



Przekształcenia własnościowe, czyli ryzykowna gra na lotnisku

Magdalena Dzierzyk

« PRZEKSZTAŁCENIA WŁASNOŚCIOWE, ZACHODZĄCE W NASZYM KRAJU, DLA NOWYCH WŁAŚCICIELI PRZEJĘTYCH LUB KUPIONYCH TERENÓW OZNACZAJĄ DUŻE RYZYKO. WIĘKSZOŚĆ PRZEPROWADZANYCH DOTYCHCZAS TRANSAKCJI NIE JEST POPRZEDZANA WERYFIKACJĄ STANU FAKTYCZNEGO WŁASNOŚCI I MOŻE SIĘ OKAZAĆ, ŻE KUPUJEMY PRZYSŁOWIOWEGO „KOTA W WORKU”. PRAKTYKA KILKU OSTATNICH LAT POKAZUJE, ŻE, NIESTETY, W WIELU WYPADKACH WŁAŚNIE TAK SIĘ DZIAŁO I DOPIERO PO SFINALIZOWANIU TRANSAKCJI NOWY WŁAŚCICIEL DOWIADYWAŁ SIĘ, ŻE MA PROBLEM I CZEKA GO SPÓRY WYDATEK, ZANIM TEREN BĘDZIE SIĘ NADAWAŁ DO DALSZEJ EKSPLOATACJI CZY DO NOWEJ INWESTYCJI.

W Europie Zachodniej i w USA żaden inwestor nie przejmie lub nie zakupi terenu, zanim nie zostaną sprawdzone wszystkie potencjalne zagrożenia, które w przyszłości mogą spowodować, że cała transakcja zamiast zysków przyniesie stratę. Jednym z tych zagrożeń jest kwestia szeroko rozumianych problemów środowiska, szczególnie jego dwóch elementów: gruntów i wód podziemnych. Z doświadczenia wynika, że rozwiązanie problemów, z nimi związanych jest najbardziej kosztowne.

Zagraniczni inwestorzy zazwyczaj przeprowadzają odpowiednie badania, aby mieć świadomość, jaki jest stan faktyczny terenu, który zamierają kupić i z jakimi dodatkowymi kosztami muszą się liczyć. W polskich warunkach takie sprawdzanie nie jest powszechną praktyką. Dla wielu inwestorów jest to po prostu wyrzucanie pieniędzy.

O ile w przypadku dziewiczych terenów zielonych rzeczywiście można tak uważać, to mówiąc o terenach, które wcześniej były już w jakiś sposób użytkowane, jest to postępowanie bardzo nierozsądne. Zniszczenia, zanieczyszczenia lub inne problemy, z którymi można później spotkać się w czasie realizacji, mogą skutkować zwiększeniem kosztów inwestycji o setki tysięcy, a często o miliony złotych, które pochłoną prace związane z utylizacją skażeń, oczyszczeniem terenu i wprowadzaniem nowych rozwiązań techniczno-organizacyjnych chroniących środowisko. Typowym przykładem takiego zanieczyszczenia może być skażenie terenu materiałami ropopochodnymi na lotniskach powoj-skowych.

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej wymusiło dostosowanie krajowego prawa środowiskowego do prawa unijnego. W efekcie, trzeba było również uregulować sprawę terenów zanieczyszczonych i tych, którzy je powodują. Sprawa nie jest prosta, ponieważ od zakończenia drugiej wojny światowej aż po lata 90. ubiegłego wieku świadomość środowiskowa w Polsce praktycznie nie istniała. W kraju jest wiele miejsc bardzo zanieczyszczonych, pozostawionych samym sobie, powodujących zanieczyszczanie coraz większych obszarów środowiska naturalnego. Przykładem takich terenów są duże zakłady przemysłowe, linie i bocznice kolejowe, także po-



wojskowe lotniska wraz z całą infrastrukturą wspomagającą.

Wszyscy wymienieni powyżej operatorzy najprawdopodobniej operują obecnie na terenach, których grunty i wody podziemne uległy pewnej degradacji/zanieczyszczeniu. Zanieczyszczenia mają, niestety, zdolność do rozprzestrzeniania się, i dlatego jeżeli 10 lat temu były niewielkie, np. na ok. 20 m², to po 10, 15, 20. latach mogą



obejmować większy teren, nawet jeśli ich źródło zostało już usunięte. Jeżeli zanieczyszczenie dotyczyło tylko gruntów, a nie zostało usunięte, istnieje duże prawdopodobieństwo, że przedostało się ono do wody. Jeżeli zanieczyszczenia są znaczne i powierzchniowe – będą one miały również negatywny wpływ na powietrze i przez to na ludzi pracujących na danym terenie. Dlatego tak ważne jest bezwzględne usuwanie zanieczyszczeń. Wówczas można uniknąć większego skażenia, a tym samym wyższych kosztów związanych z jego usuwaniem.

Dostosowania wymagań unijnych do prawa polskiego zaowocowało dwiema ustawami regulującymi zagadnienia ochrony środowiska naturalnego. Pierwsza z nich to ustawa z 27 kwietnia 2001 r. – „Prawo ochrony środowiska” (DzU z 2008 r. nr 25, poz. 150 ze zm.). Druga to ustawa z 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (DzU z 2007 r. nr 75, poz. 493).

W obu aktach prawnych obowiązek oczyszczenia środowiska/terenu jest nakładany na zanieczyszczającego. Różnica polega na tym, że pierwsza ustawa odnosi się do właściciela terenu i stanu prawnego sprzed 30 kwietnia 2007 r. Dotyczy ona również wszelkich zanieczyszczeń, które powstały w przeszłości. W świetle drugiej ustawy za oczyszczenie terenu odpowiada sprawca zanieczyszczenia, a więc podmiot korzystający ze środowiska, który spowodował zanieczyszczenie. Datą graniczną jest w tym przypadku 30.04.2007 r.

Mając takie podstawy prawne, można łatwo podjąć działania, o ile wiemy, kto jest sprawcą zanieczyszczenia. W tym wypadku ustalenie odpowiedzialności jest dość oczywiste (choć, jak wykazuje praktyka, nie zawsze i nie do końca). Ale co zrobić, kiedy nie wiemy, kto spowodował zanieczyszczenie? Kto wówczas ponosi odpowiedzialność, kto będzie musiał wydać miliony złotych, aby doprowadzić teren do stanu, w którym będzie on znów mógł być wykorzystany do różnych celów, bez groźby niesienia zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi?

Odpowiedź na powyższe pytania oraz na pytania szczegółowe, które natychmiast pojawiają się w takiej sytuacji, znacznie łatwiej jest sformułować, mając w ręku raport z badań środowiskowych. Właśnie ten raport powinien powstać, zanim inwestor przystąpił do jakichkolwiek negocjacji. Raport z badań środowiskowych jest dowodem na to, w jakim stanie znajdował się teren, który interesował inwestora w momencie wykonywania raportu. Jest on również podstawą do podjęcia negocjacji z obecnym właścicielem.

W świetle zbliżających się mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku, które mają się odbyć między innymi w naszym kraju, bardzo poważnie wzięliśmy się za poprawę infrastruktury transportowej, w tym budowę lub modernizację lotnisk, lądowisk dla śmigłowców i wspierającej je infrastruktury. Wiele lokalizacji, w których będą prowadzone inwestycje, to już istniejące, a czasami od lat nieużytkowane lotniska wojskowe. Niestety, lotniska zaliczane są do grupy inwestycji, których działalność silnie oddziałuje na poszczególne elementy środowiska, w tym negatywnie wpływa na jakość



W świetle zbliżających się mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku, które mają się odbyć między innymi w naszym kraju,

bardzo poważnie wzięliśmy się za poprawę infrastruktury transportowej, w tym budowę lub modernizację lotnisk, lądowisk dla śmigłowców i wspierającej je infrastruktury.

gruntów i wód podziemnych. We wszystkich tych miejscach trzeba przeprowadzić badania stanu jakości obu tych elementów środowiska, aby w przyszłości cała odpowiedzialność nie spadła tylko na władającego terenem, ale aby ten bardzo wysoki koszt rekultywacji można było przełożyć na zanieczyszczającego lub przynajmniej tym kosztem się z nim podzielić. Trzeba też wziąć pod uwagę, że udowodnienie zanieczyszczenia na terenie przeznaczonym pod inwestycję, w tym również lotniskową, może, ale nie musi spowodować opóźnienia w całym postępowaniu administracyjnym do uzyskania pozwolenia na budowę.

Fot. ARCHIWUM ERM POLSKA SP. Z O.O.