

RECICLAREA AUTOMOBILELOR ÎN ISRAEL ȘI ÎN LUMEA LARGĂ



Ing. Arie LAOR,
Consulting Engineer

Pensionar al Ministry of Defence, Israel. Membru al Association of Engineers and Architects, Israel; Federation of Graduate Engineers and Architects, Israel și al V.D.I., Germany

REZUMAT

Se expun efectele ecologice și aspectele economice ale reciclării automobilelor, precum și criteriile pentru evaluarea rentabilității ei în diverse cazuri particulare.

ABSTRACT

The ecological effects and economic aspects of automobile recycling are exposed and criteria for the estimation of its rentability in various cases are presented.

În ultimii ani se înrăutățește din ce în ce mai mult calitatea aerului pe care-l inspirăm.

Contribuția mijloacelor de transport la poluarea atmosferei prezintă o problemă serioasă, deoarece vehiculele sunt în număr din ce în ce mai mare și oamenii se află în preajma lor.

În Israel circulă un mare număr de automobile, atât în orașe cât și pe șoselele interurbane și s-a constatat că, odată cu creșterea numărului de vehicule, crește și numărul cazurilor de boli provocate de poluarea atmosferei. Pagubele cauzate de acest factor în Israel sunt evaluate la suma de cca. 500 000 dolari pe an. Ele pot fi reduse în mod apreciabil pe câteva câi, una dintre ele fiind crearea unei infrastructuri pentru reciclarea automobilelor foarte vechi și înlocuirea lor cu vehicule noi, construite conform unor standarde mult mai riguroase pentru reducerea poluării atmosferei.

Ministerul de Transport israelian pregătește actualmente un program de reciclare voluntară a automobilelor foarte vechi, bazat pe încurajarea proprietarilor lor prin acordarea unei indemnizații bănești pentru participarea la program.

O analiză minutioasă a dus la concluzia că programul trebuie aplicat numai la automobilele particulare. Se anticipează că astfel se va realiza o economie de 600 000 – 1 500 000 \$ pe an, în funcție de amploarea programului. Programul va fi aplicat la automobilele mai vechi de 15 ani, iar suma indemnizației individuale va fi de 700 \$. Se estimează că numărul automobilelor reciclate va fi la început între 6000 și 11 000 \$ pe an și se va dubla după 5 ani. Majoritatea proprietarilor de automobile foarte vechi (cca. 70%) vor cumpăra mașini mai

noi, ceea ce va reduce cu 80% poluarea atmosferei. Impozitele și taxele vamale constituind cca. 60% din prețul en-detail al automobilelor particulare în Israel, venitul statului va crește cu 50 000 000 – 100 000 000 \$, pe când costul reciclării vehiculelor vechi va fi de 4 000 000 – 7 000 000 \$.

Așadar, în domeniul automobilelor particulare programul promite rezultate apreciabile, iar dificultățile efectuării lui sunt considerate rezonabile.

În schimb, celelalte categorii de automobile nu promit rezultate satisfăcătoare.

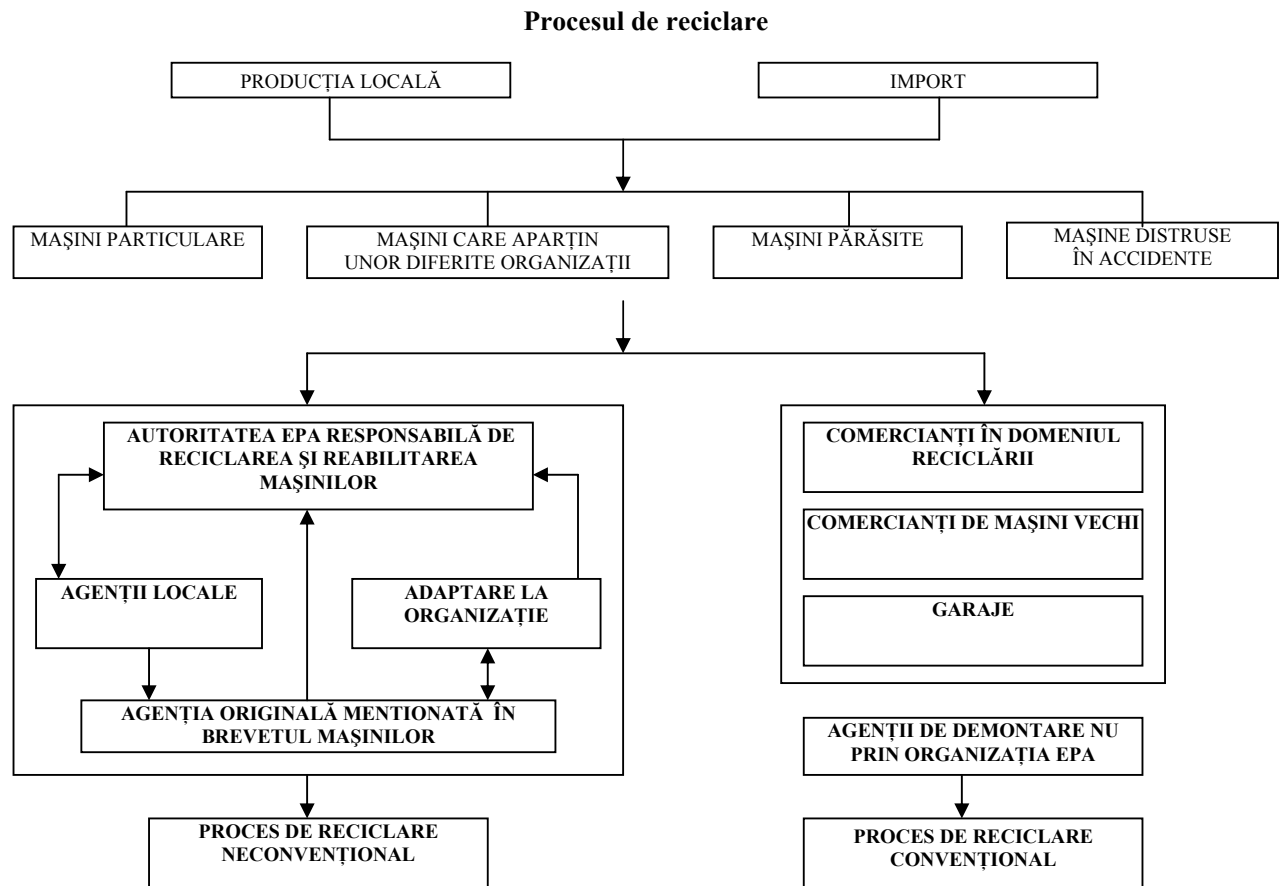
Astfel, în Israel programul nu este rentabil pentru autocamioane până la 16 tone și pentru autobuze.

Numărul acestora fiind relativ mic, iar impozitele și taxele sus-menționate pentru vehicule noi din această categorie fiind mici, ar lipsi surse de finanțare a programului.

Dat fiind că aceste vehicule au un coeficient de poluare mai mare, se recomandă ca cele foarte vechi să fie scoase din circulație, fără nicio indemnizație sau compensare bănească.

Țin să menționez că există și mulți oponenți la acest program. În primul rând i se opun familiile cu venit prea modest pentru a le permite schimbarea automobilului într-unul mai nou. I se mai opun proprietarii de automobile vechi în stare bună, cu un kilometraj de mai puțin de 12 000 km pe an.

Se argumentează că nu totdeauna un automobil vechi produce mai multă poluare decât unul nou și că se pot lua măsuri mai eficiente pentru limitarea poluării, cum ar fi un test oficial periodic, mai riguros.



Costul programului trebuie confruntat totdeauna cu utilitatea lui. În acest scop, trebuie luate în considerare câteva aspecte (vedeți schema alăturată):

1. Există și o reciclare „naturală” cauzată de accidente și furturi, ori de o uzură exagerată a automobilului.
2. Trebuie evitată plata de indemnizații în cazul unui cost prea mare al reciclării.
3. În cursul efectuării programului trebuie urmărită creșterea treptată a amplitudinii sale și trebuie stabilită o relație rațională între aceasta din urmă și mărimea indemnizațiilor bănești oferite proprietarilor de vehicule vechi.
4. Trebuie luate în considerare atât costul indemnizațiilor plătite cât și costul efectuării programului.
5. Trebuie evitată plata de indemnizații pentru automobile accidentate sau furate precum și pentru cele deja reciclate în trecut.

Utilitatea programului se manifestă în câteva direcții:

- reducerea poluării atmosferei.
- creșterea încasărilor statului din impozite pe cumpărarea de automobile noi.
- reducerea numărului de automobile în circulație (dacă cele vechi nu sunt schimbate în unele noi).
- creșterea securității circulației vehiculelor (prin trecerea la vehicule noi).

În continuare se dau câteva exemple privind reciclarea automobilelor în alte țări.

Italia. În 1997 existau cca. 42 000 000 de automobile. Poluarea aerului cauzată de ele s-a concretizat în 310 000 cazuri mortale. Din acest motiv a fost introdus un program de reciclare a cca. 3 000 000 de automobile, care a costat 1 280 000 000 lire. Programul este efectuat o dată la câțiva ani.

Taiwan. În 1998 existau cca. 15 000 de automobile. A fost instituit un program de reciclare sub egida Autorității EPA (Environmental Protection Administration).

Norvegia. Există un program din 1996, prin care se acordă o indemnizație de 880 \$ pentru fiecare automobil de peste 10 ani care este reciclat, ceea ce a dus la reciclarea unui număr de peste 150 000 automobile.

S-a ajuns și aici la concluzia că reciclarea vehiculelor particulare este foarte recomandabilă, iar în ceea ce privește camioanele, reciclarea celor de peste 14 ani este convenabilă.

În încheiere, trebuie accentuat că poluarea aerului este foarte dăunătoare sănătății omului, iar reciclarea automobilelor poate atenua în mod considerabil această problemă.