

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

CUPRINS

INTRODUCERE

1. POLUAREA PRODUSA DE VEHICULE
2. PREVEDERILE DIRECTIVEI 53/2000
3. DATE STATISTICE PRIVIND PRODUCATORII SI IMPORTATORII DIN ROMANIA
4. ACTIUNI INTREPRINSE DE PRODUCATORII DIN UE.
5. TRANSPUNEREA DIRECTIVEI 53/2000 in ROMANIA
 - 5.1. **Identificarea agentilor economici dezmembratori din teritoriu**
 - 5.2. **Centralizarea si validarea datelor**
 - 5.3. **Evaluarea investitiilor necesare pentru modernizarea societatilor de dezmembrari auto.**
6. Concluzii

ANEXA:

- Chestionar I.C.I.M (model) in vederea identificarii si evaluarii agentilor economici din ROMANIA ce desfasoara activitati de colectare si/sau tratare (depoluare,dezmembrare) a vehiculelor scoase din uz.
- Răspunsuri primite de I.C.I.M. la chestionarele trimise.
- Lista agentilor economici autorizati (autorizatie de mediu) sa desfasoare activitati de colectare si tratare a vehiculelor scoase din uz.
- Lista agentilor economici oferita de CCI a Romaniei (cod CAEN 5157)

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

INTRODUCERE.

Prezentul studiu a fost elaborat de I.N.C.D.P.M – I.C.I.M Bucuresti in baza contractului de cercetare – dezvoltare M .6. faza 6.5. subfaza 6.5.1. avînd ca beneficiar Ministerul Mediului si Gospodarii Apelor.

1. POLUAREA PRODUSA DE VEHICULE

Printre cei mai importanti poluatori ai mediului inconjurator cu mare impact negativ asupra sanatatii omului si naturii este si vehiculul. Acesta polueaza in primul rand aerul din imediata apropiere a omului, anume acel aer cu care omul respira. În ultimele decenii vehiculul , ca sursa mobila de poluare a atmosferei , a făcut obiectul unor mari dezbateri de ordin stiintific, tehnologic, medical, de amenajare a teritoriului, de politica de mediu, juridic, politica de stat etc.

In jurul automobilului se nasc si se incranceneaza cele mai mari contradictii dintre beneficiul adus omului de mijloacele de transport si dauna adusa mediului de viata al omului si insusi omului. Astfel beneficiarii, detinatorii de autovehicule, consumatorii de servicii automobilistice considera, si pe drept, automobilul unul din cele mai importante elemente pentru confortul vietii moderne. Intr-adevar automobilul a influentat puternic modul de viata al omului, iar in tarile supraautomobilizate, chiar si psihologia lui.

Pe de alta parte, ecologistii, medicii, sociologii si alti specialisti ce tin in vizorul activitatilor lor si relatia automobil – mediu natural atentioneaza asupra daunei enorme care o aduce vehiculul, in primul rand cel automobilistic actionat de motoare cu ardere interna, mediului de viata al omului si sanatatii lui. Aspectul negativ al acestei relatii a fost observat chiar la inceputul erei automobilismului. In primele documente ce reglementau traficul automobilistic, aparute la sf. sec. XIX inceputul sec. XX, se credea ca acestea sa nu produca mult fum. Astazi chiar si daca autovehiculele nu produc fum vizibil si cu miros neplacut impactul negativ mult mai mare datorita numarului lor tot mai mare. Iată de ce inca prin anii 70 ai secolului XX specialistul american in relatie automobil – mediu – om de la Universitatea din California K. Kentor spunea ca automobilul si americanii s-au angajat intr-o lupta pe viata si pe moarte: automobilul ii jefuieste pe americani, lipsindu-i de pamant si aer, de modul de gandire si chiar de viata.

In unele tari numarul automobilelor este comparabil cu cel al populatiei. Astfel in SUA un automobil revine la 1,5 locuitori, in Germania 1 automobil la 2-3 locuitori, in Olanda un automobil la 3-4 locuitori in Romania un automobil la cca 5 locuitori in Republica Moldova raportul e de circa un automobil la 10 locuitori ceea ce este egal cu media pe glob.

Cum, si de ce, automobilul are un impact atît de negativ asupra mediului?

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Mai intai automobilul ne arde cea mai mare parte din petrolul extras anual pe glob. Numai circa 4-5% din acest petrol sunt folosite pentru sinteza chimica pentru producerea unor materiale si substante importante cu proprietati programate ce ne se intalnesc in natura fibre, tesaturi, polimeri cu proprietati metalice, cu rezistenta termica inalta, cu o gama mare de proprietati fizico-chimice, mecanice, fiziologice, care au aplicare aproape in toate domeniile de activitate umana – de la gospodaria casnica si producerea medicamentelor pana la construirea automobilelor si aparatelor cosmice, chiar si produse alimentare artificiale.

Celelalte 95% se ard in scopuri energetice, circa 60% din total arde in motoarele mijloacelor de transport. Consumul atat de mare al combustibilului fosil lichid de catre parcul aparatelor de transport face ca si cota in emisiile de compusi nocivi formati in procesul arderii sa fie tot atat de mare. In unele tari, inalt dezvoltate, automobilului ii apartin circa 30 % din totalul emisiilor nocive in atmosfera in alte tari, economic subdezvoltate.

In mod ideal, produsele petroliere in procesul combustiei ar trebui sa se transforme in bioxid de carbon si vapori de apa – gaze netoxice. Insa in produsele petroliere mai raman o parte din impuritatile care se contin in petrolul nativ: compusi ai sulfului, azotului. Apoi in benzina se mai adauga diferiti compusi pentru ai imbunatati calitatile de combustibil cum ar fi antidetonantii – tetraetil de plumb, bromura de plumb, in masura mai mica compusi ai altor metale. Si in sfarsit – cel mai important moment: functionarea motoarelor nu este ideala. Ele nu pot asigura combustia deplina a intregii cantitati de combustibil in orice conditii de exploatare, cum ar fi altitudinea deasupra marii, conditiile climaterice, calitatea drumului, profesionalismul conducatorului auto, starea insasi a motorului etc. Conform cercetarilor, fiecare al doilea automobil de productie ex-sovietica si fiecare al patrulea importata din Occident are emisii de CO supranormative.

Din motivele enumerate, de la 3 pana la 25% din combustibilul petrolier ce trece prin motor nu se transforma in bioxid de carbon si vapori de apa ci in oxid de carbon (CO), hidrocarburi aromatice, nesaturate, policiclice, radicali ai acestora, diferite produse ale oxidarii lor: peroxizi, aldehide atc. O parte din azotul din aer, ajuns in cilindrii motorului la temperatura inalta de acolo partial e oxideaza formand diferiti oxizi de nitrogen. La acestia se adauga si oxizii de sulf formati din oxidarea impuritailor de sulf din combustibil. Daca benzina este tratata cu adaos antidetonator de plumb, la temperatura inalta din cilindri, se formeaza si o serie de compusi organici si neorganici ai plumbului. Astfel, prin teava de esapament a vehiculului se elimina diferite cantitati de circa doua sute compusi chimici toxici.

La ora actuala, conform evaluarilor, la o mie de automobile in fiecare 24 ore revin emisii in cantitati de 2500 kg oxid de carbon, 500 kg hidrocarburi, 300 – 400 kg oxizi de azot, circa 1 kg de aldehide.

Altfel spus, o tona de benzina arsa in cilindrii unui motor de automobil, pe langa bioxidul de carbon si vaporii de apa – compusi netoxici, se mai transforma si in circa 50 kg oxid de carbon, 23 kg hidrocarburi, 16 kg oxizi ai azotului, 2 kg oxizi de sulf, 1 kg aldehide, 04 kg de compusi ai plumbului daca aceasta este asa numita benzina etilata. Majoritatea acestor compusi sunt foarte nocivi, poseda proprietati toxice, cancerigene, excitante.

Astfel, oxidul de carbon (CO), (un automobil cu toate sistemele bine puse la punct produce 30 – 35 kg de acest gaz la arderea unei tone de benzina) se combina cu hemoglobina din sange formand compusul carboxihemoglobina, care nu mai poate transporta oxigenul la celulele organismului. Numai o concentratie de 1,25 g de oxid de carbon la m3 de aer produce blocarea totala a hemoglobinei din sange. Pe strazile aglomerate de autoturisme concentratie de CO atinge pana la 50 mg/m3 aer.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

In asemenea conditii concentratia de carboxihemoglobina in sange se mentine intre 2 – 5 % ceea ce e de 5 – 12 ori mai mult decat fondul natural de 0,4 %. Mentinerea acestei concentratii de carboxihemoglobina in sange sporeste riscul acceselor de insuficienta coronariana, stenocardie, infarctului miocardic, aparitiei starilor de stres psihologic.

O parte din emisiile automobilistice nimeresc in atmosfera sub forma de aerosol, particule solide sau lichide foarte mici, invizibile pentru ochiul omului (funginea, sarurile de plumb, vapori de hidrocarburi, etc.). Astfel si datorita automobilului in aerul orasenesc masa particulelor aerosolice este de pana la 200 ori mai mare (20 mg/m³) decat in aerul de la suprafata oceanului (0,1 mg/m³).

Impactul indirect este determinat de faptul ca modifica functiile atmosferei, mentine o temperatura mai inalta in oras ceea ce provoaca reducerea umiditatii relative cu 2 – 8 %; conditioneaza formarea mai frecventa a norilor de asupra oraselor, fapt care mareste cantitatea de precipitatii atmosferice cu 5 – 10 % si numarul de zile cetoase iarna cu 30 – 100%; modifica balanta radiatiei solare, reduce vizibilitatea.

Un rol mare in formarea smogului fotochimic il au oxizii de azot care se formeaza inevitabil in procesul combustiei din cilindrele motoarelor cu ardere interna. Acestia, sub influenta razelor solare trec prin asa numitul ciclu fotolitic in urma caruia in aer se formeaza monoxidul de azot, oxigen atomic, si ozon. Toti acesti oxidanti influenteaza nociv nu numai organismul uman ci si plantele, toata vegetatia din zona.

Desi in ultimul timp statele, se dezic de aplicarea aditivului de plumb (tetraetil de plumb) in benzina, cautand alte solutii, totusi benzina cu adaos de plumb se mai produce. Si plumbul care s-a acumulat in mediu ca urmare a utilizarii benzinei etilate mai este in circuit. Acesta s-a acumulat in solul din apropierea autotraselor, trece in plantele cultivate acolo, apoi in organismele animalelor si oamenilor. Plumbul nimerit in organism poate fi cauza nevrozei periferice, anemiei, unor boli de ficat etc.

Oxizii de sulf care se contin in gazele de esapament al automobilelor, pe langa faptul ca participa la afectarea cailor respiratorii, mai participa la acidifierea mediului (prin transformarea in acid sulfuric), fenomen cu impact negativ asupra vegetatiei , constructiilor, instalatiilor.

Insa numai prin gazele de esapament automobilul este nociv pentru om si mediu.

El mai este sursa de poluare cu cauciuc, atat de la uzarea anvelopelor cit si de la cele uzate aruncate la intamplare, sau arse in mod necorespunzator.

Automobilul mai este un potential poluator cu acid si plumb de la acumulatele de electricitate daca acestea fiind uzate nu se colecteaza centralizat.

In cazul organizarii proaste a traficului si calitatii nesatisfacatoare a drumurilor oamenii au de suferit din cauza poluarii sonice. In unele orase , pe strazile principale , intensitatea zgomotului in timpul zilei depaseste cu mult normele sanitare, provocand disconfort, agravarea bolilor psihice.

O problema serioasa a devenit parcarele automobilelor. Deseori ele ocupa trotuarele, impiedicand circulatia pietonala. In timpul noptii automobilele sunt parcate in locuri neautorizate si neamenajate, in imediata apropiere a caselor de locuit. Teritoriile sunt poluate cu produse petroliere, zgomotul si gazele de esapament ajung pana in apartamentele oamenilor. Daca numarul de automobile creste, la fel este mai mare si numarul parcarilor neautorizate si mai ales numarul *cimitirelor de masini* create de agenti economici care ar trebui sa desfasoare o activitate in conformitate cu ultimile prescriptii la nivel european ,tocmai pentru a reduce efectele si asa foarte mari ale poluarii mediului create de vehicule.

Relatia „transport-sanatate” este de acum de mai multi ani tinuta la evidenta de comunitatea mondiala si cea europeana.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Astfel, la prima conferinta Europeana „Mediul si sanatatea” a ministrilor de mediu si celor a sanatatii, conferinta ce a avut loc in 1989 in Frankfurt pe Main, printre prioritatile de mediu si sanatate se enumera si:

- minimizarea impactului asupra mediului si sanatatii populatiei a dezvoltarii energetice, vehiculului si in primul rand a celui auto;
- asigurarea calitatii aerului atmosferic, reducerea poluarii cu oxizi de fosfor si azot, cu oxidanti fotochimici, cu substante organice volatile.

La cea de a treia conferinta „Mediul si sanatatea” (Londra, 1999) a fost adoptat un document numit „Carta pentru transport, mediul inconjurator si protectia sanatatii”. In aceasta Carta ministrii declara ca sunt ingrijorati de faptul ca domeniul vehiculului in structura sa actuala, caracterizata prin prevalarea automobilelor cu motoare are un impact negativ asupra sanatatii.

Trebuie de mentionat ca Uniunea Europeana a emis la ora actuala circa douazeci de documente (directive si decizii) referitor la protectia bazinului aerian, aproape toate fie ca vizeaza si vehiculul fie ca sunt special consacrate vehiculului .

Directiva specifica care trateaza scoaterea din uz a vehiculului este Directiva 53/2000.

Tot referitor la relatia transport – mediu reies in prim plan si emisiile de bioxid de carbon (CO₂). Acest gaz nu este o substanta toxica. In atmosfera el este prezent in cantitate de 0,3 %. In ultimul secol, datorita arderii unor cantitati enorme de combustibil fosil (carbune, petrol, gaz), emisiile de acest gaz depasesc posibilitatea asimilarii lui de catre oceane si vegetatia terestra. Concentratia lui in atmosfera creste.

Aceasta crestere dezechilibreaza raportul dintre caldura venita pe pamant din cosmos si cea eliminata, in directia mentinerii unei cantitati mai mari pe pamant. Acest fenomen este cunoscut sub denumirea „efectul de sera”. Adica se produce un fenomen de incalzire globala. S-a calculat ca in ultimul secol temperatura medie a globului pamantesc a crescut cu 0,6 grade C.

Conform evaluarilor, daca acest proces va continua catre jumatatea secolului XXI incalzirea globala ar putea spori cu 1,5 – 2,5 grade C, iar catre sfarsitul secolului cu 3,5 – 5,5 grade C. Aceasta inseamna catastrofa. Diferenta de temperatura medie a globului in perioada glaciale si cea de astazi este de 5 grade C.

Daca ne vom pune intrebare de unde se ia acest surplus de CO₂, apoi printre cele mai importante surse vom gasi vehiculul. Anume el consuma circa 2 mlrd tone petrol din cele peste 3 mlrd extrase anual pe glob. La arderea unei tone de benzina se elimina in medie 2 tone de bioxid de carbon. Iata deci una din cele mai mare surse de gaz de sera, fiind a doua dupa sectorul producerii energiei termice si electrice.

In Romania din totalul de emisii ale CO₂ de catre toate sectoarele industriale, vehiculului ii revin aproape 19%, urmand dupa sectorul producerii de energie. Iata si din considerentele prevenirii incalzirii globale vehiculul in formula sa actuala de organizare si functionare este antiecolologic. Ori, este cunoscut ca incalzirea treptata a globului duce la modificari ale climei, unele din ele de acum se observa pe glob: schimbari brusce cu mare amplituda de variatie a temperaturilor, intensificarea secetelor, aparitia unor fenomene groaznice cum ar fi uraganul El-Nino, revarsari mari ale raurilor in urma ploilor abundente si indelungate. Se creeaza conditii pentru aparitia unor noi boli. Conform evaluarii specialistilor nostri, sporirea temperaturii va duce la cresterea numarului de boli cerebro-vasculare si va inrautati starea suferinzilor de boli cardio-vasculare. Creste riscul raspandirii extensive a bolilor infectioase, vor disparea conditiile favorabile pentru cultivarea unor plante agricole. Omenirea incearca sa previna aceste fenomene.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

In anul 1992 la Rio de Janeiro (Brazilia) a fost semnata Conventia cadru a Natiunilor Unite privind schimbarile climei. Acest document prevede reducerea emisiilor de gaze de sera, in primul rand CO2, mai intai pana la nivelul anului 1990 apoi mai jos. Daca toate statele lumii vor ajunge la o intelegere , procesul va incepe dupa anul 2008. In prezent statele lumii incearca sa sporeasca eficienta producerii energiei termice si electrice, adica cu un consum mai mic de combustibil sa puna la dispozitia consumatorilor cantitatea necesara de energie. Urmeaza conservarea energiei – adica utilizarea ei fara pierderi, ceea ce va necesita mai putin combustibil pentru productie. Apoi – eficientizarea ecologica a vehiculului. Acesta poate fi dotat cu alte motoare cum ar fi cele electrice, sunt in curs de elaborare si alte solutii. Si nu in ultimul rand tratarea vehiculelor la sfarsitul vietii prin recuperarea pieselor re folosibile si reintroducerea lor in circuitul economic (la vehicule in uz) dezmembrarea partilor componente si sortarea lor ,predarea lor catre reciclatori in vederea incinerarii ,recuperarii energiei si materiilor prime.

2.PREVEDERILE DIRECTIVEI 53/2000

Prezenta directivă stabilește măsurile care vizează în primul rând prevenirea producerii deșeurilor de la vehicule și, pe de altă parte, reutilizarea, reciclarea și alte forme de valorificare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor lor în vederea reducerii cantității de deșeuri destinate eliminării precum și îmbunătățirea eficienței cu privire la mediul înconjurător, a operatorilor economici care intervin în ciclul de viață al vehiculelor și în particular a acelor care intervin direct în tratarea vehiculelor scoase din uz.

Articolul 2

- „Vehicul” – orice vehicul de categorie M1 (mașini) sau N1 (camionete) definite în anexa II, partea A, din Directiva 70/156/CEE precum și vehiculele pe 3 roși, definite în Directiva 92/61/CEE, dar cu excepția triciclurilor cu motor;
- „Vehicul scos din uz”- vehicul devenit deșeu în sensul art.1, pct.a) al Directivei 75/442/CEE;
- „Producător” - constructorul sau importatorul unui vehicul dintr+un stat membru;
- „Prevenire” – măsurile care vizează reducerea cantității și nocivității pentru mediu a vehiculelor scoase din uz, a materialelor lor și a substanțelor lor;
- „Tratare”- toate activitățile care intervin după ce vehiculul scos din uz a fost predat la o instalație de depoluare, de demontare, de selectare, de măcinare, de valorificare sau de pregătire pentru eliminarea deșeurilor măcinate precum și toate celelalte operații efectuate în vederea valorificării și/sau eliminării vehiculelor scoase din uz și a componentelor lor;
- „Reutilizare”- toate operațiile prin care componentele vehiculelor scoase din uz servesc aceleași utilizări ca acelea pentru care au fost concepute;
- „Reciclare” – retratare, într-un proces de producție a deșeurilor, fie în vederea aceleiași utilizării originale, fie prin alte utilizări, dar cu excluderea valorificării energetice; prin „valorificare energetică” se înțelege utilizarea deșeurilor combustibile atât ca mijloc de producere a energiei, prin incinerare directă cu sau fără alte deșeuri, dar cu recuperarea căldurii;
- „Operatori economici”- producătorii, distribuitorii, colectorii, companiile de asigurare, „demontatorii”, „măcinătorii”, recuperatorii, reciclatorii da vehicule și alții care intervin pentru tratarea vehiculelor scoase din uz;
- „Substanță periculoasă” - cf. Directivei 67/548/CEE;
- „Măcinare” – toate dispozitivele utilizate pentru tăierea în bucăți sau fragmentarea vehiculelor scoase din uz în vederea obținerii „fierului vechi” direct reutilizabil;
- „Informații privind demontarea” – toate informațiile necesare pentru a permite tratarea

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

corespunzătoare și compatibilă cu mediul a vehiculelor scoase din uz. Aceste informații sunt pentru instalațiile de tratare autorizate de către constructorii de vehicule și de către producătorii de componente sub forma unor manuale sau prin intermediul canalelor media – electronice (CD-Rom sau servicii on-line).

Articolul 3

1. Prezenta Directivă se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz, inclusiv componentelor și materialelor lor. Aceasta se aplică fără a prejudicia art.5,paragraful 4, al. 3, independent de modul cum vehiculul a fost întreținut sau reparat în timpul utilizării sale și independent de a ști dacă vehiculul a fost echipat cu componente furnizate de către producător sau alte componente pentru care montarea cât și piesele de schimb sau echipamentele suplimentare corespund dispozițiilor comunitare sau naționale aplicabile în domeniu.
2. Prezenta Directivă se aplică fără a prejudicia legislația comunitară în vigoare și legislațiile naționale pertinente, în particular în ceea ce privesc normele de securitate, emisiile în atmosferă, zgomotul precum și protecția solului și a apelor.
3. De îndată ce producătorii nu fabrică sau nu importă decât vehicule scutite de aplicarea Directivei 70/156/CEE, în virtutea Art.8, p.2, pct.a), Statele Membre pot scuti producătorii și aceste vehicule de aplicarea Art.7, p. 4, și de Art. 8 și 9 din prezenta Directivă.
4. Vehiculele pentru utilizări speciale vizate la Art.4, p.1, pct. A), a doua liniuță, a Directivei 70/156/CEE sunt excluse din prevederile Art.7 ale prezentei Directive.
5. În ceea ce privește vehiculele cu motor cu 3 roți, Art. 5, p.1 și 2, și Art.6 se aplică.

Articolul 4

Prevenire

1. Pentru promovarea prevenirii generării de deșeuri, Statele Membre încurajează în mod special:
 - a) constructorii de vehicule, în legătură cu fabricanții de materiale și echipamente, să limiteze utilizarea substanțelor periculoase în vehicule și să le reducă pe cât posibil încă din faza de concepție, mai ales pentru a preveni abandonarea substanțelor în mediu, pentru a facilita reciclarea și pentru a evita eliminarea deșeurilor periculoase;
 - b) concepția și construirea noilor vehicule luând în considerare posibilități de demontare, reutilizare și valorificare, în special reciclarea vehiculelor scoase din uz (V.S.U.), a componentelor și materialelor lor;
 - c) constructorii de vehicule, în legătură cu fabricanții de materiale și echipamente, să integreze o mare parte din materialele reciclabile în vehicule și alte produse, pentru a dezvolta o piață a materialelor reciclabile.
2. a) Statele Membre vor asigura că materialele și componentele vehiculelor introduse pe piață după 01.07.2003 să nu conțină plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent în alte cazuri decât cele enumerate în Anexa II și în condițiile care sunt precizate în aceasta.
- b) Aplicând procedura stabilită la Art. 11, Comisia va modifica Anexa II, ori de câte ori este nevoie, în funcție de progresul tehnic și științific, astfel încât:
 - i) să stabilească valorile maxime ale concentrațiilor admise pentru substanțele vizate la pct. a) din materialele și componentele specifice ale vehiculelor;
 - ii) dacă utilizarea substanțelor de la pct.a) este inevitabilă, să dea o derogare pentru materialele și componentele de vehicule care conțin aceste substanțe;
 - iii) să renunțe la materialele și componentele vehiculelor din Anexa II, dacă acest lucru este posibil;
 - iv) să specifice, în sensul pct.i) și ii), acele materiale și componente ale vehiculelor care pot fi scoase înaintea oricărei tratări; acestea sunt etichetate sau identificate prin alte mijloace corespunzătoare.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

c) Comisia va modifica Anexa II prima dată cel mai târziu la 21.10.2001. La nici una din derogările care figurează în Anexa II nu se poate renunța înainte de 01.01.2003.

Articolul 5

Colectare

1. Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca:

- operatorii economici să realizeze un sistem de colectare a vehiculelor scoase din uz precum și pentru piesele uzate care constituie deșeuri, atunci când vehiculul este reparat (în măsura în care acest lucru este tehnic posibil);
- instalațiile de colectare să fie dispuse în mod corespunzător în teritoriu.

2. Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca toate vehiculelor scoase din uz să fie transferate către instalații de tratare autorizate.

3. Statele Membre realizează un sistem pentru anularea înmatriculării unui vehicul scoas din uz pe baza prezentării unui certificat de distrugere. Acest certificat de distrugere este eliberat deținătorului și/sau proprietarului, în momentul transferului vehiculului scoas din uz către instalația de tratare. Instalațiile de tratare autorizate conform Art.6 sunt abilitate să elibereze un certificat de distrugere. Statele Membre pot să autorizeze producătorii, vânzătorii și colectorii mandatați de către deținătorii de instalații de tratare autorizate să elibereze certificate de distrugere, în măsura în care aceștia (producătorii, vânzătorii și colectorii) garantează transferul vehiculelor scoase din uz către o instalație de tratare autorizată și dacă sunt înregistrați de către autoritățile publice.

Eliberarea unui certificat de distrugere de către deținătorii de instalații de tratare sau de către cei mandatați de aceștia (vânzătorii și colectorii), nu le dă dreptul de a cere un ramburs financiar, în afară de cazul în care Statele Membre cer în mod expres acest lucru.

În cazul în care Statele Membre nu dispun de un sistem de anulare al înmatriculării la data intrării în vigoare a prezentei Directive, își crează un sistem în care certificatul de distrugere este notificat la autoritatea competentă corespunzătoare atunci când vehiculului scos din uz este transferat către instalația de tratare. Statele Membre care se încadrează în prezentul alineat, vor informa Comisia de motivele acestei alegeri.

4. Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca predarea unui vehicul scos din uz la o instalație de tratare autorizată, conform p.3, să se efectueze fără nici o cheltuială a ultimului deținător și/sau proprietar.

Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca producătorii să suporte costurile acestei măsuri în totalitate sau a unei părți semnificative și să reprimească vehiculele scoase din uz în aceleași condiții ca cele de la primul alineat al acestui punct.

Statele Membre pot să prevadă că predarea vehiculului scos din uz să nu se facă în totalitate gratuit în cazul în care el nu conține componentele esențiale ale unui vehicul, în special motorul și caroseria.

Comisia controlează regulat aplicarea primului alineat al acestui punct pentru a se asigura că nu se produc distorsiuni pe piață și dacă este necesar propune Parlamentului European și Consiliului o modificare a acestei dispoziții.

5. Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca autoritățile componente să recunoască și să accepte mutual certificatele de distrugere date în alt Stat Membru, conform p.3. Comisia stabilește în acest sens cel mai târziu la 21.10.2001 cerințele minime referitoare la certificatul de distrugere.

Articolul 6

Tratare

1. Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca toate vehiculele scoase din uz să fie stocate (chiar temporar) și tratate cu respectarea prevederilor generale stabilite de Art.4 al Directivei 75/442/CEE și în conformitate cu cerințele tehnice minime stabilite de Anexa I a

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

prezentei Directive, fără a prejudicia reglementările naționale de sănătate și mediu înconjurător.

2. Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca toate societățile care efectuează operații de tratare să obțină autorizații de la autoritățile competente sau să fie înregistrate de acestea conform Art.9,10,11 din Directiva 75/442/CEE.

Derogarea de la autorizarea conform Art.11, p.1, pct.b), din Directiva 75/442/CEE poate să se aplice la operațiile de valorificare a deșeurilor vehiculelor scoase din uz după ce au fost tratate conform Anexei I, pct.3 a prezentei Directive, dacă autoritățile competente procedează la o inspecție înaintea înregistrării.

Inspecția constă în verificarea:

- a) tipului și cantităților deșeurilor de tratat;
- b) cerințelor tehnice generale ce trebuie respectate;
- c) măsurilor de securitate care trebuie luate pentru a realiza obiectivele de la Art.4 al Directivei 75/442/CEE. Această inspecție are loc odată pe an. Statele Membre care beneficiază de derogare anunță rezultatele Comisie.

3. Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca toate societățile care efectuează operații de tratare să îndeplinească cel puțin următoarele obligații conform Anexei I:

- a) Vehiculele scoase din uz sunt demontate înaintea oricărei tratări, sau sunt luate măsuri echivalente pentru a reduce impactul negativ asupra mediului. Componentele sau materialele etichetate sau identificabile printr-un alt mijloc conform Art.4 p.2, sunt de asemenea înlăturate înaintea oricărei alte tratări;
- b) Materialele și compușii periculoși sunt înlăturate și izolate în mod selectiv, astfel încât să nu contamineze vehiculele scoase din uz ce urmează a fi măcinate;
- c) Operațiile de demontare și de stocare sunt efectuate astfel încât să garanteze că ceea ce rezultă poate fi reutilizat și valorificat, în mod special reciclat.

Tratarea în vederea depoluării vehiculelor scoase din uz prevăzută în Anexa I pct.3 se efectuează în cel mai scurt timp.

4. Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca autorizarea sau înregistrarea conform p.2 să cuprindă toate condițiile necesare pentru respectarea condițiilor de la p. 1,2 și 3.

5. Statele Membre încurajează societățile care efectuează tratarea să introducă sisteme agreate de gestiune a mediului.

Articolul 7

Reutilizare și valorificare

1. Statele Membre iau măsurile necesare pentru încurajarea reutilizării componentelor și valorificării componentelor care nu pot fi reutilizate, preferată fiind reciclarea, atunci când aceasta este viabilă din punct de vedere ecologic, fără a prejudicia securitatea vehiculelor și a mediului înconjurător, în special poluarea aerului și cea fonică.

2. Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca operatorii economici să îndeplinească următoarele obiective:

- a) cel mai târziu până la 01.06.2006, pentru toate vehiculele scoase din uz procentul de reutilizare și valorificare va fi de minim 85% din greutatea medie pe vehicul și pe an. Până la această dată procentul de reutilizare și de reciclare va fi de minim 80% din greutatea medie pe vehicul și pe an.

Pentru vehiculele produse înainte de 01.01.1980 Statele Membre pot să prevadă obiective mai slabe, dar nu mai jos de 75% pentru reutilizare și valorificare și nu mai jos de 70% pentru reutilizare și reciclare. Statele Membre care se prevalează de obiectivele prezentului alineat informează Comisia și celelalte State Membre de motivele alegerii;

- b) cel mai târziu până la 01.01.2015, pentru toate vehiculele scoase din uz procentul de reutilizare și de valorificare va fi de minim 95% din greutatea medie pe vehicul și pe an.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Până la aceeași dată procentul de reutilizare și reciclare va fi de minim 85% din greutatea medie pe vehicul și pe an.

Cel mai târziu la 31.12.2005 Parlamentul European și Consiliul reexaminează obiectivele vizate la pct. b) pe baza unui raport al Comisiei însoțit de o propunere. În raportul său, Comisia ține cont de evoluția compoziției materialelor vehiculelor și de toate aspectele de mediu corespunzătoare în ceea ce privește vehiculele.

În conformitate cu procedura de la Art.11, Comisia stabilește modalitățile necesare controlului respectării de către Statele Membre a obiectivelor stabilite în prezentul paragraf. Pentru aceasta, Comisia ia în considerare toți factorii care trebuie luați în seamă, în special pentru furnizarea de date și problema exporturilor și importurilor de vehicule scoase din uz. Comisia ia această măsură cel mai târziu la 21.10.2002.

3. Pe baza unei propuneri a Comisiei, Parlamentul European și Consiliul stabilește obiectivele atât pentru reutilizare și reciclare, pentru anii de după 2015.

4. Pentru pregătirea unei modificări a Directivei 70/156/CEE, Comisia va trebui să promoveze elaborarea de norme europene cu privire la posibilitățile de demontare, valorificare și de reciclare a vehiculelor. În cazul în care aceste norme ar fi probate cel mai târziu înainte de finele anului 2001, Parlamentul European și Consiliul, pe baza unei propuneri a Comisiei, vor modifica Directiva 70/156/CEE pentru ca vehiculele recepționate în conformitate cu această Directivă și comercializate peste 3 ani după modificarea Directivei 70/156/CEE vor fi reutilizate și/sau reciclate la minim 85% din greutatea pe vehicul și vor fi reutilizate și/sau valorificate la minim 95% din greutate pe vehicul.

5. Propunând modificarea Directivei 70/156/CEE cu privire la posibilitățile de demontare, de valorificare și de reciclare a vehiculelor, Comisia va urmări ca reutilizarea componentelor să nu constituie o sursă de pericol pentru securitate sau mediu înconjurător.

Articolul 8

Norme privind codificarea - informații privind demontarea

1. Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca producătorii, fabricanții de materiale și de echipamente, să utilizeze normele privind codificarea componentelor și a materialelor, în special pentru a facilita identificarea componentelor și a materialelor reutilizabile și valorificabile.

2. Cel mai târziu la 21.10.2001, Comisia stabilește, în conformitate cu procedura prevăzută la Art.11, normele de la p.1 al prezentului articol. Pentru acesta, Comisia ține cont de problemele din acest domeniu și le dezvoltă, dacă este cazul.

3. Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca producătorii să furnizeze, într-un interval de 6 luni de la comercializare, pentru fiecare tip de vehicul nou comercializat, informații privind demontarea. Aceste informații indică, în măsura necesarului instalațiilor de tratare, în conformitate cu obligațiile din această Directivă, diferitele componente și materiale ale vehiculelor precum și amplasarea tuturor substanțelor periculoase din vehicule, pentru atingerea obiectivelor stabilite de Art.7.

4. Fără a prejudicia secretul comercial și industrial, Statele Membre iau măsurile necesare pentru ca producătorii de componente utilizate în vehicule să furnizeze informații corespunzătoare privind demontarea, stocarea și verificarea componentelor care pot fi reutilizate, instalațiilor de tratare autorizate, în măsura în care aceste instalații o cer.

Articolul 9

Stabilirea de raporturi și informare

1. La fiecare 3 ani, Statele Membre vor comunica Comisiei un raport despre aplicarea prezentei Directive.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Acesta este realizat pe baza unui chestionar sau a unei scheme elaborate de Comisie, urmând procedura prevăzută la Art.6 al Directivei 91/692/CEE(8) în vederea constituirii de baze de date despre vehiculele scoase din uz și tratarea lor.

Raportul conține informații pertinente despre eventualele schimbări structurale observate în domeniul vânzării vehiculelor cu motor, precum și a industriei de colectare, de demontare, măcinare, valorificare și reciclare, care pot sta la originea distorsiunilor concurenței între Statele Membre sau în interiorul acestora. Chestionarul sau schema este adresată Statelor Membre cu 6 luni înaintea începerii perioadei acoperite de raport. Raportul transmis Comisiei în 9 luni după perioada de 3 ani care este acoperită de acesta.

Primul raport acoperă o perioadă de 3 ani începând cu 21.04.2002.

Pe baza informațiilor stabilite mai jos, Comisia publică, în 9 luni, un raport despre aplicarea prezentei Directive, raport prevăzut în urma recepției raporturilor Statelor Membre.

2. Statele Membre cer, în fiecare caz, operatorilor economici implicați, publicarea de informații asupra:

- concepției vehiculelor și a componentelor lor, astfel încât să fie posibilă valorificarea și reciclarea;
- tratării vehiculelor scoase din uz, respectării mediului, în special în ceea ce privește demontarea și extragerea tuturor lichidelor;
- dezvoltării și optimizării metodelor de reutilizare, de reciclare și valorificare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor lor;
- progresului realizat în domeniul valorificării și reciclării pentru reducerea cantității de deșeuri care trebuie eliminate și creșterea procentului de valorificare și de reciclare.

Producătorul trebuie să pună aceste informații la dispoziția cumpărătorilor potențiali de vehicule. Ele sunt cuprinse în documentația promoțională publicată atunci când se comercializează un vehicul nou.

Articolul 10

Aplicare

1. Statele Membre adoptă dispoziții legislative și reglementări necesare pentru a se conforma prezentei Directive cel mai târziu la 21.04.2002. Se informează imediat Comisia.

2. Statele Membre comunică Comisiei textul dispozițiilor pe care le adoptă în domeniul vizat de prezenta Directivă.

3. Dacă obiectivele stabilite în prezenta Directivă vor fi atinse, Statele Membre pot transpune dispozițiile Art.4, p.1, Art.5 p.1, Art.7 p.1, Art.8 p.1și 3 și Art.9 p.2 și să precizeze modalitățile de aplicare a Art.5 p.4 prin intermediul acordurilor între autoritățile competente și sectoarele economice implicate. Aceste acorduri trebuie să răspundă următoarelor cerințe:

- a) acordurile sunt executorii;
- b) acordurile trebuie să precizeze obiectivele și perioadele corespunzătoare;
- c) acordurile sunt publicate în jurnalul oficial al Statului Membru sau într-un document oficial accesibil publicului și sunt transmise Comisiei;
- d) rezultatele atinse prin aplicarea acordului fac obiectul unui control regulat, sunt comunicate autorităților competente și Comisiei și sunt puse la dispoziție publicului în condițiile prevăzute prin acord;
- e) autoritățile competente prevăd procedura de examinare a rezultatelor atinse în cadrul acordului;
- f) în cazul nerespectării acordului Statele Membre sunt obligate să aplice dispozițiile prezentei Directive adoptând măsuri legislative și reglementări.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Articolul 11

Procedurile comitetului

1. Comisia este asistată de către comitetul constituit la Art. 18 al Directivei 75/442/CEE, denumit în continuare „comitet”.
2. În cazul în care se face referire la prezentul articol, se aplică Art.5 și Art.7 al Deciziei 1999/468/CEE, cu respectarea Art.8 din prezenta Directivă. Perioada prevăzută la Art.5 p.6 al Deciziei 1999/468/CEE este stabilită la 3 luni.
3. Comitetul adoptă regulamentul său intern.
4. În conformitate cu procedura prevăzută în prezentul articol, Comisia adoptă:
 - a) prescripțiile minimale privind certificatul de distrugere prevăzut la Art.5 p.5;
 - b) modalitățile prevăzute la Art.7 p.2, al treilea alineat;
 - c) formatele în vederea creării sistemului băncii de date prevăzute la Art.9;
 - d) modificările necesare adaptării anexelor prezentei Directive la progresul științific și tehnic.

Articolul 12

Intrarea în vigoare

1. Prezenta Directivă intră în vigoare în ziua publicării în Jurnalul Oficial al Comunității Europene.
2. Art.5, p. 4, se aplică:
 - începând cu 01.07.2002 pentru vehiculele comercializată începând cu această dată;
 - începând cu 01.01.2007 pentru vehiculele comercializate înainte de data prevăzută mai sus;
 - Statele Membre pot aplica Art.5, p.4, înainte de datele stabilite la p.2.

Articolul 13

Anexa I

Cerințele tehnice minime pentru tratare în conformitate cu Art.6, p.1 și 3

1. Locurile de stocare (inclusiv depozitarea temporară) a vehiculelor scoase din uz înainte de tratare:
 - suprafețe impermeabile pentru zonele corespunzătoare cu dispozitive de colectare pentru scurgeri, decantoare și epuratoare – degresoare;
 - echipamente de tratare a apei, înțelegând apă de ploaie, în conformitate cu reglementările de sănătate și mediu.
2. Locuri de tratare:
 - suprafețe impermeabile pentru zonele corespunzătoare cu dispozitive de colectare a scurgerilor, decantoare și epuratoare – degresoare;
 - instalații corespunzătoare stocării pieselor demontate, înțelegând o depozitare impermeabilă pentru piesele cu ulei;
 - containere corespunzătoare pentru depozitarea bateriilor (cu neutralizarea electrolitului în-situ sau ex-situ), filtrelor și condensatoarelor care conțin PCB/PCT;
 - rezervoare corespunzătoare pentru depozitarea selectivă a lichidelor extrase din vehiculele scoase din uz: carburanți, uleiuri de motor, uleiuri din cutiile de viteză, uleiuri de transmisie, uleiuri hidraulice, lichide de răcire, antigel, lichide de frână, acizi din baterii, lichidele (fluidele) din circuite de aer condiționat, toate celelalte lichide conținute de vehiculele scoase din uz;
 - echipamente de tratare a apei, înțelegând apa de ploaie, în conformitate cu reglementările de sănătate și mediu.
 - instalații corespunzătoare stocării cauciucurilor uzate, în special în ceea ce privește riscurile de incendiu și epozitarea excesivă;
3. Tratarea în vederea depoluării a vehiculelor scoase din uz:
 - scoatere bateriilor și rezervoarelor de gaz lichefiat,
 - scoaterea sau neutralizarea componentelor cu risc de explozie (de exemplu airbag-uri),

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

- scoaterea, colectarea și stocarea separată a carburanților, uleiuri de motor, uleiurilor din cutiile de viteză, uleiurilor de transmisie, uleiurilor hidraulice, lichidelor de răcire, antigel, lichidelor de frână și lichidelor (fluidelor) circuitelor de aer condiționat, precum și a tuturor celorlalte fluide prezente în vehiculele scoase din uz;
- scoaterea, dacă este posibil, a tuturor componentelor care conțin mercur.

4. Tratarea în vederea reciclării:

- scoaterea catalizatorilor;
- scoaterea componentelor metalice care conțin Cu, Al, Mg, dacă aceste metale nu sunt separate în timpul măcinării;
- demontarea elementelor pneumatice și a componentelor voluminoase din plastic (bare de protecție, tablou de bord, recipiente de fluide, etc), dacă aceste materiale nu sunt separate în timpul măcinării astfel încât să poată fi reciclate ca materiale;
- demontarea sticlei.

5. Operațiile de stocare sunt efectuate fără deteriorarea componentelor care conțin fluide, a componentelor valorificabile și a pieselor de schimb.

Anexa II

Materiale și componente scutite de măsurile Art.4, p.2, pct.a)

În cadrul procedurii din Art. 4, p.2, pct.b), Comisia evaluează cu prioritatea următoarele aplicații:

- plumb ca element de aliere pentru aluminiu din jenți, piese de motor și manete de deschidere a ferestrelor;
- plumb pentru baterii;
- plumb din masele de echilibrare;
- componentele electrice care conțin plumb, inserate într-o matrice de sticlă sau în ceramică;
- cadmiu din bateriile pentru vehiculele electrice, pentru modificarea anexei II. În ceea ce privește Cd din bateriile pentru vehiculele electrice, Comisia ține cont, în cadrul procedurii stabilite la Art.4, p.2, pct.b), ca și în cadrul unei evaluări de mediu globale, de disponibilitatea unor produse de substituție ca și de necesitatea de a menține vehiculele electrice.

Declarațiile Comisiei

Ad Art.5, p.1, prima liniuță

Comisia confirmă ca Art.5, p.1, prima liniuță, autorizează Statele membre să utilizeze sistemele de colectare existente pentru colectare pieselor uzate care sunt deșeuri și nu-i obligă pe aceștia să constituie sisteme de colectare selectivă care să constituie în afaceri distincte

Ad Art.5, p.3, primul alineat

Comisia consideră că referitor la înmatricularea de la Art.5, p.3, primul alineat, autorizează Statele Membre să decidă dacă producătorii, vânzătorii și colectorii trebuie să fie înregistrați pentru aplicarea Directivei cadru 75/442/CEE sau dacă trebuie să fie înscriși într-un nou registru specific.

Ad Art.7, p.1

Comisia declară că Art.7 p.1 nu introduce cerințe, măsuri sau criterii suplimentare în legătură cu controlul tehnic.

- măsurile care au ca scop prevenirea apariției deșeurilor provenite de la vehicule precum și reutilizarea, reciclarea și alte forme de recuperare ale vehiculelor scoase din uz și componentelor acestora pentru a reduce cantitatea de deșeuri eliminate precum și îmbunătățirea performanței de mediu a tuturor operatorilor economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

- directiva se aplica vehiculelor si vehiculelor scoase din uz incluzand componentele si materialele acestora;
- reutilizarea, reciclarea si valorificarea energetica intr-o proportie cat mai mare a vehiculelor scoase din uz.

Principalele cerinte ale directivei transpuse prin planul de implementare in Romania

1. Colectarea gratuita, de la ultimul detinator, a vehiculelor scoase din uz
2. Limitarea utilizarii substantelor periculoase la fabricarea vehiculelor si reducerea utilizarii acestora incepand cu faza de conceptie
3. Integrarea unei cantitati crescande de materiale reciclate provenind de la vehicule in vehiculele noi si in alte produse pentru a dezvolta pietele pentru materiale reciclate
4. Punerea la punct de catre operatorii economici a sistemelor pentru colectarea vehiculelor scoase din uz si in masura in care este fezabil tehnic a deseurilor de piese rezultate de la repararea vehiculelor
5. Punerea la punct a unui sistem conform caruia radierea unui vehicul scos din uz sa se faca numai in baza unui certificat de distrugere (eliminare) .

Prin articolul 47 litera d) al HG nr. 85/2003 pentru aprobarea regulamentului de aplicare a OUG 195/2002 privind circulatia pe drumurile publice, s-a stabilit necesitatea prezentarii unei dovezi ca vehiculul a fost dezmembrat de un agent economic autorizat, atunci cand se solicita radierea vehiculului pentru ca acesta este impropriu din punct de vedere tehnic. Aceasta corespunde in mare masura cerintelor art.5 alin 3. al Directivei in ceea ce priveste certificatul de distrugere, urmand ca alinierea deplina la cerintele acestuia sa se realizeze in anul 2004, prin adoptarea unui Ordin Comun.

Legea nr. 421/2002 privind regimul vehiculelor abandonate sau fara stapan permite autoritatilor administratiei publice locale sa identifice, sa ridice si sa valorifice vehiculele scoase din uz Operatorii economici implicati in implementarea Directivei 2000/53/EC sunt: producatorii, distribuitorii, colectorii, companiile de asigurari, dezmembratorii, operatorii instalatiilor de maruntire (shreddere), reciclatorii sau alti operatori de tratare a vehiculelor scoase din uz, inclusiv a componentelor si materialelor acestora.

In prezent exista in Romania un parc total de 2 950 000 vehicule inmatriculate de clasa M1 si N1.

3. Date statistice privind producatorii si importatorii din ROMANIA

Cei 3 producatori locali de vehicule sunt : Dacia, Daewoo si Aro.

Situatia acestora este diferita din punct de vedere al aplicarii cerintelor directivelor. Astfel:

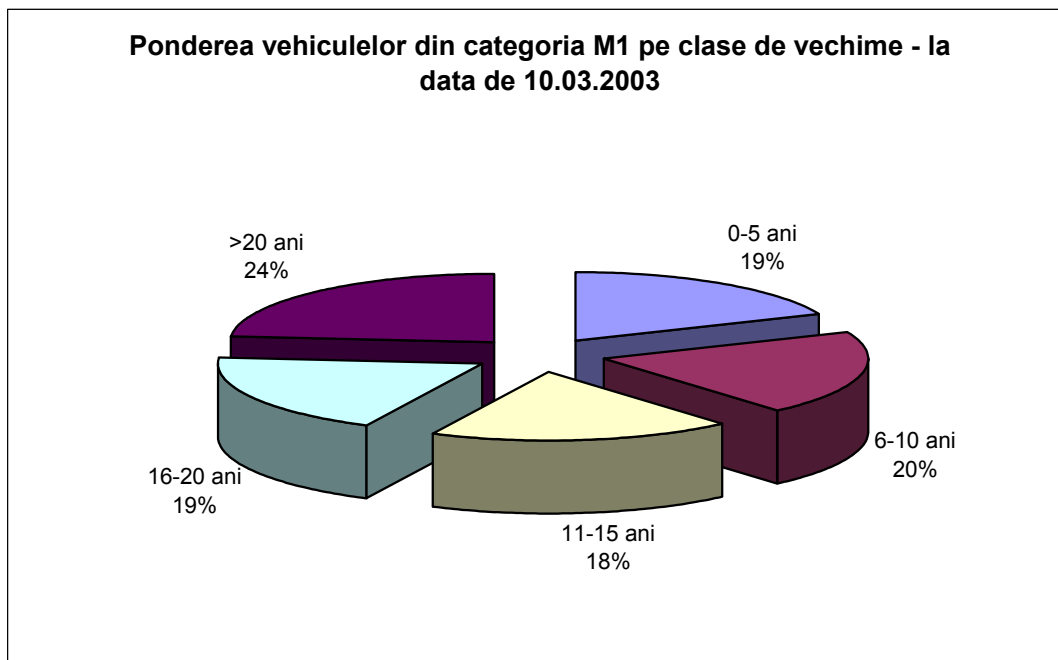
- Exista 1,8 milioane de autovehicule Dacia din care aproximativ 410 000 sunt mai vechi de 20 de ani (conform evidentelor RAR);
- Exista aproximativ 100 000 de autovehicule Daewoo care au o vechime de maxim de 8 ani.
- Exista aproximativ 200 000 de vehicule Aro, din care circa 20000 au o vechime mai mare de 20 de ani.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Situatia importurilor de vehicule este urmatoarea :

- In ultimii 13 ani s-au importat aproximativ 120 000 de vehicule noi prin importatorii oficiali si 844 000 de vehicule "second-hand" (conform APIA);
- Cel mai defavorabil raport intre vehiculele noi importate prin importatorii oficiali si vehiculele folosite importate individual se regaseste in cazul firmelor Opel (105 000 de vehicule folosite importate individual si numai 4800 de vehicule noi importate prin importatorii oficiali) si Volkswagen (120 000 de vehicule folosite importate individual si numai 14300 de vehicule noi importate prin importatorii oficiali). Aceasta problema se manifesta in special in cazul vehiculelor fabricate in UE; in cazul vehiculelor fabricate in Japonia rata este mult mai redusa, pentru cele fabricate in Coreea aceasta fiind practic inexistentă (conform APIA).

VEHICULE DIN CATEGORIA M1 - STATISTICA la data de 10.03.2003						
Categoria de folosinta a vehiculului	0-5 ani	6-10 ani	11-15 ani	16-20 ani	>20 ani	Total
AUTOTURISM	491647	526933	483793	506797	620299	2629469
Pondere pe clase de vechime	19%	20%	18%	19%	24%	100%

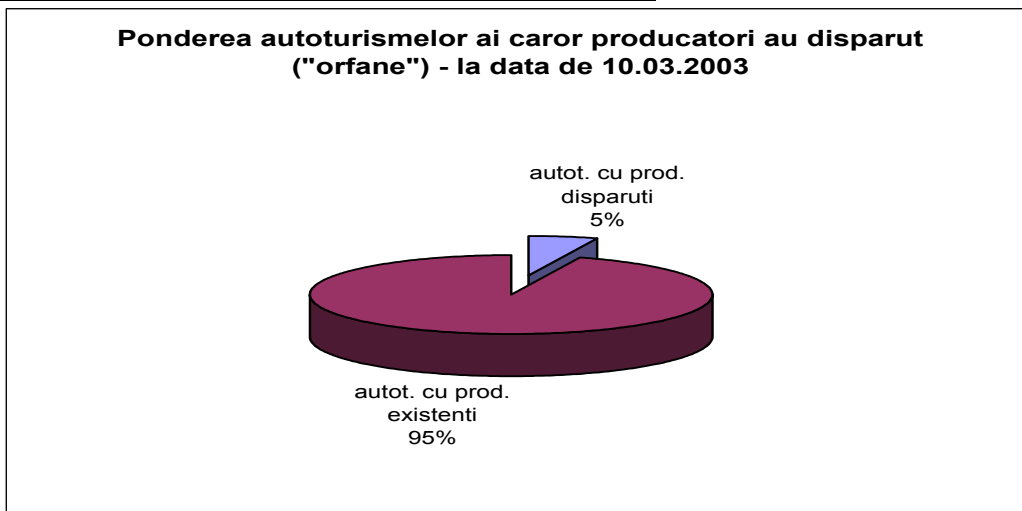


Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

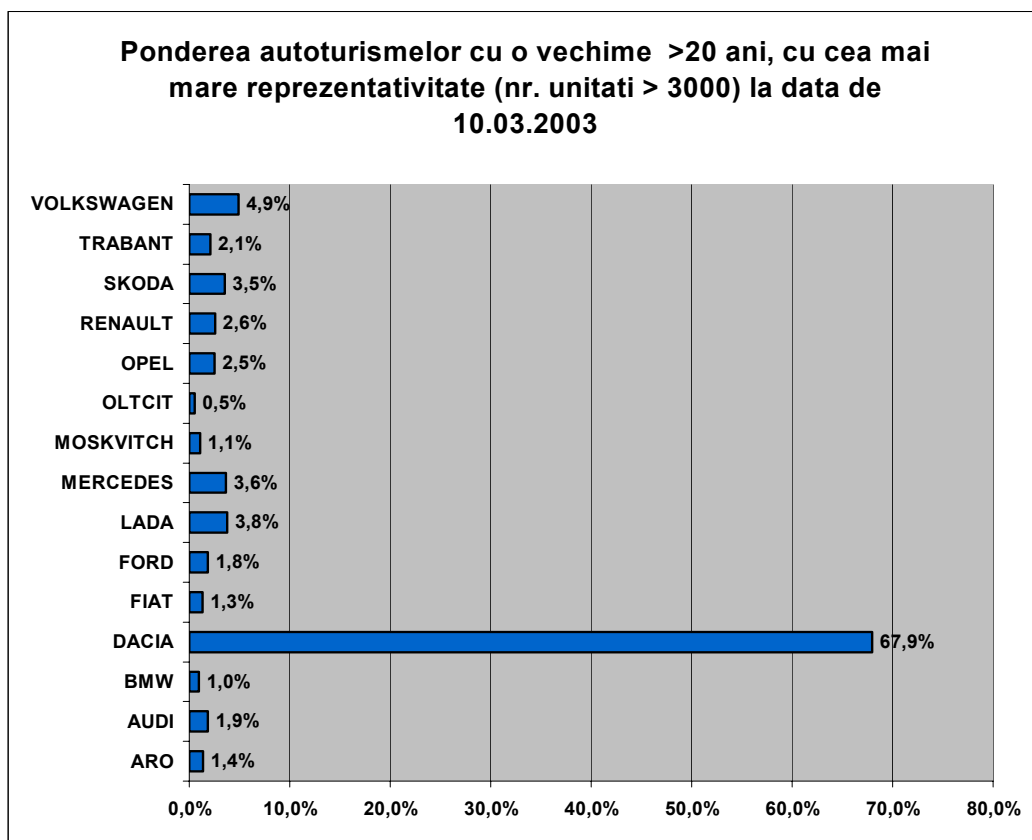
VEHICULE DIN CATEGORIA N1 - STATISTICA la data de 10.03.2003						
Categoria de folosinta a vehiculului	0-5 ani	6-10ani	11-15ani	16-20ani	>20 ani	Total
AUTOMOBIL MIXT	37396	31913	5419	2592	2717	80037
AUTOSPECIALA	3143	57	136	61	142	3539
AUTOSPECIALIZATA	1037	3016	2474	1768	1479	9774
AUTOUTILITARA	75781	74710	29771	22249	11152	213663
Total veh. cat. N1	117357	109696	37800	26670	15490	307013
Pondere pe clase de vechime	38%	36%	12%	9%	5%	100%

Autoturisme ai caror producatori au disparut ("orfane") – Statistica la data de 10.03.2003						
MARCA	0-5 ani	6-10 ani	11-15ani	16-20 ani	>20 ani	TOTAL
BARKAS	0	1	562	710	119	1392
MOSKVITCH	0	37	685	200	6494	7416
OLTCIT	6	10247	50424	16963	3157	80797
OLTENA	0	5310	15	6	0	5331
TRABANT	0	11	7621	11293	12583	31508
TALBOT	0	1	7	895	1222	2125
WARTBURG	0	5	3023	10714	965	14707
ZAZ	0	209	958	51	3	1221
Total autoturisme "orfane"	6	15821	63295	40832	24543	144497

	TOTAL	Ponderea
autot. cu prod. disparuti	144497	5%
autot. cu prod. existenti	2484972	95%
TOTAL autoturisme	2629469	100%



Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.



Autoturisme cu o vechime > 20 ani, cu cea mai mare reprezentativitate (nr. unitati > 3000) pentru parcul national de autoturisme la data de 10.03.2003

MARCA	>20 ani	Pondere
ARO	8391	1,4%
AUDI	11354	1,9%
BMW	5868	1,0%
DACIA	409900	67,9%
FIAT	7867	1,3%
FORD	11092	1,8%
LADA	22777	3,8%
MERCEDES	21990	3,6%
MOSKVITCH	6494	1,1%
OLTCIT	3157	0,5%
OPEL	15326	2,5%
RENAULT	15603	2,6%
SKODA	21416	3,5%
TRABANT	12583	2,1%
VOLKSWAGEN	29522	4,9%
TOTAL	603340	100,0%

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Se observa existenta unui numar foarte mare de autoturisme cu o varsta mai mare de 20 de ani (603299 unitati din care 409900 sunt Dacia).

Numarul vehiculelor ai caror producatori au disparut este estimat a fi intre 5% (aproximativ 145000 conform RAR) si 10% din parc (aproximativ 300 000 conform APIA).

Sursele de date privind structura parcului auto in Romania (APIA , RAR, Politia Romana) nu sunt corelate si convergente la aceasta ora.

Tratarea vehiculelor scoase din uz in ROMANIA

Numarul de vehicule scoase din uz in 2002 a fost estimat la 30 000.

Exista o retea de societati comerciale (peste 250) raspandite relativ uniform in teritoriu, care au desfasurat si desfasoara operatiuni de colectare, dezmembrare si valorificare a vehiculelor scoase din uz in scopul comercializarii materialelor reciclabile.

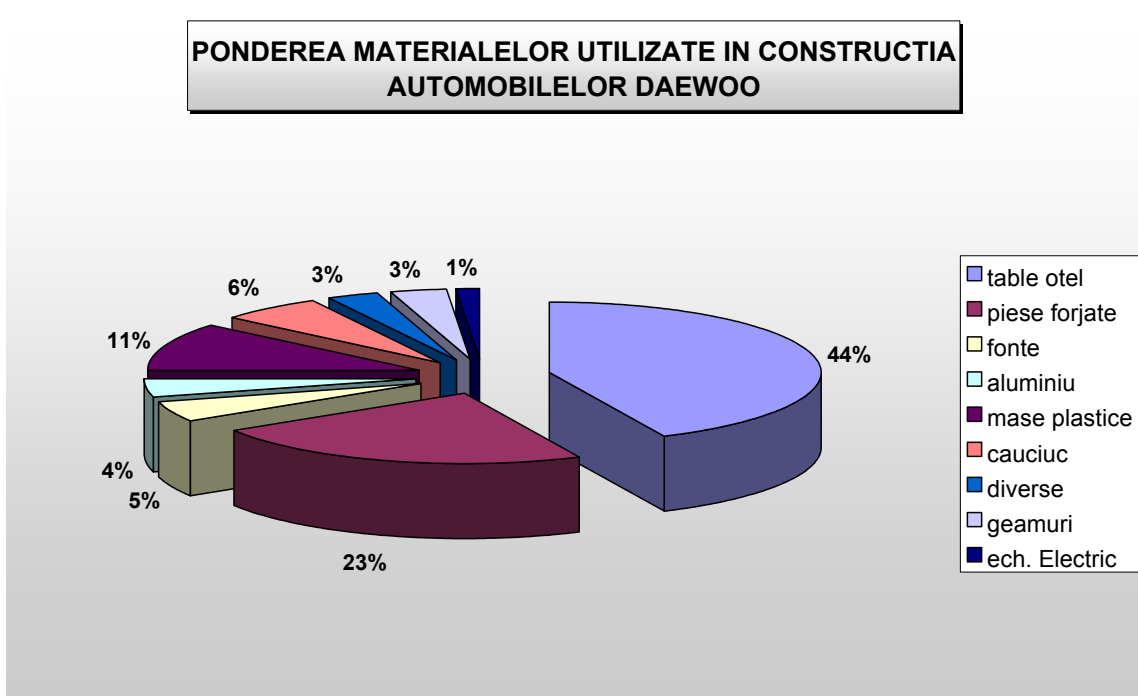
Exista un shredder apartinand societatii S.C, Remayer S.A cu o capacitate de 8000 tone/luna instalat in Bucuresti. Acesta insa nu functioneaza la intrega capacitate din cauza numarului redus de vehicule care sunt scoase din uz si predate S.C. Remayer pentru tratare.

Din cauza costurilor de transport, in restul tarii, vehiculele scoase din uz se trateaza prin dezmembrarea elementelor importante si apoi balotarea in vederea reciclarii in tara sau exportarii materialului feros.

In prezent, eliminarea vehiculelor scoase din uz este o activitate economica profitabila din cauza faptului ca se valorifica doar componentele metalice (aproximativ 70% din masa totala a vehiculului), restul fiind eliminate prin depozitare.

Instalatiile de dezmembrare si reciclare au in general un nivel tehnic relativ scazut si nu respecta in totalitate conditiile minime din Anexa I a Directivei.

Compozitia medie a vehiculelor Dacia si Daewoo produse in Romania este urmatoarea:



Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

	Tipul de material	Ponderea in constructie (%)
1	table otel	44
2	piese forjate	23
3	fonte	5
4	aluminiu	4
5	mase plastice	11
6	cauciuc	6
7	diverse	3
8	geamuri	3
9	ech. Electric	1
	TOTAL	100

Producatorii de automobile din Romania vor trebui sa finanteze o parte din sistemul de colectare, reciclare, reutilizare, recuperare. In acest sens este nevoie sa se estimeze costurile si apoi sa se stabileasca partea care va fi suportata de producatori, in conformitate cu prevederile directivei.

Pentru aplicarea directivei au fost estimate urmatoarele costuri:

- 78 - 156 \$/vehicul (conform Comisiei Europene)
- 142 - 163 \$/vehicul (conform UK's Society of Motor Manufacturers and Traders

/2001).

Compania Renault a estimat un cost total de cca. 1,56 miliarde \$ pentru cele 19 milioane de vehicule produse de firma, aflate in circulatie.

In Romania, parcul national este de 2,1 milioane de autoturisme din care 1,6 milioane sunt automobile Dacia. Costurile pentru tratarea vehiculelor scoase din uz care ar reveni producatorilor sunt de cca. 163,8 milioane \$ pentru tot parcul (la un cost de cca. 78 \$/vehicul), din care 124 milioane \$ pentru parcul Dacia.

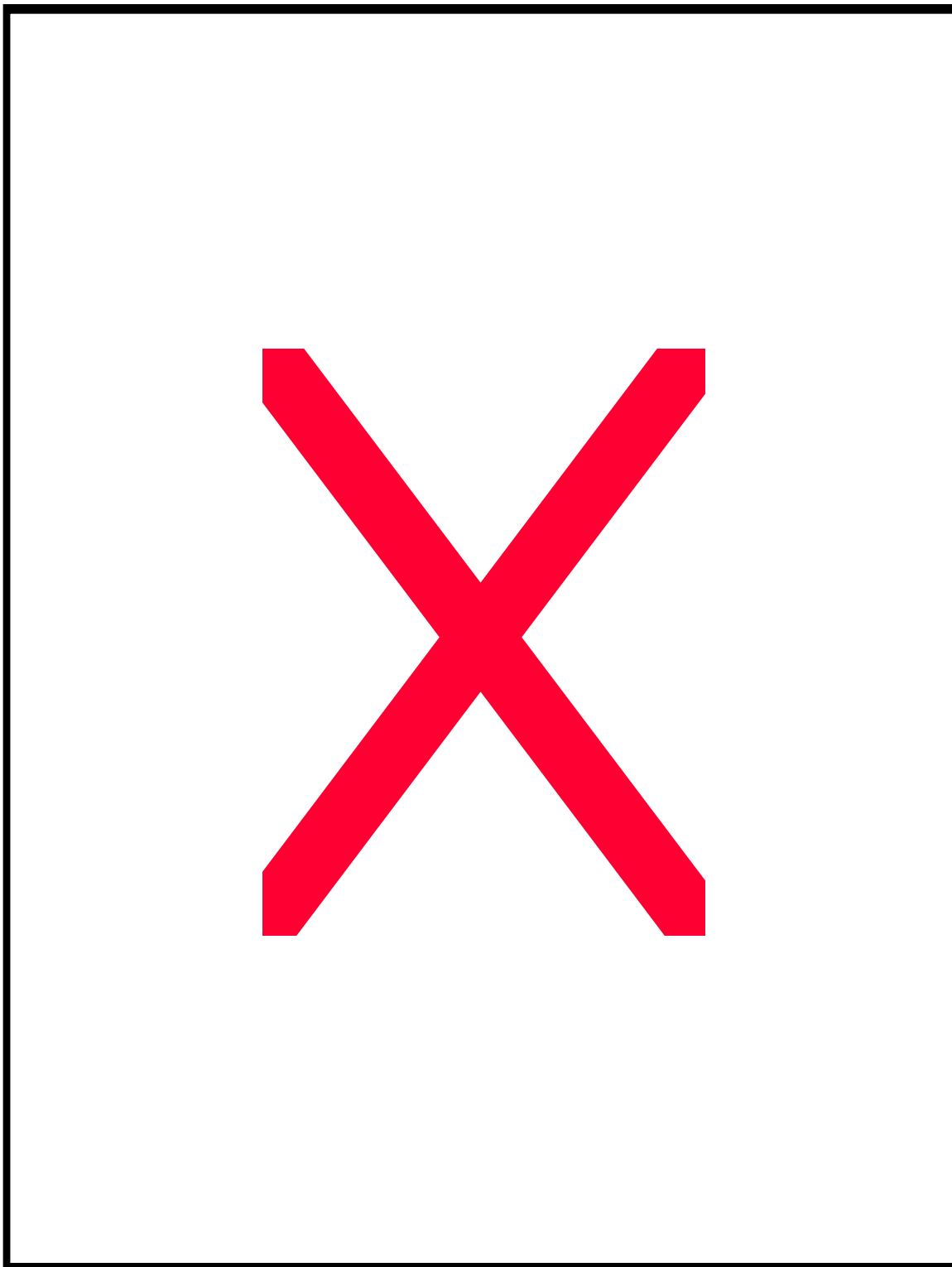
O problema suplimentara o constituie si existenta, intr-un numar semnificativ, a unor vehicule fabricate in Europa de Est sau in statele fostei URSS de catre producatori care nu mai exista (Wartburg, Trabant).

Asociatia Constructorilor de Automobile din Romania (ACAROM) a estimat cheltuielile legate de casarea autovehiculelor la cca. 30 \$/vehicul (4,8 milioane de dolari pentru cele cca.160 000 de autovehicule comercializate in Romania).

Costurile investitiilor ce vor trebui realizate de reseaua nationala de service pentru implementarea directivei sunt estimate de ACAROM la 20 000 \$ pentru fiecare unitate de intretinere si reparatii (tip Service Auto) adica 32 de milioane \$ pentru cele 1600 de unitati din tara. Aceste costuri includ colectarea pieselor si a lichidelor de functionare-intretinere, depozitarea si vehiculul acestora la unitatile care efectueaza reciclarea, recuperarea si eliminarea deseurilor auto.

In tabelul urmator se prezinta o estimare a situatiei vehiculelor scoase din uz la nivelul intregii tarii in 2005, 2007 si 2009.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.



Estimarea nmarului de vehicule scoase din uz ce vor fi generate la nivelul Romaniei precum si pe judete si regiuni in 2005, 2007 si 2009.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

4. Actiuni intreprinse de producatorii de vehicule din UE.

Producatorii din UE se gandesc la **Reciclare** si la **Dezvoltarea produsului**

Proiectare orientată spre reciclare

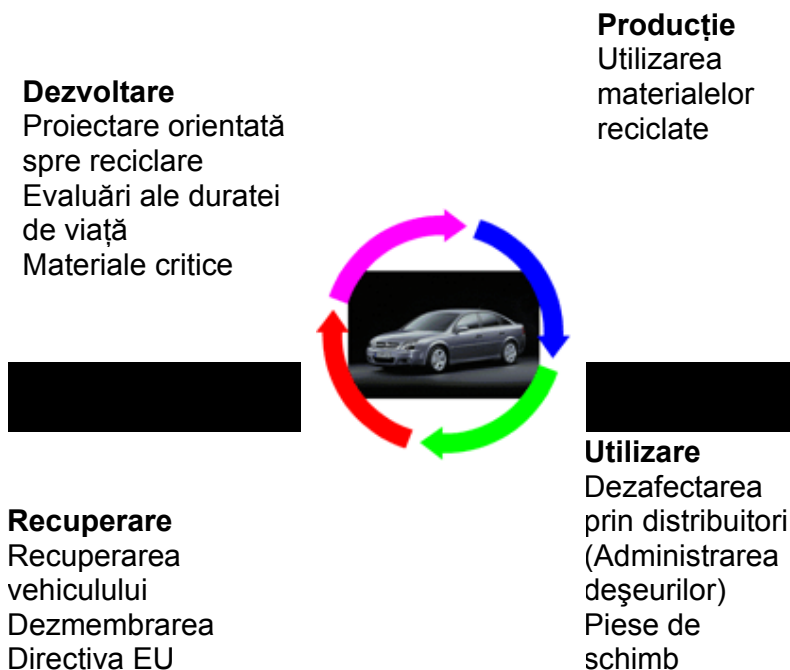
*Obiective: Reciclarea = conservarea
 resurselor*

*Proiectarea optimizată orientată
spre reciclare sporește eficiența
procesului de recuperare*

Inițiativele de reciclare Opel au ca scop micșorarea cantității de deșeuri prin măsuri specifice în timpul producției vehiculelor și recuperării acestora la sfârșitul ciclului de viață, conservând astfel materia primă valoroasă și resursele de energie.

Strategia de reciclare Opel în contextul dezvoltării produsului este un element al responsabilității integrate față de produs și se bazează pe două elemente fundamentale:

- Proiectarea orientată spre reciclare a vehiculelor
- Dezvoltarea și utilizarea reciclării de materiale în buclă închisă la producția vehiculului

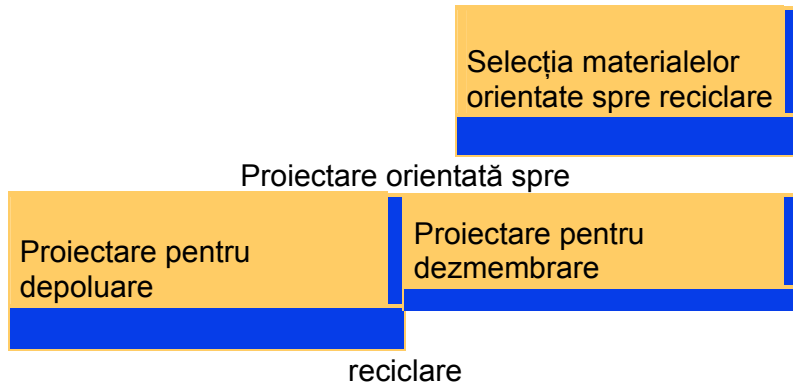


Responsabilitatea integrată față de produs

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Pentru a se ține seama de aceste obiective încă din faza de dezvoltare a produsului, o echipă globală de experți a creat o specificație pentru proiectarea orientată spre reciclare, obligatorie pe plan mondial în cadrul grupului GM.

Obiectivul acestei specificații este să sprijine atât inginerii GM cât și furnizorii în dezvoltarea unor vehicule și componente orientate spre reciclare. În plus, această specificație ajută inginerii să analizeze piesele, componentele și vehiculele din punctul de vedere al reciclabilității și recuperabilității lor, și să determine caracteristicile produsului.



Elementele proiectării pentru reciclare

Utilizarea materialelor reciclate reprezinta o tradiție în activitățile de reciclare Opel.

Opel a utilizat mai mult de 30.000 tone de materiale reciclate în 2001 pentru producția de vehicule noi. Până acum au fost specificate și lansate în producție mai mult de 70 de tipuri de materiale plastice reciclate.

Materialele reciclate sunt preferate materialelor noi dacă pot fi produse cu costuri mai reduse și în același timp îndeplinesc toate specificațiile tehnice.

Cu toate acestea, specialiștii în reciclare nu acceptă compromisuri în privința caracteristicilor tactile sau optice, a rezistenței mecanice sau termice, sau a altor caracteristici de performanță.

Datorită înaltei calități a materialelor reciclate, ele nu mai sunt utilizate doar pentru piesele ascunse. Ele sunt utilizate și în locuri vizibile. Scopul este sporirea continuă a cantității de material plastic reciclat în timpul vieții modelului, până la 20% din conținutul total de material plastic.

Verde: Plastice reciclabile

Portocaliu: Piese din plastic reciclat

Opel Vectra: Utilizarea materialelor plastice reciclate



Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

5.TRASPUNEREA DIRECTIVEI 53/2000 in ROMANIA

Guvernul a aprobat HG 2406/2004 privind gestionarea vehiculelor scoase din uz, pentru a preveni acumularea deșeurilor, precum și pentru a permite reutilizarea, reciclarea și valorificarea vehiculelor și a componentelor lor.

Actul normativ stabilește ca, începând cu 1 octombrie 2006, producătorii de vehicule trebuie să asigure, individual sau prin contracte cu alți agenți economici autorizați, preluarea de la ultimul detinator a vehiculelor pe care le-au introdus pe piață, atunci când acestea devin vehicule scoase din uz.

În acest scop, producătorii vor asigura cel puțin câte un punct de colectare în fiecare județ și oraș cu peste 100.000 de locuitori.

Vehiculul scos din uz va fi predat punctelor de colectare fără nici o cheltuială a proprietarului, cu excepția cazurilor când acestea nu sunt înmatriculate în România, când au fost înmatriculate temporar în România, când nu mai conțin una sau mai multe componente esențiale, în principal grupul motopropulsor, trenul de rulare, caroseria, șasiul, catalizatorul sau echipamente de gestionare a funcțiilor vehiculului sau când vehiculelor li s-au adăugat deșeuri.

Sunt exceptate de aceste condiții vehiculele fără stăpan sau abandonate pe domeniul public sau privat al statului.

Firmele de colectare vor înmâna ultimului proprietar un certificat de distrugere al vehiculului scos din uz.

La rândul lor, firmele de întreținere și reparații auto au obligația să predea materialele și piesele înlocuite care constituie deșeuri, pentru a fi reciclate, valorificate sau reutilizate.

Nerespectarea obligației producătorilor de a codifica, începând cu 1 ianuarie 2007, componentele și materialele pentru a facilita identificarea acestora- la dezmembrarea pentru reutilizare, valorificare, reciclare, precum și a obligației de a prelua de la ultimul proprietar al vehiculului pe care l-a introdus pe piață, atunci când acesta este scos din uz, vor fi tratate ca fapte sancționate cu amendă de la 100 la 200 de milioane lei și cu suspendarea temporară a activității firmei, până la rezolvarea problemelor.

Sanctiunea va fi aplicată și pentru firmele de reparații și întreținere care nu au predat pentru reciclare, valorificare sau reutilizare piesele sau materiale înlocuite care constituie deșeuri.

Pentru punerea pe piață a materialelor și componentelor vehiculelor care conțin plumb, mercur, cadmiu și crom hexavalent, sancțiunea va consta, începând cu 1 ianuarie 2007, în amendă de la 100 la 300 de milioane lei și suspendarea temporară a activității firmei, până la rezolvarea problemelor.

Directiva 2000/53/CE a fost emisă ținând cont de necesitatea reglementării unitare la nivelul Uniunii Europene a modului de gestionare a vehiculelor scoase din uz. Scopul acesteia este limitarea într-o măsură cât mai mare a impactului asupra mediului și sănătății umane produs de gestionarea vehiculelor scoase din uz, reutilizarea, reciclarea și valorificarea energetică a componentelor și materialelor provenind de la acestea precum și armonizarea legislației deja existente în statele membre în legătură cu acest subiect.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Atingerea obiectivelor este prevazuta a se face prin aplicarea principiului poluatorul plateste coroborat cu principiul responsabilitatii extinse a producatorului (principiu care presupune ca producatorul este responsabil de gestionarea produselor puse pe piata si dupa ce acestea au devenit deseuri). Pentru aplicarea acestui principiu Directiva prevede obligativitatea producatorilor de a asigura colectarea cel putin gratuita de la ultimul detinator a vehiculelor scoase din uz si implicit organizarea individual sau prin contracte cu terte parti a tratarii acestora cu respectarea conditiilor minime si atingerea obiectivelor de reutilizare, reciclare si valorificare energetica.

Elaborarea Directivei a tinut cont de asemenea si de aboradarea comuna a BMW, FIAT si RENAULT privind cele patru faze ale procesului de tratare a vehiculelor scoase din uz si anume:

- faza I : depoluarea prin extragerea tuturor fluidelor (ulei de motor si transmisie, lichid, de racire, lichid de frana, lichid de spalat parbrizul, etc.) si a acumulatorului;
- faza II : dezmembrarea:
 - dezmembrarea componentelor reutilizabile cu o rata mare de revanzare;
 - dezmembrarea motoarelor si cutiilor de viteze;
 - dezmembrarea componentelor mari din plastic in vederea reciclarii;
- faza III: macinarea caroseriilor intr-o masina de macinat (shredder) cu:
 - separarea partilor metalice feroase;
 - separarea partilor metalice neferoase;
 - separarea fractiei usoare (fluff);
- faza IV: tratarea chimica a fractiei usoare sau valorificarea energetica a acesteia.

Sursa: *“Vehicule scoase din uz: date curente de baza reflectand contextul general ecologic si economic al problemei vehiculelor socase din uz” - Institutul pentru o politica europeana de mediu – raport final*

In plus fata de stabilirea conditiilor minime de gestionare a vehiculelor scoase din uz Directiva are ca obligatie si atingerea de obiective de reutilizare si reciclare de minim 80% din masa vehiculelor (75% pentru vehiculele fabricate inainte de 1980) si de 5% valorificare energetica. Avand in vedere ca un vehicul are o compozitie medie de 75% metal , atingerea acestor obiective va fi posibila numai prin dezmembrare reutilizarea si/sau reciclarea componentelor de plastic, sticla si cauciuc. Aceste activitati vor avea o importanta din ce in ce mai mare tinand cont de tendinta de scadere a compontelor metalice inglobate in vehicule si de cresterea utilizarii materialelor plastice (asa cum se observa in tabelul de mai jos).

Material	1965	1985	1995
Fier si otel	76.00%	68.00%	63.00%
Plumb, cupru, zinc	4.00%	3.00%	3.00%
Aluminiu	2.00%	4.50%	6.50%
Plastic	2.00%	10.00%	13.00%

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Material	1965	1985	1995
Altele (in special sticla, cauciuc, vopsea)	16.00%	14.50%	14.50%
	100.00%	100.00%	100.00%

Sursa: "Vehicule scoase din uz: date curente de baza reflectand contextul general ecologic si economic al problemei vehiculelor scoase din uz" - Institutul pentru o politica europeana de mediu – raport final

Principalele materiale care intra in compozitia vehiculelor

a. Metalele feroase

Fierul si otelul sunt, din punct de vedere al masei, cele mai utilizate materiale. In general, aproximativ jumatate din continutul de metale feroase se gaseste in componentele mecanice iar cealalta jumatate in caroserie.

b. Metalele neferoase

- Alumiuniul se regaseste in principal in urmatoarele aplicatii:
 - elemente turnate pentru motor, cutia de viteze, componente ale transmisiei, pistoane
 - elemente ale radiatoarelor;
 - diverse componente cum ar fi cilindrii de frana;
 - elemente sudate ale barelor de protectie;
 - tabla de aluminiu se utilizeaza in anumite cazuri la fabricarea caroseriilor unor automobile de lux sau sportive dar in general nu este folosita pe scara larga
- Cuprul – principalele utilizari sunt:
 - fabricarea conductorilor pentru instalatia electrica;
 - diverse parti ale accesoriilor ;
 - elemente de bronz pentru radiatoare, termastate.
- Zincul – se utilizeaza la
 - acoperiri galvanice ale tablei;
 - elemente turnate pentru plansa de bord si radiatoare.
- Plumbul – se utilizeaza la:
 - fabricarea acumulatorilor;
 - diverse componente si materiale cum ar fi greutatele de echilibrare, pigmenti, agenti de stabilizare si vulcanizare.
- Metale pretioase care se gasesc in special in convertoarele catalitice cum sunt:
 - platina;
 - rodiul;
 - paladiul.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

c. Componente nemetalice

- materiale plastice
 - intr-un vehicul materialele plastice sunt utilizate in general dupa cum urmeaza (conform APME):
 - 60% in interior;
 - 10% in motor;
 - 10% in instalatia electrica;
 - 15% la caroserie;
 - 5% la sasiu.
 - Cauciucul este utilizat in general la:
 - anvelope;
 - furtune;
 - chedere.
 - Sticla se utilizeaza in principal la ;
 - parbriz;
 - geamuri laterale;
 - luneta.
 - Textile – a caror principala utilizare este la fabricarea scaunelor.

Situatia din Romania

In Romania, Directiva 2000/53/CE a fost transpusa prin HG 2406/2004, majoritatea prevederilor urmand sa intre in vigoare in perioada 2005-2006. Potrivit acestei hotarari producatorii vor trebui sa isi constituie o retea de colectare uniform raspandita in teritoriu care sa contina minim:

- un punct de colectare în fiecare judet;
- un punct de colectare în fiecare oras cu peste 100.000 de locuitori;
- 3 puncte de colectare în municipiul Bucuresti.

Este de asemenea obligatorie, incepand cu 2007, atingerea urmatoarelor obiective de reciclare si valorificare:

- reutilizarea si valorificarea a cel putin 75% din masa vehiculelor fabricate înainte de 1 ianuarie 1980;
- reutilizarea si valorificarea a cel putin 85% din masa vehiculelor fabricate după 1 ianuarie 1980;
- reutilizarea si reciclarea a 70% din masa vehiculelor fabricate înainte de 1 ianuarie 1980;
- reutilizarea si reciclarea a 80% din masa vehiculelor fabricate începând cu data de 1 ianuarie 1980.
- In plus, conform prevederilor Anexei 1 a actului normativ mentionat anterior este obligatorie dezmembrarea urmatoarelor componente ale vehiculelor scoase din uz:
 - convertoare catalitice;
 - greutati de echilibrare;
 - jante de aluminiu;
 - luneta, parbriz si geamuri laterale;
 - anvelope;
 - componente mari de plastic, cum sunt barele de protectie, grila radiatorului, daca acestea nu sunt separate în timpul sau dupa procesul de tocare/maruntire intr-o maniera care sa permita reciclarea materialelor;

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

- componente metalice care contin cupru, aluminiu si magneziu, daca respectivele metale nu vor fi separate în timpul sau dupa procesul de tocare/maruntire;

Toate aceste elemente fac ca societatile ce realizeaza dezmembrarea vehiculelor scoase din uz sa aiba un rol cheie in aplicarea HG 2406/2004 si implicit in respectarea obligatiilor ce decurg din aplicarea acquis-ului comunitar. Principalele activitati pe care aceste societati le desfasoara/le vor desfasura sunt legate de:

- colectarea vehiculelor scoase din uz (VSU);
- depoluarea VSU;
- dezmembrarea si testarea componentelor reutilizabile;
- dezmembrarea componentelor mari din materiale reciclabile.

5.1 Identificarea agentilor economici dezmembratori din teritoriu

Agentii economic dezmembratori pot fi clasificati in functie de:

- tipul activitatii desfasurate;
- de capacitatea de dezmembrare;
- gradul de detinere al autorizatiilor necesare.

Astfel, dupa tipul activitatii desfasurate exista :

- agenti economici care desfasoara doar activitati de colectare si care transfera vehiculele colectate catre alti agenti economici dezmembratori;
- agenti economici care importa componente dezmembrate si care au intentia ca in viitor sa desfasoare si activitati de colectare si dezmembrare a vehiculelor scoase din uz;
- agenti economici care desfasoara activitati de colectare si dezmembrare a vehiculelor scoase din uz.

Dupa capacitatea de dezmembrare exista agenti economici cu:

- o capacitate redusa de dezmembrare – sub 100 de vehicule/an;
- o capacitate medie de dezmembrare – între 100 si 300 de vehicule/an;
- o capacitate mare de dezmembrare – între 300 si 500 de vehicule/an;
- o capacitate foarte mare de dezmembrare – peste 1000 de vehicule/an.

Dupa gradul de detinere al autorizatiilor necesare exista:

- agenti economici care detin toate autorizatiile prevazute de legislatia in vigoare (in mod special autorizatie de mediu emisa de agentia teritoriala pentru protectia mediului si autorizatie de dezmembrare emisa de RAR);
- agenti economici care nu detin toate autorizatiile dar sunt in proces de autorizare;
- agenti economici care nu au depus inca solictarile de autorizare conform legisltiei in vigoare.

Inventarierea se va face pe baza unui chestionar ce va fi distribuit in teritoriu. In masura posibilitatilor, agentii economici vor fi asistati la completarea acestui chestionar de catre laboratorii studiului.

Chestionarul elaborat de I.C.I.M Bucuresti se va adresa atat societatilor care colecteaza vehicule scoase din uz cat si celor care colecteaza si dezmembreaza acest tip de deseuri.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

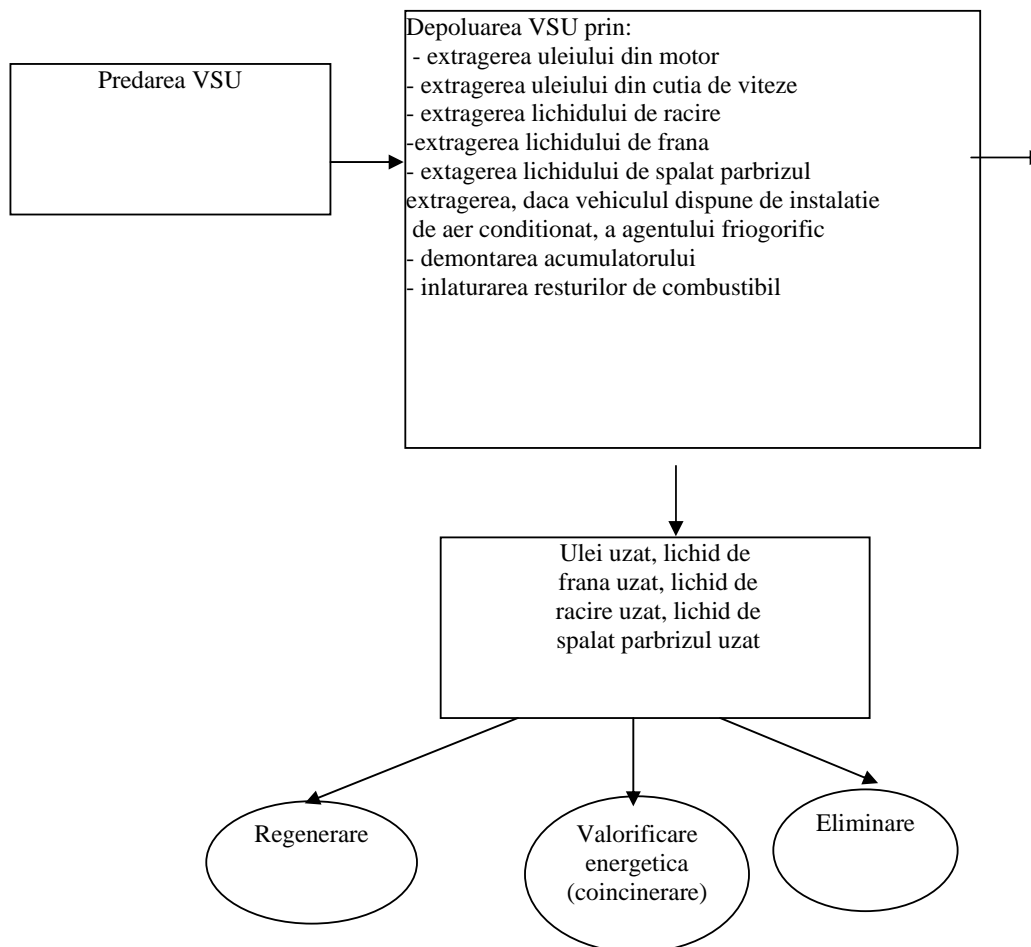
Principalele obiective ale identificarii vor fi:

- determinarea numarului de dezmembratori din fiecare judet/regiune;
- determinarea capacitatii de dezmembrare a fiecarui agent economic;
- informatii privind situatia dezmembratorilor din punct de vedere al respectarii obligatiilor legale:
 - cunoasterea reglementarilor legale in vigoare;
 - detinerea tuturor autorizatiilor necesare;
 - emiterea de certificate de distrugere la preluarea vehiculelor scoase din uz;
 - pastrarea unei evidente a deseurilor conform reglementarilor legale in vigoare.
- Informatii privind suprafetele pe care se desfasoara operatiile de dezmembrare:
 - suprafata totala detinuta;
 - suprafata impermeabila detinuta;
 - modul de impartire al suprafetelor (zona de livrare, zona de depozitare preliminara, zona de pretratare, etc)
- Informatii privind originea vehiculelor dezmembrate – vehicule inmatriculate in Romania sau vehicule si/sau componente importate in vederea dezmembrarii:
- Informatii privind operatiile de pretratare care se efectueaza inaintea dezmembrarii:
 - indepartarea de pe vehicul si colectarea selectiva a:
 - combustibilului ;
 - lichidului de racire;
 - lichidului de frana;
 - lichidului de spalare a parbrizului;
 - agentului frigorific din instalatia de aer conditionat;
 - filtrului de ulei;
 - condensatoarelor ce contin PCB/PCT;
 - uleiului de motor, de transmisie, uleiului hidraulic si celui utilizat in amortizoare, cu exceptia cazului cand acestea sunt necesare pentru reutilizarea componentelor care le contin.
 - indepartarea acumulatorilor;
 - tratarea componentelor pirotehnice;
 - indepartarea componentelor continand mercur;
- Informatii privind stocarea si valorificarea/eliminarea deseurilor rezultate in urma dezmembrarii:
 - capacitati de stocare de care dispun societatile de dezmembrare;
 - contracte pe care societatile de dezmembrare le au cu agentii economici valorificatori/eliminatori.

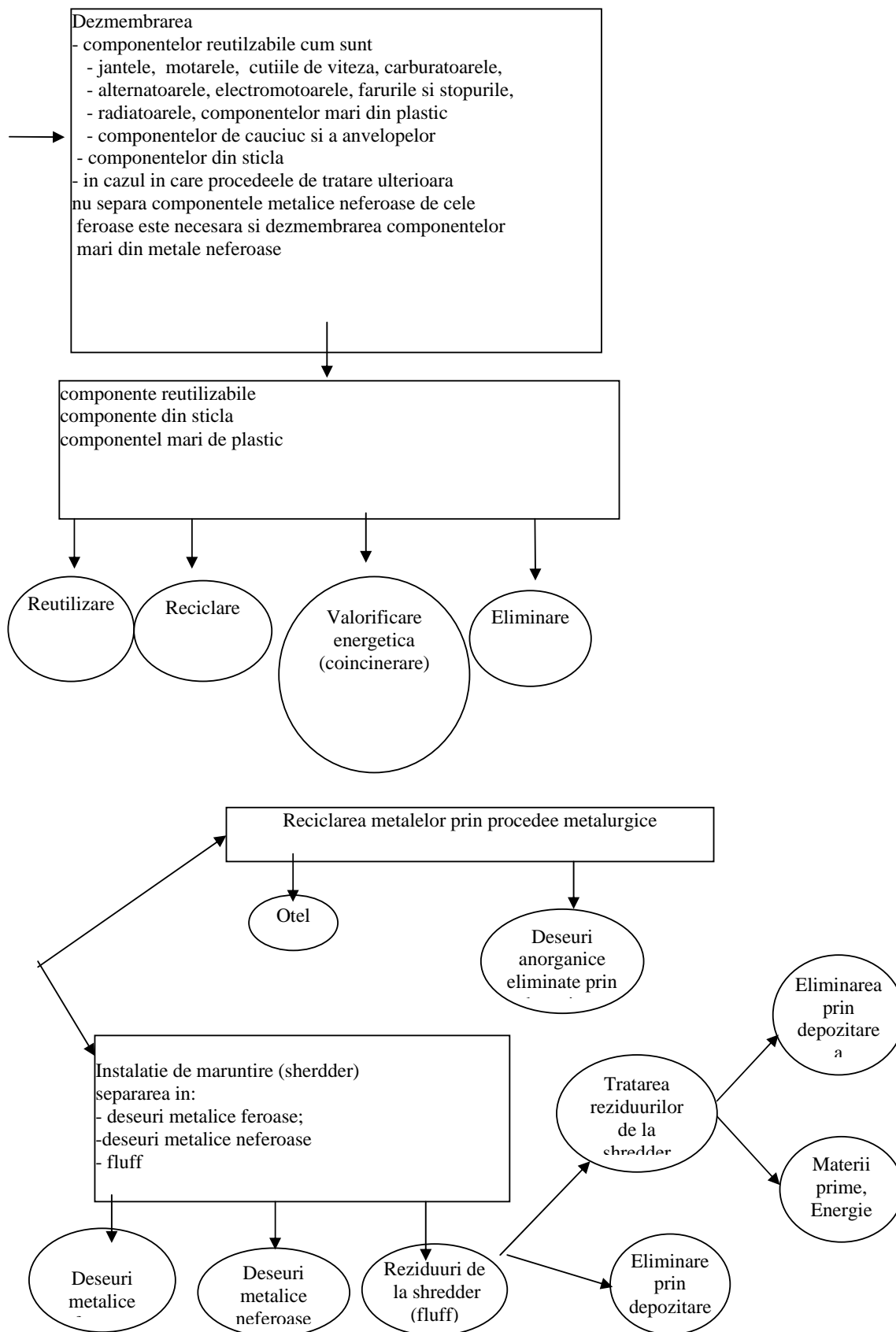
Informatii privind valorificarea componentelor reutilizabile dezmembrate.

Gestionarea vehiculelor scoase din uz conform prevederilor HG 2406/2004 va trebui efectuata respectand ordinea operatiilor din schema de mai jos .

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.



Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.



Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

5.2. Centralizarea si validarea datelor

Datele rezultate in urma completarii chestionarelor I.C.I.M vor fi verificate si apoi centralizate pe judete si regiuni. Pentru a se stabili gradul de dotare al societatilor de dezmembrare precum si capacitatea de a respecta prevederile legislatiei se va elabora un punctaj acordandu-se puncte pentru dotarile si practicile fiecarei societati.

Se va estima necesarul de capacitati de colectare si dezmembrare pentru fiecare judet/regiune in functie de indicele de motorizare si de durata medie de utilizare a vehiculelor.

Va fi urmarit modul in care se face dezmembrarea:

- daca societatile dispun de instructiuni de dezmembrare pentru VSU pe care le trateaza;
- daca personalul care face dezmembrarea este pregatit in acest scop;
- daca exista proceduri de testare a componentelor dezmembrate.

5.3. Evaluarea investitiilor necesare pentru modernizarea societatilor de dezmembrari auto.

Evaluarea investitiilor necesare pentru modernizare se va face avand in vedere obiectivul de constituire a unei retele de colectare si tratare a VSU uniform raspandita in teritoriu. Datele vor fi corelate cu indicele de motorizare pe judet si durata medie de utilizare a vehiculelor. Se va tine cont de si de intentiile agentilor economici de a-si dezvolta activitatea in urmatoarea perioada.

Vor fi evaluate in mod special investitiile ce trebuie facute in perioada imediat urmatoare in instalatii sau dotari costisitoare cu sunt:

- realizarea de suprafetele impermeabile sau impermeabilizarea suprafetelor existente pentru primirea si inregistrarea VSU;
- realizarea de suprafetele impermeabile sau impermeabilizarea suprafetelor existente de depozitare preliminara a VSU;
- realizarea de suprafetele impermeabile sau impermeabilizarea suprafetelor existente de pretratare/depoluare a VSU;
- realizarea de suprafetele impermeabile sau impermeabilizarea suprafetelor existente de depozitare a VSU pretratate;
- realizarea de suprafetele impermeabile sau impermeabilizarea suprafetelor existente pentru depozitarea motoarelor si cutiilor de viteza si a altor parti dezmembrate care contin fluide;
- achizitionarea de utilaje de depoluare;
- construirea, extinderea sau reabilitarea unor capacitati de stocare a deseurilor pentru:
 - sticla rezultata in urma dezmembrarii;
 - anvelopele uzate;
 - uleiul uzat in functie de categoriile de colectare;
 - celelalte fluide rezultate in urma depoluarii;
 - acumulatorii uzati;
 - alte tipuri de deseuri periculoase;
- construirea de instalatii de tratare a apelor uzate;
- constituirea unei evidente informatizate pentru componentele reutilizabile si deseurile rezultate in urma dezmembrarii.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

6.Concluzii

Directiva 2000/53/CE a fost emisa tinand cont de necesitatea reglementarii unitare la nivelul Uniunii Europene a modului de gestionare a vehiculelor scoase din uz. Scopul acesteia este limitarea intr-o masura cat mai mare a impactului asupra mediului si sanatatii umane produs de gestionarea vehiculelor scoase din uz, reutilizarea, reciclarea si valorificarea energetica a componentelor si materialelor provenind de la acestea precum si armonizarea legislatiei deja existente in statele membre in legatura cu acest subiect.

Pentru a transpune aceasta directiva in România ,Guvernul a aprobat HG 2406/2004 privind gestionarea vehiculelor scoase din uz, pentru a preveni acumularea deșeurilor, precum și pentru a permite reutilizarea, reciclarea și valorificarea vehiculelor și a componentelor lor.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare , depoluare , dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz ,a început sa se facă de catre I.C.I.M Bucuresti. În acest sens, I.C.I.M Bucuresti a elaborat un Chestionar de identificare si evaluare a agentilor economici (prezentat in anexa studiului) pe care l-a trimis in teritoriu. Până la această dată au răspuns la chestionarul I.C.I.M. Bucuresti următorii agenți economici (aceste chestionare sunt prezentate in anexa studiului) :

- SC AUTO ROLLA SERVICE SRL , jud.Buzau.
- SC DANCOR-COM SRL , jud.Prahova.
- SC EUROMOTORS SRL , jud.Dolj.
- SC DEMACO SRL , jud.Harghita.

Până la sfârșitul anului 2005 , această activitate de identificare și evaluare a agentilor economici autorizați să desfășoare activitati de colectare si tratare a vehiculelor scoase va continua , pentru a transpune in practica prevederile HG 2406 / 21.12.2004 .

Intocmit
Ing.Gabriel Munteanu

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

CHESTIONAR

In vederea identificarii si evaluarii agentilor economici din ROMANIA ce desfasoara activitati de colectare si /sau tratare(depoluare,dezmembrare) a vehiculelor scoase din uz

A 1.GENERALITATI

1.Date de identificare.

1. Denumirea agentului economic:

.....

2. Adresa :sediul social

.....

.....

punct de lucru (se va indica adresa unde se desfasoara activitațiile de gestionare a vehiculelor scoase din uz)

3. Telefon/fax/ E-mail : Website

.....

4. Anul înființării/anul de cand desfasoara aceasta activitate

.....

5. Tip activitate- unica sau impreuna cu alte activitati

Obs(enumerati activitatile.) ...

.....

6. Coduri CAEN

.....

7. Asociati.....

.....

..

8. Persoana de contact/telefon

.....

.

2.Activitati desfasurate : - Bifați

Colectare ; Tratare

3.Autorizatii /avize/acorduri detinute de la data/ valabile pana la data

autorizatie de mediu

DA NU

autorizatie RAR...

DA NU

aviz de la organul de politie

DA NU

alte avize (se enumera)

4. Enumerati cele mai importante legi in vigoare pe care le aplicati in sectorul in care va desfasurati activitatea:

.....

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

.....
.....
.....

A 2. LEGISLATIE. INTEGRARE EUROPEANA

5.Care este sursa de informatii cu privire la noutatile legislative si profesionale din domeniul in care va desfasurati activitatea ?

.....
.....
.....

6.Ati luat cunostiinta cu privire la impactul produs de aderarea la UE a tarii noastre, in domeniul in care va desfasurati activitatea ?

DA NU si care este sursa
informarii.....

7.Care este este efortul pe care trebuie sa-l suporte unitatea dumneavoastra in alinierea la normele europene ?

-enumerati cele mai importante actiuni si dati o cifra aproximativa a acestor costuri pana in 2007

.....
.....
.....
.....
.....

TOTAL EFORT FINANCIAR IN EURO=.....

8.Acest efort finaciar va fi suportat din

- | | | |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> fonduri proprii | <input type="checkbox"/> DA | <input type="checkbox"/> NU |
| <input type="checkbox"/> imprumuturi | <input type="checkbox"/> DA | <input type="checkbox"/> NU |
| <input type="checkbox"/> accesarea unor fonduri (europene ,interne ...) | <input type="checkbox"/> DA | <input type="checkbox"/> NU |
| <input type="checkbox"/> am accesat deja fonduri pentru modernizare | <input type="checkbox"/> DA | <input type="checkbox"/> NU |

de la.....

9..Cate vehicule scoase din uz ati colectat , dezmembrat si care este numarul maxim pe care considerati ca il puteti realiza ? in 2003..... 2004....., 7 luni 2005..... ,previziuni 2006..... /2007.....

10..Cate vehicule scoase din uz ati colectat , dezmembrat in baza OUG 99/2005 ?

.....

11. Care este numărul de angajati?.....

12.Ce pregatire are seful de atelier ?.....

În cazul în care desfășurați numai activități de **colectare** a vehiculelor scoase din uz vă rugăm să răspundeți la Anexa nr 1
În cazul în care desfășurați numai activități de **tratare** a vehiculelor scoase din uz vă rugăm să răspundeți la Anexa nr.2 .
În cazul în care desfășurați ambele tipuri de activitati vă rugăm să răspundeți la ambele anexe.

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Anexa nr.1 COLECTARE

1. Care sunt punctele de colectare pe care le aveti ?

Nominalizati localitatile si zona de colectare

.....

2. Suprafata locatiei in care se desfasoara activitatea in m 2 :

.....

3. Unitatea de colectare este ingradita si pazita?

DA NU

daca da in ce mod ?.....

4. Exista amplasat un indicator in apropierea caili de acces, in care sa se specifice denumirea, adresa si orele de functionare ale unitatii ?

DA NU

5. Aveți încheiate contracte cu unități de tratare pentru preluarea vehiculelor scoase din uz ,in scopul evitării prejudiciilor produse mediului de stocare prelungită a acestora ?

DA NU

dacă DA, indicați unitățile de tratare cu care aveți contract

.....

6. Suprafata pentru colectare este impartita intr-o suprafata unde vehiculele scoase din uz sunt predate de catre detinatori si o suprafata pentru stocarea temporara a acestora in vederea predării către unitățile de tratare.

DA NU

7. Suprafata pentru stocarea temporara este protejata impotriva scurgerilor de ulei mineral, in conformitate cu reglementarile legale in vigoare, si prezinta o retea de drenare a apelor meteorice.

Dacă suprafata este acoperită, existenta retelei de drenare nu mai este obligatorie;

DA NU

OBS.....

Suprafata impermeabila deținută mp.....

8. Dețineți echipamente necesare transportarii vehiculelor scoase din uz la unitățile de tratare ?

DA Ni

dacă DA, care sunt acestea ?

.....

9. Dețineți substanțe pentru tratarea și neutralizarea oricăror posibile scurgeri de fluide?

DA NU

Dacă DA, care sunt acestea ?

.....

10. Aceste sunt stocate în condiții corespunzatoare ?

DA NU

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

Dacă DA, indicați cum ?

.....
11. Dețineți instalații de epurare a apelor , inclusiv a apelor meteorice , în conformitate cu reglementările legale în vigoare ?

DA NU

Dacă DA, care sunt acestea?.....

12. Dețineți instalații de prevenire si stingere a incendiilor ?

DA NU

Dacă DA, care sunt acestea ?

.....
13. Există un registru de operare în care să fie evidențiate în scris toate vehiculele predate? DA NU

14. La predarea unui vehicul unitatea emite certificate de distrugere din partea unui agent economic autorizat să trateze vehicule scoase din uz conform prevederilor HG 2406/2004 și ordinului comun 87/527/411 din 2005 ?

DA NU

15. La preluarea unui vehicul scos din uz înregistrați următoarele informații:

a. copii ale cărților de identitate ale vehiculelor uzate colectate?

DA NU

b. pentru persoanele fizice - copii ale documentelor de identitate ale ultimilor proprietari sau ale persoanelor împuternicite de acestia printr-un document notarial să efectueze predarea vehiculelor uzate?

DA NU

c. pentru persoanele juridice - copii ale documentelor de identitate ale persoanelor delegate de societățile detinătoare ale vehiculelor scoase din uz să efectueze predarea acestora?

DA NU

d. copii ale certificatelor de distrugere ale tuturor vehiculelor scoase din uz, preluate

DA NU

e. probleme deosebite si avarii incluzând cauzele si măsurile de remediere ale acestora

DA NU

Declar pe propria raspundere ca datele mentionate in chestionarul anexat sunt reale si conforme cu activitatea desfasurata pana la data de 31.07.2005

**Anexa nr.2 .TRATARE
(DEPOLUARE-DEZMEMBRARE)**

16. Care este ponderea activitatii :

a/ dezmembrare vehicule DA NU si %.....

b/dezmembrare subansamble DA NU si %.....

17. Care este ponderea pietei de unde achizitionati vehicule ?

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

a/ -UE DA NU si %.....
b/ - Romania DA NU si %.....

**18. Daca ponderea pietei este UE, dumneavoastra :
a/-sunteti importator de subansamble nedezmembrate ?**

DA NU

b/-sunteti importator de piese second ?

DA NU

c/-cumparati din Romania subansamble importate de alti agenti economici?

DA NU

19. Cine sunt principalii dumneavoastra furnizori ?

a/-persoane fizice DA NU si %.....

b/-persoane juridice DA NU si %.....

c/-firme de asigurari DA NU si %.....

20. Care este tipul si ponderea vehiculelor pe care le dezmembrati :

-vehicule scoase din uz ,accidentate DA NU si %.....

- vehicule *batrane* (conf OG 99/2005) DA NU si %.....

21. Care este tipul de vehicule de care sunteti interesat ?

-vehicule scoase din uz ,accidentate DA NU

- vehicule *batrane* (conf OG 99/2005) DA NU

si de ce:.... ..

.....

.....

.....

22. Inregistrati costuri negative (mai mari decat veniturile) ,la ce tip de vehicule si de ce?.....

.....

Enumerati marcele:.....

.....

23. Unitatea de dezmembrare este îngrădită și păzită?

DA NU

daca da in ce mod ?.....

24. Exista amplasat un indicator în apropierea căii de acces, în care să se specifice denumirea, adresa si orele de functionare ale unității ?

DA NU

25. Suprafața locației în care se desfășoară activitatea in mp.....

26. Suprafata impermeabilă deținută in mp.

si cum este impermeabilizata.....

27. Dispuneți de o zonă de livrare a vehiculelor scoase din uz (de primire și înregistrare) ?

DA NU

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

28. Dispuneți de o zonă de depozitare preliminară a vehiculelor scoase din uz care nu au fost tratate prealabil ?

DA NU

29. Dispuneți de o zonă de pretratare a vehiculelor scoase din uz?

DA NU

30. Ce operațiuni de pretratare a vehiculelor scoase din uz efectuați ?

a) - îndepărtarea acumulatorilor; DA NU

b) - demontarea rezervorului de combustibil lichid de către personal autorizat, conform instructiunilor producătorului;

DA NU

c) - tratarea componentelor pirotehnice, fie prin dezmembrare si eliminare conform instructiunilor producătorului, fie prin detonare, pentru a le face inofensive atât timp cât sunt instalate pe vehicule;

DA NU

d) îndepărtarea pe cât posibil a tuturor componentelor continând mercur;

DA NU

îndepărtarea de pe vehicul și colectarea selectivă a:

e) – combustibilului DA NU

f) - lichidului de răcire; DA NU

g) - lichidului de frână; DA NU

h) - lichidului de spălare a parbrizului; DA NU

i) - agentului frigorific din instalatia de aer conditionat;

DA NU

j) - filtrului de ulei; DA NU

k) condensatoarelor ce contin PCB/PCT DA NU

l) uleiului de motor, de transmisie, uleiului hidraulic si celui utilizat în

DA NU

m) amortizoare, cu exceptia cazului când acestea sunt necesare pentru

DA NU

n) reutilizarea componentelor care le contin.

DA NU

31. Aveti sculele ,dispozitivele, instalatii specifice pentru operatiile de depoluare-dezmembrare ?

DA Nu

Enumerati cateva dintre ele

.....
.....
.....

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

32. Dispuneți de o zonă de depozitare a vehiculelor pretratate ?
 DA NU

33. Dispuneți de o zonă de dezmembrare a vehiculelor ?
 DA NU

34. Ce operațiuni de dezmembrare a vehiculelor efectuați ?
.....
.....

35. Dispuneți de o zonă de stocare a părților reutilizabile care nu conțin fluide ?
 DA NU

36. Care sunt aceste părți reutilizabile din vehicul care nu conțin fluide ?
.....
.....

37. Dispuneți de o zonă de stocare a părților reutilizabile care conțin fluide ?
 DA NU

38. Care sunt aceste părți reutilizabile care conțin fluide ?
.....
.....

39. Dispuneți de o zonă de stocare a deșeurilor solide pentru reciclare/valorificare energetică/ eliminare ?
 DA NU

40. Care sunt aceste deșeuri solide care va rezulta dumneavoastră ?
.....
.....

41. Dispuneți de o zonă de stocare a deșeurilor fluide pentru reciclare/valorificare energetică/ eliminare ?
 DA NU

42. Care sunt aceste deșeuri fluide ?
.....
.....

43. Dispuneți de o zonă de stocare a vehiculelor dezmembrate ce vor fi transportate către shredder ?
 DA NU NEAPLICABIL

44. Dispuneți de o zonă de compactare (dacă se efectuează această operațiune) ?
 DA NU NEAPLICABIL

45. Zonele de lucru , în care se realizează pretratarea, dezmembrarea, stocarea fluidelor și a părților care conțin fluide ,sunt protejate astfel încât să fie evitată contaminarea solului și a pânzei freatice ?
 DA NU

dacă DA, indicați cum ?

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

.....
46. Detineti containere ,recipienti adecvati pentru lucru si depozitare ?
 DA NU

47. Care este capacitatea maxima de depozitare pe grupe de deseuri in containere ,recipienti ?
acumulatori.....buc./ ulei.....l./antigel.....l/ lichid parbriz..... l / sticla.....kg/..textile.....kg/cauciuc..... kg/..plastickg/

48. Cum asigurati transportul deseurilor ?
.....
.....

49. Dețineți instalații de epurare a apelor , inclusive a apelor meteorice , în conformitate cu reglementarile legale în vigoare ?

DA NU

dacă DA, care sunt acestea ?
.....

50. Dețineți instalații de prevenire si stingere a incendiilor ?

DA NU

dacă DA, care sunt acestea ?
.....

51. Dispuneți de documentație de dezmembrare pentru fiecare tip de vehicul conform prevederilor legislației în vigoare?

DA NU

daca da ,specificati

tipul documentatiei

pe ce suport (hatie,electronic)

de unde le-ati procurat.....

costuri estimative.....

52. Dispuneți de un registru de operare , în care să fie menționate următoarele:datele de identificare a vehiculelor , operațiile de evacuare a fluidelor , reutilizarea și reciclarea materialelor,materialele valorificate energetic?

DA NU

53. Dispuneți de contracte încheiate cu eliminatori/valorificatori pentru deșeurile generate? Daca da, pentru ce tipuri de deșeuri?
.....
.....

54. Care sunt costurile estimate de eliminare,valorificare a deseurilor / vehicul in euro.....

55. Dispuneți de o procedură de testare a componentelor dezmembrate?

DA NU

56. Dispuneți de un sistem informatizat de evidență a componentelor reutilizabile?

DA NU

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

57. Dispuneți de un sistem informatizat de evidență a deseurilor?
 DA NU

58. Acreati evidenta - informatizata DA NU
-pe registre DA NU

59. Ați depus formularele prevăzute în anexa nr.2 a Hotărârei 2406/21/12/2004 privind gestionarea vehiculelor scoase din uz , completate pentru anul 2004.
 DA NU

Dacă DA, vă rugăm să anexați o copie prezentului chestionar.

60. Enumerati cateva responsabilitati pe linie de protectia mediului si care este actul normativ care le prevede pentru activitatea pe care o desfasurati ?

.....
.....
.....
.....

61. Dezmembrarea se face în scopul:
a. vânzării deseurilor reciclabile rezultate în urma acestei actiuni.
 DA NU

b. vânzării componentelor reutilizabile.
 DA NU

62. Componentele reutilizabile sunt vândute direct prin magazin propriu sau prin intermediari?
 DA NU

63. Care sunt investitiile si activitatile pe care le considerati urgente pentru desfasurarea la standard european acesta activitate ?

.....
.....
.....

64. Doriti sa fiti inregistrat ca firma de dezmembrari , care solicita preluarea responsabilitatii producatorului ?
 DA NU

65. Care sunt marcile (producatorii) pentru care doriti sa preluati aceasta responsabilitate

.....
.....
.....
.....

66. Enumerati cele mai importante probleme(5) cu care va confruntati ?

Identificarea agentilor economici care au capacitatea de a desfasura activitati de colectare ,depoluare, dezmembrare si tratare a vehiculelor scoase din uz conform Directivei 53/2000 si a investitiilor necesare in acest scop.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

67. Formulati pe scurt cum le doriti solutionate

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

68. De la cine si in ce mod doriti sustinere ?

Declar pe propria raspundere ca datele mentionate in chestionarul anexat sunt reale si conforme cu activitatea desfasurata pana la data de 31.07.2005