

ROLA I ZNACZENIE W POLSCE STACJI DEMONTAŻU POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Streszczenie

W artykule analizie poddano stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji na terenie Polski. Przedstawiono podstawowy zakres usług realizowanych w SDP oraz obecnie obowiązujące wymagania dotyczące jej funkcjonowania. Wskazano także na rosnące znaczenie stacji demontażu w naszym kraju oraz nowe przepisy w zakresie recyklingu, które od przyszłego roku będą obowiązywały przedsiębiorców prowadzących SDP, właścicieli warsztatów naprawczych oraz producentów i importerów wprowadzających na rynek pojazdy samochodowe.

WSTĘP

Wzrastająca ilość pojazdów samochodowych na polskich drogach przyczynia się do wzrostu mobilności społeczeństwa. Zakup pojazdu nie jest już niczym wyjątkowym i od kilkunastu lat środki transportu samochodowego w naszym kraju są dostępne niemalże dla każdego. Osoby, których nie stać na zakup nowego auta w salonie samochodowym, mogą za niewielką kwotę stać się posiadaczem pojazdu używanego. Największą popularnością cieszą się używane samochody sprowadzane z Zachodu, niestety dużym problemem jest to, że często są to pojazdy w znacznej mierze wyeksploatowane, nie nadające się do bezpiecznego użytkowania. Takie wyeksploatowane samochody, podobnie jak auta uczestniczące w wypadkach komunikacyjnych, gdzie wysokość poniesionych szkód przewyższa ich wartość, powinny być przetransportowane do stacji demontażu pojazdów (SDP).

Stacje demontażu pojazdów są ważnymi obiektami zaplecza technicznego motoryzacji z punktu widzenia bezpieczeństwa ludzi i środowiska naturalnego [4]. Stacje usuwają z wycofanych z eksploatacji pojazdów niebezpieczne substancje, odpowiednio je przechowują oraz przeprowadzają weryfikację wymontowanych części pod kątem ich ponownego wykorzystania.

1. CHARAKTERYSTYKA STACJI DEMONTAŻU POJAZDÓW

Stacja demontażu pojazdów zajmuje się usuwaniem z samochodów wycofanych z eksploatacji substancji niebezpiecznych oraz wymontowaniem z nich przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia. SDP, oprócz zapewnienia właściwego przyjmowania samochodów wycofanych z eksploatacji od ich właścicieli, musi także odpowiednio je magazynować, podobnie jak usunięte z nich materiały, części i zespoły, w tym części i zespoły przeznaczone do ponownego użytku jako części wymienne i zamienniki. Stacje demontażu powinny realizować swoje usługi zachowując szczególną ostrożność w zakresie bezpieczeństwa ekologicznego. W SDP ważne znaczenie odgrywa właściwa gospodarka odpadami, ponieważ zapobiega skażeniu ziemi oraz wód, m.in. wyciekającymi płynami, paliwem ze zbiorników, materiałami ciężkimi oraz innymi substancjami stałymi, tj.: rtęć, ołów, kadm, azbest, materiałami z katalizatorów spalin, wyłączników rtęciowych, akumulatorów itp. [1,2].

Stacja demontażu pojazdów jest zobowiązana do bezpiecznego dla zdrowia ludzi oraz środowiska przetwarzania samochodów wycofanych z eksploatacji i zagospodarowania powstających z nich

odpadów poprzez spełnianie obowiązujących w tym zakresie wymagań. SDP musi przyjąć każdy samochód wycofany z eksploatacji, który posiada cechy identyfikacyjne pojazdu. Przy przyjmowaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji SDP może pobrać opłatę od jego właściciela. Nie może tej opłaty pobrać od właściciela pojazdu zarejestrowanego na terytorium kraju (zgodnie z odrębnymi przepisami), który jest kompletny (posiada wszystkie istotne elementy i jego masa jest nie mniejsza niż 90% masy pojazdu) i nie zawiera innych odpadów, które nie pochodzą z danego pojazdu.

Zakres usług realizowanych w stacji demontażu pojazdów jest wyraźnie określony, podobnie jak sposób ich wykonania. Typowe czynności wykonane w SDP przedstawiono w tabeli 1, natomiast wszystkie operacje technologiczne realizowane są w odpowiednio przygotowanych sektorach (rys.1).

Tab. 1. Operacje wykonywane w SDP

Lp.	Rodzaj operacji	Charakterystyka
1.	Ze względu na bezpieczeństwo i ochronę środowiska	pomiar masy własnej pojazdu, demontaż akumulatora z pojazdu i umieszczenie go w specjalnym pojemniku, demontaż poduszki powietrznej, osuszenie pojazdu z płynów, tj.: paliwa, gazu CNG ze zbiornika i z instalacji gazowej, oleju silnikowego, oleju przekładniowego (skrzynia biegów, przekładnia główna, mosty), oleju z układu wspomagania kierownicy, oleju z amortyzatorów (przy demontażu podzespołu), płynu chłodzącego, czynnika z układu klimatyzacji, płynu niezamarzającego ze spryskiwaczy szyb, płynu hamulcowego, oleju ze sprężyn gazowych (przy demontażu podzespołu), demontaż filtrów paliwa, oleju, powietrza i nawiewu, demontaż zbiornika gazu.
		demontaż gaśnicy, narzędzi, trójkąta ostrzegawczego i podnośnika, demontaż drzwi i pokryw, siedzeń, szyb i uszczeliek, demontaż kół i opon, silnika, przekładni i elementów osprzętu (np. alternatora, rozrusznika, wału napędowego), demontaż katalizatorów, instalacji elektrycznej, demontaż i segregacja tworzyw sztucznych (w tym zderzaków, desek rozdzielczych, reflektorów, nakładek, listew itp.), demontaż tapicerki i pianek oraz wykładzin, segregacja części i materiałów do: recyklingu, ponownego użycia i odpadów, pomiar masy materiałów przeznaczonych do recyklingu i odpadów, rozdrabnianie karoserii z pozostałymi elementami (tylko w strzępiarce).



Rys. 1. Sektory stacji demontażu pojazdów

Sektor pierwszy stacji demontażu pojazdów jest pomieszczeniem do przyjmowania samochodów i obsługi ich właścicieli. Powinien znajdować się w pobliżu bramy wjazdowej do SDP. Powinien posiadać wagę samochodową o nośności do 5 t oraz system odprowadzania odcieków do separatora substancji ropopochodnych. W biurze obsługi SDP powinno znajdować się odpowiednie zabezpieczone wyposażenie do przechowywania dokumentów (zaświadczeń) oraz sprzęt komputerowy wraz ze specjalistycznym oprogramowaniem umożliwiającym wystawianie zaświadczeń, ewidencję pojazdów oraz gospodarowanie odpadami.

Sektor drugi SDP, w którym ewidencjonowane i magazynowane są pojazdy przyjęte do demontażu, powinien znajdować się obok bramy wjazdowej. Teren sektora drugiego (ok. 200 m²), obejmuje utwardzony i uszczelniony plac przy pomocy geomembrany oraz pole manewrowe umożliwiające sprawne składowanie wraków i poruszanie się wózka podnośnikowego typu sztaplarka. Magazynowane w sektorze drugim pojazdy są zabezpieczone przed wyciekami paliw oraz płynów eksploatacyjnych. Pojazdy nieosuszone są magazynowane przejściowo w ilości 10-15 sztuk, po czym sukcesywnie zabierane są do dalszego przetwarzania w pozostałych sektorach, szczególnie trzecim i czwartym.

Usuwanie z pojazdów materiałów niebezpiecznych, w tym płynów, odbywa się w sektorze trzecim, który znajduje się w wydzielonym pomieszczeniu obiektu SDP. Jest to szczególnie niebezpieczne miejsce ze względu na rodzaj wykonywanych tam usług, dlatego bezwzględnie przestrzegane są tam wymagania w zakresie bezpieczeństwa osób i środowiska naturalnego. Do usług realizowanych w sektorze trzecim można zaliczyć nie tylko odsysanie paliw i płynów, ale także ewidencjonowanie eliminowanych substancji niebezpiecznych do celu wskazania stopnia odzysku i recyklingu.

Do sektora czwartego, znajdującego się w pobliżu sektora trzeciego, bezpośrednio kierowany jest pojazd (wrak) nieposiadający substancji niebezpiecznych. W sektorze tym odbywa się demontaż z pojazdu zespołów wyposażenia, części oraz elementów nadających się do ponownego użycia, w tym odpadów nadających się do odzysku i recyklingu lub unieszkodliwienia. W sektorze tym w pierwszej kolejności demontuje się elementy stanowiące niebezpieczeństwo dla ludzi i środowiska naturalnego. Do składowania zdemontowanych zespołów i elementów oraz odpadów służą pojemniki segregacyjne.

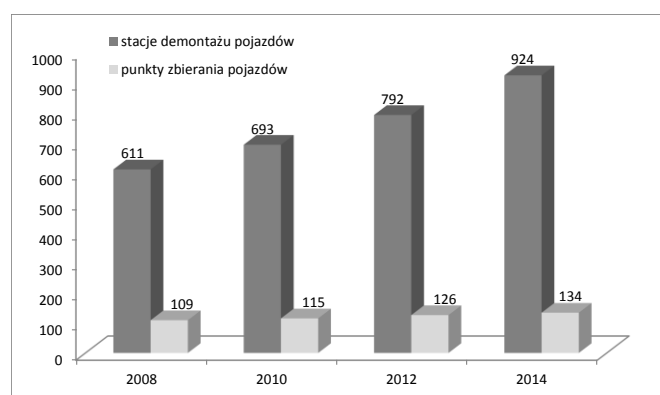
W sektorze piątym stacji demontażu pojazdów przechowywane są części wymontowane w sektorze czwartym ze zneutralizowanych pojazdów. W magazynie znajdują się zarówno palety z silnikami jak również regały magazynowe na części. Wszystkie znajdujące się w magazynie części są opisane i zaewidencjonowane, co ułatwia ich szybkie odnalezienie oraz sprzedaż. W piątym sektorze dokonuje się także weryfikacji części z demontażu pojazdu do ponownego użycia. Do weryfikacji mogą być skierowane wyłącznie części z demontażu pojazdu, które nie są wykluczone przez ich producenta do ponownego wykorzystania.

Sektor szósty znajduje się na uboczu SDP z uwagi na to, że w jego obrębie składowane są odpady niebezpieczne, do których nie

mogą mieć dostępu osoby postronne. Odpady niebezpieczne składowane są w beczkach (paliwa, olej, płyny), kontenerach (akumulatory) oraz koszach (guma, tworzywa sztuczne), natomiast odpady, które nie stanowią znacznego zagrożenia dla środowiska, mogą znajdować się na zewnątrz. Na terenie sektora szóstego powinny być zapewnione dogodne warunki manewrowania samochodom przywożącym i wywożącym do/z SDP pojazdy wycofane z eksploatacji oraz produkty wynikające z demontażu i selekcji. W sektorze tym może być zainstalowana zginiatarka karoserii, pozwalająca na jej sprasowanie w celu ułatwienia jej transportu, np. do strzępiarek.

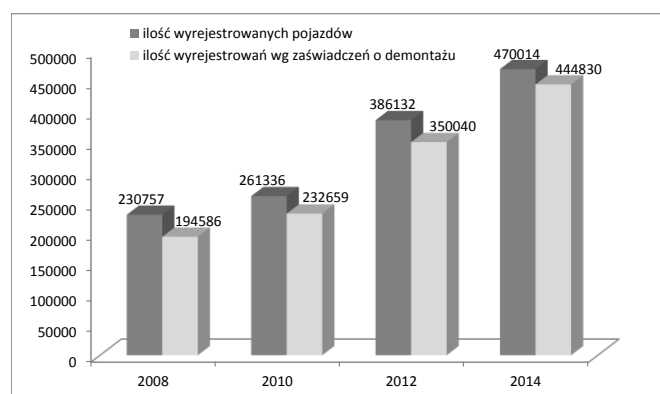
2. UWARUNKOWANIA PRAWNE W ZAKRESIE FUNKCJONOWANIA SDP W POLSCE

Stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji spełniają w Polsce istotną rolę, z roku na rok przybywa zarówno stacji demontażu jak również punktów odbioru pojazdów wycofanych z eksploatacji (rys. 2).



Rys. 2. Ilość stacji demontażu i punktów odbioru pojazdów wycofanych z eksploatacji w Polsce [7]

Dużym problemem w Polsce jest tzw. „szara strefa” w różnych dziedzinach gospodarki, także w branży recyklingu (rys. 3). Ograniczenie nielegalnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest podstawowym celem przygotowanych przez Ministerstwo Środowiska zmian w przepisach o recyklingu pojazdów, które zaczną obowiązywać od 1-go stycznia 2016 roku.



Rys. 3. Ilość wyrejestrowanych pojazdów oraz wyrejestrowań wg zaświadczeń o demontażu w Polsce [7]

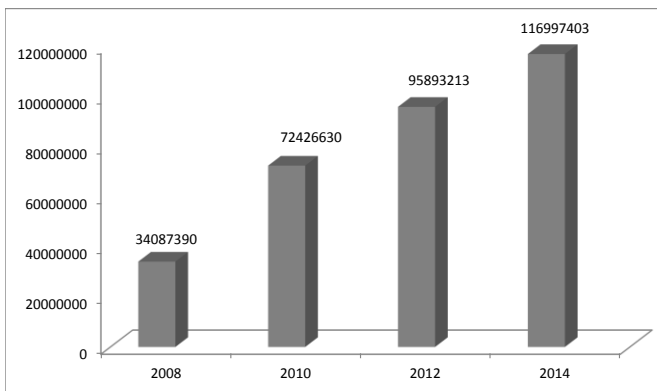
Z powyższego wykresu wyraźnie wynika, jak duże są rozbieżności w ilościach wyrejestrowanych pojazdów w Polsce oraz liczbie zaświadczeń stwierdzających ich legalny demontaż.

W Polsce przedsiębiorcy prowadzący SDP mogą uzyskać od Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

dofinansowanie systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. O dopłatę do demontażu pojazdów może ubiegać się przedsiębiorca prowadzący SDP, który spełnił warunki określone w ustawie Prawo ochrony środowiska, czyli [5,6,8,9]:

- uzyskał wymagane poziomy odzysku i recyklingu, o których mowa w art. 28 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji,
- posiada decyzje wymagane w związku z prowadzeniem stacji demontażu,
- złożył w terminie (tj. do dnia 15 marca roku następnego) sprawozdanie, o którym mowa w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Dopłata może być udzielona wyłącznie przedsiębiorcy, który przesłał do Narodowego Funduszu wnioski o dopłatę w terminie do dnia 31 marca roku następującego po roku, w którym spełnił warunki niezbędne do ubiegania się o dopłatę. Kwoty wypłaconych dotacji przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji przedstawiono na rys.4. Natomiast w tabeli 2 pokazano dane dotyczące m.in. liczby złożonych sprawozdań i wniosków do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w 2014 roku.



Rys. 4. Wysokość wypłaconych dotacji przedsiębiorcom prowadzącym SDP w Polsce [3]

Tab. 2. Ilość złożonych sprawozdań, wniosków i zawartych umów z NFOŚiGW w 2014 roku [3]

Lp.	Wyszczególnienie	Dane
1.	Ilość złożonych sprawozdań	850
2.	Ilość złożonych wniosków	772
3.	Ilość negatywnie ocenionych wniosków (do 2 grudnia 2014)	32
4.	Kwota wypłaconych dotacji	116 997 403

Zasady dotyczące funkcjonowania stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji w Polsce ulegną zmianie od 1-go stycznia 2016 roku [10]. SDP nie będzie mogła pobierać opłat zarówno od pojazdów zarejestrowanych w kraju jak i w Unii Europejskiej. Kolejną istotną zmianą, która zacznie niebawem obowiązywać, będą opłaty karne dla prowadzących stacje demontażu za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu pojazdów. Opłaty takie będą przekazywane do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska, a 5% ich wysokości będzie dochodem województwa. Opłaty te będą także wsparciem działań zapobiegających nielegalnemu demontażowi pojazdów. Opłaty za nieosiągnięcie wymaganego poziomu odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji wynosić będą:

- 0,05 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów niezbędnej do osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji

w przypadku, gdy do osiągnięcia wymaganego poziomu brakuje nie więcej niż 5%,

- 0,1 zł za każdy kilogram brakującej masy odpadów w przypadku gdy do osiągnięcia wymaganego poziomu brakuje więcej niż 5%.

Powyzsze zmiany oslabia przedstawicieli branzy recyklingowej. Nowe przepisy nie są dla nich korzystne, ponieważ cała odpowiedzialność za poziom odzysku spadnie na stacje demontażu pojazdów. Problemem są także zbyt duże limity odzysku oraz wysokość kar finansowych za ich niespełnienie.

Nowe regulacje dotyczyć będą także podmiotów zajmujących się naprawą pojazdów. Ich obowiązkiem będzie zagospodarowanie lub przekazywanie zużytych części, usuniętych podczas naprawy pojazdów, do uprawnionych jednostek. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu będzie zobowiązany do przyjęcia tych zużytych części i za ich przyjęcie będzie mógł naliczyć stosowną opłatę. Zrezygnowano natomiast w nowych przepisach z opłaty w wysokości 500 zł ponoszonej dotychczas przez indywidualnych nabywców oraz importerów do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Tzw. opłata na system zbierania i demontażu pojazdów dotyczyła każdego sprowadzonego na terytorium kraju auta i była pobierana w związku z dużym napływem samochodów z zagranicy.

Istotna zmiana przepisów dotyczyć będzie także producentów i importerów sprowadzających na rynek ponad tysiąc pojazdów (głównie nowych), ponieważ będą musieli zapewnić funkcjonowanie co najmniej trzech stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w każdym województwie, w różnych miejscowościach. Oznacza to, że sprowadzający ponad tysiąc pojazdów rocznie będzie musiał zapewnić w kraju funkcjonowanie co najmniej 48 stacji lub punktów odbioru. Producenci i importerzy sprowadzający na polski rynek nie więcej niż tysiąc pojazdów rocznie, będą musieli zapewnić sieć składającą się z co najmniej trzech stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów położonych w różnych miejscowościach. Za brak sieci będą obowiązywały kary finansowe.

WNIOSKI

Od momentu wejścia Polski w strukturę Unii Europejskiej notowany jest dynamiczny wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych w naszym kraju. Na koniec 2003r., czyli jeszcze przed wejściem Polski do UE, zarejestrowanych było ok. 11 mln samochodów osobowych, natomiast na koniec 2014r. zarejestrowanych ich było już ok. 19 mln [11]. Te dane wskazują, że zapotrzebowanie na obiekty motoryzacyjne, w tym stacje demontażu pojazdów, będzie wzrastać. Ważne, aby obiekty te funkcjonowały zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami oraz posiadały odpowiednie wyposażenie i wykwalifikowaną kadre. Zapotrzebowanie na stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji jest tym większe, im starsze samochody sprowadzane są do Polski. Co drugie używane auto sprowadzane z Zachodu ma więcej niż dziesięć lat, natomiast średnia wieku środków transportu samochodowego eksploatowanych na naszych drogach wynosi 16 lat.

BIBLIOGRAFIA

- Oprędkiewicz J., Stolarski B., Technologie i systemy recyklingu samochodów. Wydawnictwo Naukowo-Techniczne Fundacja Książka Naukowo-Techniczna. Warszawa 2003.
- Osiński J. Zach P., Wybrane zagadnienia recyklingu samochodów. Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009.
- Roliński J., Dofinansowanie systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przez Narodowy Fundusz Ochrony Śro-

- dowiska i Gospodarki Wodnej. Departament Ochrony Ziemi, Wydział Gospodarki Odpadami, Warszawa 2014.
4. Zielińska E., Power demand in respect of environmentally friendly works carried out in motor transport facilities. TEKA Komisji Motoryzacji i Energetyki Rolnictwa, Vol. 12, N° 1, PAN o/Lublin, Lublin 2012.
 5. Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
 6. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 29 września 2010r. zmieniające rozporządzenie w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
 7. Stowarzyszenie forum recyklingu samochodów – dane statystyczne o systemie recyklingu pojazdów w Polsce
 8. Ustawa z dnia 20 stycznia 2005r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
 9. Ustawa z dnia 27 maja 2015r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw.
 10. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o ochronie środowiska.
 11. Strony internetowe: www.motofakty.pl, www.nafta.wnp.pl

THE ROLE AND IMPORTANCE IN POLAND DISMANTLING STATIONS OF LIFE VEHICLES

Abstract

The article analysis dismantlers vehicles form exploitation in Polish. It shows the basic scope of services implemented in the SDP and the current demands on its operation. This article points out also on the growing importance of dismantling stations in our country as well as new rules for recycling, which from next year will force entrepreneurs SDP, owners repair shops and manufacturers and importers placing on the market of motor vehicles.

Autor:

Zielińska Edyta - Politechnika Rzeszowska im. Ignacego Łukasiewicza w Rzeszowie, Wydział Budowy Maszyn i Lotnictwa; 35-959 Rzeszów, Al. Powstańców Warszawy 8; Tel. +48 17 743-23-58, ezielins@prz.edu.pl