Sprawozdanie z wyjazdu na spotkanie EGARA w Lucernie w Szwajcarii w dniach 11-12 maja 2012 roku.

Spotkanie rozpoczęło się konferencją przedstawiającą system recyklingu pojazdów w Szwajcarii. Szwajcaria nie jest państwem członkowskim UE. System recyklingu pojazdów funkcjonuje na zasadach rynkowych. Oznacza to że za przetwarzanie pojazdu wycofanego z eksploatacji prowadzący stacje demontażu może pobrać opłatę. Szara strefa pojawia się tylko w czasie wysokich cen złomu. Stacje demontażu są nastawione na ponowne użycie części.

Stacje nie mają obowiązku przyjęcia każdego pojazdu. Dlatego nie są zainteresowane przyjmowaniem pojazdów zużytych, o długim okresie eksploatacji. Przyjmują pojazdy rozbite nie nadające się do eksploatacji o dużej zawartości wartościowych części do ponownego użycia

W Szwajcarii obowiązuje zakaz składowania odpadów organicznych. Oznacza to, że wszelkie odpady przed składowaniem są poddawane spaleniu. Dobór struktury odpadów komunalnych z pozostałościami po strzępieniu pozwala na prowadzenie spalania bez dodatkowego paliwa. Utworzono specjalny fundusz rozwijający techniki spalania i odzyskiwania metali z spalanych odpadów.

Opłata wnoszona do tego systemu od każdego wprowadzonego pojazdu zmniejsza się.

W roku 1993 wynosiła 62 Euro

2008 wynosiła 23 Euro

Od roku 2005 wynosi 0,83 Euro

W Szwajcarii w roku 2011 eksploatowano 4209672 pojazdy. Wprowadzono na rynek 318000 nowych pojazdów. Wyrejestrowano 228070 pojazdów, wyeksportowano 96430 pojazdów. Do stacji demontażu trafiło 90338 pojazdów. Reszta wg wyjaśnień została wyeksportowana nie przez firmy lecz jako eksport pojedynczych pojazdów. Do Polski trafiło 72011 sztuk.

Uważają, że przyjęty przez nich kierunek rozwoju recyklingu pojazdów z rozwiniętym sposobem spalarni odpadów organicznych wykazuje przewagę tak pod względem ekologii jak i kosztów przetwarzania. Nie przewidują zmian kierunków rozwoju systemu.

Posiedzenie EGARA

Z istotnych spraw poruszanych na posiedzeniu EGARA podkreślić należy dalsze starania nad rozwojem opisywania i porównaniem krajowych systemów recyklingu pojazdów. Opracowywany jest formularz pytań które nie tylko ma opisywać aktualnie stosowane narzędzia wypełniania wymagań dyrektywy wrakowej ale również ocenę propozycji rozwiązań między innymi wniesione przez FORS propozycji zachęt dla ostatniego właściciela skierowujących strumień ELV do autoryzowanych stacji demontażu oraz wprowadzenie kontroli przepływu używanych pojazdów między krajami UE.

Warto w tym miejscu podkreślić, że raporty z poszczególnych krajów, już w tej chwili zawierają wiele cennych informacji o pracach nad rozwojem prawa, funkcjonowania systemu recyklingu

pojazdów, aktualnej kondycji stacji demontażu. Raporty są dostępne w języku angielskim. Z raportów tych korzystają pracownicy Komisji Europejskiej.

Opis zwiedzanej stacji demontażu w miejscowości Werthenstein

W drugim dniu spotkania EGARA w Szwajcarii zwiedziliśmy jedną ze stacji demontażu w Szwajcarii przetwarzającą około 1200 pojazdów rozbitych w wypadkach . Stacja zlokalizowana jest w miejscowości Werthenstein. Prowadzący stosuje ceny zaporowe przy przyjmowaniu pojazdów wycofywanych z uwagi na zużycie. W związku z tym trafia do niego w ciągu roku nie więcej niż 200 pojazdów wyeksploatowanych.

Stacja wykonuje pełny zakres czynności przewidzianych w Aneksie nr I do dyrektywy wrakowej i posiada wyposażenie do ich realizacji

Stacja jest wyposażona w urządzenia do wykonywania pełnego przetworzenia pojazdu. Urządzenia do

osuszania pojazdu,

wycinania katalizatorów

mycia części,

prasowania karoserii.

W stacji nie jest dopuszczony demontaż przez klienta jak to miało miejsce w stacjach demontażu w Szwecji czy Danii.

Warto zwrócić uwagę na rozwinięty system komputerowy który jest zintegrowany z bazą części zamiennych producentów. System był zbudowany z udziałem profesjonalnych programistów Microsoft i pozwala łączyć zakupywane bazy części zamiennych producentów z systemem zarządzania częściami z demontażu. Kosztował około 45 000 Euro. Zakup bazy z numerami części kosztuje każdą ze stacji około 5 tysięcy Euro. System obejmuje szereg stacji demontażu, Przypisywanie zamienności części następuje wg numerów części nadawanych przez producentów.

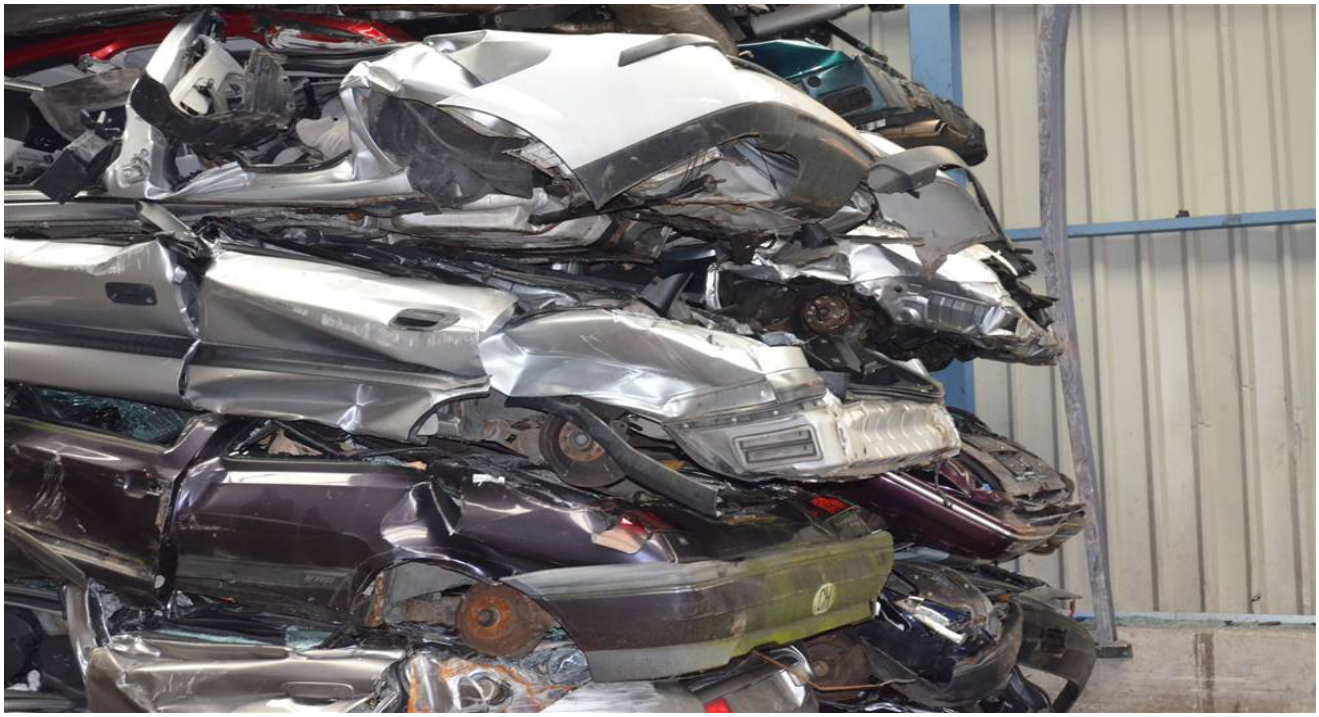
System pozwala w ciągu 40 sek. odpowiedzieć na zapytanie telefoniczne czy część jest dostępna na stacji.

Do ciekawostek należy zaliczyć fakt, że samochody o szczególnie dużym zasobie części pozostają nie rozbierane i przechowywane są w takim stanie. System ma wprowadzone części z tego samochodu z oznaczeniem że są one nie wymontowane. Liczba samochodów jaka może być przechowywana w stanie nie w pełni rozebranej może dochodzić do 200.

Po raz pierwszy w magazynie części na stacji demontażu zobaczyć mogłem przesuwne regały z częściami. Zyskuje się przez to rozwiązanie że jedna przestrzeń dostępu do regału obsługuje kilkanaście regałów. Wymontowane części poprzez kolor przywieszki informują jak długo część znajduje się w magazynie.

Każda operacja demontażu, zamawiania części, przeprowadzana w stacji demontażu jest opisywana dokumentem.

Ogólny widok stacji demontażu



Sprasowane karoserie

Stanowisko osuszania i demontażu ELV

Przykład stanu rozbitego samochodu trafiającego do stacji

Myjka automatyczna do części,

Końcówki do osuszania przy każdym stanowisku

Myjka ręczna do części

Magazyn przechowywanych samochodów jako magazyny części

Przesuwne regały pozwalające na oszczędzenie przestrzeni magazynu poprzez likwidowanie przejść między regałami.

Opracował: Jerzy Izdebski