



Obecnie w Polsce działają 243 stacje uprawnione do demontażu i złomowania aut

W Polsce auta eksploatowane są do samego końca. Swoją żywot kończą porzucone przy drogach, w lasach lub rozkręcone na części. Niewiele trafia do profesjonalnych stacji demontażu

Jak umiera samochód?

Według szacunkowych danych Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS w zeszłym roku do uprawnionych stacji trafiło ponad 100 tys. aut, które poddano demontażowi. To o ok. 30 tys. więcej niż w 2002 roku, jednak zdaniem fachowców to wierzchołek góry lodowej: – Według naszych szacunków tylko co piąte auto trafia do stacji złomowania – in-

formuje Jerzy Izdebski z FORS. – Dokładne dane na ten temat będą dostępne dopiero od początku 2007 roku, kiedy ruszy w Polsce system składania sprawozdań z działalności stacji recyklingu.

Polski rynek – wysypisko Europy?

Od 1 lipca tego roku zwiększono wymagania wobec stacji

(każda musi być wyposażona m.in. w podnośniki samochodowe, nożyce do blach, urządzenia do demontażu szyb, prasy hydrauliczne, odpowiednio utwardzony i szczelny teren oraz system separacji płynów i odprowadzania ścieków). Zdaniem FORS część zakładów, które nie uzyskały pozwolenia, być może złomuje auta, wystawiając wsteczną datę zaświad-

czeń niezbędnych do wyrejestrowania pojazdu w urzędzie miasta.

Pod koniec 2004 roku 36,7 proc. samochodów osobowych zarejestrowanych w naszym kraju miało 16 lub więcej lat. Dochodzi do tego masowy prywatny import – od momentu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej w maju zeszłego roku przyjechało do nas ok. 1,4 mln pojazdów (w tym roku prawie 600 tys.). Według Eurotaxu około 70 proc. z nich miało więcej niż 10 lat.

– Władze Stuttgartu przygotowały plan zakładający, że od roku 2007 wprowadzony zostanie zakaz poruszania się w mieście autami osobowymi z silnikiem wysokoprężnym, które nie spełniają normy emisji spalin Euro 1 – informuje Magda Krawczyńska z firmy Eurotax. – Od 2009 r. zakaz obejmie samochody zarejestrowane do grudnia 1999. O podobnych ograniczeniach myślą inne niemieckie miasta, np. Frankfurt. Zakaz nie będzie obejmował

tych aut, w których właściciele zainstalują filtry cząstek stałych. Naszym zdaniem takie pojazdy trafią w większości do Polski. Za tym faktem przemawia także wzrost cen benzyny i nowa ustawa o VAT wycofująca z rynku około 60 modeli samochodów, które można było kupować na firmę, odliczając ten podatek.

Jeżeli to prawo zostanie uchwalone, rynek niemiecki po raz kolejny oczyści się z trujących samochodów (szacunkowe dane mówią o tym, że po niemieckich drogach jeździ 3,8 mln aut osobowych oraz 1 mln lekkich pojazdów dostawczych, które spełniają normę od Euro 0 do Euro 1). Sama Unia ma jednak problem z samochodowymi odpadami: – Zagospodarowanie samochodów jako odpadów niezbyt dobrze działa w Unii Europejskiej – mówi Jerzy Izdebski. – Według analiz ACEA (the European Automobile Manufacturers Association – europejskie stowarzyszenie producentów sa-

mochodów) ok. 30 proc. demontowanych samochodów nie trafia do właściwych stacji.

Demontaż kontrolowany

Ze zdezelowanym Daewoo Matizem (auto było po dachowaniu) udało się do firmy Cadillac z Bochni, jednej z 243 uprawnionych stacji demontażu w Polsce. Uszkodzenia samocho-

du były na tyle mocne, że re-

się do miejscowego wydziału komunikacji, aby wyrejestrować Matiza. My zaś przesledziliśmy część drogi, którą przebyło to „umierające” auto.

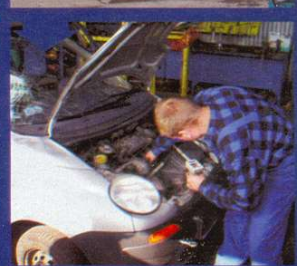
Najpierw Matiz został zważony na wadze: – To konieczny element każdej rozbiórki – mówi Stanisław Grzesik, właściciel stacji. – Zważyć trzeba także wszystkie wymontowane części, płyny i samo nadwozie. Bilans w końcowym raporcie musi się zgadzać.

Następnie sprawdzono stan silnika pojazdu. Okazało się, że Matiz nie ma już odpowiedniej kompresji w jednym z cylindrów. Drugim etapem „śmierci” było tzw. osuszenie, podczas którego usunięto z auta wszystkie niebezpieczne substancje. Przeprowadzono olej sprzedany został do rafinerii (rynkowa cena od 300 do 1000 zł za tonę),

Ostatnia droga samochodu na złom

Najpierw w stacji demontażu jej właściciel zniszczył dowód rejestracyjny, przedziurawił tablice pojazdu i wydał zaświadczenie o złomowaniu auta. Z zaświadczeniem i tablicami udaliśmy się do wydziału komunikacji, gdzie auto wyrejestrowano – Matiz oficjalnie przestał istnieć. W tym samym czasie pojazd Daewoo, już jako odpad, trafił na wagę, a potem na osuszanie. Po sprawdzeniu silnika okazało się, że silnik Matiza nie ma odpowiedniej kompresji na jednym z cylindrów. Cena wymontowanej jednostki nie będzie zatem wysoka.

Następnie Matiz został osuszony ze wszystkich niebezpiecznych substancji i tym samym przestał być szkodliwy dla środowiska. Demontaż części to najbardziej pracochłonna czynność, ponieważ po ocenie ich stanu wszystkie muszą być zmagazynowane, wycenione i wprowadzone do bazy danych. Dzięki temu nie ma mowy o elementach pochodzących z kradzieży. Wkrótce podzespół trafią na regały i będzie można je kupić. Sam samochód, podobnie jak widoczny na zdjęciu Fiat, zostanie sprasowany i trafi do wysypiskowej strzypiarki.



Producenci muszą demontować

Zgodnie z dyrektywą unijną i polskimi przepisami do 2007 roku producenci aut zobowiązani są nie tylko do ograniczenia zawartości szkodliwych substancji przy produkcji samochodów i wprowadzenia materiałów ułatwiających recykling, ale również do zbudowania własnych sieci demontażu pojazdów. W praktyce wygląda to tak, że przedstawiciele koncernów w Polsce podpisują umowy z już istniejącymi stacjami demontażu. Obecnie na naszym rynku zarejestrowane są 243 stacje spełniające wymogi unijne w zakresie ochrony środowiska i wyposażenia w specjalistyczne urządzenia do demontażu.

Adam Włodarz

Kto decyduje o złomowaniu?

Ta kwestia została dość dobrze uregulowana prawnie, ale brakuje niektórych przepisów szczegółowych, np. rozporządzenia „w sprawie wymagań technicznych, których niespełnienie powoduje zaliczenie pojazdu do odpadów”. Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad nim od marca zeszłego roku. Bez niego uznanie uszkodzonego auta za odpad zależy od oceny właściciela. – Niektórzy mówią, że projekt leży tak długo w ministerstwie ze względu na silne lobby firm ubezpieczeniowych – mówi Jerzy Izdebski z FORS. – Rozporządzenie wymusiłoby uznawanie niektórych rozbitych pojazdów za odpad, który może być przekazany tylko do stacji de-



montażu. W takim wypadku stacja unieważniałaby dokumenty pojazdu. W związku z tym kwota uzyskana za pozostałości po aucie byłaby niższa od wartości jego dokumentów. Aktualnie niezauważany przez organy ścigania rynek dokumentów pozwala na ich sprzedaż bez żadnych trudności. Wartość dokumentów i pozostałości po pojeździe ubezpieczyciele odliczają od wypłacanej kwoty odszkodowania.