

ZUŻYTE OPONY PRZESTANĄ STRASZYĆ

Rozmowa z **Markiem Sobieckim**, prezesem Centrum Utylizacji Opon, Organizacji Odzysku SA

Opony pneumatyczne opatentował inżynier R. W. Thomson z Londynu 10 grudnia 1845 r. jako „udoskonalenie kół do powozów i innych jeżdżących obiektów”.

Ale zaczęło się jeszcze wcześniej, kiedy to w roku 1839 Anglik Charles Goodyear wymyślił proces produkcji gumy i wynalazł sposób wulkanizacji kauczuku, który został opatentowany w 1844 roku. Pierwszym samochodem wyposażonym w opony pneumatyczne był Peugeot o mocy 4 KM francuskiego producenta opon rowerowych Edouarda Michelin. 11 czerwca 1895 r. Michelin wystartował swoim samochodem w wyścigu Paryż-Bordeaux. Mimo że na trasie liczącej 1200 km trzeba było wymieniać opony 22 razy, samochód dojechał do mety jako dziewiąty spośród dziesięciu, osiągając prędkość 25 km/h. Każda opona była przytwierdzona do koła dwudziestoma śrubami i sworzniami. Cały czas doskonalono opony. W 1935 firma Michelin stworzyła opony radialne, w 1947 r. Korporacja Goodrich zaprezentowała opony bezdętkowe, a w 2001 roku firma Michelin oficjalnie zaprezentowała system PAX, pozwalający na kontynuację jazdy z przebitą lub pozbawioną ciśnienia oponą.

Opony należą do odpadów, które trudno zagospodarować po zakończeniu użytkowania.

W branży oponiarskiej mówi się, że opona została stworzona, by trwać. Cechy, które określają jej walory użytkowe, czyli odporność na uszkodzenia mechaniczne i warunki atmosferyczne, są jednocześnie odpowiedzialne za trudności związane z jej zagospodarowaniem po zakończeniu użytkowania. Jeszcze 10 lat temu świat nie bardzo radził sobie

ze zużytymi oponami, były topione w oceanach, zasypywane na Saharze, składowane na różnych nielegalnych wysypiskach. Nawet te najbardziej rozwinięte kraje były zasypywane oponami, wraz z gwałtownym rozwojem motoryzacji, komunikacji i przewozów transportem kołowym różnych towarów. Rocznie na świecie zaczęło powstawać 1 mld zużytych opon, w Europie ok. 300 mln

Polska jest jednym z liderów europejskich, bo w naszym kraju powstaje co roku ok. 17 mln zużytych opon, co daje nam 6 miejsce w Europie, po Niemczech, Wielkiej Brytanii, Włochach, Francji i Hiszpanii. Zużyte opony są naprawdę dużym problemem i był to argument za objęciem ich zasadą poszerzo-



Foto: Jacek Zysk

nej odpowiedzialności producentów (Extended Responsibility Producers). Zasada ta, która powstała w połowie lat 90. jest podstawą nowoczesnej gospodarki odpadami w Unii Europejskiej. Zobowiązuje producentów do zajęcia się odpadem po tym produkcie. Nałożył się na to wprowadzony przez Unię zakaz składowania opon, a także nowe technologie, dzie-

ki którym technika radzi sobie ze zużyтыми oponami.

Producenci opon zaczęli niemal w całej Europie współfinansować zbiórkę i zagospodarowanie opon i przynosi to rezultaty.

A jak jest w Polsce?

Polska była jednym z liderów tego procesu. Wprowadziliśmy zasadę odpowiedzialności



Foto: Paweł Wójcik

ności przedsiębiorców za odpady po swoich produktach od 1 stycznia 2002 roku, zapisując ją w ustawie z 11 maja 2001 roku o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej i opłacie depozytowej. Wyprzedziliśmy nawet Unię, bo zapisy zawarte w ustawie dotyczą nie tylko odpadów opakowaniowych, jak to pierwotnie było w Unii, ale także kilku innych produktów, m.in. olejów smarowych, opon, baterii, akumulatorów.

Kiedy w 2002 roku powstało Centrum Utylizacji Opon Organizacja Odzysku SA, skupiające największych producentów opon działających w Polsce, wtedy w większości państw europejskich nawet nie zaczęto myśleć o tworzeniu takiego systemu, może poza krajami skandynawskimi. Tak więc można powiedzieć, że jeśli chodzi o zbiórkę i zagospodarowanie zużytych opon, staliśmy się jednym z pionierów europejskich. System, który powstał w 2002 roku, rozwija się dynamicznie do dzisiaj.

Centrum Utylizacji Opon jest jedyną organizacją odzysku, która zajmuje się wyłącznie zbiórką i recyklingiem opon.

W Polsce działa kilka organizacji odzysku, które są zainteresowane przejmowaniem od przedsiębiorców obowiązku w zakresie utylizacji zużytych opon, ale Centrum Utylizacji Opon jest rzeczywiście jedyną organizacją odzysku, która zajmuje się tylko tym. Centrum Utylizacji Opon zostało powołane przez największych producentów opon działających w Polsce – Goodyear, Firma Oponiarska Dębica, Michelin, Continental, Bridgestone, Pirelli.

W Polsce jeszcze do niedawna 70% opon było porzucanych lub składowanych na składowiskach. Centrum Utylizacji Opon zapowiedziało, że do 2007 roku wszystkie zużyte opony będą utylizowane.

Zaczynaliśmy w 2002 roku od zbierania łącznie w Polsce ok. 25 tys. ton opon, a w roku 2008 powinniśmy przekroczyć 150 tys ton, z czego Centrum Utylizacji Opon zbiera blisko 2/3. Dzisiaj odzyskujemy 75% masy opon wprowadzonych na rynek. To, licząc w sztukach, niemal 100% opon wprowadzonych na rynek, bo masa opony używanej jest oczywiście, ze zrozumiałych względów, mniejsza niż nowej. Opona używana traci na wadze nawet do 20–25% w stosunku do opony nowej.

Dalej na tle innych krajów europejskich jesteśmy liderem, nasz system jest bardzo efektywny, a jego koszty są stosunkowo niskie w porównaniu z systemami w krajach zachodnich.

Dzisiaj ilość opon zbieranych i poddawanych odzyskowi jest równa ilości opon wprowadzanych na rynek przez producentów i importerów tych opon. Chociaż prawdę powiedziawszy teraz jest nieco łatwiej niż będzie za kilka lat, bo w Polsce uzbierało się sporo zużytych opon, których przedtem nikt nie zbierał. Ponadto, wiele opon trafiło do nas z importu, zarówno tzw. używanych opon (a wiele z nich nie nadawało się od razu do żąd-

nego użytku), jak i używanych samochodów z takimi oponami.

Zbieranie wszystkich zużytych opon wymaga oczywiście stworzenia odpowiedniego systemu zbiórki. Czy przedsiębiorcy wywiązują się z tego obowiązku?

Taki system zaczął już powstawać w 2002 roku. Mamy podpisane umowy z czterema dużymi operatorami logistycznymi, którzy poprzez swoich podwykonawców – około 40 firm – zbierają zużyte opony na terenie całego kraju. Zbiera się je przede wszystkim w punktach dealerskich – tam, gdzie oferowane są do sprzedaży nowe opony firm, które są akcjonariuszami Centrum, w bazach transportowych, w zakładach wulkanizacyjnych. Partnerem są dla nas również samorządy. Zebrane opony są przekazywane przez operatorów logistycznych do wskazanych przez nas punktów odzysku. Odbieramy je na własny koszt, czyli na koszt producentów.

Ostatnio, na początku stycznia br., zawarliśmy porozumienie o współpracy ze Stowarzyszeniem Forum Recyklingu Samochodów. Celem tego porozumienia jest wspólne wywiązywanie się z obowiązku w zakresie zbiórki i odzysku zużytych opon. Na stacjach demontażu jest gromadzonych coraz więcej zużytych opon, również takich, które wprowadzili na rynek nasi akcjonariusze. Na mocy porozumienia podpisujemy szczegółowe umowy z poszczególnymi stacjami demontażu, które należą do Stowarzyszenia. Liczymy, że będzie to stabilne źródło pozyskiwania znacznej ilości zużytych opon.

Czy pomagacie gminom w likwidacji dzikich składowisk opon?

Na każde wezwanie gminy wysyłamy samochody i odbieramy opony, albo zgromadzone w rezultacie jakiejś akcji zbiórki, albo likwidacji dzikiego składowiska. Oczywiście wszystko odbywa się na nasz koszt.

A czy zwykły użytkownik samochodu może liczyć na bezpłatny odbiór zużytych opon przez Centrum?

Nie opłaca się nam jechać po 2–3 opony. Najprościej, aby ich właściciel przekazał je do zakładu wulkanizacyjnego albo innego punktu wskazanego przez gminę.

Opony to doskonałe paliwo, ich wartość kaloryczna jest porównywalna z wartością kaloryczną węgla bardzo dobrej jakości.

Rzeczywiście. Ponadto np. metali ciężkich jest w oponach mniej niż w węglu. Dlatego naturalnym partnerem dla producentów opon, którzy czuli się zobowiązani zadbać o środowisko i chcieli zebrać odpady po swoich produktach, stały się cementownie. Do dzisiaj są najłatwiejszym partnerem i najbardziej pożądanym, bo w piecach klinkierskich można bez problemu spalać opony, spełniając wszystkie wymogi ochrony środowiska. Opony mogą stanowić nawet do 20% spalane paliwa.

Są cementownie, które spalają opony w całości, nie potrzebują ich ciąć na kawałki. Nic więc dziwnego, że cementownie chętnie odbierają od nas zużyte opony, szczególnie, że płacimy im za utylizację.

To dobry interes dla cementowni...

Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że cementownie pomagają nam zagospodarować odpady, bo przecież zużyte opony są odpadami i dlatego nie płacą za to paliwo. Sytuacja się jednak zmienia, zbliżamy się do takiego momentu, że cementownie będą odbierały opony bez żadnych dodatkowych opłat z naszej strony.

Dzisiaj w Polsce dominuje odzysk energetyczny opon.

Również dlatego, że koszty takiego odzysku są najmniejsze. Ale pojawiają się nowe formy odzysku. Jedną z nich jest proces R14. To proces, który został w Polsce wyodrębniony w załączniku do ustawy o odpadach, nie dotyczy to zresztą tylko opon, Proces polega na wykorzystaniu odpadów w całości lub w części. Nie jest zaliczany do recyklingu, traktowany jest jako inna forma odzysku. W Unii Europejskiej nie wyodrębniono procesu

R14, stąd różne problemy interpretacyjne i w porównaniach statystycznych. W wielu krajach zachodnich większość procesów, które u nas podlegają pod R14, jest traktowana jako recykling, np. pewne produkty wykonywane z opon, chociażby maty chroniące place budowy, bandy przy drogach, w tym maty wykorzystywane w Skandynawii, a produkowane w Polsce do zabezpieczenia zboczy przed odrywaniem odłamków skalnych przy budowie dróg. Produkcja takich mat w Polsce zaliczana jest do odzysku, a w Skandynawii do recyklingu. Zakłóca to konkurencyjność przedsiębiorstw, bowiem istnieje spora różnica w kosztach uzyskania dokumentów poświadczających recykling i odzysk.

Coraz bardziej popularny staje się recykling materiałowy. Na czym polega?

Na przerabianiu opon na nowe produkty, po uprzednim przygotowaniu. Trzeba odzielić od opony stal, odpady tekstylne, a gumę przemielić, zrobić z niej granulaty, który będzie mógł być wykorzystany do produkcji innych wyrobów. Jest coraz więcej kierunków wykorzystywania tego granulatu, np. przy wytwarzaniu nawierzchni sportowych – bieżni, kortów, boisk trawiastych ze sztuczną trawą, do elementów tłumiących drgania i hałas, związanych z bezpieczeństwem drogowym – barierkach, pachołków itp., do produkcji kółeczek do wózków. Prowadzone są też próby użycia odzyskanego surowca jako dodatku do mieszanki gumowej wykorzystywanej do produkcji nowych opon. Dowiodły one jednak, że tak uzyskana opona ma mniejszą żywotność (1% domieszki surowca wtórnego powoduje skrócenie żywotności opony również o 1%) oraz wykazuje zwiększone opory toczenia, przez co podwyższa zużycie paliwa.

Granulat z opon może być też dodawany do wzbogacania asfaltu. W USA już ponad 16% dróg jest wybudowanych z asfaltu z dodatkiem granulatu. Badania przeprowadzone przez Amerykańską Agencję Ochrony Środowiska wykazały wiele korzyści z dodawania

gumy do asfaltu. Przede wszystkim wykazano, że kilkunastokrotnie zmniejsza się wypadkowość w mokre dni, 2–3-krotnie zwiększa się żywotność dróg, mniejszy jest też hałas będący wynikiem tarcia opony o asfalt. W Polsce jeszcze nie wykorzystujemy na większą skalę granulatu w asfalcie. Może dlatego, że my w Polsce wciąż liczymy koszty na początku, a nie na końcu inwestycji. Nie dodajemy kosztów eksploatacji, nie liczymy kosztów związanych z wypadkami, ochroną środowiska itp.

Recykling materiałowy rozwija się na świecie bardzo dynamicznie. Wynika to też z faktu, że w krajach zachodnich jest on wspierany finansowo przez państwo. Wiele państw decyduje się np. na pokrywanie różnicy kosztów w budowie autostrad z zastosowaniem granulatu i bez niego.

Jak wygląda świadomość społeczeństwa odnośnie bezpiecznego utylizowania opon samochodowych? Czy wciąż mamy do czynienia ze spalaniem opon w szklarniach?

Kiedyś było to nagminne, teraz jest zdecydowanie rzadsze. Do większości osób dotarło, że palenie opon w nieprzystosowanych do tego piecach jest niesłychanie szkodliwe. Tu już nie chodzi nawet o świadomość ekologiczną, a o dbałość o własne zdrowie. Ale oczywiście w kwestii poprawy świadomości ekologicznej jest jeszcze wiele do zrobienia.

Centrum złożyło do NFOŚiGW wniosek dotacyjny w zakresie edukacji. Chcemy uruchomić projekt szkoleniowo-edukacyjny, który obejmowałby zarówno szkolenia, jak i konkursy w szkołach, adresowane przede wszystkim do szkół gimnazjalnych i liceów plastycznych. Planujemy też w ramach tego projektu wydanie plakatów, broszur, opracowanie scenariusza oraz wyprodukowanie spotu telewizyjnego, rozbudowanie strony internetowej, a wszystko po to, aby pokazać, jak można zagospodarowywać zużyte opony.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: Jacek Zysk