

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ Re-Battery ΑΕ

Η Re-Battery προτείνει ολοκληρωμένη νομοθετική λύση για την περιβαλλοντική προστασία και τη νόμιμη διαχείριση των επικινδύνων αποβλήτων του ελληνικού νησιωτικού χώρου

Το Σύστημα Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσσωρευτών Re- Battery ΑΕ, με βάση την κοινή απαίτηση για την περιβαλλοντική προστασία του νησιωτικού χώρου και τη νόμιμη διαχείριση των επικινδύνων αποβλήτων του, θέτει για μία ακόμη φορά δημόσια την επιτακτική ανάγκη ψήφισης διάταξης νόμου, σύμφωνα με την οποία:

- «θα επιτρέπεται η φόρτωση, εκφόρτωση και θαλάσσια μεταφορά αποβλήτων συμπεριλαμβανομένων και των επικινδύνων αποβλήτων και με κοινά επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία υπό την προϋπόθεση της τήρησης συγκεκριμένων διαδικασιών».

Η νομοθετική ρύθμιση, που προτείνει η Re- Battery:

- Αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των δυσκολιών και των εμποδίων, που υφίστανται στη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων αποβλήτων, η οποία γίνεται σήμερα μόνο με «RO-RO» και μόνο για τα μεγάλα νησιά.
- Συνδέεται άμεσα με τη ρύθμιση του Μεταφορικού Ισοδύναμου (MI), για τον νησιωτικό χώρο, η οποία αφορά στην εξίσωση του κόστους μεταφοράς που αντιστοιχεί σε επιβάτες και εμπορεύματα με μέσα θαλάσσιας μαζικής μεταφοράς, με το κόστος που θα ίσχυε στα μέσα χερσαίας μαζικής μεταφοράς για την ίδια απόσταση, η οποία πρόσφατα ψηφίστηκε από τη Βουλή και τέθηκε σε ισχύ.
- Γίνεται εξαιρετικά επίκαιρη, με αφορμή την τροπολογία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας "Θαλάσσια Μεταφορά Σύμμεικτων Αστικών Στερεών Αποβλήτων", που ψηφίστηκε την Πέμπτη 27 Σεπτεμβρίου 2018 στη Βουλή, χωρίς ωστόσο να δίνεται λύση ολοκληρωμένης νομοθετικής παρέμβασης για την διαχείριση των αποβλήτων, ιδίως των επικινδύνων αποβλήτων της νησιωτικής Ελλάδας από την πλευρά της Πολιτείας.

Με αφορμή λοιπόν τα παραπάνω γεγονότα, η Re-Battery ΑΕ θέτει ξανά στο δημόσιο διάλογο τις σκέψεις και προτάσεις της για τη διαχείριση του επικινδύνου αποβλήτου των συσσωρευτών στο νησιωτικό χώρο, οι οποίες έχουν ως εξής:

Οι εν λόγω σκέψεις και προτάσεις είναι αποτέλεσμα πυκνού και εκτεταμένου διαλόγου με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη – συνεργάτες του Συστήματος. Έχουν υποβληθεί από τη Re-Battery ΑΕ στις αρμόδιες αρχές πολλές φορές, με αφετηρία το 2013, με την κατάλληλη νομοτεχνική διατύπωση προκειμένου να νομοθετηθούν ή να αντιμετωπιστούν με οργανωτικά ή άλλα μέτρα πολιτικής.

Ανακεφαλαιωτικά οι προτάσεις της Re-Battery ΑΕ που έχουν διατυπωθεί με τη μορφή του **Προγράμματος Δράσης** αφορούν:

- 1) Στην ψήφιση διάταξης νόμου σύμφωνα με την οποία **«θα επιτρέπεται η φόρτωση, εκφόρτωση και θαλάσσια μεταφορά αποβλήτων συμπεριλαμβανομένων και των επικινδύνων αποβλήτων και με κοινά επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία υπό την προϋπόθεση της τήρησης συγκεκριμένων διαδικασιών»**. Η διάταξη αυτή αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των δυσκολιών και των εμποδίων που υφίστανται στη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων αποβλήτων, η οποία γίνεται σήμερα μόνο με «RO-RO» και μόνο για τα μεγάλα νησιά.
- 2) Στην υπαγωγή της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων αποβλήτων σε **ειδικό καθεστώς επιχειρηματικών κινήτρων** (π.χ. λήψη αποζημίωσης ως συμπλήρωση του κόστους μεταφοράς σε σχέση με την χερσαία ζώνη κ.λπ.). Η πρόταση αυτή μπορεί να διατυπωθεί στο πλαίσιο των ρυθμίσεων του **Κανονισμού ΕΟΚ, 3577/92**, προσομοιάζοντας αναλογικά την θαλάσσια μεταφορά με το καθεστώς που ρυθμίζεται από **«συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας»**.
- 3) Στην οργάνωση και τον συντονισμό των διεργασιών νόμιμης συλλογής, προσωρινής αποθήκευσης και μεταφοράς του συνόλου των επικινδύνων αποβλήτων (μπαταρίες, λάστιχα, έλαια, κ.λπ.), υπό την ευθύνη και λειτουργία των ΟΤΑ. Πιο συγκεκριμένα οι ΟΤΑ θα μπορούσαν να **καταρτίσουν προγράμματα συντονισμού και σε συνεργασία με νόμιμους συλλέκτες, να επιβλέπουν την συλλογή των απόβλητων συσσωρευτών και την μεταφορά τους σε εργοστάσια ανακύκλωσης στη χερσαία χώρα**. Τα δρομολόγια αυτά θα μπορούσαν να σχεδιαστούν για ομάδες νησιών, με βάση τις γεωγραφικές κλίμακες – σχέσεις αυτών των νησιών, σε συνάρτηση με τα τεchnικοοικονομικά στοιχεία των δρομολογίων (μεγέθη – όγκος αποβλήτων, κόστος μεταφοράς, κ.λπ.).
Ειδικότερα επισημαίνεται ότι οι ΟΤΑ των **μικρών νησιών** θα μπορούσαν, με την συνδρομή των Επιμελητηρίων, να οργανώνουν μεταφορική αποστολή, μια φορά τον χρόνο ή όσες φορές χρειαστεί. Για την διαχείριση των αποβλήτων των περιοχών αυτών (μικρών νησιών), οι ΟΤΑ θα μπορούσαν να **οργανώσουν νόμιμους χώρους δευτερογενούς αποθήκευσης** για την συγκέντρωση όλων των επικινδύνων αποβλήτων μέχρι την ασφαλή και νόμιμη μεταφορά τους στην ηπειρωτική χώρα συμβάλλοντας και με αυτόν τον τρόπο στην περιβαλλοντική προστασία, στη διασφάλιση συνθηκών υγιούς επιχειρηματικότητας και στην εφαρμογή του νόμου.

Γενικότερα επισημαίνεται ότι αν η συλλογή και μεταφορά των επικινδύνων αποβλήτων με «RO-RO» ή με κοινά επιβατηγά, από τα νησιά της άγονης γραμμής συνδυαστεί και με τη συλλογή των αποβλήτων από μεγάλα νησιά ή συνδυαστεί με την μεταφορά επικινδύνων προϊόντων (π.χ. χρώματα), αυτός ο συνδυασμός θα επέτρεπε πολύ μεγαλύτερες οικονομίες κλίμακας στον Εθνικό Σχεδιασμό.

Στο πλαίσιο αυτής της οργανωτικής μεθοδολογίας, η Re-Battery ΑΕ θα μπορούσε να έχει συντονιστικό και επιχειρησιακό – οργανωτικό ρόλο, παρέχοντας την αναγκαία τεχνική συνδρομή στους ΟΤΑ.

Στο πλαίσιο ενεργειών υλοποίησης του παραπάνω Προγράμματος Δράσης, η Re-Battery ΑΕ με την ευκαιρία της νομοθετικής πρωτοβουλίας που είχε αναληφθεί το 2014 για την τροποποίηση του Ν. 2939/2001, είχε τοποθετήσει εκ νέου την περίπτωση θεσμοθέτησης ειδικών κινήτρων για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στο νησιωτικό χώρο κατά αναλογία προς τα αναφερόμενα στο άρθρο 107 παρ. 3 α και γ της Συνθήκης Ε.Ε.

Επιπροσθέτως ενίσχυσε και υποστήριξε **την πρόταση της ψήφισης του άρθρου νόμου** που ακολουθεί, το οποίο δυστυχώς παρέμεινε στα χαρτιά.

«Θαλάσσια μεταφορά αποβλήτων

1. *Επιτρέπεται η φόρτωση, εκφόρτωση και η θαλάσσια μεταφορά αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων των ρευμάτων αποβλήτων που εμπίπτουν στην εναλλακτική διαχείριση του ν. 2939/2001, με επιβατηγά-οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ), φορτηγά (Φ/Γ) και φορτηγά-οχηματαγωγά (Φ/Γ-Ο/Γ) πλοία σε τακτικά δρομολόγια, σε δρομολόγια ειδικής ή ολικής ναύλωσης και σε ειδικά δρομολόγια άνευ επιβατών που συνδέουν τις εξυπηρετούμενες περιοχές αποστολής και παραλαβής των αποβλήτων, με την επιφύλαξη των διατάξεων που αφορούν φορτία αποβλήτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Εθνικού (ΠΔ 405/1996, ΦΕΚ Α'272) και του Διεθνούς και Ναυτιλιακού Κώδικα Επικινδύνων Ειδών Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMDG-IMO CODE), όπως εκάστοτε ισχύει.*

2. *Για τη συσκευασία και σήμανση προς συλλογή, προσωρινή αποθήκευση και μεταφορά των επικινδύνων αποβλήτων του Ευρωπαϊκού Καταλόγου Αποβλήτων (ΕΚΑ) ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 4042/2012, όπως εκάστοτε ισχύουν.*

3. *Με την επιφύλαξη των διατάξεων του Διεθνούς και Ναυτιλιακού Κώδικα Επικινδύνων Ειδών Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMDG-IMO CODE), όπως εκάστοτε ισχύει, κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη, επιτρέπεται να μεταφέρονται με Ε/Γ ή Ε/Γ-Ο/Γ πλοία των αστικών στερεών αποβλήτων (ΑΣΑ), τόσο σύμμεικτων όσο και χωριστά συλλεγέντων ρευμάτων αυτών, σε ανοιχτό και κλειστό χώρο οχημάτων με την προϋπόθεση ότι το φορτίο είναι σε δέματα και καλυμμένο καλά με κατάλληλο αδιάβροχο κάλυμμα τουλάχιστον ανθεκτικό στη φωτιά, ή σε άλλη κατάλληλη συσκευασία. Η πόρτα της καρότσας θα είναι ασφαλώς κλειστή και απαγορεύεται η φόρτωση φορτίων επ' αυτής. Ειδικά για τη μεταφορά σύμμεικτων ΑΣΑ απαιτείται*

μονάδα κλειστού τύπου σύμφωνα με την παράγραφο 13 του άρθρου 1 του ΠΔ 405/1996. Ως μονάδα κλειστού τύπου νοείται και το απορριμματοφόρο κλειστού τύπου.

4. Η δαπάνη της θαλάσσιας μεταφοράς αποβλήτων βαρύνει τους αντίστοιχους φορείς αποστολής των αποβλήτων. Αποκλίσεις σχετικές με την επιχορήγηση θαλάσσιων γραμμών μεταφοράς αποβλήτων είναι επιτρεπτές σύμφωνα με το ειδικό καθεστώς που απολαμβάνουν οι λιγότερο ευνοημένες νησιωτικές περιοχές κατά το άρθρο 107 παράγραφοι 3 α' και γ' της Συνθήκης ΕΕ.

5. Η οργάνωση της θαλάσσιας μεταφοράς αποβλήτων από το φορέα αποστολής των αποβλήτων λαμβάνει υπόψη τις υφιστάμενες υποδομές των λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης, τις δυνατότητες των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης.

6. Η θαλάσσια μεταφορά αποβλήτων υπόκειται σε περιοδικές επιθεωρήσεις από τις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές, σύμφωνα με όσα ειδικότερα ορίζονται στο ν. 1650/1986, όπως τροποποιήθηκε με το ν. 3010/2003 (Α' 91) και το ν. 4014/2011 (Α' 209). Στα πλοία μεταφοράς των αποβλήτων εφαρμόζονται απαιτούμενες επιθεωρήσεις και έλεγχοι της κείμενης νομοθεσίας.

7. Σε περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας με απόβλητα ή πιθανού κινδύνου πρόκλησης αυτής, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 743/77 (Α' 319), όπως κωδικοποιήθηκε με το Π.Δ. 55/98 (Α' 58) και ισχύει κάθε φορά. Στους υπεύθυνους πρόκλησης ρύπανσης επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται από τα άρθρα 13 και 14 του εν λόγω νόμου. Οι ως άνω κυρώσεις επιβάλλονται ανεξάρτητα από την επιβολή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται σε άλλες ειδικότερες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.»

Επιδίωξη της Re-Battery ΑΕ αλλά και κοινή απαίτηση για την περιβαλλοντική προστασία του νησιωτικού χώρου και τη νόμιμη διαχείριση των επικινδύνων αποβλήτων είναι οι παραπάνω προτάσεις να βρουν επιτέλους έναν δρόμο αποδοχής και να νομοθετηθούν με την ευκαιρία των συζητήσεων που εξελίσσονται για τη θαλάσσια μεταφορά σύμμεικτων αστικών στερεών αποβλήτων.

Από το Γραφείο Τύπου