



Spatial and formal requirements for the planned dismantling station for end-of-life vehicles

Edyta SARAN¹, Elżbieta DUSZA-ZWOLIŃSKA²

¹ Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, ul. J. Słowackiego 17, 71-434 Szczecin, tel.: 512379391, e-mail: edyta.saran@zut.edu.pl

² Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, ul. J. Słowackiego 17, 71-434 Szczecin, tel.: 91 4496353, e-mail: elzbieta.dusza@zut.edu.pl

Abstract

The entrepreneur who decides to run a dismantling station is facing a number of legal requirements related to its organization and proper functioning. At the stage of planning and implementation of the investment, the investor is obliged to respect the principles of environmental protection and waste management, which can be a big problem at the initial stage of the project. The work presents and discusses the required permits that the trader is obliged to obtain, in order for the vehicle dismantling station be carried out legally. In addition, it has been proposed, in a schematic manner, the possibility of spatial development of the site of such a plant with the division into relevant sectors and biologically active areas. All the solutions discussed in this article are aimed at reducing the possible negative impact of the station on the natural environment, with particular emphasis on the soil environment.

Keywords: dismantling station, permits, spatial development, waste

Streszczenie

Wymagania przestrzenne i formalne dla planowanej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji

Przed przedsiębiorcą decydującym się na prowadzenie stacji demontażu pojazdów stoi szereg wymagań prawnych, związanych z jej organizacją oraz funkcjonowaniem. Na etapie planowania, jak i realizacji inwestycji, inwestor zobligowany jest do respektowania zasad ochrony środowiska i gospodarki odpadami, co może stanowić duży problem już na wstępnym etapie przedsięwzięcia. W pracy przedstawiono i omówiono wymagane pozwolenia oraz zezwolenia, które przedsiębiorca powinien uzyskać, aby móc legalnie prowadzić stację demontażu pojazdów. Dodatkowo, zaproponowano, w sposób schematyczny, możliwość zagospodarowania przestrzennego terenu takiego zakładu z podziałem na odpowiednie sektory oraz obszary biologicznie czynne. Wszystkie omawiane w niniejszym artykule rozwiązania mają na celu zmniejszenie ewentualnego, negatywnego oddziaływania stacji na środowisko naturalne, ze szczególnym uwzględnieniem środowiska glebowego.

Słowa kluczowe: stacja demontażu pojazdów (SDP), pozwolenia, zagospodarowanie terenu, odpady

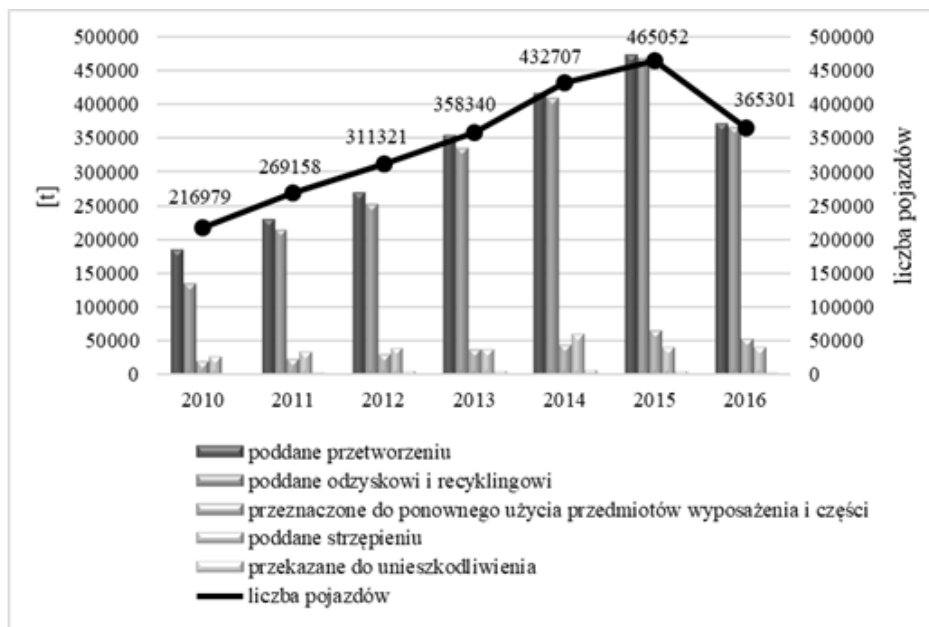
1. Wstęp

W dzisiejszych czasach indywidualny transport jest nieodzownym elementem życia każdego człowieka. W szerszym ujęciu, jest jednym z głównych elementów życia społeczeństwa. Poparciem takiego stwierdzenia może być rokrocznie wzrastająca liczba prywatnych środków transportu oraz rozrastająca się sieć dróg i autostrad. W 2016 roku zarejestrowanych na terytorium Polski było aż 24 323 213 mln pojazdów, co wskazuje na 9% wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim, gdzie największy odsetek stanowiły samochody osobowe (89,1%) [1]. Struktura wiekowa pojazdów poruszających się po polskich drogach wskazuje, iż największa liczba użytkowanych samochodów osobowych w roku 2016 przypada na 16-20 rok życia pojazdu [1]. Zjawisko te można uznać za zagrożenie dla środowiska oraz społeczeństwa, związane przede wszystkim z przestarzałą technologią

projektowania i produkcji silników, która sprzyja nadmiernym emisjom substancji szkodliwych oraz niewystarczającą bieżącą konserwacją pojazdów, co z kolei stanowi niebezpieczeństwo dla jakości powietrza atmosferycznego i gleb. Zdominowany, przez pojazdy w przedziale wiekowym od 16-20 lat, rynek motoryzacyjny rodzi potrzebę tworzenia stacji demontażu pojazdów (SDP), które są głównym ogniwem w zakresie przetwarzania oraz recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Demontaż obejmuje szereg czynności związanych z prawidłowym funkcjonowaniem przedsiębiorstwa [2]:

- usunięcie z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów,
- wymontowanie z pojazdów wycofanych z eksploatacji przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia,
- wymontowanie z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów nadających się do odzysku lub recyklingu.

Technologia demontażu, choć z założenia przyjazna środowisku, przyczynia się do wytwarzania dużych ilości odpadów, w tym także odpadów niebezpiecznych, co sprawia, że na przedsiębiorcach tej branży gospodarki spoczywa obowiązek ich odpowiedniego zagospodarowania. Od 1 stycznia 2015 roku poziomy odzysku i recyklingu rozumianego jako powtórne przetwarzanie w procesie produkcyjnym odpadów w celu uzyskania materiału o przeznaczeniu pierwotnym lub w innym celu, z wyjątkiem odzysku energii, czyli spalania [3], wynosić muszą odpowiednio 95% oraz 85%. W 2016 roku, gdzie liczba przekazanych pojazdów do demontażu wyniosła 365 301 tys., odpady przekazane do odzysku i recyklingu stanowiły około 96,3%, co było wynikiem niewiele niższym od roku poprzedniego (96,6%) [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10]. Do roku 2015 można zauważyć rosnący trend w liczbie wyeksploatowanych pojazdów przekazywanych do stacji demontażu, czego bezpośrednim skutkiem była rosnąca masa wytwarzanych odpadów w tych zakładach (Rys. 1). Przyczyną rocznego wzrostu zewidencjonowanych przekazanych do demontażu pojazdów mogło być ujednoczenie prawa w tym zakresie, co spowodowało również zmniejszenie się tzw. „szarej strefy” odpowiedzialnej za nielegalną zbiórkę oraz demontaż pojazdów. W roku 2016 nastąpił natomiast dość niespodziewany, znaczny spadek (o 21,4%) ilości legalnie demontowanych pojazdów (rys. 1.1.) . Przyczynę tego stanu rzeczy upatrywać można w ustabilizowaniu rynku stacji demontażu pojazdów, edukacji społeczeństwa oraz sukcesywnym pozbywaniu się starych pojazdów z dróg w latach poprzednich.



Rys. 1.1 Masa wytworzonych odpadów w procesie demontażu pojazdów w odniesieniu do liczby wyeksploatowanych pojazdów przekazanych do SDP na przestrzeni lat 2010-2016

2. Wymagane pozwolenia i decyzje

2.1 Decyzje sektorowe – instalacje w gospodarce odpadami do odzysku lub unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych o zdolności przetwarzania do 10 ton na dobę

2.1.1 Pozwolenie wodnoprawne

Zakładając, że zakład przyjmować będzie dziennie do 10 pojazdów ważących średnio 1Mg, obowiązkiem przedsiębiorcy będzie uzyskanie między innymi pozwolenia wodnoprawnego, wydawanego w zależności od rodzaju i lokalizacji inwestycji przez starostę lub marszałka województwa, w drodze decyzji administracyjnej. Potrzeba ta wynika z faktu, iż jednym z elementów eksploatacji stacji demontażu jest powstawanie ścieków przemysłowych zanieczyszczonych związkami ropopochodnymi. Zakład taki musi być wyposażony w separator substancji ropopochodnych o przepustowości dostosowanej do wielkości powierzchni objętej systemem odprowadzania ścieków przemysłowych [11].

Niezbędnym dokumentem dołączanym do wniosku o wydanie pozwolenia wodnoprawnego jest tzw. operat wodnoprawny sporządzany w formie graficznej oraz opisowej [12]. Stanowi on zbiór wymaganych ustawą danych dotyczących informacji w zakresie m.in.: instalacji i stosowanej technologii, ilości, stanu i składu ścieków przemysłowych (dopuszczalnych ilości zanieczyszczeń, w szczególności ilości substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego), instalacji i urządzeń służących do gromadzenia, oczyszczania oraz odprowadzania ścieków, charakterystyki odbiornika ścieków objętego pozwoleniem wodnoprawnym, czy oddziaływania gospodarki ściekowej na wody powierzchniowe oraz podziemne [12].

Pozwolenie wodnoprawne na wprowadzanie do urządzeń kanalizacyjnych, będących własnością innych podmiotów, ścieków przemysłowych zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego wydawane jest na okres nie dłuższy niż 4 lata [12].

2.1.2 Pozwolenie na zbieranie i wytwarzanie odpadów z uwzględnieniem działalności w zakresie zbierania i przetwarzania odpadów

Oprócz pozwolenia wodnoprawnego, przedsiębiorca planujący prowadzenie działalności w zakresie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, zobowiązany będzie do uzyskania pozwolenia na wytwarzanie odpadów z uwzględnieniem zezwolenia na zbieranie i przetwarzanie odpadów. Funkcjonowanie stacji demontażu pojazdów polega na przyjmowaniu pojazdów niezdolnych do dalszego funkcjonowania. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2014 poz. 1923) [13], pojazd wycofany z eksploatacji uważany jest za odpad niebezpieczny zawierający ciecze i inne niebezpieczne elementy, określony kodem 16 01 04*.

Czynnikiem warunkującym uzyskanie pozwolenia na wytwarzanie odpadów jest ilość wytwarzanych odpadów niebezpiecznych powstających w wyniku demontażu wyeksploatowanych pojazdów, mianowicie musi ona wynosić powyżej 1Mg/rok. Pozwolenie wydawane jest w drodze decyzji administracyjnej przez marszałka województwa lub starostę – właściwego ze względu na lokalizację instalacji. Wymagania względem wniosku regulowane są przez dwa akty prawne:

1. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2001 nr 62 poz. 627 z późn. zm.) [14],
2. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2013 poz. 21 z późn. zm.) [15].

Uzyskanie pozwolenia na wytwarzanie odpadów jest niezbędne do prawidłowego oraz legalnego funkcjonowania zakładu. Bez niego nie ma możliwości rozpoczęcia działalności. Omawiane pozwolenie dotyczy wszystkich wytwarzanych na terenie stacji odpadów, związanych z funkcjonowaniem instalacji. Z kategorii tej wyłączone są odpady komunalne, które podlegają regulacjom odrębnym (m.in. regulamin utrzymania czystości i porządku w gminie).

Zezwolenie na zbieranie odpadów dotyczy zbieranych i przyjmowanych do zakładu odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne, natomiast zezwolenie na przetwarzanie odpadów dla stacji demontażu pojazdów związane jest głównie z prowadzeniem procesów przetwarzania odpadów klasyfikowanych, zgodnie z załącznikiem nr 1 do ustawy o odpadach jako [15]:

- R12 – wymiana odpadów w celu poddania ich któremukolwiek z procesów wymienionych w pozycji R1–R11,
- R13 – magazynowanie odpadów poprzedzające którykolwiek z procesów wymienionych w pozycji R1–R12 (z wyjątkiem wstępnego magazynowania u wytwórcy odpadów).

Zezwolenie na zbieranie oraz przetwarzanie odpadów może zostać wydane wraz z pozwoleniem na wytwarzanie odpadów, w przypadku gdy we wniosku zawarte zostaną informacje oraz wymagania przewidziane dla wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie odpadów oraz na zbieranie odpadów, o których mowa w ustawie o odpadach [15]. Pozwolenie na wytwarzanie odpadów z uwzględnieniem działalności w zakresie zbierania i przetwarzania odpadów wydawane jest na nie więcej niż 10 lat.

2.2 Pozwolenie zintegrowane – instalacje w gospodarce odpadami do odzysku lub unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych o zdolności przetwarzania ponad 10 ton na dobę

W przypadku, gdy założeniem przedsiębiorcy jest, aby zakład posiadał zdolność przetwarzania ponad 10 ton odpadów na dobę, wymagane jest pozwolenie zintegrowane, które zastępuje poszczególne pozwolenia sektorowe. Uzyskiwane jest ono dla instalacji – obejmuje wszystkie zlokalizowane na terenie zakładu urządzenia, pomiędzy którymi ma miejsce powiązanie technologiczne [14]. We wniosku o pozwolenie zintegrowane zawiera się informacje dotyczące następujących elementów:

- pobór wód, zrzuty ścieków,
- gospodarka odpadami – przewidywane ilości ich wytwarzania, rodzaje odpadów, sposoby i miejsca ich zagospodarowania,
- wielkość emisji zanieczyszczeń do powietrza, emisji hałasu i wibracji,
- charakterystykę oddziaływania instalacji na środowisko i jego skutki uwzględniając charakterystykę jakości środowiska w rejonie oddziaływania instalacji,
- informację o stosowanych w zakładzie zasad zapobiegania i/lub ograniczania oddziaływania na środowisko,
- wnioskowane dopuszczalne parametry emisyjne i parametry jakości środowiska.

Pozwolenie zintegrowane wydawane jest na czas nieoznaczony, ale na wniosek prowadzącego instalację może być wydane na czas oznaczony. Organ właściwy do wydania pozwolenia co najmniej raz na 5 lat dokonuje analizy wydanego pozwolenia zintegrowanego [14] pod kątem prawidłowości wykonywania jego zapisów i zaleceń.

2.3 Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2010 nr 213 poz. 1397 z późn. zm.) [16], stacja demontażu pojazdów kwalifikowana jest jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, co sprawia, że dla każdej takiej inwestycji należy przeprowadzić procedurę oceny oddziaływania na środowisko. Oznacza to, że przedsiębiorca ma do wyboru dwie drogi postępowania. Może przedłożyć kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP) do odpowiedniego urzędu miasta/gminy z prośbą o określenie zakresu raportu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko lub pomijając ten etap, od razu jako załącznik do wniosku przedkłada raport. Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko powinien być sporządzony w zakresie wymaganym Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008 Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), zgodnym z Art. 66 [17]. Głównym celem raportu jest określenie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska przy uwzględnieniu planowanych przez przedsiębiorcę działań inwestycyjnych, związanych z lokalizacją przedsięwzięcia, rozwiązań projektowych, technicznych i organizacyjnych oraz stosowanych technologii. Dostarcza się organowi wydającemu decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach podstawowe informacje o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w fazie jego realizacji, eksploatacji lub użytkowania i likwidacji. W dokumencie tym wskazuje się także odpowiednie działania minimalizujące, które są istotnym elementem funkcjonowania stacji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację dla stacji demontażu pojazdów, musi zostać wydana przed uzyskaniem następujących decyzji administracyjnych [17, 18]:

- decyzji o pozwoleniu na budowę, o zatwierdzeniu projektu budowlanego, o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych oraz o pozwoleniu na zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części na podstawie ustawy Prawo budowlane,
- decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydawanej na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
- pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych wydawanego na podstawie ustawy Prawo wodne;
- zezwolenia na przetwarzanie odpadów i zezwolenia na zbieranie i przetwarzanie odpadów wydawanego na podstawie ustawy o odpadach.

2.4. Kontrola wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska wyprzedzająca wydanie zezwolenia na przetwarzanie odpadów

Przedsiębiorca pragnący prowadzić stację demontażu pojazdów musi liczyć się także z wymogiem prowadzenia kontroli spełniania wymagań w zakresie ochrony środowiska, która prowadzona jest przez inspektorów Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska (WIOŚ), właściwego dla miejsca prowadzenia instalacji. Art. 41a Ustawy o odpadach [15] nie pozostawia tu żadnych możliwości domysłu: „zezwolenie na przetwarzanie odpadów oraz pozwolenie na wytwarzanie odpadów uwzględniające przetwarzanie odpadów są wydawane po przeprowadzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska z udziałem przedstawiciela właściwego organu kontroli instalacji, obiektu budowlanego lub jego części, w których ma być prowadzone przetwarzanie odpadów, w zakresie spełniania wymagań określonych w przepisach ochrony środowiska”. I co ważne, należy pamiętać, że do WIOŚ z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli występuje właściwy organ wydający zezwolenie tj. marszałek województwa, starosta lub regionalny dyrektor ochrony środowiska. Przedsiębiorca nie ma możliwości uniknięcia tej procedury sprawdzającej. Co istotne, kontrola jest obowiązkowa w przypadku nowego zezwolenia, a w przypadku jego istotnej zmiany o zasadności jej przeprowadzenia decyduje organ właściwy do wydania zezwolenia. Po przeprowadzonej kontroli organ współdziałający (WIOŚ) wydaje postanowienie w przedmiocie spełnienia wymagań określonych w przepisach ochrony środowiska, na które nie służy zażalenie. Negatywna opinia organu współdziałającego może być podstawą odmowy wydania zezwolenia na przetwarzanie odpadów lub pozwolenia na wytwarzanie odpadów uwzględniającego ich przetwarzanie [15].

3. Organizacja stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji

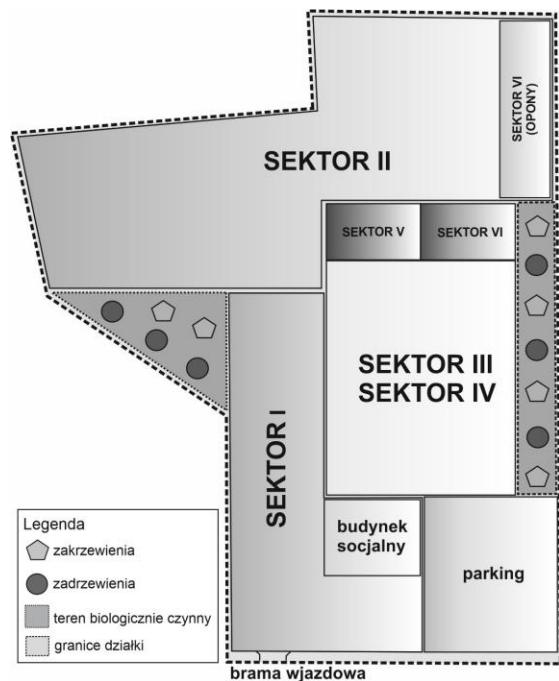
Znając oraz stosując się do wymagań prawnych w zakresie prowadzenia działalności związanej z demontażem pojazdów, ważnym jest, aby teren zakładu był odpowiednio zagospodarowany, pod względem logistycznym, ekonomicznym oraz środowiskowym.

Wymagania dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji regulowane są przez Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (z późn. zm.) [2]. Jednym z obowiązków przedsiębiorcy jest zabezpieczenie terenu stacji przed dostępem osób postronnych, w szczególności stosując ogrodzenie, chyba że obszar ten był uprzednio odizolowany od otoczenia.

W stacji demontażu pojazdów organizacyjnie wyodrębnia się 6 sektorów, które ze względów organizacyjnych oraz przy zachowaniu wymagań stawianych przez rozporządzenie, można ze sobą łączyć [2]:

1. I – sektor przyjmowania pojazdów (dostawa i wyładunek zużytych pojazdów samochodowych),
2. II – sektor magazynowania przyjętych pojazdów,
3. III – sektor usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów,
4. IV – sektor demontażu z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz elementów, w tym odpadów, nadających się do odzysku lub recyklingu albo unieszkodliwienia,

5. V – sektor magazynowania wymontowanych z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia,
6. VI – sektor magazynowania odpadów pochodzących z demontażu pojazdów (Rys. 3.1).



Rys. 3.1. Organizacja stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji z podziałem na sektory

Sektor I – przyjmowanie pojazdów

Proces demontażu pojazdu rozpoczyna się w sektorze I, zlokalizowanym przy bramie wjazdowej na teren zakładu. Musi znajdować się on na szczelnej powierzchni, wyposażonej w system odprowadzania odcieków kierowanych do separatora substancji ropopochodnych oraz wagę samochodową o nośności do 3,5 t. W jego obrębie znajduje się pomieszczenie do przyjmowania i obsługi klientów przekazujących pojazdy wycofane z eksploatacji, wyposażone w szafę metalową służącą do przechowywania dokumentów. Na tym etapie, obsługa zakładu zobowiązana jest do wypełnienia szeregu czynności związanych z przekazaniem przez właściciela pojazdu oraz niezbędnych dokumentów:

- porównanie danych właściciela pojazdu na podstawie dowodu osobistego,
- porównanie danych pojazdu z dowodem rejestracyjnym pojazdu (nr VIN),
- ustalenie, czy dostarczony pojazd jest kompletny, mianowicie:
 - którego masa jest nie mniejsza niż 90% masy pojazdu,
 - który zawiera wszystkie istotne elementy,
- w przypadku pojazdu niekompletnego (w obecności właściciela) skierować pojazd na wagę (stanowi jeden z elementów sektora), by ustalić brakującą masę własną pojazdu,
- wystawienie stosownego zaświadczenia: „Zaświadczenie o demontażu pojazdu” (dla pojazdu kompletnego); „Zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu”,
- wpisanie wystawionego zaświadczenia do „Ewidencji zaświadczeń”,

- unieważnienie dowodu rejestracyjnego przez obcięcie prawego dolnego rogu strony tytułowej (2 cm²),
- unieważnienie tablic rejestracyjnych przez rozwiercenie trzech równych otworów w równej odległości 1 cm od dolnej krawędzi między wyróżnikiem województwa (lub powiatu) a danymi pojazdu,
- pouczenie właściciela o terminie, w jakim winien się zgłosić do właściwego wydziału komunikacyjnego starostwa powiatowego;
- skierowanie właściciela pojazdu do kasy w celu uiszczenia ustalonej opłaty za brakującą masę pojazdu,
- wydanie właścicielowi pojazdu zaświadczenia i unieważnionych dokumentów pojazdu.

Sektor II – magazynowania przyjętych pojazdów

Podobnie jak w przypadku sektora I, sektor II musi być zlokalizowany na utwardzonej, szczelnej powierzchni, nie mniejszej niż 200m², z zachowaniem pola manewrowego, wyposażonej w system odprowadzania ścieków przemysłowych kierowanych do separatora substancji ropopochodnych. Ważnym jest, że pojazdy należy magazynować w sposób zabezpieczający je przed wyciekami paliw i płynów eksploatacyjnych. Niedopuszczalne jest magazynowanie ich w pozycji na boku i na dachu.

Sektor III – usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów

Sektor ten musi być umiejscowiony w obiekcie budowlanym posiadającym utwardzone, szczelne podłoże, wyposażone w system odprowadzania ścieków przemysłowych kierowanych do separatora substancji ropopochodnych, zadaszenie oraz ściany boczne zabezpieczające przed czynnikami atmosferycznymi. Sektor ten wyposaża się w:

- urządzenia do usuwania paliw i płynów eksploatacyjnych z pojazdów,
- oznakowane pojemniki na usunięte lub wymontowane z pojazdów następujące odpady:
 - odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe, ze skrzyń biegów, hydrauliczne (kod odpadu: 13 08 02*),
 - pozostałe usunięte paliwa i płyny eksploatacyjne: płyny hydrauliczne, płyny ze spryskiwaczy, płyny hamulcowe,
 - akumulatory – pojemniki wykonane z materiałów odpornych na działanie kwasów (kwasowo-ołowiowy, w tym żelowy – kod odpadu: 16 06 01*; niklowo-kadmowy – kod odpadu: 16 06 02*; niklowo-metalowo-wodorkowy i litowo-jonowy – kod odpadu: 16 06 05),
 - usunięte z układów klimatyzujących substancje zubożające warstwę ozonową (kod odpadu: 14 06 01*),
 - układy klimatyzacyjne,
 - katalizatory spalin (kody odpadów: 16 08 01, 16 08 02*, 16 08 03),
 - filtry oleju (kod odpadu: 16 01 07*),
 - zawierające materiały wybuchowe (kod odpadu: 16 01 10*),
 - zawierające rtęć (kod odpadu: 16 01 08*);
- pojemnik na wymontowane z pojazdów odpady kondensatorów,
- sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych z pojazdów.

- lokalizuje się w obiekcie budowlanym posiadającym utwardzone, szczelne podłoże, wyposażone w system odprowadzania ścieków przemysłowych kierowanych do separatora substancji ropopochodnych, zadaszenie oraz ściany boczne zabezpieczające przed czynnikami atmosferycznymi.

Sektor ten jest szczególnym ogniwem stacji z uwagi na to, że przyjmowane są w nim odpady niebezpieczne zagrażające bezpieczeństwu ludzi i środowiska naturalnego. Odsysanie paliw i płynów oraz eliminowanie substancji niebezpiecznych jest ewidencjonowane w celu wykazania stopnia odzysku i recyklingu. Istotną rolę odgrywa kolejność czynności realizowanych w tym sektorze, i jest ona następująca:

- 1) odłączenie i zdemontowanie akumulatora, następnie umieszczenie go w specjalnym pojemniku,
- 2) osuszenie pojazdu z paliwa (benzyna, olej napędowy), etylina i ON oddzielnie,
- 3) jeśli pojazd był wyposażony w instalację LPG należy odłączyć i zdemontować butle (pojemnik na gaz skroplony) i przetransportować go do magazynu odpadów niebezpiecznych, usuwanie gazu ze zbiornika wykona specjalistyczna firma (umowa),
- 4) osuszenie pojazdu z olejów: silnikowego i przekładniowych (zdemontować filtr oleju), każdy rodzaj oddzielnie w pojemnikach,
- 5) osuszenie pojazdu z płynów: chłodniczego, do spryskiwaczy i hamulcowego, każdy rodzaj płynów oddzielne pojemniki,
- 6) zdemontowanie poduszki powietrznej (jeśli były montowane),
- 7) zdemontowanie katalizatora spalin (jeśli był instalowany),
- 8) usunięcie z układu klimatyzacji substancję zubożającą warstwę ozonową.

Poszczególne pojemniki z chwilą ich wypełnienia powinny zostać przewiezione do sektora nr VI, gdzie znajdują się zbiorniki o większej pojemności. Ponadto, sektor ten jest wyposażony awaryjnie w sorbenty do natychmiastowego usuwania nieznacznych plam po paliwach lub olejach.

Sektor IV – demontażu pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz elementów, w tym odpadów, nadających się do odzysku lub recyklingu albo unieszkodliwienia

Przedmiotowy sektor lokalizuje się w obiekcie budowlanym oraz wyposaża się go w pojemniki na:

- szyby hartowane,
- szyby klejone,
- przedmioty wyposażenia i części zawierające metale nieżelazne.

Sektor organizuje się w pobliżu sektora usuwania odpadów niebezpiecznych (nr 3) z uwagi na to, że kontynuowany jest w nim demontaż dalszych odpadów, które mogą być umieszczone w pojeździe w miejscach trudno dostępnych. W sektorze tym należy kierować się zasadą, że zdemontowane odpady mogą stanowić niebezpieczeństwo dla środowiska i dlatego należy je wyeliminować w pierwszej kolejności.

Zdemontowane części przed złożeniem w magazynie zostają zważone na wadze do 10 kg i następnie opisane. Każdorazowo części należy na bieżąco ewidencjonować dla celów magazynowych i prowadzenia możliwości odsprzedaży.

Sektor V - magazynowania wymontowanych z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia

Lokalizuje się go na utwardzonej, zadaszonej powierzchni. Wymontowane z pojazdów przedmioty wyposażenia i części nadające się do ponownego użycia magazynuje się w sposób zabezpieczający je przed uszkodzeniem oraz uniemożliwiający ewentualne wycieki płynów eksploatacyjnych. Magazynowanie butli z gazem organizuje się w następujący sposób:

- tak, aby warunki zewnętrzne nie wpływały ujemnie na ich wytrzymałość,
- w magazynach, w których składowane są butle z gazem płynnym o łącznej masie powyżej 1350 kg, butle pełne i puste zawierające tylko fazę gazową powinny być składowane oddzielnie w miejscach oznakowanych,
- łączna masa gazu płynnego w butlach, która może być magazynowana w pomieszczeniach, nie powinna przekraczać 5500 kg,
- butle z gazem mogą być składowane na utwardzonych placach otwartych placach otwartych, pod zadaszeniem lub w budynkach przystosowanych do tego celu,

Wszystkie części muszą być opisane i zewidencjonowane tak, aby można było je łatwo odnaleźć dla potrzeb sprzedaży. Dodatkowo, w magazynie należy przestrzegać zasad dotyczących kontrolowania ewentualnych wycieków i usuwania ich przy pomocy sorbentów. Części i podzespoły o znacznych rozmiarach (części karoserii, z wyjątkiem silników) składowane są na zewnątrz w wyznaczonym rejonie.

Sektor VI – magazynowania odpadów pochodzących z demontażu pojazdów

Lokalizuje się go podobnie jak w przypadku pozostałych sektorów na utwardzonej powierzchni. Odpady niebezpieczne pochodzące z demontażu pojazdów magazynuje się odrębnie na utwardzonej, zadaszonej powierzchni, natomiast zużyte opony magazynuje się w wydzielonym miejscu, wyposażonym w urządzenia gaśnicze, w stosach zabezpieczonych przed osunięciem. Dzięki możliwości łączenia sektorów, opony można magazynować w części sektora II, która zostanie do tego odpowiednio przystosowana. Dopuszcza się magazynowanie zużytych lub nienadających się do użytkowania pojazdów niezawierających cieczy i innych niebezpiecznych elementów oznaczonych kodem 16 01 06.

4. Podsumowanie

Decydując się na prowadzenie stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy pamiętać o zastrzonych wymaganiach prawnych stawianych tego rodzajom przedsięwzięć. Jako inwestycja mogąca zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, jej eksploatacja generuje duże ilości odpadów i ścieków oraz emituje różnego rodzaju zanieczyszczenia, co negatywnie wpływa na stan środowiska w miejscu prowadzenia działalności oraz w jej sąsiedztwie. Dlatego odpowiednie przygotowanie stacji demontażu pod względem organizacyjnym może mieć kluczowe znaczenie dla jej poprawnego funkcjonowania. Warto zastanawiać się także nad możliwościami minimalizacji tych negatywnych oddziaływań.

Planowana stacja demontażu pojazdów będzie stanowić element zagospodarowania przestrzennego miasta danej miejscowości, gdzie zieleń odgrywa podstawową rolę w kształtowaniu jakości i stanu środowiska. Dlatego należy pamiętać o uwzględnieniu w pracach projektowych zakładu, terenów biologicznie czynnych, które definiowane są przez Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa [19] jako „teren z nawierzchnią ziemną urządzoną w sposób zapewniający naturalną roślinność i retencję wód opadowych (...)”. Tereny zielone posiadają zdolność do przeprowadzania wymiany gazowej w środowisku atmosferycznym, pozytywnie modyfikują warunki klimatyczne, kształtują stosunki ekologiczno-biocenotyczne, a także wpływają korzystnie na stosunki wodne w glebie [20]. Dodatkowo, ich zadaniem jest tłumienie emisji hałasu oraz zanieczyszczeń gazowych i pyłowych poza teren zakładu. Są doskonałym narzędziem minimalizującym wpływ stacji demontażu pojazdów na środowisko i lokalny krajobraz.

Nierozłączną częścią dobrze funkcjonującej stacji demontażu pojazdów jest również odpowiednie przygotowanie oraz edukacja pracowników związana z organizacją zakładu oraz postępowaniem z odpadami. Może mieć to kluczowe znaczenie, gdyż rozwój świadomości ekologicznej na każdym szczeblu zarządzania wspomaga prowadzenie działalności w myśl zrównoważonego rozwoju, respektując zagadnienia związane z gospodarką, społeczeństwem oraz stanem środowiska. Dlatego ważne jest, aby stacje wprowadzały różnego rodzaju systemy zarządzania środowiskiem skutecznie usprawniające ich działalność i minimalizujące ich negatywny wpływ na środowisko.

References

1. Główny Urząd Statystyczny, Transport 2017.
 2. Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. – o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. 2005 Nr 25, poz. 202).
 3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 maja 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.
 4. Główny Urząd Statystyczny, Ochrona Środowiska 2011.
 5. Główny Urząd Statystyczny, Ochrona Środowiska 2012.
 6. Główny Urząd Statystyczny, Ochrona Środowiska 2013.
 7. Główny Urząd Statystyczny, Ochrona Środowiska 2014.
 8. Główny Urząd Statystyczny, Ochrona Środowiska 2015.
 9. Główny Urząd Statystyczny, Ochrona Środowiska 2016.
 10. Główny Urząd Statystyczny, Ochrona Środowiska 2017.
 11. Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
 12. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz.U. 2001 Nr 115, poz. 1229 z późn. zm.).
 13. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2014, poz. 1923).
 14. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2001 nr 62, poz. 627 z późn. zm.).
 15. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. – o odpadach (Dz.U. 2013, poz. 21 z późn. zm.).
 16. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2010 nr 213, poz. 1397 z późn. zm.).
 17. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008 Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).
 18. Rećko, K. (2015). Pozwolenia i decyzje wymagane dla stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. *Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe*, 16(6), 186-190.
 19. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 listopada 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2017, poz. 2285).
 20. Mądry, T., Słysz, K. (2011). Powierzchnie biologicznie czynne w planowaniu przestrzennym miast. *Problemy rozwoju miast*, 3-4, 94-95.
-