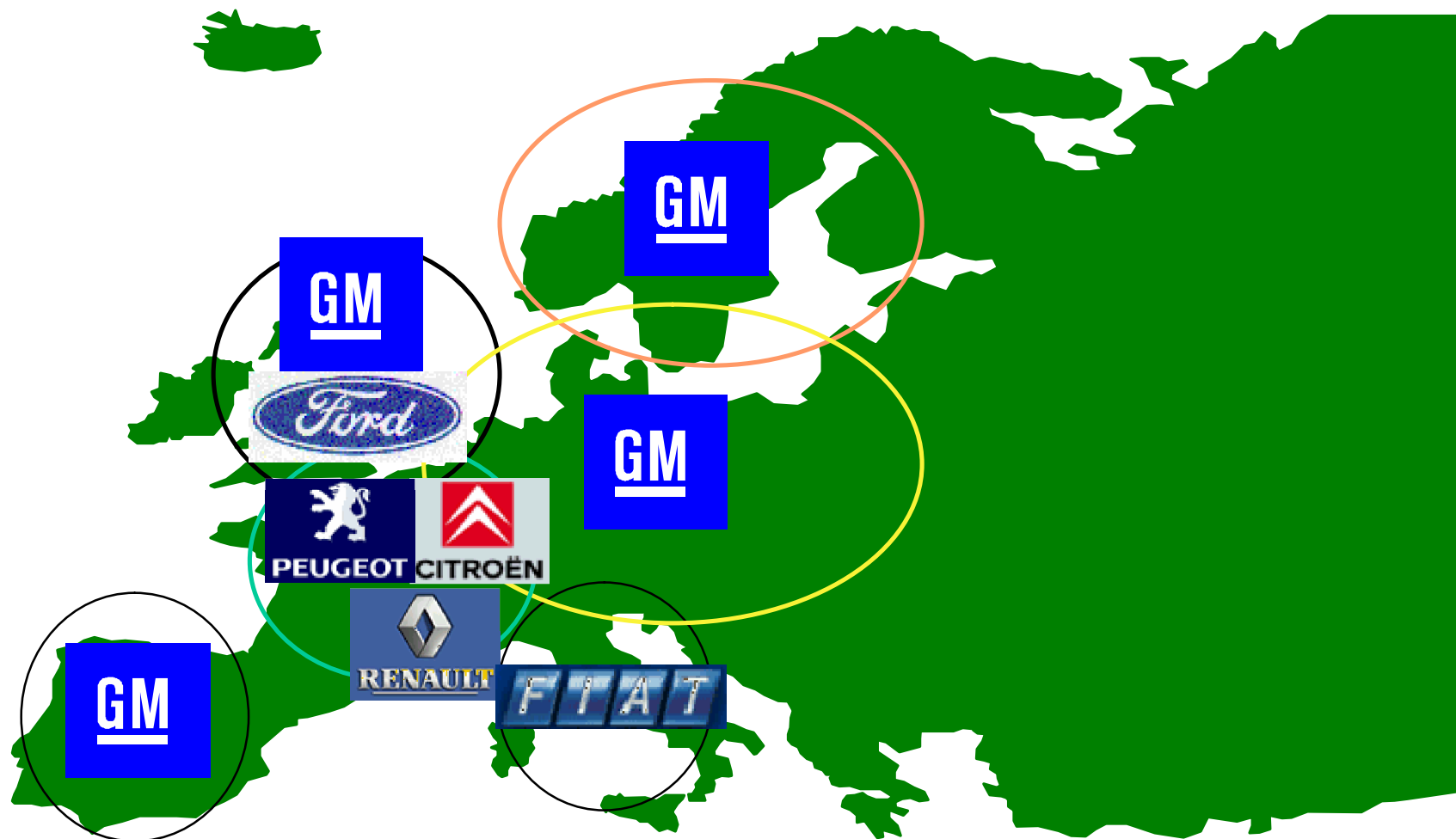


Spotkanie z Recycling Association – WARSZAWA, 31 marca 2005 r.

Porządek spotkania

- 1. Przegląd**
- 2. Stanowisko producenta w sprawie (niektórych
wybranych) otwartych dekretów**
- 3. Główne elementy umów zawieranych przez
producenta**
- 4. Dyskusja**

1. Przegląd – kooperanci producenta



1. Przegląd – umowy w krajach europejskich

	<u>Kraj</u>	<u>LoI</u>	<u>Umowy</u>
1	Austria		6
2	Belgia		1
3	Bułgaria		0
4	Chorwacja		0
5	Cypr		1
6	Republika Czeska		2
7	Dania	2	1
8	Estonia	1	
9	Finlandia	3	3
10	Francja		
11	Niemcy		55
12	Grecja		2
13	Węgry	1	1
14	Irlandia		0
15	Włochy		8
16	Japonia		0
17	Korea		0
18	Łotwa	1	
19	Litwa	1	
20	Luksemburg	1	
21	Malta		0
22	Holandia		260
23	Norwegia	3	1
24	Polska	1	1
25	Portugalia	5	1
26	Rumunia		0
27	Rosja		0
28	Słowacja		1
29	Słowenia	1	
30	Hiszpania		331
31	Szwecja	1	1
32	Szwajcaria		
33	Turcja		0
34	Wlk. Brytania	2	5

1. Przegląd – wymagania producenta w różnych krajach europejskich

Wymagania prawne

- Powszechne wdrożenie Dyrektywy dotyczącej pojazdów, które nie mogą być dłużej używane (ELV) – zgodnie z definicją w niej podaną – w Państwach Członkowskich UE
- Utworzenie prostych i przejrzystych przepisów krajowych dotyczących wdrożenia w odpowiednich gałęziach przemysłu w celu spełnienia wymagań rynku
- Bez zleceń podrzędnych

Wymagania operacyjne:

- Partnerzy, z którymi zawarto umowy muszą przeprowadzić lokalne wdrożenie Załącznika 1
- Partnerzy, z którymi zawarto umowy muszą mieć ważne pozwolenie na pracę i zobowiązani są do prowadzenia działalności zgodnie z krajowym prawem i przepisami

2. Stanowisko producenta w sprawie otwartych dekretów – Art. 22 + Art. 32(3)

Art. 22 - Minimalne wymagania dotyczące stacji demontażu + Art. 32(3) Minimalne wymagania dotyczące punktów zbierania pojazdów

- Nie bardziej rygorystyczne niż obecna wersja Załącznika 1 Dyrektywy dotyczącej pojazdów, które nie mogą być dłużej używane 2000/53/WE i obecnie stosowany BAT w innych krajach członkowskich UE, tzn.
- Indywidualne wdrożenie
 - **Decyzji Komisji 2000/53/WE** – Załącznik 1: minimalne wymagania techniczne dotyczące przetwarzania pojazdów w Art. 6(1) i (3)
- Najlepsza opcja: odniesienie w przepisach polskiego Załącznika 1 tylko do aktualnej wersji UE
 - Ø Dzięki temu uzyska się zawsze aktualną wersję; nie będzie potrzeby prowadzenia działań związanych z aktualizacją; ZERO pomyłek przy transpozycji
- Najlepsze dostępne technologie stosowane w innych krajach członkowskich muszą być również dozwolone w Polsce

2. Stanowisko producenta w sprawie otwartych dekretów – Art. 23

Art. 23 (8) - Lista podstawowych części pojazdu

- Pojazd wycofany z eksploatacji musi pełnić funkcję „normalnego” pojazdu, tzn. nadającego się do eksploatacji i jazdy z wyjątkiem pojazdów spalonych i całkowicie zniszczonych
- Najlepsza opcja listy obejmować będzie:
 - Ø Silnik
 - Ø Układ przeniesienia napędu
 - Ø Podwozie
 - Ø Nadwozie
 - Ø Katalizator
 - Ø Elektroniczne układy sterowania
 - Ø Koła

2. Stanowisko producenta w sprawie otwartych dekretów – Art. 57

Art. 57(1) – Ponowne wykorzystanie części

- Części, które są przeznaczone do ponownego wykorzystania powinny spełniać wymaganie dotyczące zrównoważenia między zapotrzebowaniem klientów a rękojmią wynikającą z prawa / wymaganiami związanymi z odpowiedzialnością ponoszona przez firmę i odsprzedażą tych części na rynku
- Przedsiębiorstwa zajmujące się utylizacją i odsprzedażą (ponownym wykorzystaniem) tych części na rynku muszą ponosić za nie odpowiedzialność
- Części te muszą spełniać wymagania dotyczące badań wykonywanych przez producenta części oryginalnych
- Części wykorzystane ponownie powinny oznakowane przez przedsiębiorstwo prowadzące demontaż w celu zapewnienia identyfikowalności w przypadku usterki produktu / części
- W dokumentach sprzedaży powinno być podawane pochodzenie każdej części (np. numer identyfikacyjny pojazdu, przebieg) wraz z uwagą, że dany element powinien być zamontowany przez wykwalifikowanego mechanika
- Najlepsza opcja:
 - Ø wszystkie części związane z poduszkami powietrznymi i elementami pirotechnicznymi nie stanowią części przeznaczonych do ponownego wykorzystania

3. Główne elementy umów zawieranych przez producenta

Zobowiązania producenta, np. GM

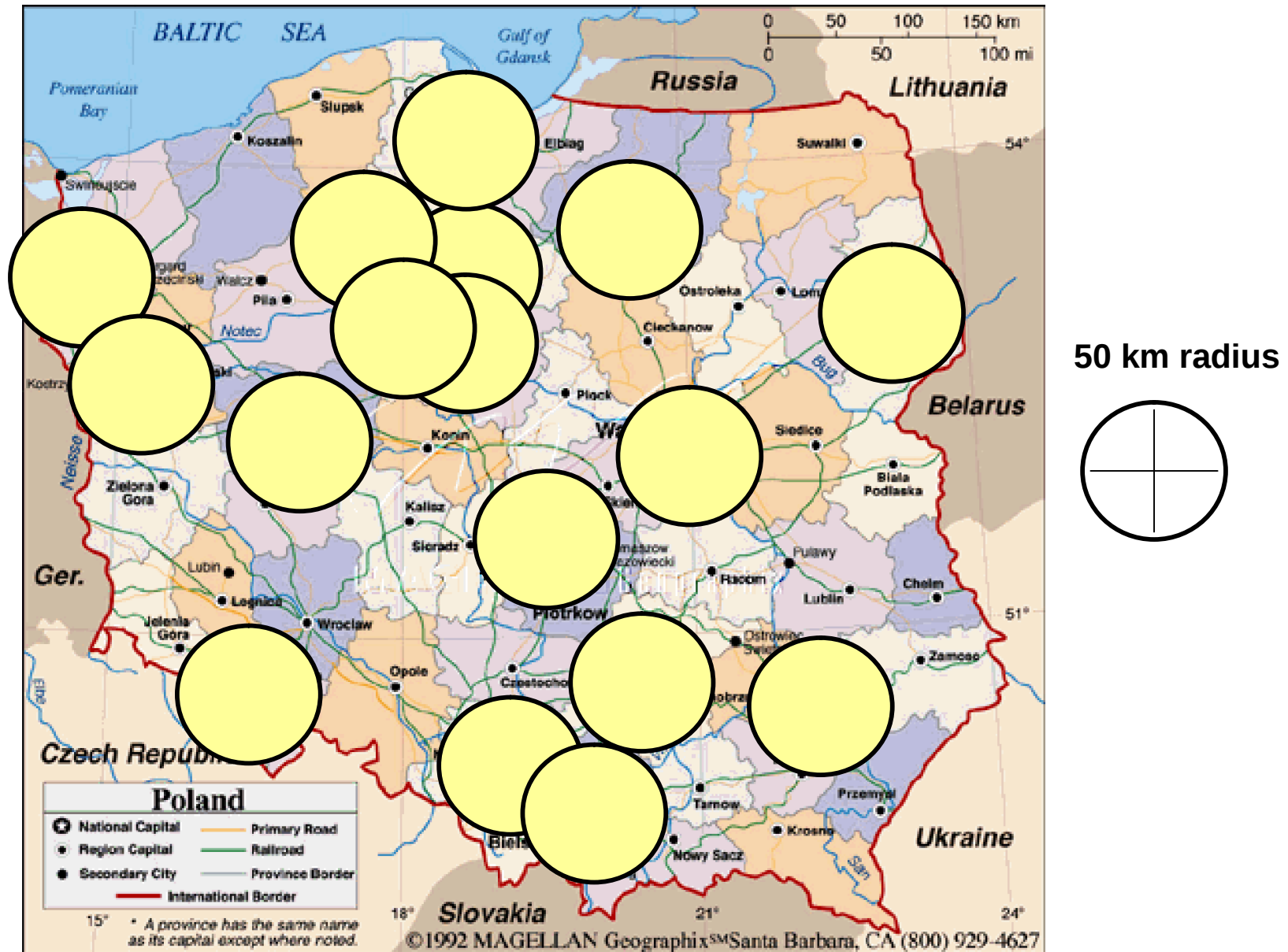
- Aktywny marketing współpracy z klientami za pomocą organizacji sprzedaży, autoryzowanych dealerów, partnerów serwisowych oraz odpowiednich mediów (Internet, broszury marketingowe, itp.)
- Zapewnienie bezpłatnych informacji dotyczących demontażu dla przedsiębiorstw zajmujących się przetwarzaniem pojazdów (IDIS)
- Wspomaganie przez podawanie informacji o technologii przetwarzania, np. o technologii części rozdrobnionych w strzępiarkach (na skalę europejską)
- Preferencyjne traktowanie partnerów, z którymi zawarto umowy w kampaniach wycofywania z rynku / złomowania
- Zazwyczaj 10-letni okres umowy

3. Główne elementy umów zawieranych przez producenta

Obowiązki przedsiębiorstw zajmujących się przetwarzaniem pojazdów

- Odbiór pojazdów wycofywanych z eksploatacji bez kosztów dla klientów i producentów (wg marek)
- Opcja: opłata za niekompletny lub wycofywany z eksploatacji pojazd w przypadku dodatkowych odpadów
- Wydanie certyfikatu zniszczenia
- Traktowanie pojazdów wycofywanych z eksploatacji zgodnie z krajowymi przepisami / Załącznik 1
- Przekazanie informacji o przetwarzanych pojazdach wycofywanych z eksploatacji, np. numerach, markach, osiągnięciu ustalonego limitu, itp.
- Zawarcie umów z podwykonawcami, jeśli jest to konieczne do zapewnienia pełnego zakresu świadczonych usług
- Zapewnienie, aby podwykonawcy spełniali te same wymagania prawne / wynikające z przepisów wykonawczych, co przedsiębiorstwa prowadzące przetwarzanie pojazdów
- Przychody ze sprzedaży części / materiałów są przeznaczone dla przedsiębiorstw prowadzących przetwarzanie pojazdów

Poland – Current Take Back Network



General Motors Europe

c:/eigene dateien/ Polska/2005-03 work/Spotkanie_z_Recycling_Association_2005-03-31.ppt / J. Seidel

Po sprzedaży - pojazdy, które nie mogą być dłużej używane

4. Dyskusja

DZIĘKUJEMY!

Prosimy o zadawanie pytań.

4. Dyskusja

Local contacts for potential Contract partners

GM: Ryszard Kuszneruk

FIAT: Andrzej Korczyk

FORD: Andrzej Pertynski

BMW: Dariusz Fabrycki

TOYOTA: Stanislaw Kucharski, Michal Zielinski

DC: Jaroslaw Tazbir