

Об утилизации автотранспортных средств

Российская Федерация проводит целенаправленную политику по уменьшению загрязнения окружающей среды и защите рынка от некачественной и неэкологичной продукции автомобилестроения. В Российской Федерации проблема утилизации транспортных средств стоит особенно актуально ввиду старости автомобильного парка. Данная проблема должна иметь комплексное решение и включать в себя как разработку транспортных средств, спроектированных с учетом требований утилизации, так и создание отрасли по переработке транспортных средств и отходов их эксплуатации.

Для решения вопроса утилизации вышедших из эксплуатации транспортных средств в Таможенном Союзе (в составе Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан) разработан проект Технического регламента «О требованиях к колесным транспортным средствам по обеспечению их безопасной утилизации». Данный документ включает требования к транспортным средствам и к отрасли по их утилизации.

С 1 сентября 2012 года за ввозимые на таможенную территорию Российской Федерации транспортные средства взимается утилизационный сбор, также являющийся составной частью проводимой государственной политики.

Важность представленного на рассмотрение проекта Правил ООН в отношении утилизации автотранспортных средств не вызывает сомнения, однако, на наш взгляд, сам проект требует доработки.

1. Согласно тексту проекта Правил область их применения распространяется только на транспортные средства категорий M1 и N1, а также на новые компоненты. Однако в тексте проекта требования к компонентам не определены (за исключением ограничения их повторного использования в новых транспортных средствах). В проекте Правил необходимо предусмотреть и возможность их распространения на другие категории транспортных средств. Также важным является вопрос повторного использования компонентов, которые могут оказать влияние на снижение безопасности эксплуатируемых транспортных средств.

2. В проекте Правил нет четкого перечня предоставляемой производителем технической документации, касающейся технологии демонтажа и утилизации транспортных средств; отсутствуют также формы технической документации. Имеющаяся в ЕС система IDIS не стандартизована на уровне ISO.

3. Согласно проекту Правил, расчет степени утилизации и степени рециклирования допускается производить с учетом технологий утилизации, прошедших только лабораторную проверку. Ввиду разницы в техническом и технологическом уровне отраслей по утилизации транспортных средств в разных странах одинаковая степень переработки не представляется возможным. Это может ограничить возможности взаимного признания сообщений об официальном утверждении типа в отношении данных Правил.

4. В проекте Правил отсутствуют требования по запрещению использования экологически опасных материалов, перечень которых приведен в Приложении II к Директиве ЕС 2000/53/ЕС.

5. Согласно проекту Правил маркировка компонентов из пластмассы и резины не является обязательной; в проекте приведен только перечень стандартов ISO, которым необходимо пользоваться при маркировке. В последующем это может усложнить утилизацию данных компонентов.

6. Русская версия текста проекта Правил требует существенной корректировки, особенно в части терминологии.

Выводы:

Важность представленного на рассмотрение проекта Правил ООН в отношении утилизации автотранспортных средств не вызывает сомнения, однако сам проект требует доработки.

Предлагается организовать неофициальную рабочую группу по доработке данного проекта. Эксперты Российской Федерации готовы принять в ее работе самое активное участие.
