

Дорогой мусор, или чем мы хуже Европы?

Мусорная проблема – одна из серьезнейших как в планетарном масштабе, так и в масштабе страны, области, муниципального образования. Наиболее острый характер она приобрела в последнее время у дорожных организаций, которые занимаются содержанием автомобильных дорог. В чем суть проблемы мусора на дорогах? – с этим вопросом я обратился к Александру Бобкову, заведующему отделом экологической и эксплуатационной оценки объектов дорожного хозяйства ФГУП «РосдорНИИ».

– В соответствии с «Классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них», утверждённой приказом Минтранса № 160 от 12 ноября 2007 года, дорожные организации при поддержании полосы отвода, обочин, откосов и разделительных полос в чистоте и порядке осуществляют очистку их от мусора и посторонних предметов, с вывозом и утилизацией отходов на полигонах.

Правовые отношения в области обращения с отходами на территории Российской Федерации регулируются Федеральным законом № 89-ФЗ от 24 июня 1998 года «Об отходах производства и потребления», а также нормативно – правовыми актами субъектов Российской Федерации и муниципалитетов.

Основные принципы государственной политики в области обращения с отходами, сформулированные в упомянутом законе, включают в себя (цитирую по документу):

- охрану здоровья человека, поддержание или восстановление благоприятного состояния окружающей среды и сохранение биологического разнообразия;
- комплексную переработку материально-сырьевых ресурсов в целях уменьшения количества отходов;
- использование методов экономического регулирования деятельности в области обращения с отходами, в целях уменьшения количества отходов и вовлечения их в хозяйственный оборот.

В зависимости от степени негативного воздействия на окружающую среду, отходы подразделяются, в соответствии с установленными критериями, на пять классов опасности:

- I класс – чрезвычайно опасные;
- II класс – высоко опасные;
- III класс – умеренно опасные;
- IV класс – мало опасные отходы;
- V класс – практически неопасные отходы.

– К какому классу опасности относится собранный дорожниками мусор?

– В связи с отсутствием такого вида отхода в Федеральном классификационном каталоге отходов, утверждённом приказом Министерства природных ресурсов Российской Федерации № 663 от 30 июля 2003 года,



Росприроднадзор дает указание своим инспекторам считать мусор, собранный в бытовых помещениях организаций несортированный (исключая крупногабаритный), относящимся к IV классу опасности. Код по ФККО – 91200400 01 00 4.

Собранный дорожниками мусор попадает под налагаемые ограничения, которые требуют:

- разработки проекта лимитов размещения отходов;
- разработки порядка осуществления производственного контроля в области обращения с отходами, согласованного с природоохранными органами;
- обучение лиц, работающих с опасными отходами;
- оплаты экологических платежей при размещении отходов на полигоне ТБО (твердых бытовых отходов) по тарифам IV класса.

Между тем проведенные ФГУП «РОСДОРНИИ» исследования состава собранного с полосы отвода мусора по методике, утверждённой Министерством природных ресурсов (приказ № 511 от 15 июня 2001 года «Об утверждении критериев отнесения опасных отходов к классу опасности для окружающей природной среды», с использованием двух методов биотестирования показывают, что собранные отходы являются отходами V, а не IV класса.

Но это еще не все. Природоохранные органы уже объявляют вывозимый дорожными организациями снег с автомобильных дорог зимой опасным отходом, в котором содержатся тяжелые металлы (свинец). Это открывает для них неслыханные перспективы. Во-первых, можно брать экологические платежи за вывозимый снег как за опасный отход. Во-вторых, на складирование снега можно заставить дорожников получить лицензию, ну, а весеннее таяние снега — это чистая утилизация отходов. За это не грех и потребовать от дорожников еще одну лицензию — на утилизацию снега. И самое главное, все вроде бы соответствует действующему законодательству.

— *Получается, чем больше снега выпало за зиму, тем больше денег перепало природоохранным органам?*

— Да, именно так, зачем решать экологические проблемы, проще отчитаться, сколько денег перекачено из одного кармана государства в другой его карман, и говорить о миллиардах рублей, выделенных на содержание автомобильных дорог, которые были потрачены и дали слабый результат.

Для справки: проведенные ФГУП «РосдорНИИ» исследования показывают, что снег, пролежавший на обочинах магистралей Москвы всю зиму, не имеет даже следов свинца.

Конечно, нельзя говорить о том, что вывозимый снег является абсолютно чистым. Но требования экологических служб должны быть разумными и логичными. В дорожной отрасли действуют методические рекомендации по защите и очистке автомобильных дорог от снега, которые устанавливают определенные требования, в том числе по обустройству снегосвалок и необходимости очищать талые воды от загрязнений.

Если все-таки говорить о вывозимом с автодорог снеге как об отходе, то необходимо разобраться с правом собственности на этот снег.

Мне не хотелось бы углубляться в юридические тонкости, но считаю необходимым заметить следующее: на ремонт, содержание автодорог и вывоз снега дорожные организации всего лишь заключают договор с собственником дороги или с компанией, в чьем оперативном управлении она находится. Право собственности на снег, как на отход дорожной организации, этим договором не передается, а значит, оплачивать экологические платежи дорожную организацию заставить нельзя.



Это одна сторона вопроса. С другой стороны, если дорожная организация не хочет считать вывозимый снег опасным отходом, Росприроднадзор отказывает ей в выдаче нормативов образования отходов и лимитов на их размещение. В этом случае, в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях, организацию ждут законные штрафы на сотни тысяч рублей. Как говорится, выбор есть. Кто недоволен, может попытаться, в соответствии с приказом № 511 от 15 июня 2001 года «Об утверждении критериев отнесения опасных отходов к классу опасности для окружающей природной среды», изменить класс опасности, но шансы близки к нулю, даже если вы представите все протоколы, так как это не выгодно природоохранным органам.

Получается странная ситуация: дорожники должны заплатить деньги за сбор мусора (в масштабах отрасли это около миллиона тонн), то есть нанять людей, которые будут выполнять эту работу, заплатить за вывоз мусора и размещение его на полигоне. Полигоны у нас сейчас в большинстве своем частные, так что стоит это не дешево.

Но это еще полдела. Есть третья составляющая. Дорожники должны заплатить экологические платежи за собранный мусор, как за отходы, загрязняющий окружающую природную среду. В ценах 2013 года это 874,4 рубля за одну тонну.

— *Дорожники проводят очистку обочин дорог, значит, восстанавливают окружающую среду, за что же с них брать деньги? По идее, нужно, наоборот, им заплатить?*

— Чиновнику в Росприроднадзоре надо еще доказать, что дорожники за него выполняют эту грязную работу.

— *А разве наше экологическое законодательство не регламентирует эти процессы?*

— Увы, по отношению к таким организациям нет. Хотя, если открыть все тот же закон «Об отходах производства и потребления», то в статье 21 продекларировано экономическое стимулирование деятельности в области обращения с отходами. Но это красиво написано в законе, а реально механизм этого стимулирования

нигде не прописан. В результате получается, дорожники и природу должны охранять, и свои деньги платить за то, что берегут ее от нашего бескультурья. Эти затраты им никто не компенсирует. Эти деньги, вместо зарплаты рабочим, идут в бюджеты разных уровней – федеральный, субъекта федерации, муниципальный. Короче говоря, расходуются на налоги.

Величина экологических платежей за собранный мусор только в одном районе Московской области или на одной дороге федерального значения в пределах этой области может колебаться от 300 тысяч до полутора миллионов рублей год и более. Причем, чем лучше работают дорожники, тем больше величина экологических платежей и дополнительных затрат.

В целом, по дорожной отрасли только экологических платежей за мусор, собранный с придорожной полосы, дорожники выплачивают экологам из бюджетных средств, по моим подсчетам, более одного миллиарда рублей в год!

Такое состояние дел приводит к тому, что дорожные организации под любым предлогом уходят от сбора мусора. В результате зонами экологического бедствия становятся территории, примыкающие к автомобильным дорогам и поросшие кустарником и лесом.

– Ну, а если пересмотреть нормативные документы?

– А кто будет их пересматривать? Министерству природных ресурсов это хорошее подспорье по сбору денег и улучшению своей отчетности. А то, что экология вдоль

автомобильных дорог в последние годы резко ухудшается, за это никто ответственности не несет.

Кстати, в Государственном докладе «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2011 году», который опубликован Министерством природных ресурсов 4 февраля 2013 года, признается (цитирую): «природоохранное законодательство не стимулирует дорожные организации к сбору придорожного мусора, что усугубляет проблему захламливания территорий. Самым захламленным в этом плане является Центральный федеральный округ».

– А Министерство транспорта и Росавтодор?

– Они вообще не наделены правами разрабатывать природоохранные документы.

Здесь необходимо отметить, что в плане действий по реализации основ государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденном Правительством Российской Федерации в декабре 2012 года, ставится вопрос о разработке к 2015 году «Порядка взаимодействия Минприроды России и Минтранса России, подведомственных им федеральных служб и агентств в процессе сбора, обработки и обмена информацией о состоянии окружающей среды в районах строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры в целях обеспечения экологической безопасности на транспорте». Дается поручение Министерству транспорта и Министерству природных



ресурсов подготовить методические рекомендации по проведению оценки состояния окружающей среды в районах строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, а также оценки мер, принимаемых для обеспечения экологической безопасности указанных объектов.

Но это в будущем.

— *А сегодня, если хочешь убрать мусор — убирай, только не жди никаких компенсаций, так получается?*

— Да, именно так. Да еще и приплати экологам за то, что ты его убрал.

— *Но тогда можно ничего и не вывозить...*

— А у нас примерно такая ситуация и сложилась. Пройдите вдоль дорог, загляните в лес, и сами все увидите. И это творится не только в Московской области. Одна из фотографий с изображением залежей мусора вдоль дороги сделана мной в 2012 году на расстоянии около 1000 км от Москвы, на севере, вдали от населенных пунктов.

Необходимо отметить, что за последние три-пять лет объемы сбора мусора в Центральном регионе России увеличились в два-три раза и продолжают расти быстрыми темпами. А когда спохватятся — будут формировать программы по очистке загрязненных территорий и требовать уже десятки и сотни миллиардов рублей на очистку, как это происходит сейчас с северными территориями нашей страны.

Природоохранные органы пошли еще дальше и уже объявляют опасным отходом отфрезерованный асфальтобетон. И неважно, что дорожники используют его повторно через сто метров от места снятия на укрепление обочин. Если сняли материал, загрузили в машину и повезли, это, по мнению чиновников из Росприроднадзора, уже отходы, и они должны их контролировать, а дорожники — отчитываться и, самое главное, платить деньги.

— *И все-таки, что же сказано в ГОСТе?*

— Открываем ГОСТ 30772-2001. Он устанавливает термины и определения основных понятий, необходимых для регулирования организации, проведения работ, а также нормативно-методического обеспечения при обращении с отходами — твердыми, жидкими (сбросами), газообразными (выбросами), шламами и смесями на различных этапах их технологического цикла. В ГОСТе приведены следующие термины:

- отходы — остатки продуктов или дополнительный продукт, образующийся в процессе или по завершении определенной деятельности и не используемые в непосредственной связи с этой деятельностью;

- отходы производства — остатки сырья, материалов, веществ, изделий, предметов, образовавшиеся в процессе производства продукции, выполнения работ (услуг) и утратившие полностью или частично исходные потребительские свойства.

То есть совершенно ясно, отфрезерованный асфальтобетон нельзя отнести к опасным отходам, но природоохранные органы считают по-своему.

Парадоксально, но факт, что отрасль, которая при содержании автомобильных дорог занимается реальным

сохранением окружающей среды, очищая ее от мусора, используя повторно образующиеся материалы в рамках действующих в отрасли нормативных документов, стала заложником несовершенства законов и равнодушия со стороны природоохранных органов.

Возникает вопрос: если одним из основных принципов экономического регулирования в области обращения с отходами является стимулирование деятельности в этой области, то кого и на что стимулирует сложившаяся ситуация? На практике, по отношению к дорожной отрасли, наблюдается обратная картина.



Наступивший год объявлен Президентом России Владимиром Путиным Годом охраны окружающей среды. Хотелось бы, чтобы за этот год проблемы, которые мы здесь обозначили, были решены так, чтобы дороги и придорожная территория были чистыми. Например, для начала целесообразно классифицировать загрязнения дорог и отнести дорожный мусор к аналогичным отходам — от уборки территории и помещений культурно-спортивных учреждений, и зрелищных мероприятий (V класс опасности).

В будущем хотелось бы видеть экологическое законодательство, учитывающее специфику линейных инженерных сооружений, в частности автомобильных дорог, и способствующее стабильному развитию экологии в сфере жизнедеятельности человека на протяженных объектах.

ФГУП «РосдорНИИ» ведет поиск и разработку эффективных решений экологических проблем в дорожной сфере и этой статьей поднята только их небольшая часть, затрагивающая интересы всех организаций, связанных с экологией. Понятно, что Российская Федерация большая, и каждый регион имеет свои особенности и специфику. Наш институт открыт для сотрудничества и готов способствовать научной и практической помощи в снятии остроты экологических проблем в регионах по внедрению как современных безопасных материалов и технологий, так и формированию экологических знаний. ☹

Записал Виктор Маслов,
фото Александра Бобкова