprastinti – 7 ir net 105 respondentai šiuo klausimu neturi nuomonės.

Trumpai apibendrinant apklausos dalyvius galima pasakyti, kad apklausoje dalyvavo daugiausiai vidutinio amžiaus, aukštesnį nei vidurinį išsilavinimą ir vidutines ar didesnes už vidutines pajamas turintys respondentai. Taip pat dauguma apklaustųjų vairuoja asmenines transporto priemones.

Dauguma apklaustųjų domisi ekologinėmis problemomis ir mano, kad šiandien jos ypač aktualios, o apie tai dažniausiai sužino iš masinių informavimo priemonių. Tačiau tik apie ketvirtadalį apklausos dalyvių nurodė esą aktyvūs atliekų tvarkyme, o apie darnaus vystimosi koncepciją žino tik kas šeštas respondentas.

Dauguma apklausoje dalyvavusių asmenų atliekų tvarkymą Lietuvoje vertina patenkinamai ir nurodė, kad valstybės aplinkosauginėms problemoms skiriamas dėmesys nėra pakankamas. Taip pat dauguma respondentų mano, kad sprendžiant atliekų utilizavimo problemas, žmonių turėtų turėti ne tik su ta veikla susiję asmenys, bet ir eiliniai vartotojai.

Taip pat daugiau nei pusė apklaustųjų neturi nuomonės, ar pakankamai dėmesio skiriama aplinkosauginiam ugdymui mokyklose ir nežino kaip yra organizuojamas neformalus aplinkosauginis švietimas.

Į ilgą laiką viešoje vietoje paliktą ir nenaudojamą automobilį dėmesio neatkreipia tik kas dešimtas apklausos dalyvis, o kokios ENTP dalys skaitomos pavojingomis atliekomis žino beveik visi apklausoje dalyvavę asmenys. Dėl palikto viešoje erdvėje ilgai nenaudojamo automobilio daugiau nei pusė respondentų kreiptųsi į vietos savivaldybės pareigūnus, ir truputi mažiau nei pusė teigia, kad paliktos viešose vietose ENTP tvarkomos gerai. Tačiau dauguma apklausos dalyvių neturi nuomonės ar pakankama įstatyminė bazė, susijusi su ENTP tvarkymu. Du trečdaliai apklausos dalyvių pritaria 2007 metais VI „Regitra“ vykdytai akcijai ir nurodė, kad žino kokia tvarka yra nurašomos ENTP.

Maždaug pusė apklausos dalyvių savo asmenines transporto priemones keičia ne dažniau kaip vieną kartą į penkis metus ir tik trečdalis nurodė, kad nei karto nėra įsigijęs naudotos autodetalės iš ENTP ardymo aikštelės.

Ieškant koreliacinių ryšių tarp atskirų anketos klausimų buvo pastebėta, kad atliekų tvarkymą Lietuvoje gerai ar patenkinamai įvertina daugiau kaimiškų vietovių gyventojai arba priemiesčių gyventojai. Ieškant tokio vertinimo priešsčių paaiškėjo, kad tai lėmė paskutiniais

metais kaimuose pastatyti šiukšlių konteineriai, uždrausti nelegalūs sąvartynai, jie sutvarkyti arba išvežti.

Dauguma miesto gyventojų nurodė esą aktyvūs atliekų tvarkyme, o kaimų ir priemiesčių gyventojai daugiau laikosi neutralios pozicijos arba nurodė esą pasyvūs atliekų tvarkyme.

Iš automobilių ardymo aikštelės naudotą detalę dažniausiai taip pat renkasi kaimiškų vietovių gyventojai. Tai matomai lemia pajamų lygis, kadangi analizuojant duomenis buvo pastebėta, kad kaimiškų vietovių pajamos yra dažniausiai mažesnės nei vidutinės, o dėvėtos detalės yra pigesnės.

Dėl palikto viešoje vietoje ilgai nenaudojamo automobilio beveik visi kaimų ir priemiesčių gyventojai kreiptųsi į vietos savivaldos organus, o miesto gyventojai dėl tokių automobilių kreiptųsi į ekologinės policijos padalinį.

3.2. Ekspertinio vertinimo rezultatai

Tyrimo imtis ir instrumentas

ENTP atliekų tvarkymas yra specifinė veikla. Tokia veikla užsiimti turi teisę tik licencijuotos įmonės, o pačios veiklos teisinis reglamentavimas taip pat neseniai įsigalėjęs, todėl žmonių, gerai išmanančių ENTP atliekų tvarkymo sistemą, yra nedaug. Geriausiai šią veiklą išmanantys asmenys yra šios sistemos darbuotojai. Ekspertų vertinimui atlikti buvo pasirinkti kompetentingi, skirtingas pozicijas ENTP atliekų tvarkymo sistemoje užimantys specialistai. Tai AM Užtęstų teritorijų ir atliekų skyriaus vyr. specialistas Audrius Naktinis, UAB „Milnoros autodalys“ direktorius Tomas Bagdonavičius, konsultacinės bendrovės UAB „Ekokonsultacijos“ direktorė Lina Šleinotaitė-Budrienė ir Demontuotojų asociacijos direktorius Vidas Pocius. Siekiant atlikti ENTP atliekų tvarkymo būklės analizę Lietuvoje buvo pasirinktas ENTP tvarkymo sistemos dalyvių-ekspertų vertinimo metodas.. Šis metodas plačiai taikomas sociologiniuose tyrimuose, kurio pagalba gaunami nagrinėjamos srities praktiniai duomenys [20].

Klausimai respondentams buvo pateikti raštu (elektroniniu paštu) bei žodžiu: telefonu ir bendraujant tiesiogiai. Be anketinių duomenų apie patį ekspertą buvo suformuluoti 8 klausimai.

Tyrimo tikslas

Šio tyrimo tikslas – atskleisti kai kurių ENTP atliekų tvarkytojų pozicijas bei pažiūras atliekų tvarkymo klausimais, išanalizuoti skirtingus požiūrius į ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių atskirų straipsnių nuostatas, iškelti ENTP sistemos tvarkymo problemas, atlikti prognozinis spėjimus atliekų tvarkyme, numatytus direktyvoje 2000/53/EB, ir kai kuriuos kitus klausimus, susijusius su šia veikla.

Tyrimo eiga.

Tyrimui atlikti buvo parengtas tyrimo planas:

- Tinkamai parinkti kompetentingų ekspertų grupę, kuri užtikrintų gautos informacijos išsamumą ir patikimumą, galimybę ją patikrinti [27];
- Suderinti su ekspertais jų vertinimo formą (apklausa raštu ar žodžiu) ir apklausos metodus;
- Parengti aktualių klausimų sąrašą;
- Atlikti ekspertų apklausą.
- Analizuojant gautą informaciją atlikti atsakymų palyginimą, apibendrinti gautus duomenis, apibūdinti ENTP atliekų tvarkymo sistemos būklę.

Šis tyrimas buvo atliktas 2008 metų spalio ir lapkričio mėnesiais. Pradžioje su pasirinktais ekspertais buvo susisiepta elektroniniu paštu ir pasiūlyta jiems dalyvauti apklausoje, o jiems sutikus aptarta kiekvieno jų vertinimo forma.

AM Užterštų teritorijų ir atliekų skyriaus vyr. specialistas Audrius Naktinis, DA direktorius Vidas Pocius ir konsultacinės bendrovės UAB „Ekokonsultacijos“ direktorė Lina Šleino-taitė-Budrienė sutiko priimti pokalbį, kurio esmė buvo kuo geriau suprasti ENTP atliekų sistemos veiklą ir jos dalyvius, aptarti kai kuriuos kitus aktualius klausimus, susijusius su ENTP atliekų tvarkymu. Su UAB „Milnoros autodalys“ direktoriumi Tomu Bagdonavičiumi buvo bendrauta susirašinėjant elektroniniu paštu bei kalbat telefonu.

Ekspertų vertinimui buvo pateikti 8 atviri klausimai:

Jūsų amžius, išsilavinimas, pareigos, stažas atliekų tvarkymo srityje.

1. Ar Lietuva teisingai perkėlė ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių nuostatas į nacionalinę teisyną?

2. Ar Lietuvoje sukurta (kuriama) ENTP atliekų tvarkymo sistema yra efektyvi?

3. Kokios pagrindinės ENTP atliekų tvarkymo sistemos problemos Lietuvoje, jų sprendimo būdai?

4. Ar Lietuva sugebės įgyvendinti į ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 7 straipsnio 2b punkto nuostatą, kad iki 2015 m. sausio 1 d. ENTP pakartotinis naudojimas bus ne mažiau kaip 85 proc. vienam automobiliui per metus?

5. Ar pakankamai teikiama informacija transporto priemonių bei jų dalių gamintojų apie teikiamos į rinką transporto priemonės saugų išmontavimą, dėl atliekų rūšiavimo bei pakartotinio dalių bei agregatų panaudojimo, kaip to reikalauja ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 8 straipsnio 3 ir 4 punktai? Ar naudojate kompiuterinę programinę įrangą IDIS?

6. Ar ENTP yra prekė, ar ENTP surinkimo ir utilizavimo verslas yra:

pelningas ir nereikia jokių nuolaidų verslo vystymui, čia veikia laisvos rinkos dėsniai;

nuostolingas ir reikėtų valstybės paramos, kadangi ekonominės veiklos vykdytojai įpareigoti vykdyti ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 5 straipsnio 4 punkto nuostatų įgyvendinimą, kuris skelbia, kad ENTP pristatymas paskutiniam jos turėtojiui į apdorojimo įmonę nieko nekainuotų.

7. Kas atsakingas už viešoje vietoje paliktą ir nenaudojamą ENTP tvarkymą, kai jos savininko neįmanoma nustatyti?

8. Kaip vertinate 2007 rudenį VI „Regitra“ vykdytą akciją, kai visi norintys be jokių išpareigojimų galėjo nurašyti savo nenaudojamas transporto priemones, pažeidžiant ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 5 straipsnio 3 punktą, kuris numato, kad ENTP gali būti išregistruojama tik pateikus sunaikinimo pažymėjimą?

Tiriamųjų apibūdinimas

Ekspertų vertinimui atlikti buvo pasirinkti kompetentingi, skirtingas pozicijas ENTP atliekų tvarkymo sistemoje užimantys specialistai.

Pirmas dalyvis

Pagrindinė Aplinkos ministerijos misija – tobulinti darnaus vystimosi principais pagrįstą aplinkos teisinį reguliavimą ir koordinuoti jo įgyvendinimą, siekiant užtikrinti žmogaus teisę gyventi jo sveikatai ir gerovei palankioje aplinkoje.

Aplinkos ministerijos strateginiai tikslai užtikrinti tinkamą aplinkos kokybę Lietuvos gyventojams, atsižvelgiant į Europos Sąjungos normas ir standartus, įgyvendinti darnaus vystimosi principus.

Užterštų teritorijų ir atliekų skyrius yra Aplinkos ministerijos Aplinkos kokybės departamento struktūrinis padalinys pavaldus ministrui, ministerijos sekretoriui, ministerijos valstybės sekretoriui, tiesiogiai pavaldus Aplinkos kokybės departamento direktoriui. Užterštų teritorijų ir atliekų skyrius atsakingas už atliekų ir užterštų teritorijų tvarkymo politikos formavimą, sprendžia kitus skyriaus kompetencijai priskirtus klausimus.

Viena iš daugelio Užterštų teritorijų ir atliekų skyriaus funkcijų yra įgyvendinti ministerijos politiką atliekų ir užterštų teritorijų tvarkymo klausimais bei rengti įstatymų, nutarimų ir kitų teisės aktų projektus užterštų teritorijų ir atliekų valdymo klausimais, teikti pasiūlymus kitų valstybės institucijų parengtiems teisės aktų projektams.

Aplinkos kokybės departamento užterštų teritorijų ir atliekų skyriaus, savo veikloje vadovaujasi skyriaus nuostatais [29].

Apklausoje dalyvauja Užterštų teritorijų ir atliekų skyriaus vyr. specialistas Audrius Naktinis. Amžius 50 metų, išsilavinimas aukštasis, darbo stažas aplinkos apsaugos srityje -20 metų, veiklos pobūdis – teisės aktų rengimas.

Antras dalyvis

UAB „Milnora“, pradėjusi vykdyti naudotų automobilių vežimą iš Vakarų Europos šalių bei prekybą, įkurta 1992 m. rugpjūčio 18 d. Palaiapsniui buvo kuriamos UAB „Milnora“ dukterinės įmonės.

2002 metais bendrovė pradėjo teikti automobilių pervežimo paslaugas, 2003 metais atidarė autoremonto įmonę, 2006 metais pradėjo bendradarbiauti su Ford ir Mazda automobilių importuotojais. „Milnora“ įmonių grupė, plėsdama savo veiklą 2005 metais atvėrė naujo filialo prekybos naudotais automobiliais duris Vilniuje bei Kaune, 2007 metais atidarė kėbulų remonto cechą Stanionių kaime Panevėžio rajono savivaldybėje, o UAB „Milnoros autocentras“ tapo oficialia ir įgaliota „Hyundai motor company“ atstove Lietuvoje. Viena iš dukterinių UAB „Milnora“ įmonių – 1999 metais įkurta UAB „Autma“. Ši bendrovė vykdo ENTP demontavimą ir prekybą naudotomis autodalimis. 2007 metais UAB „Autma“ buvo pervadinta į UAB „Milnoros autodalys“. Šiuo metu bendrovė plečia savo veiklą. Dabar siūlo nepaprastai gausų autodalių asortimentą įvairių markių automobiliams, superka sugedusius, daužtus ar nereikalingus automobilius, išduoda transporto priemonių sunaikinimo pažymėjimus. UAB „Milnoros autodalys“ siekia sukurti modernią, visus ES reikalavimus atitinkančią, transporto priemonių nukenksminimo ir demontavimo aikštelę [36]. Įmonė aktyviai dirbti ENTP tvarkyme pradėjusi 2004 metais dabar turi dvi demontavimo aikšteles, bet šiuo metu viena iš jų uždarinėjama. Darbuotojų skaičius nuolat kinta (svyruoja tarp 10 – 14 žmonių), kadangi prieš pusmetį pradėjo prekiauti naudotais automobiliais – tai darbuotojų skaičius išaugo ir šiuo metu yra 19 žmonių UAB „Milnoros autodalys“ yra Demontuotojų asociacijos narys.

Darbų apimtys: 130 demontuotų automobilių 2006 m., 120 automobilių 2007 m., 2008 m. bus apie 70-80 automobilių.

Ekspertų apklausoje dalyvauja Tomas Bagdonavičius, UAB „Milnoros autodalys“ direktorius, 28 metų amžiaus. Baigęs KTU vadybos ir administravimo fakultetą, turi personalo vadybos bakalauro ir tarptautinio verslo vadybos magistro laipsnius. Atliekų tvarkymo srityje dirba nuo 2005 m. pradžios.

Trečiasis dalyvis

UAB „Ekokonsultacijos“ buvo įkurta 2005 metų sausį. Į vieną komandą susibūrė kvalifikuoti, turintys patirties ekspertai, dirbantys aplinkos apsaugos srityje, išsilavinimą įgiję prestižiniuose Lietuvos ir Švedijos universitetuose, stažavęsi Europoje ir JAV. Svarbiausi principai, kuriais kompanija vadovaujasi savo veikloje – dirbti kokybiškai, laiku, ieškoti inovatyvių sprendimų nesitikint trumpalaikės naudos, o siekiant ilgalaikio bendradarbiavimo, ieškant aplinkai palankių sprendimų. Įmonė bendradarbiauja su daugeliu mokslo įstaigų, komercinių įmonių ir asociacijų ne tik Lietuvoje, bet ir užsienyje. Lietuvoje monės klientai yra septynios valstybinės

įstaigos ir apie penkiasdešimt komercinių bendrovių dirbančių atliekų tvarkyme, maisto pramonėje, žemės ūkyje, energetikos sektoriuje ir kitokiose srityse. Įmonės specialistai konsultuoja įmones aplinkos apsaugos klausimais nuo verslo idėjos atsiradimo iki jos realizavimo; o taip pat valstybines įstaigas, asocijuotas verslo struktūras ir kitas organizacijas ir teikia įvairias paslaugas [33].

Šios įmonės direktorė Lina Budrienė sutiko dalyvauti Ekspertų vertinimo apklausoje.

Lina Šleinitaitė-Budrienė 1997 metais įgijo aplinkos inžinerijos bakalauro laipsnį Vilniaus Gedimino technikos universitete. 2001 metais baigė aplinkos inžinerijos magistrantūros studijas Vilniaus Gedimino technikos universitete.

2000 metais įgijo aplinkos inžinerijos ir subalansuotos miestų plėtros magistro mokslo laipsnį Kareliškajame technologijos institute (Stokholmas, Švedija). 2006 metais baigė aplinkos inžinerijos ir kraštotvarkos mokslo krypties doktorantūros studijas Kauno technologijos universitete Aplinkos inžinerijos institute

Aplinkos apsaugos srityje dirba nuo 1997 m. Dalyvauja valstybinių programų, atliekų tvarkymo teisės aktų kūrime, konsultuoja įmones, asocijuotas verslo struktūras; dirba lektore, inicijuoja ir įgyvendina įvairius projektus aplinkos apsaugos srityje. Stažavosi Švedijoje ir Olandijoje.

Ketvirtasis dalyvis

Ketvirtasis ENTP tvarkymo sistemos dalyvis - ekspertas Demontuotojų asociacijos direktorius Vidas Pocius. Vidas Pocius veiklą, susijusią su ENTP ardymu pradėjo daugiau nei prieš 15 metų, turi savo ENTP utilizacijos įmonę, kurioje yra įrengta pavyzdinė ENTP ardymo aikštelė. Vidas Pocius yra tarptautinės Demontuotojų asociacijos apskrito stalo narys, dažnai dalyvauja tarptautiniuose seminaruose ir kitokiuose renginiuose, kurie susiję su ENTP atliekų tvarkymu.

Demontuotojų asociacijos veikla aprašyta 2.4.2. skyriuje.

Atlikus praktinę tyrimo dalį buvo prieita prie teorinės dalies, kurioje ekspertų atsakymai buvo palyginti, įvertinti, buvo išanalizuota gauta informacija, apibendrinti gauti duomenys ir įvertinta ENTP atliekų tvarkymo būklė.

Rašydamas darbą autorius susidūrė su kai kuriais teisiškai neapibrėžtais klausimais, susijusiais su ENTP atliekų tvarkymu. Dar 2005 metų spalio 4 dienos internetinio portalo „Aplinkosauga.lt“ naujienų skiltyje DA direktorius pasisakė: „Įstatyminės bazės, reglamentuojančios eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo klausimus, Lietuvoje dar nėra. Šiuo metu demontuotojai vadovaujasi eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo taisyklėmis. Valstybinėje atliekų tvarkymo strategijoje jų veikla turės perspektyvas antrinio panaudojimo, atliekų rūšiavimo, dalinio perdurbimo srityse. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva numato, kad į šias sritis įsijungtų demontuotojai, taip pat poreikį skatinti, kad būtų įtrauktas

smulkusis ir vidutinis verslas.“ [30]. Kas pasikeitė praėjus trimis metams, ar sutvarkyta ENTP atliekų tvarkymą reglamentuojanti įstatyminė bazė?

Todėl pirmasis ekspertams užduotas klausimas buvo suformuluotas taip: „Ar Lietuva teisingai perkėlė ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių nuostatas į nacionalinį teisyną?“

Vienareikšmiškai teigiamai į šį klausimą atsakė ir nenurodė jokių trūkumų tik AM Už-terštų teritorijų ir atliekų skyriaus vyr. specialistas Audrius Naktinis.

Ekspertų apklausoje dalyvaujantis UAB „Milnoros autodalys“ direktorius Tomas Bagdonavičius pastebėjo, kad teisės aktuose yra spragų, dėl kurių neužtikrinamas efektyvus ENTP atliekų tvarkymo procesas. Visų pirma nėra numatyta kaip turėtų būti tvarkomos viešoje vietoje paliktos bešeimininkės transporto priemonės, nėra nenumatytos sankcijos ENTP tvarkančioms įmonėms, jeigu jos atsisakytų priimti ENTP utilizavimui. Taip pat nėra reglamentuota, kaip turėtų būti tvarkomos iškomplektuotos transporto priemonės, kurias priimti į ardymo aikštes demontuoti nepivalo. Šis ekspertas taip pat pastebėjo, kad nenumatytas pereinamasis laikotarpis ENTP ardymo aikštelių įrengimui, kad jos atitiktų keliamus reikalavimus.

Ekspertų vertinimo dalyvė UAB „Ekokonsultacijos“ direktorė Lina Šleinetaitė-Budrienė pastebėjo, kad ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių nuostatos į nacionalinį teisyną perkelta iš esmės teisingai, tačiau neįgyvendintas šios direktyvos 5 straipsnio 4 punkto antra dalis. Čia nurodoma, kad ES valstybės narės turi imtis būtinų priemonių, kad būtų užtikrinta gamintojų ir importuotojų finansinė atsakomybė, susijusi su ENTP tvarkymu arba gamintojai tiesiog patys turėtų nemokamai atsiimti ENTP ir patys sutvarkytų jų atliekas ar pagal sutartis jas perduotų demontuotojams.

Demontuotojų asociacijos direktorius Vidas Pocius, atsakydamas į šį klausimą taip pat akcentavo ekonominės veiklos vykdytojų atsakomybės trūkumą tvarkant ENTP atliekas. Šis ekspertas paminėjo, kad AM Aplinkos apsaugos agentūros vedamas gamintojų ir importuotojų registras veikia neefektyviai, kad nėra numatyta jokių veiksmingų poveikio priemonių ūkio subjektams, kurie vykdo ekonominę veiklą, susijusią su automobilių importu, tačiau nėra užsiregistravę šiame registre, o taip pat į šį registrą nėra registruojami ir privačiai į Lietuvą importuojantys transporto priemonės asmenys. Tokiu būdu neįmanoma efektyviai kontroliuoti ekonominės veiklos vykdytojų ir tinkamai vesti ENTP apskaitą.

Antras ekspertams pateiktas klausimas tiesiogiai atspindi darbo pavadinimą ir temą. ES Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB nurodo, kad perkelti šios direktyvos nuostatas į nacionalines ES šalių narių teisinės bazes būtų sukurta ENTP atliekų tvarkymo sistema. Todėl ekspertams buvo suformuluotas toks klausimas: „Ar Lietuvoje sukurta (kuriam) ENTP atliekų tvarkymo sistema yra efektyvi?“

AM Užterštų teritorijų ir atliekų skyriaus vyr. specialistas Audrius Naktinis į šį klausimą lakoniškai atsakė, kad Lietuvoje sukurta (kuriama) ENTP atliekų tvarkymo sistema galėtų būti ir geresnė, tačiau savo atsakymo nekommentavo. Viena iš daugelio Užterštų teritorijų ir atliekų skyriaus funkcijų yra įgyvendinti AM politiką atliekų ir užterštų teritorijų tvarkymo klausimais bei rengti įstatymų, nutarimų ir kitų teisės aktų projektus užterštų teritorijų ir atliekų valdymo klausimais, teikti pasiūlymus kitų valstybės institucijų parengtiems teisės aktų projektams, todėl buvo tikimasi išsamesnio šio eksperto pasisakymo šiuo klausimu.

UAB „Milnoros autodalys“ direktorius Tomas Bagdonavičius atsakė, kad ENTP tvarkymo sistema Lietuvoje yra vis dar „kuriama“ ir ją reikėtų tobulinti, tačiau konkrečių pastabų ir pasiūlymų taip pat nepateikė.

Lietuvoje sukurta (kuriama) ENTP atliekų tvarkymo sistema yra neefektyvi ir iš esmės neveikia taip, kaip turėtų veikti – tokios vienareikšmės UAB „Ekokonsultacijos“ direktorės Linos Šleinotaitės-Budrienės išvados.

Demontuotojų asociacijos direktorius Vidas Pocius šiuo klausimu yra kategoriškas. Jo teigimu jokios ENTP atliekų tvarkymo sistemos nėra. Sistema negali veikti kaip ir bet koks kitas organizmas, jei joje trūksta nors vienos sudedamosios grandies. Šiuo atveju neveikia ekonominės veiklos vykdytojų atsakomybės principas, kuris paminėtas atsakant į pirmą klausimą. ENTP atliekos tvarkomos be jokios sistemos, o įvertinus tik ekonominę – finansinę naudą. Kol demontuotojai gali išsiversti iš tinkamų tolesnei eksploatacijai detalių ir metalo laužo pardavimų, tol ši veikla bus vykdoma. Tačiau nukritus gyventojų perkamajai galiai ir žaliavų supirkimo kainoms, ši veikla gali būti ekonomiškai nenaudinga, tuomet, nesant sistemos, efektyvus ENTP atliekų tvarkymas neįmanomas, o eksploatuoti netinkamas automobilis bus patrauklus tik metalo laužą superkančioms bendrovėms, kurios dažnai neatsižvelgia į aplinkosauginius reikalavimus.

Kiekviena sukurta ar kuriama sistema turi arba gali turėti problemų dėl kurių ji negali efektyviai veikti. Remdamasis tokia hipoteze bei savo praktiniais pastebėjimais analizuojant surinktą medžiagą, ekspertams darbo autorius pateikė tokį klausimą: „Kokios pagrindinės ENTP atliekų tvarkymo sistemos problemos Lietuvoje, jų sprendimo būdai?“

AM specialistas Audrius Naktinis atsakė, kad tik gamintojai neaktyviai dalyvauja ENTP tvarkymo sistemoje, o daugiau rimtų problemų nėra.

UAB „Milnoros autodalys“ direktorius Tomas Bagdonavičius nurodė keletą problemų, bet svarbiausią iš jų įvardijo vienpusį valstybės institucijų požiūrį į ENTP tvarkytojus ir pareiškė, kad valstybinės institucijos užsiima tik kontrole, mokesčių surinkimu, ir sankcijų skyrimu už net nežymius pažeidimus, o pagalbos iš kuriojančių šią veiklą institucijų trūksta. Šis ekspertas nurodė, kad ENTP tvarkymo sistema neveikia taip kaip ji turėtų veikti dar ir dėl to, nes trūksta nelegaliai veikiančių demontuotojų kontrolės, kad tokios nelegalios įmonės nebaudžiamos veikia ir

nėra naikinamos. Svarbia problema Tomas Bagdonavičius įvardija ir per daug sudėtingą pavojingų atliekų tvarkymo ir apskaitos sistemą ir tiki, kad šiuo metu tobulinama ši apskaitos sistema bus supaprastinta. Jis tikisi, kad demontuojamoje aikštelėje atliekos galėtų būti laikomos tol, kol ekonomiškai apsimokėtų jas išvežti, kadangi pavojingų atliekų perdirbimo įmonės nenori sudaryti sutarčių išvežti mažus atliekų kiekius. Taip pat sunku atsikratyti netinkamais perdribti automobilių ardymo produktais, už jų išvežimą utilizavimui dažnai tenka brangiai mokėti.

UAB „Milnoros autodalys“ direktorius Tomas Bagdonavičius pripažįsta, kad ir demontuotojai yra kalti dėl daugelio problemų, todėl kad jiems trūksta vieningumo ir aktyvumo sprendžiant iškylančias problemas.

Anot ekspertės Linos Šleinotaitės-Budrienės, ENTP atliekų tvarkymo sistemos problemų Lietuvoje yra daug. Pagrindinė, jau minėta problema yra ta, kad nėra aiškios ekonominės veiklos vykdytojų atsakomybės dėl ENTP atliekų tvarkymo. Kita problema, kad nėra tinkamos kontrolės ir apskaitos. Ekonominės veiklos vykdytojai turėtų būti registruojami importuotojų registre, teikti ataskaitas Aplinkos apsaugos agentūrai apie importuotas ir sutvarkytas ENTP. Turėtų būti taikomos sankcijos tiems ekonominės veiklos vykdytojams, kurie nesilaikytų nustatytos tvarkos.

Visas šias problemas galima būtų išspręsti per neilgą laikotarpį sukūrus efektyviai veikiančią sistemą, kurioje turėtų aktyviai dalyvaut AM Aplinkos apsaugos agentūra, transporto priemonių importuotojai ir demontuotojai. Kontrolę vykdytų Aplinkos apsaugos agentūra, gamintojai ir importuotojai individualiai arba kolektyviniais pagrindais turėtų sudaryti sutartis su demontuotojais, užtikrindami ENTP ardymo ir atliekų tvarkymo finansavimą.

Ketvirtasis ekspertų apklausos dalyvis Vidas Pocius paminėjo daug ENTP atliekų tvarkymo sistemos problemų. Pagrindinės jų jau įvardytos atsakant į pirmą ir antrą klausimus. Tai netikslus ENTP apibrėžimas, neefektyvi ir netikslė apskaita, ekonominės veiklos vykdytojų atsakomybė. Kaip trūkumą šis ekspertas paminėjo ir sunaikinimo pažymos nereikalavimą Lietuvoje neregistruotai, bet įvežtai ardyti transporto priemonei. Tokiu būdu iškreipiama ENTP apskaita ir išnyksta importuotojų atsakomybė tokiai transporto priemonei.

Į prognozinį spėjimą „Ar Lietuva sugebės įgyvendinti į ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 7 straipsnio 2b punkto nuostatą, kad iki 2015 m. sausio 1 d. ENTP pakartotinis naudojimas bus ne mažiau kaip 85 proc. vienam automobiliui per metus?“ apklausoje dalyvavęs ekspertas A. Naktinis atsakė nevienareikšmiai. Problemų šioje srityje dar yra daug ir jas visas išspręsti per šešių metų laikotarpį būtų gan sunku ir mažai tikėtina. Pagrindinę kliūtį šios nuostatos įgyvendinimui UAB „Milnoros autodalys“ direktorius Tomas Bagdonavičius nurodė seną Lietuvos automobilių parką. Seni automobiliai pagaminti iš nepažangių medžiagų, kurias sudėtinga perdirbti. Pagrindinė tokių ENTP antrinė medžiaga – metalai, o metalas sudaro tik pu-

sė automobilio masės. Kitų tokiuose automobiliuose esančių medžiagų utilizavimui dar tik kuriamos technologijos, kurios yra brangios, todėl dažniausiai pasirenkamas atliekų deginimas.

UAB „Ekokonsultacijos“, pristatydamą Antrinių žaliavų perdirbimo plėtos prioritetų ir priemonių 2009-2013 metams studiją, pateikė ir ENTP surinkimo ir tvarkymo ataskaitas, parengtas pagal oficialiai AM vedamą statistiką (3 priedas). Pagal ES užduotis, Lietuva iki 2006 metų buvo įpareigota pakartotinai panaudoti ar perdirbti iki 80 procentų automobilio masės, o iš ataskaitos matyti, kad Lietuva šią užduotį vykdė 88 procentais. Remiantis oficialia statistika galima spėti, kad Lietuva be jokių sunkumų turėtų įvykdyti ES keliamus reikalavimus, dėl ENTP atliekų tvarkymo. Tačiau reali situacija yra kitokia, nei nurodoma ataskaitoje. Demontuotojams iki šiol buvo aktualu užsiimti tik naudotų autodetalių prekyba. Tinkamas antriniam panaudojimui detales galima gauti tik iš nesenų automobilių. Tokie automobiliai sugedę ar po avarijų ardymui yra parvežami iš Vakarų Europos šalių, o tuo tarpu Lietuvoje baigti eksploatuoti automobiliai būna 20 metų ir senesni, taigi jie tinka tik antrinėms žaliavoms arba neperdirbamoms atliekoms.

Demontuotojų asociacijos direktorius Vidas Pocius į šį klausimą taip pat atsakė nevienareikšmiai. Jis paminėjo, kad kol nebus visoje ES vienodos ENTP atliekų apskaitos, tol į šį klausimą nebus ir tiesaus atsakymo. Kita problema, vertinant šį prognozinį spėjimą, yra ES šalių narių išsivystymo lygis, kuris glaudžiai siejamas su naujų technologijų įdiegimu perdirbant antrines žaliavas, o taip pat atliekų perdirbimo kaštai: daug investuoti į atliekų perdirbimo technologijas gali tik ekonomiškai stiprios šalys, reiškia atliekų perdirbimo lygis procentais nuo bendros masės bus didesnis.

Iš šio darbo autoriaus atliktos Vilniaus RAAD duomenų apie ENTP ardymo analizės taip pat matoma, kad demontuojamų automobilių kiekis turi tendenciją mažėti.

Norint išsiaiškinti, kokiame lygmenyje ardant ENTP yra taikomos IT, ekspertams buvo pateiktas toks klausimas:

„Ar pakankamai teikiama informacija transporto priemonių bei jų dalių gamintojų apie teikiamą į rinką transporto priemonės saugų išmontavimą, dėl atliekų rūšiavimo bei pakartotinio dalių bei agregatų panaudojimo, kaip to reikalauja ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 8 straipsnio 3 ir 4 punktai? Ar naudojate kompiuterinę programinę įrangą IDIS?“

AM specialistas Audrius Naktinis nurodė, kad tokios informacijos teikiamose IDIS skaitmeninėse sistemose pakanka, tačiau kartais sudėtinga prie šios informacinės sistemos prisijungti.

UAB „Milnoros autodalys“ direktorius Tomas Bagdonavičius nurodė, kad IDIS skaitmeninėse sistemose teikiama informacija nesinaudoja, nors ir yra šios sistemos registruoti vartotojai. Pagrindinė to kliūtis – personalo švietimas. ENTP ardymo aikštelėse dirba ne itin aukštą kvalifikaciją turintys specialistai, kadangi šis darbas nėra brangiai apmokamas. Darbus aikštelėse

paskirsto ir koordinuoja meistras, kuris ir yra tiesiogiai atsakingas už atliktą darbą, o visi darbai atliekami vadovaujantis empirinėmis žiniomis ir įgūdžiais.

UAB „Ekokonsultacijos“ direktorė pastebėjo kad IDIS teikiama informacija yra labai išsami ir gerai veikia, tačiau kol kas ji nėra aktuali Lietuvos demontuotojams. Kad tokia informacija yra neaktuali, apsprendžia jau minėtos, priežastys – tai, kad automobiliai ardomi daugiausiai tik detalėms, o iš antrinių žaliavų aktualus tik metalo laužas.

Apklausoje dalyvis Vidas Pocius paminėjo, kad ankstesnės IDIS versijos nebuvo naudingos demontuojant automobilius, kadangi informacija buvo gana paviršutiniška ir parodomas tik mažą ekonominę vertę turinčios medžiagos. Naujoje IDIS versijoje padaryti pakeitimai, atsižvelgiant į demontuotojų pastabas ir dabar ji yra išbaigta. Tačiau darbo vietose šios sistemos teikiama informacija nėra taikoma dėl jau anksčiau minėtų priežasčių – tai mažai kvalifikuota darbo jėga ir tai, kad darbuotojai ardydami ENTP vadovaujami empirinėmis žiniomis. Bet, esant reikalui, lengvai galima būtų pritaikyti IDIS net neturint prieigos prie Interneto tinklo, kadangi visa informacija taip pat pateikiama ir mobiliuose laikmenose – kompaktiniuose diskuose.

Jurgis Pekarskis 2008 metų lapkričio mėn. 22 d. „Valstiečių laikraštyje“ rašė: „Krizė palietė senų, daužtų automobilių utilizavimu užsiimančias įmones. Sumenko ir prekyba senomis detalėmis. Dar prieš kelerius metus šis verslas Lietuvoje buvo gana pelningas. Ne paslaptis, jog didžiąją dalį mūsų automobilių rinkos sudaro nebe pirmos jaunystės automobiliai. Sugedus vienam ar kitam mechanizmui, automobilių savininkai atsarginių dalių dažniausiai ieškodavo ne naujomis detalėmis prekiaujančiose parduotuvėse, kur kainos gerokai didesnės, o vadinamuojuose nebenaudojamų automobilių laužynuose. Situacija, atrodo, keičiasi“[21].

Ta tema spaudoje ir Internetu yra ir daugiau panašių straipsnių, todėl galima manyti, kad ši tema yra labai aktuali demontuotojams. Todėl kitas klausimas, pateiktas ekspertų vertinimui yra:

Ar ENTP yra prekė, ar ENTP surinkimo ir utilizavimo verslas yra:

- pelningas ir nereikia jokių nuolaidų verslo vystymui, čia veikia laisvos rinkos dėsniai;
- nuostolingas ir reikėtų valstybės paramos, kadangi ekonominės veiklos vykdytojai įpareigoti vykdyti ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 5 straipsnio 4 punkto nuostatų įgyvendinimą, kuris skelbia, kad ENTP pristatymas paskutiniam jos turėtoju į apdorojimą įmonę nieko nekainuotų.

Į šį klausimą AM specialistas Audrius Naktinis vienareikšmiai atsakė, kad ENTP surinkimo ir utilizavimo verslas yra pelningas ir nereikia jokių nuolaidų verslo vystymui, čia veikia laisvos rinkos dėsniai. Šiuo metu AM atliekų skyriuje yra užregistruota apie 200 įmonių, kurios Lietuvoje vykdo verslą, susijusį su ENTP atliekų tvarkymu ir tai yra įrodymas, kad tokia veikla yra pelninga.

Į šį klausimą gerokai pesimistiškiau atsakė ekspertų apklausos dalyvis Tomas Bagdonavičius. Jis nurodė neigiamą šiuo metu vykstančią pasaulinės ūkio krizės įtaką. Pasaulinėje rinkoje gerokai krito žaliavų kainos, o demontuotojai yra stipriai priklausomi nuo žaliavų supirkimo kainų. Ir jeigu įmonė vykdo veiklą, susijusią tik su ENTP ardymu, tokiai įmonei gali grėsti bankrotas. Anksčiau didelius kiekius naudojimui tinkamų detalių pirkdavo Baltarusijos, Ukrainos, Kazachstano ir kai kurių kitų rytų šalių verslininkai, tačiau paskutiniu metu tokių sandorių žymiai sumažėjo ir naudotas detales perka tik pavieniai asmenys.

Ekspertės Linos Šleinotaitės-Budrienės manymu – ENTP vienareikšmiškai yra prekė, kadangi rinkoje turi savo vertę. Tačiau, kaip ir visų prekių, taip ir ENTP vertė gerokai gali skirtis skirtingomis ekonominėmis sąlygomis. Kritus pasaulinėms žaliavų kainoms, ENTP atliekos tinkamos žaliavoms taip pat prarado savo vertę. UAB „Ekokonsultacijos“, pristatydamą Antrinių žaliavų perdirbimo plėtros prioritetų ir priemonių 2009-2013 metams studiją, pateikė metalų ir plastikų 2008 metų kainų kreives.

Autorius, analizuodamas pristatymo metu pateiktą vaizdinę medžiagą, kurioje pavaizduota kainų kaitos kreivė 2008 metais, nustatė, kad daugiau nei dvigubai, lyginant su metų pradžia, krito metalų kainos, o staigus plastiko atliekų kainų kritimas įvyko vasaros pabaigoje, kai per vieną mėnesį šių atliekų kainos krito daugiau nei du kartus.

Anot ekspertės Linos Šleinotaitės-Budrienės, jei ENTP atliekų tvarkymo sistema veiktų pagal anksčiau aprašytą modelį, kuriame pajungiamą importuotojų finansinė atsakomybė, eksploatuoti netinkamus automobilius demontuotojai ardytų nepriklausomai nuo antrinių žaliavų kainų, kadangi jų veikla būtų finansuojama iš importuotojų įsteigtų fondų. Tokiu būdu sistema „suderintų“ ir veiktų efektyviai.

Demontuotojų asociacijos direktorius Vidas Pocius taip pat pripažino, kad ENTP yra prekė. Tačiau jis išskyrė automobilių detales, kurios tinka tolimesnei eksploatacijai ir kitas demontuojamų automobilių atliekas. Atliekos vėlgi skiriasi pagal vertę: perdirbti tinkamas atliekas galima parduoti kaip antrines žaliavas, o už netinkamų perdirbimui ir pavojingų atliekų pridavimą dažnai tenka brangiai mokėti. Demontuotojai neturėtų mokėti už tokių atliekų išvežimą.

Viešose vietose paliktos nenaudojamos transporto priemonės pastaruoju metu tvarkomos neblogai. Savivaldybės kartu su policija organizuoja įvairias akcijas, yra išpėjami tokių automobilių savininkai, taikomos sankcijos. Tačiau iškyla problema, kai neįmanoma nustatyti tokių automobilių savininkų. Tuomet paliktų be priežiūros ir nenaudojamų transporto priemonių tvarkymas tampa problemišku, kadangi nėra nusistovėjusios tvarkos, kaip tvarkyti tokias transporto priemones. Vilniaus miesto Vyriausiojo policijos komisariato ekologinės ir administracinių teisės pažeidimų prevencijos tarnybos vyresnysis specialistas-komisaras Gintaras Mažintas siūlo tokius sprendimo būdus:

1. Pripažinti tokią transporto priemonę atlieka, įtrauktą į atliekų klasifikatorių, tokiu būdu ja pasirūpinti privalėtų įgaliota savivaldos institucija;

2. Įgaliotai savivaldos institucijai kreiptis į teismą, dėl transporto priemonės pripažinimo bešeimininkiu turto, tokiu atveju ja pasirūpintų taip pat įgaliota savivaldos institucija.

Ekspertų apklausos dalyviams buvo užduotas toks klausimas:

„Kas atsakingas už viešoje vietoje paliktos ir nenaudojamos ENTP tvarkymą, kai jos savininko neįmanoma nustatyti?“

Atsakydamas į šį klausimą AM specialistas Audrius Naktinis nurodė vadovautis Bešeimininkio, konfiskuoto, valstybės paveldėto, į valstybės pajamas perduoto turto, daiktinių įrodymų lobių ir radinių perdavimo, apskaitymo, saugojimo, realizavimo, gražinimo ir pripažinimo atliekomis taisyklėmis [11] ir Valstybinio strateginio atliekų tvarkymo plano dalimi apie ENTP ir komunalinių atliekų tvarkymo sistemas [5].

UAB „Milnoros autodalys“ direktorius Tomas Bagdonavičius teigia, kad už tokios transporto priemonės sutvarkymą turėtų būti atsakinga ENTP atliekas tvarkanti įmonė, sudariusi sutartį su savivaldybe dėl tokių transporto priemonių išvežimo iš viešosios erdvės. ENTP tokia įmonė turėtų išvežti į ardymo aikštelę tik po to, kai savivaldybė perdavimo aktu perduotų tokią transporto priemonę pripažinus ją bešeimininke ir tik po išipareigojimo apmokėti už tokios transporto priemonės transportavimą iš nurodytos jos buvimo vietos iki įmonės ardymo aikštelės.

Linos Šleinotaitės-Budrienės teigimu, jei ENTP būtų pripažinta atlieka, už tokios transporto priemonės tvarkymą taip pat turėtų būti atsakingi importuotojai, tiesiogiai sudarę sutartis su demontuotojais.

Anot ekspertų apklausos dalyvio Vido Pociaus, šią problemą reikėtų spręsti atsižvelgiant į tarptautinę patirtį, prie jos pritaikant nacionalinius teisės aktus. Visos transporto priemonės, kurios yra konfiskuotos dėl atitinkamų pažeidimų, taip pat po autoįvykių iki teismų laikomos transporto priemonės, surastos anksčiau pavogtos bei surinktos iš viešosios erdvės transporto priemonės pagal gyventojų skundus dėl netinkamo jų laikymo pažeidžiant ekologinius reikalavimus ar ENTP, kai jų savininko neįmanoma nustatyti, turėtų būti laikomos saugojimo aikštelėse, kurias eksploatuotų sutartis su teisėtvarkos institucijomis sudariusios bendrovės, įvertinus tokių aikštelių aplinkosauginius reikalavimus. Tokių aikštelių administracija turėtų vesti bendrą respublikinę tokių TP apskaitą. Teisės aktais būtų apspręsta, kaip toliau elgtis su tokiais transporto priemonėmis, o interesantai žinotų, kur reikia kreiptis dėl savo transporto priemonių. Pasibaigus nustatytiems terminams ir neatsiradus tokių transporto priemonių savininkams, ar savininkams atsisakius privačios nuosavybės teisių į tokią transporto priemonę, jos turėtų būti perduodamos demontuotojams ar parduotos aukcionuose.

Milda Skiriūtė ir Renaldas Gabartas dienraštyje „Klaipėda“ 2008 metų lapkričio mėn. 19 dieną rašė:

„2007-ųjų eksploatuoti netinkamų automobilių išregistravimo bumus padėjo iškuopti Lietuvos transporto parką – pagal statistiką oficialus mūsų šalies keliais važinėjančių mašinų skaičius sumažėjo iki 2 mln., o lengvųjų automobilių pernai buvo išregistruota 150 tūkst. Tačiau, pasak „Regitros“ Transporto registracijos metodikos skyriaus vyriausiojo specialisto Laimučio Skersinio, tikėtina, kad mažiausiai antra tiek automobilių-vaiduoklių, išardytų dalimis ar parduotų tinkamai nesutvarkius dokumentų, vis dar „kabo“ registre“ [22].

Panašiai skambėjo ir oficialus VĮ „Regitra“ 2007 metų lapkričio 19 dienos pranešimas žiniasklaidai:

„Šalies gyventojai išregistruoja vis daugiau eksploatuoti netinkamų automobilių, o šiemet rugpjūtį itin padidėjęs gyventojų susidomėjimas jų išregistravimu neslopsta. Per 2007 m. rugpjūtį, rugsėjį ir spalį šalyje išregistruota tris kartus daugiau eksploatuoti netinkamų M1 ir N1 klasės lengvųjų automobilių (29,8 tūkst.), nei tuo pačiu 2006 m. laikotarpiu. Palyginamuoju laikotarpiu ženkliausiai, beveik trylika kartų, išregistravimo apimtys išaugo Anykščių rajono savivaldybėje. Tarp lyderių – Skuodo ir Kretingos savivaldybės, kur per šių metų rugpjūtį, rugsėjį ir spalį išregistravimo apimtys išaugo atitinkamai 10 ir 8 kartus (žr. pranešimo priedą). Iš viso šiemet nuo sausio 1 iki lapkričio 1 d. šalyje jau išregistruoti 56 tūkst. eksploatuoti netinkamų M1 ir N1 klasės lengvųjų automobilių (per visus 2006 m. 33,3 tūkst.)“ [34].

Tačiau niekur nebuvo užsiminta, kad tai, kaip manoma, neteisėtai organizuota VĮ „Regitra“ akcija, kuri vyko iki 2007 metų pabaigos.

Taigi, paskutinis klausimas, į kurį ekspertų buvo paprašyta atsakyti buvo: „Kaip vertinate 2007 rudenį VĮ „Regitra“ vykdytą akciją, kai visi norintys be jokių įsipareigojimų galėjo nurašyti savo nenaudojamas transporto priemones, pažeidžiant ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 5 straipsnio 3 punktą, kuris numato, kad ENTP gali būti išregistruota tik pateikus sunaikinimo pažymėjimą?“

AM atstovas Audrius Naktinis į šį klausimą atsakė teigiamai, savo atsakymą motyvuodamas tuo, kad didžioji dalis tokių automobilių buvo išardyti ar parduoti į užsienio valstybes Lietuvai dar neįstojus į ES, kai dar bebuvo prisiimti teisiniai įsipareigojimai dėl ENTP atliekų tvarkymo.

Ekspertų apklausos dalyvis Tomas Bagdonavičius tokią akciją vertina neigiamai ir mano, kad turėjo būti paruošta atitinkama tvarka ir nustatyti tam tikri įsipareigojimai nurašomų transporto priemonių savininkams.

Ekspertė Linos Šleinotaitės-Budrienės vertinimu, ši akcija vyko grubiai pažeidžiant ES ir nacionalinius teisės aktus, kadangi jokių išlygų nurašant ENTP nėra numatyta.

Demontuotojų asociacijos direktorius Vidas Pocius taip pat pripažįsta, kad VĮ „Regitra“ 2007 metų rudenį vykusią akciją, kaip pats vaizdžiai ją įvardijo „amnestija“, vykdė pažeisdama galiojančius teisės aktus. Demontuotojų asociacija taip pat kreipėsi į VĮ „Regitra“ su pretenzija, dėl šios akcijos vykdymo teisėtumo. Šią akciją išprovokavo Lietuvos Draudikų asociacija, kadangi VĮ „Regitra“ duomenų bazėje buvo įregistruota du kartus daugiau autotransporto priemonių, negu jų yra apdrausta privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu. Šis skirtumas ir paskatino VĮ „Regitra“ susitvarkyti savo duomenų bazę. Todėl vykdytą akciją ekspertas Vidas Pocius nevertina vienareikšmiai gerai ar blogai. Jo manymu, organizuojant tokią akciją, galima buvo priskirti išsipareigojimus nurašomų transporto priemonių pasuktiniams teisėtiems savininkams, jei tokia transporto priemonė būtų eksploatuojama toliau ar netinkamai utilizuota.

IŠVADOS

1. Lietuvos Respublikos teisinėje bazėje yra aiškiai suformuluota eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (ENTP) atliekų tvarkymo sistema, kaip to reikalauja ES Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių. Šios direktyvos nuostatos perkeltos į LR atliekų tvarkymo įstatymą, LR valstybinį strateginį atliekų tvarkymo planą (VSATP) bei ENTP atliekų tvarkymo Taisykles. Tačiau ENTP atliekų tvarkymo sistemoje yra ir trūkumų.

2. ENTP atliekų tvarkymo sistemoje iki galo neįdiegta gamintojų ir importuotojų atsakomybė. Esant ribotai gamintojų ir importuotojų atsakomybei, neužtikrintai veikia ir kitos ENTP atliekų tvarkymo sistemos sudedamosios dalys.

3. Netikslus ENTP apibrėžimas, kuris vienareikšmiai neidentifikuoja ENTP ir jų atliekas. Dėl to kyla daug teisinių ginčų. Tiksliai suformuluotas ENTP apibrėžimas padėtų išvengti kai kurių teisinių nesupratimų savivaldybių atliekų tvarkymo įmonėms, teisėtvarkos institucijoms, ENTP demontuotojams, VĮ „Regitra“, vedančiais automobilių apskaitą bei draudimo bendrovėms.

4. Nepilnai įgyvendinti svarbiausieji Valstybinio strateginio atliekų tvarkymo plano tikslai:

- Apsaugoti gamtą ir žmonių sveikatą nuo taršos atliekomis poveikio, maksimaliai, tačiau racionaliai naudojant atliekų medžiaginius ir energetikos išteklius. Dar ne visos ENTP atliekų tvarkymo aikštelės įrengtos pagal ENTP atliekų tvarkymo Taisyklių reikalavimus, veikia daug nelegalių ENTP demontuotojų, perdirbti tinkamos žaliavos dažnai patenka į komunalinių atliekų sąvartynus, teisėsaugos institucijų sulaikytų TP aikštelės įrengtos nesilaikant aplinkosaugos reikalavimų.
- Sukurti racionalią atliekų tvarkymo sistemą, tenkinančią visuomenės poreikius. ENTP atliekų tvarkymo sistema dar vis yra kuriama. Nėra aiškios atsakomybės dėl vietoje vietoje paliktų ENTP tvarkymo, trūksta įstatyminės bazės pripažinti tokią transporto priemonę atlieka, įtrauktą į atliekų klasifikatorių, kad ja pasirūpinti privalėtų įgaliota savivaldos institucija, o transporto priemonės pripažinimo bešeimininkiu turtu procedūra yra ilga ir sudėtinga.

5. Gamindami naujas transporto priemones pažangūs automobilių gamintojai atsižvelgia į ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB reikalavimus dėl naujų, sveikatai nepavojingų medžiagų naudojimo, TP gamyboje naudojamos medžiagos atitinka utilizavimui keliamus reikalavimus, gamyba organizuojama remiantis naujos vadybos principais.

6. ENTP atliekų apskaita Lietuvoje yra netiksli, kadangi ji vedama bendroje atliekų apskaitos sistemoje. AM Aplinkos apsaugos agentūra atskiros ENTP atliekų statistikos kol kas neveda. ENTP apskaita „priderinta“ prie ES keliamų ENTP atliekų surinkimo ir utilizavimo užduočių. Demontuotojams privaloma pavojingų medžiagų bei antrinių žaliavų apskaita labai sudėtinga ir imli darbai, todėl daug demontuotojų šiai apskaitai samdo komercines bendroves, dirbančias aplinkosaugos srityje, todėl ataskaitos būna daugiau „popierinės“ nei atspindinčios realią situaciją.

7. Transporto priemonių bei jų dalių gamintojų teikiama informacija apie teikiamos į rinką transporto priemonės saugų išmontavimą, dėl atliekų rūšiavimo bei pakartotinio dalių bei agregatų panaudojimo (IDIS) Lietuvos demontuotojams yra neaktuali. Šia informacija praktiškai nesinaudojama dėl to, kad prie sistemos kartais būna sunkus prisijungti, iki paskutinės IDIS versijos informacija apie išmontavimą ir medžiagas buvo gana paviršutiniška, o ENTP ardymas Lietuvoje atliekamas dažniausiai remiantis praktinėmis žiniomis.

8. 2007 metų rudenį VĮ „Regitra“ organizuotą akciją, kai visi norintys be jokių išpaigojimų galėjo nurašyti savo nenaudojamas transporto priemones, vykdė pažeizdama ES ir nacionalinius teisės aktus, nes jokių išlygų nurašant ENTP minėtuose dokumentuose nėra numatyta.

9. 2005 metais įkurta Lietuvos Demontuotojų asociacija, tinkamai ir profesionaliai atstovauja savo šalies įmones, demontuojančias ENTP, tikslingai koordinuoja jų veiklą, įgyvendinant ES direktyvų bei LR įstatymų reikalavimus bei vykdo kitą, su ENTP atliekų tvarkymu susijusią, veiklą.

10. Remiantis gyventojų nuomonės tyrimu, Lietuvoje skiriamas nepakankamas dėmesys aplinkosauginiam ugdymui mokyklose, prastai organizuojamas ir neformalusis švietimas. Tai įtakoja pasyvią gyventojų laikyseną atliekų tvarkyme.

Eksplloatuoti netinkamų transporto riemonių atliekų tvarkymo sistema Lietuvoje neįgyvendinta iki galo. Jeigu sistemoje nors vienas elementas veikia prastai – tai ir visa sistema veikia nesubalansuotai.

PASIŪLYMAI IR REKOMENDACIJOS

Norint užtikrinti efektyvesnę ENTP atliekų tvarkymo sistemos veiklą būtina tobulinti ENTP atliekų tvarkymą reglamentuojančią įstatyminę bazę, atžvelgiant į skirtingas ENTP atliekų tvarkymo sistemos dalyvių pozicijas.

1. Remiantis ekspertų vertinimo išvadomis, būtina įgyvendinti gamintojų atsakomybės principą, kaip to reikalauja ES Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių 1 ir 4 punktų reikalavimai:

- a) gamintojai turi padengti visas arba didžiąją dalį išlaidų, tenkančių ENTP atliekų surinkimui ir utilizavimui;
- b) gamintojai turi įrengti teritoriniu principu paremtas ENTP atliekų surinkimo sistemas;
- c) siūloma gamintojams priskirtus įpareigojimus pagal sutartis perleisti demontuotojams, tiesiogiai juos finansuojant, ar per tarpininkavimo kompanijų įsteigtus fondus.

2. AM Aplinkos apsaugos agentūros vedamame Gamintojų ir importuotojų registre privalo registruotis tiek juridiniai, tiek ir fiziniai asmenys, užsiimantys ir naujų, ir dėvėtų transporto priemonių importu į LR teritoriją. RAAD inspektoriai turėtų aktyviau kontroliuoti šia veikla užsiimančius asmenis ir, vengiantiems atsakomybės, taikyti sankcijas, numatytas ATPK.

3. AM ir jai pavaldžios institucijos turėtų paruošti kompetentingus ir atestuotus pareigūnus, kurie kontroliuotų Gamintojų ir importuotojų registre esančius importuotojus, išaiškintų nelegaliai veikiančius importuotojus ir demontuotojus, sektų ENTP atliekų tvarkymo aikštelių veiklą.

4. Siūloma parengti supaprastintą ENTP surinkimo iš viešosios erdvės tvarką, nustatyti aiškius kriterijus, pagal kuriuos ENTP būtų pripažinta atlieka, įvardyti konkrečius šios tvarkos vykdytojus.

5. Remiantis Demontuotojų asociacijos įgyta užsienio patirtimi, reikėtų sukurti bendrą informacinę sistemą, kuri apjungtų visų Lietuvoje esančių sulaikytų, atgabentų po autoįvykių ar dėl pažeistos parkavimo tvarkos, surastų po vagysčių ar dėl kt. atvejų, laikinose saugojimo aikštelėse esančių transporto priemonių duomenis. Tokių autotransporto priemonių savininkai disponuotų pilna informacija apie savo transporto priemonės buvimą vietą ir priimtą sprendimą dėl tolimesnio transporto priemonės tvarkymo.

6. Smulkiesiems verslininkams, užsiimantiems ENTP ardymu, turėtų būti taikoma parama arba kitokios ekonominio poveikio priemonės, tinkamai tvarkant pavojingas ENTP atliekas bei medžiagas, kurios netinka perdirbimui. Reikėtų prailginti nedidelių kiekių pavojingų atliekų saugojimo laiką ardymo vietose ir teisiškai reglamentuoti tokių medžiagų kiekius ir saugojimo

terminus. Sūloma saugojimo terminą pratęsti nuo trijų mėn. iki vienerių metų, jei saugomų pavojingų medžiagų kiekiai neviršija 200 kg.

7. Ūkio ministerija turėtų paruošti tvarką, kuria vadovaujantis būtų prekiaujama naudotomis ENTP detalėmis, tinkančiomis tolimesnei eksploatacijai. Turėtų būti nustatyti aiškūs kriterijai, pagal kuriuos tokioms detalėms suteikiama garantija.

8. Teisėtvarcos institucijoms siūloma pasirašyti bendradarbiavimo sutartis dėl laikino areštuotų automobilių saugojimo tik su tais ūkio subjektais, kurių saugojimo aikštelės atitinka aplinkosauginius reikalavimus. Šiuos kriterijus turėtų įvertinti RAAD inspektoriai aikštelių vizitacijos metu ir pateikti išvadas teisėtvarcos institucijoms.

9. Rekomenduojama stiprinti aplinkosauginį ugdymą mokyklose, įtraukiant į mokymosi programas koncepciją: „Žemė – kaip kosminis laivas“, aktyviau organizuoti neformalų švietimą ne tik per valstybines institucijas, kurios yra už tai atsakingos, bet ir per nevyriausybinės organizacijas ar vietos bendruomenes organizuojant talkas ir kitus renginius. Būtina paaiškinti moksliviams, kad ENTP atliekos yra pavojingos atliekos, ir jas derėtų tvarkyti taip, kad jos neterštų mūsų visų namų – Žemės.

SANTRAUKA

Ekspluatuoti netinkamų transporto priemonių atliekų tvarkymo sistemos valdymo analizė.

Reikšminiai žodžiai: atliekų apskaita, eksploatuoti netinkamos transporto priemonės (ENTP), eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (ENTP) atliekos, ENTP atliekų tvarkymo sistema, gamintojų atsakomybės principas, teisės aktai.

Tobulėjant gamybos technologijoms, augant visuomenės pragyvenimo lygiui bei intensyvėjant gyventojų vartojimui, tiek Vakarų šalyse, tiek ir Lietuvoje sparčiai daugėja gyventojų buitį palengvinančių rakandų, tame tarpe ir kasdienėms kelionėms skirtų asmeninių transporto priemonių. Atitarnavusios transporto priemonės tampa pavojingomis atliekomis, dėl jose esančių kenksmingų medžiagų, todėl jos turi būti utilizuojamos pagal teisės aktais nustatytą tvarką, kuri garantuoja saugų pavojingų medžiagų pašalinimą bei antrinį perdirbtų ENTP atliekų panaudojimą.

ENTP atliekų tvarkymas siejamas su Valstybinėmis institucijomis, kurių kompetencijoje yra teisės aktų ruošimas ir jų įgyvendinimo kontrolė, ekonominės veiklos vykdytojais – gamintojais, importuotojais, platintojais, o taip pat vartotojais, ENTP demontuotojais bei draudimo bendrovėmis. Tad šiame darbe buvo užsibrėžta išanalizuoti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių atliekų tvarkymo sistemos ypatumus Lietuvos Respublikoje.

Pirmajame skyriuje aptariami ENTP atliekų tvarkymą reglamentuojantys ES teisės aktai, kurių pagrindinės nuostatos perkeltos į LR įstatymus ir poįstatyminius aktus. Apžvelgta ES Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių, LR atliekų tvarkymo įstatymas, Valstybinis strateginis atliekų tvarkymo planas, Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo taisyklės bei kiti susiję teisės aktai.

Antrajame skyriuje pateikiami ENTP atliekų tvarkymo ypatumai, aptarti ENTP atliekų tvarkymo bei naujų transporto priemonių ekologinio projektavimo ir gamybos ypatumai, paremti darnaus vystimosi bei ekologinės vadybos principais, apžvelgta atliekų apskaitos informacinė sistema bei įvairių žinybų apskaitos duomenys, valstybinių įmonių ir nevyriausybinų organizacijų indėlis į ENTP atliekų tvarkymą.

Trečiajame šio darbo skyriuje pateikta Lietuvos gyventojų aplinkosaugos savimonė, akcentuojant ENTP atliekas, kuriai išaiškinti buvo naudota anketinė apklausa, taip pat analizuojama ENTP atliekų tvarkymo sistemos būklė, kuriai atskleisti naudotas ekspertų vertinimo metodas.

Magistro darbo pabaigoje pateikiamos išvados o taip pat rekomendacijos ir pasiūlymai kuriamai ENTP atliekų tvarkymo sistemai, jos tobulinimui.

SUMMARY

End- of- life vehicle waste management system administration analysis.

Key words: waste accountancy, end-of-life vehicles (ELV), end-of-life vehicle (ELV) waste, ELV waste management system, manufacturer liability principles, legal acts.

Under development of manufacturing technologies, growth of the subsistence level of the society and consumption of residents becoming more and more intensive, the utensils facilitating everyday life of residents including privately owned conveyance intended for commuting flood in expeditiously both in the West countries and in Lithuania. Time-expired vehicles become hazardous waste due to some hazardous substances that are in the vehicles, that's why they should be recycled as provided by the legal acts assuring safe disposal of hazardous substances and recycled ELV waste regaining.

ELV waste disposal is related to public institutions preparation of documents and control over their implementation is within competence of, economic activity developers- manufacturers, importers and distributors, consumers, ELV demonstrators and insurers. So the present thesis set the task to analyze the end-of-life waste disposal system peculiarities in the Republic of Lithuania.

Chapter one discusses EC legislation for ELV waste management the main regulations of are transferred into the Lithuanian legal and subordinate acts. There was presented a review of the Directive 2000/52/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles, Waste Management Law of the Republic of Lithuania, State Strategic Waste Management Plan, End-of-life Vehicles Management Regulations and other legal acts related thereto.

Chapter two presents ELV waste management peculiarities, discusses ELV waste management and peculiarities of ecological development and manufacturing of new vehicles that rest upon harmonious development and ecological development principles, reviews waste accountancy information system and accountancy data of diverse offices, contribution of public enterprises and nongovernmental organization towards ELV waste management.

Chapter three of the thesis presents self-awareness of Lithuanian residents on the issues of environment protection under emphasizing of ELV waste, questionnaire survey was applied to discover it; there is also presented an analysis of ELV waste management system condition expert appraisal was to reveal of.

Conclusions, recommendations and suggestions for the ELV waste management system under formation and improvement thereof are presented at the end of the present Master's thesis.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

I. Įstatymai.

- 1.Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas// Valstybės žinios, 1992, Nr. 5-75.
- 2.Lietuvos Respublikos atliekų tvarkymo įstatymas// Valstybės žinios, 1998, Nr. 61-1726.
- 3.Lietuvos Respublikos atliekų tvarkymo įstatymo 2, 30, 34 straipsnio ir aštunto (1) skirsnio pakeitimo ir papildymo įstatymas// Valstybės žinios, 2005, Nr. 84-3111.
- 4.Lietuvos Respublikos Seimo įstatymas „Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas“// Valstybės žinios, 2006, Nr. 73-275.

II Kiti teisės aktai.

- 5.Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. balandžio 12 d. nutarimas „Dėl valstybinio strateginio atliekų tvarkymo plano patvirtinimo“// Valstybės žinios, 2002, Nr. 40-1499.
- 6.Lietuvos Respublikos Aplinkos ministro 2003 m. gruodžio 24 d. įsakymas Nr. 710 „Dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo taisyklių patvirtinimo“, Valstybės žinios, 2004, Nr. 50-1676.
- 7.Lietuvos Respublikos Aplinkos ministro 2005 m. lapkričio 17 d. įsakymas Nr. D1-555 „Dėl Gamintojų ir importuotojų registravimo taisyklių patvirtinimo“// Valstybės žinios, 2005, Nr. 138-4989.
- 8.Lietuvos Respublikos Aplinkos ministro įsakymas „Dėl 2005 m. lapkričio 17 d. įsakymo Nr. D1-555 „Dėl Gamintojų ir importuotojų registravimo taisyklių patvirtinimo pakeitimo“// Valstybės žinios, 2007, Nr. 3-137.
- 9.Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2002 m. gegužės 27 d. įsakymas Nr. 239 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 36:2002 „Draudžiamos ir ribojamos medžiagos“ patvirtinimo pakeitimo“// Valstybės žinios, 2002, Nr. 75-2991.
10. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymas Nr. 260 „Dėl kelių transporto priemonių registravimo taisyklių patvirtinimo“// Valstybės žinios, 2001, Nr. 48-1683.
11. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 26 d. nutarimas Nr. 634 „Dėl Bešeimininkio, konfiskuoto, valstybės paveldėto, į valstybės pajamas perduoto turto, daiktinių įrodymų, lobių ir radinių perdavimo, apskaitymo, saugojimo, realizavimo, grąžinimo ir pripažinimo atliekomis taisyklių patvirtinimo“// Valstybės žinios, 2004, Nr. 86-3119.
12. Nacionalinė darnaus vystimosi strategija// Valstybės žinios, 2003, Nr. 89-4029.

III. Tarptautiniai dokumentai.

13. 2000 m. rugsėjo 18 d. EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS *DIREKTYVA* dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, prieigos per Internetą:

http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.susije_1?p_id=18608, prisijungimo laikas: 2008.09.17

14. 1975 m. liepos 15 d. TARYBOS *DIREKTYVA* dėl atliekų. (75/442/EEB), prieiga per Internetą: [www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=75894 – 10k -](http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=75894-10k-), prisijungimo laikas: 2008.02.12

15. 1967 m. birželio 27 d. TARYBOS *DIREKTYVA*. 67/548/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių pavojingų medžiagų klasifikavimą, pakavimą ir ženklimą etiketėmis, suderinimo, prieiga per Internetą: [sena.sam.lt/lt/sam/teisine-informacija/ta-pilnas/?strid=238815 - 22k -](http://sena.sam.lt/lt/sam/teisine-informacija/ta-pilnas/?strid=238815-22k-), prisijungimo laikas: 2008.09.17

16. 1970 m. vasario 6 d. TARYBOS *DIREKTYVA* 70/156/EEB dėl valstybių narių įstatymų, priimtų dėl transporto priemonių ir jų priekabų tipų patvirtinimo, derinimo, prieiga per Internetą: [eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:157:0014:0016:LT:PDF -](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:157:0014:0016:LT:PDF-), prisijungimo laikas: 2008.09.17

17. 1991 m. gruodžio 23 d. TARYBOS *DIREKTYVA* 91/692/EEB dėl standartizuojančių ir racionalizuojančių ataskaitų apie tam tikrų su aplinka susijusių direktyvų įgyvendinimą, prieiga per Internetą: [eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994D0741:LT:HTML - 26k,](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994D0741:LT:HTML-26k-) prisijungimo laikas: 2008.09.17

18. 1991 m. gruodžio 12 d. TARYBOS *DIREKTYVA* dėl pavojingų atliekų *91/689/EEB*, prieiga per Internetą: www3.lrs.lt/owarepl/inter/owa/U0122196.ppt -, prisijungimo laikas: 2008.09.17

IV. Kita literatūra

19. Gaidys V. Visuomenės nuomonės tyrimai: teorija ir praktika: mokomoji knyga. Vilnius, Žara, 1999.

20. Kardelis K. Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai. Kaunas, 2002.

21. Pekarskis J. Utilizavimo verslui ateina liūdno dienos// Valstiečių laikraštis, 2008 lapkr. 22, Nr. 129.

22. Skiriūtė M., Gabartas R. Aplaidumo bumerangas// Klaipėda, 2008 lapkr. 19, Nr. 260.

23. Spruogis A., Jaskėlevičius B. Atliekos ir jų tvarkymas. Vilnius: Technika, 2000.

24. Staniškis J.K. Integruota atliekų vadyba. Kaunas: Technologija, 2004.

25. Staniškis J.K., Varžinskas V., Uselytė. Gaminių ekologinis projektavimas. Kaunas: Technologija, 2005.

26. Stasinas J., Jankevičius K. Lietuvos aplinkosaugos raida. Vilnius, 2000.

27. Tidikis R. Socialinių mokslų tyrimo metodologija. Lietuvos teisės universitetas: Vilnius, 2003.

V. Interneto šaltiniai

28. <http://aaa.am.lt/VI/index.php>., prisijungimo laikas: 2008.07.12
29. www.am.lt, prisijungimo laikas: 2008.07.12
30. <http://atliekos.am.lt/index.php?fuseaction=articles.view&mid=26&cid=81&id=17>, prisijungimo laikas: 2008.10.03
31. www.autorecycling.lt, prisijungimo laikas: 2008.10.04
32. www.autorecycling.lt/files/uploaded/07%2009%2027%20%20Pranesimas.doc., prisijungimo laikas: 2008.10.04
33. www.ekokonsultacijos.lt, prisijungimo laikas: 2008.10.06
34. http://www.elta.lt/zinute_pr.php?inf_id=775112, prisijungimo laikas: 2008.10.07
35. www.idis2.com/index.php?action=legal_information&language=lithuanian., prisijungimo laikas: 2008.10.09
36. www.milnora.lt, prisijungimo laikas: 2008.10.07
37. www.toyota.lt, prisijungimo laikas: 2008.08.14
38. www.volkswagen.lt/Images/utilizacija.doc., prisijungimo laikas: 2008.08.14
39. <http://kauno.diena.lt/dienrastis/kita/kiemuose-karaliauja-uzmirsti-automobiliai-27236>, prisijungimo laikas: 2008.09.15
40. <http://www.regitra.lt/>, prisijungimo laikas: 2008.10.24
41. http://www.regitra.lt/index.php?Action=statist_reg&node=32&node1=0&s=0&statid=menu1, prisijungimo laikas: 2008.10.24
42. <http://www.stat.gov.lt/lt/>, prisijungimo laikas: 2008.10.24
43. <http://www.ve.lt/?rub=1065924812&data=2003-12-10&id=1070995329>, prisijungimo laikas: 2008.10.24
44. <http://www.zalieji.lt/>, prisijungimo laikas: 2008.09.06

PRIEDAI

Įmonės tvarkančios ENTP atliekas Vilniaus RAAD veiklos zonoje

Įmonių pavadinimas	2006 m. (vnt.)	2007 m. (vnt.)
UAB Varimeda	49	30
B. Vaisovos PĮ	36	33
UAB Venumis	40	35
D. Nemicko PĮ	32	43
G. Audicko IĮ	9	9
UAB Juridola	22	20
PĮ Fobeka	72	73
UAB Free way	51	47
UAB Glorijama	38	55
UAB Nonfera	130	154
UAB Metauta	125	64
UAB Begina	27	26
A. Dilbos IĮ	94	46
UAB Mirita	110	41
UAB Dalmantinas	45	61
UAB Gedvauta	30	20
UAB Judesos autocentras	191	100
UAB Daugartis	14	20
V. Šukevičiaus PĮ	111	161
A. Staniulio firma	13	19
G. Malinausko IĮ	108	70
Firma Servista	21	24
UAB Alkubis	32	23
UAB Egda	39	34
N. Rozovos PĮ	16	8
UAB Autofuroras	136	130
UAB Autopraidas	85	119
A. Liachovičiaus PĮ	74	73
UAB Imloris	20	15
S. Sikilovo ir A. Ždanovič TŪB	22	49
UAB Radimas	20	34

Anketa. (pirma pusė).Apklausa vykdo Mykolo Riomerio universiteto studentas **Valentinas Benkus.**Atsakymus pažymėkite užbraukdami ženklą . Tikiuosi nuoširdaus atsakymo.

(ENTP – eksploatuoti netinkama transporto priemonė)

Eil. Nr.	Klausimai	Atsakymai
1	Jūsų amžius: iki 25 m. nuo 26 iki 40 m. nuo 41 iki 65 m. virš 65 m.	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
2	Jūsų išsilavinimas: pagrindinis vidurinis, vidurinis techninis aukštesnysis, aukštasis neuniversitetinis aukštasis universitetinis.	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
3	Jūs gyvenate: mieste priemiestyje kaimiškoje vietovėje	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
4	Jūsų pajamos: iki 850 lt. per mėnesį nuo 851 iki 1500 lt. per mėnesį nuo 1501 iki 3000 lt per mėnesį virš 3000 lt. per mėnesį	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
5	Ar vairuojate automobilį: taip ne ruošiuosi vairuoti	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
6	Ar domitės gamtosaugos klausimais, ekologinėmis prekėmis, jų žymėjimu: taip domiuosi, bet nepakankamai ne	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
7	Iš kokių informacijos šaltinių sužinote apie ekologines problemas: iš televizijos, radijo, spaudos ar Interneto iš draugų, pažįstamų, bendradarbių ar kitų šaltinių	<input type="radio"/> <input type="radio"/>
8	Kaip manote, ar gamta pajėgi savaime apsivalyti ir ekologinės problemos yra tik išpūstas burbulas, pridengiantis kitas problemas ar norint gauti finansavimą tai sričiai: ekologines problemas šiandien yra aktualios neaktualios neturiu nuomonės	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
9	Savo indėlį į atliekų tvarkymą laikote: aktyviu pasyviu neutraliu	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
10	Ar Jums girdėti terminai „darnus vystamasis ar subalansuota plėtra“, ar žinote ką jie reiškia: žinau ką tai reiškia esu girdėjęs, bet nežinau ką tai reiškia apie tai nieko nesu girdėjęs	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
11	Kaip vertinate atliekų tvarkymą Lietuvoje: gerai patenkinamai blogai	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
12	Valstybės dėmesys skiriamas atliekų tvarkymui yra: pakankamas nepakankamas neturiu nuomonės	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
13	Ar spendžiant atliekų utilizavimo problemas žinios reikalingos tik įmonių susijusių su šia veikla vadovams ir darbuotojams: taip ne neturiu nuomonės	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>

(antra pusė)

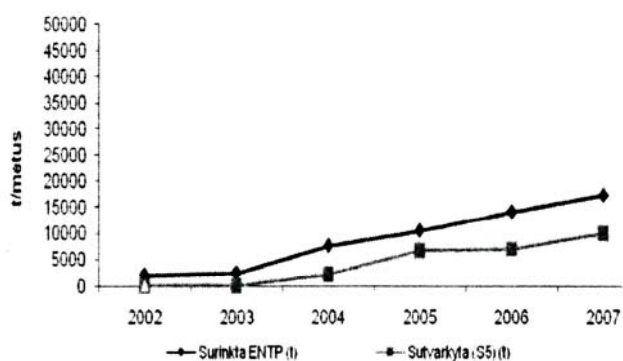
14	Ar pakankamai dėmesio skiriama aplinkosauginiam ugdymui formaliojo švietimo sistemoje: taip ne neturiu nuomonės	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
15	Ar žinote kaip Lietuvos Respublikoje vyksta neformalus aplinkosauginis švietimas: taip ne	<input type="radio"/> <input type="radio"/>
16	Ar atkreipte dėmesį į ilgą laiką gatvėje, kieme ar kitoje viešoje vietoje paliktą ir nenaudojamą transporto priemonę: taip ne	<input type="radio"/> <input type="radio"/>
17	Ar žinote kokios dalys ENTP skaitomos pavojingomis atliekomis: taip ne	<input type="radio"/> <input type="radio"/>
18	Į ką kreiptumėtės dėl palikto viešoje erdvėje ilgai nenaudojamo automobilio: į vietos savivaldybę. į ekologinės policijos padalinį. į kitą valdžios instituciją	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
19	Bendruomenės, teisėtvarkos, įvairių visuomeninių ir nevyriausybinių organizacijų indėlis į ENTP surinkimą iš viešosios erdvės Jūsų manymu yra: per mažas pakankamas neturiu aiškios nuomonės	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
20	Kaip vertinate 2007 rudenį VĮ „Regitra“ vykdytą akciją, kai visi be jokių išsipareigojimų galėjo nurašyti savo nenaudojamas transporto priemones: teigiamai, kadangi žmonėms tai buvo naudinga ir patogu neigiamai, kadangi VĮ „Regitra“ šią akciją vykdė pažeisdama norminius aktus neturiu nuomonės šiuo klausimu	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
21	Ar esate išsigijęs naudotą detalę savo automobiliui iš ENTP ardymo aikštelės: ganėtinai dažnai esu nors 1 kartą man tai neaktualu	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
22	Ar dažnai keičiate savo asmeninę transporto priemonę į kitą: dažniau kaip kartą į 2 metus dažniau kaip kartą į 5 metus rečiau kaip kartą į 5 metus	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
23	Ar žinote kokia tvarka nurašomos ENTP: taip ne man tai neaktualu	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
24	Kaip manote, ar ENTP surinkimo ir utilizavimo verslas yra: pelningas nuostolingas ir reikėtų valstybės paramos neturiu nuomonės šiuo klausimu	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
25	Ar pakankama įstatyminė bazė pagal kurią vykdomas ENTP surinkimas iš viešosios erdvės: pakankama reikėtų šią tvarką supaprastinti neturiu nuomonės šiuo klausimu	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>

Dėkoju už Jūsų sugaištą laiką.

UAB „Ekokonsultacijos“ medžiaga

Eksplloatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimas ir tvarkymas

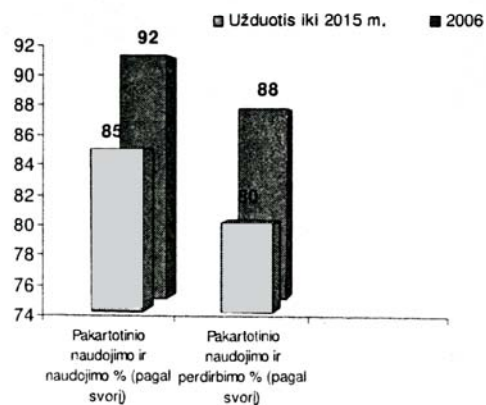
ENTP
surinkimas ir
tvarkymas
2002-2007
m.



EKO KONSULTACIJOS

Eksplloatuoti netinkamų transporto priemonių užduotys

ENTP ir jų dalių
pakartotinio
panaudojimo,
perdirbimo ir
naudojimo
užduočių
įgyvendinimas
2006 m.



EKO KONSULTACIJOS

Valentinas Benkus
2008 m. gruodžio 4 d.
+ 370 686 01913
vabenkus@gmail.com