

**Благовещенская Т. С., Котов Н. А.**

**Белорусский национальный технический университет, г.  
Минск**

## **СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ УТИЛИЗАЦИИ ВЫШЕДШЕГО ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТА**

*На сегодняшний день автотранспорт является одним из крупнейших загрязнителей окружающей среды – при обслуживании и эксплуатации автомобилей образуется широкий спектр отходов, оказывает воздействие на водный и воздушный бассейны, потребляется большое количество ресурсов (вода, топливо и т.д.). Основной проблемой, требующей комплексного решения, является обращение с автомобилями по окончании срока их службы.*

Ежегодно происходит рост количества единиц автотранспорта на душу населения во всем мире, что является причиной увеличения нагрузки на окружающую среду. На данный момент мировой парк автомобилей составляет примерно 700 млн. единиц. Такое количество автотранспорта создает реальную и серьезную угрозу окружающей среде, в т.ч. путем неоправданно большого потребления материальных ресурсов.

Снизить его может рациональное обращение с выводимыми из эксплуатации автомобилями, автокомпонентами и материалами путем разборки, устранения дефектов и возвращения восстановленных узлов и агрегатов в производство и техническое обслуживание автомобилей.

В Беларуси на 1 января 2013 года было зарегистрировано 3817792 транспортных средства. Коэффициент степени автомобилизации в стране один из самых высоких в постсоветском пространстве - на каждую тысячу белорусов приходится 338 транспортных средств. При этом из строя ежегодно выходит не менее 40 тыс. единиц автотранспорта, и с каждым годом эти цифры увеличиваются [1].

Проблемы образования отходов автотранспортных средств (далее АТС) и обращения с ними существуют в каждой стране, и для определенных групп стран (высокоразвитые страны, развивающиеся страны и страны третьего мира) имеют свою специфику. Так, для развивающихся стран, к которым относится Республика Беларусь, характерны следующие основные проблемы:

- отсутствие единой системы сбора и утилизации отходов АТС;

- загрязнение окружающей среды отходами АТС, в частности различными токсическими веществами (электролит, нефтепродукты, антифриз, свинец из аккумуляторных батарей и т.д.);

- безвозвратные потери материальных и энергетических ресурсов (при захоронении отходов АТС на свалках и при производстве новых АТС);

- оказание негативного влияния на здоровье населения (при горении и разложении составляющих АТС выделяются диоксины, полиароматические углеводороды и другие токсические вещества);

- нарушение архитектурного облика и эстетики городского ландшафта;

- снижение пропускной способности дорог (затруднение движения, возникновение аварийных ситуаций);

- отсутствие единой законодательной базы, обеспечивающей регулирование и эффективное обращение с отходами АТС, которая соответствовала бы современным направлениям развития данной области и законодательству стран, имеющих многолетний и эффективный опыт работы, в частности стран ЕС;

- отсутствие регулирования правоотношений в области сбора и утилизации АТС для физических лиц, т.о. из правовой и материальной базы выведены более 70% подлежащих утилизации АТС и более 50% образующихся отходов технического обслуживания АТС;

- отсутствие регулирования применения более современных и экологически безопасных материалов при проектировании и выпуске новых АТС (в отличие от европейского законодательства, где установлено жесткое

ограничение количества отходов, подлежащих захоронению, а не утилизации) [2].

Решением данной проблемы видится введение в республике единой системы обращения с отходами АТС, которая опиралась бы на продуманную и действенную нормативно-правовую базу. Внедрение такой системы лучше всего начать с предприятий, т.к. организовать, проконтролировать и оценить эффективность, как внедрения, так и функционирования, легче в закрытых организациях со своим административно-управленческим аппаратом, чем в городе или республике в целом. При положительных и оптимистичных результатах тестирования системы желательно ее внедрение в более широких масштабах.

Чтобы понять, как должна функционировать система подобного рода, следует обратиться к опыту стран Евросоюза, где уже достаточно долгое время действует эффективная система обращения с отходами АТС.

В Европе сбором и утилизацией отходов АТС занимается специализированная отрасль производства. При этом различные аспекты проблемы утилизации автомобилей регламентируются законодательно-нормативной базой.

Главными документами можно считать «Постановление о переработке использованных автомобилей» 1997 г., Директиву 2000/53/ЕС «Транспортные средства, вышедшие из эксплуатации», а также стандарты ISO серии 14000 [3].

Основные элементы европейской системы утилизации АТС:

- отсутствие взимания оплаты с владельца автомобиля при сдаче автомобиля на утилизацию;

- взимание налога на утилизацию происходит на стадии продажи нового автомобиля, а не в момент направления на утилизацию. Взимание налога, сумма которого составляет не более 50 евро, осуществляет производитель (официальный дилер) автомобиля;

- организация успешной и эффективной системы мониторинга, основанной на применении компьютерных баз данных;

- наличие системы снятия с регистрации автомобилей, когда обязательным элементом является предоставление либо

сертификата об утилизации, либо сертификата об экспорте. Владелец автомобиля не освобождается от оплаты налога на автомобиль, пока не предоставит один из данных документов.

– у владельцев автомобилей нет никаких выгод и стимулов от незарегистрированного экспорта автомобиля для избежания передачи своего отслужившего автомобиля в систему авторециклинга.

Теперь рассмотрим ситуацию в Республике Беларусь.

1. В стране существует законодательно-нормативная база, регулирующая обращение с некоторыми отходами АТС, однако она не предусматривает организацию сбора, разборки и переработки отходов АТС, ответственность и обязательства автовладельцев и переработчиков отходов АТС и т.д. Например, законодательно в республике урегулированы лишь вопросы обращения с отдельными компонентами автомобилей (аккумуляторы, лом и отходы черных и цветных металлов, шины и т.д.).

2. В Республике Беларусь отсутствует система по обращению с отходами АТС.

Согласно Закону «Об обращении с отходами» обращение с отходами АТС, которые находятся в частном владении, осуществляется таким же образом, как и обращение с отходами АТС юридических лиц. Это, как правило, касается отходов, которые образовались при техническом обслуживании АТС на специализированных предприятиях. Однако некоторые виды отходов, которые при этом образуются, остаются в собственности владельца АТС (отработанные аккумуляторы, изношенные шины, детали, узлы и т.д.) и могут отправляться на несанкционированные свалки и иные подобные объекты.

Фактически ни одна из процедур по обращению с отходами АТС на сегодняшний день без соответствующей технической, экономической, правовой, информационной базы не может применяться при обращении с отходами АТС физических лиц.

3. Также в Беларуси нет четкой системы поощрения при покупке нового или снятии с регистрации старого автомобиля.

Из этих данных можно сделать вывод, что деятельность системы по обращению с отходами АТС не должна основываться только на рыночных взаимоотношениях,

добровольной стандартизации или добропорядочности граждан, а должна быть предметом обязательного законодательного регулирования. Это подтверждает опыт Западной Европы, где основные положения системы автопереработки утверждены обязательными европейскими Директивами и национальными законами.

Поэтому в целях создания эффективно работающей и экологически-ориентированной системы обращения с отходами АТС требуется:

- разработать законодательную базу в сфере обращения с отходами АТС;

- законодательно стимулировать применение современных и экологически безопасных материалов и элементов при проектировании и выпуске новых автомобилей с целью ограничения количества отходов, не подлежащих утилизации;

- установить процедуру передачи на переработку отходов АТС для юридических и физических лиц, а также порядок оплаты данных услуг, систему поощрения, документооборота и контроля.

- создать предприятия по обращению с отходами АТС для максимального извлечения всех вторичных материалов из них с последующей отправкой всех компонентов в места их переработки или использования [4].

#### Библиографический список

1. Состояние окружающей среды. Экологический бюллетень 2013 год / под общ.ред. В.Ф. Логинова. – Минск, 2014. – 363 с.
2. Воробьев-Обухов А. Авто из замкнутого цикла / А. Воробьев-Обухов; // Вокруг света. - 2009. - N 4. - С. 108-110.
3. Директива 2000/53/ЕС «Транспортные средства, вышедшие из эксплуатации».
4. Васляев М.А. Разработка единой эколого-ориентированной системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств. Автореферат. – М., 2007 г.