

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Klimatu w sprawie określenia szczegółowych kryteriów utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Klimatu Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jacek Ozdoba – Sekretarz Stanu w MK</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Marzena Berezowska – Dyrektor Departamentu Gospodarki Odpadami, e-mail: marzena.berezowska@klimat.gov.pl; tel.: (+48 22) 36 92 262 koordynator: Agnieszka Sosnowska– Starszy Specjalista, Departament Gospodarki Odpadami, e-mail: sosnowska.agnieszka@klimat.gov.pl tel.: (+48 22) 36 92 685</p>	<p>Data sporządzenia 1.10.2020 r.</p> <p>Źródło: Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (art. 14 ust. 1a)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Klimatu 57</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dla gospodarki obiegu zamkniętego pożądane jest podejmowanie działań mających na celu ponowne wykorzystanie surowców wtórnych. Traktowanie destruktu asfaltowego jako odpadu, nie jako istotnego komponentu o udokumentowanych właściwościach, który może być ponownie wykorzystany do budowy dróg i autostrad, nie wpisuje się w założenia koncepcji gospodarki o obiegu zamkniętym zmierzającej do racjonalnego wykorzystania zasobów i ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko wytwarzanych produktów, które podobnie jak materiały oraz surowce, powinny pozostawać w gospodarce tak długo, jak jest to możliwe, a wytwarzanie odpadów powinno być jak najbardziej zminimalizowane.

Zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r., poz. 701, z późn. zm.), destruktu asfaltowy stanowi odpady o kodzie 17 03 01* Mieszanki bitumiczne zawierające smołę (odpad niebezpieczny) lub 17 03 02 Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01. Destrukt asfaltowy powstaje głównie w wyniku frezowania warstw nawierzchni istniejących dróg oraz z rozkruszenia płyt wyciętych z nawierzchni asfaltowej lub brył uzyskiwanych z tych płyt, jak i z odrzutów lub nadwyżek powstałych przy produkcji mieszanki mineralno-asfaltowej. Około 95% destruktu asfaltowego stanowi kruszywo, natomiast pozostałe 5% to lepiszcze, obecnie wyłącznie asfaltowe. Destrukt powstały na skutek sfrezowania masy bitumicznej z nawierzchni drogi może zostać przetworzony w specjalnej instalacji i użyty jako dodatek do mieszanki bitumicznej. Destrukt asfaltowy, poza zastosowaniem w mieszankach mineralno-asfaltowych jako częściowy substytut kruszywa, może być również wykorzystywany do utwardzania poboczy, dróg serwisowych, zjazdów itp.

Obecnie istnieje możliwość zagospodarowania destruktu asfaltowego będącego odpadem zgodnie z:

- 1) ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach,
- 2) rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. poz. 796) (tzw. rozporządzenie pozainstalacyjne) – możliwość dla odpadów o kodzie 17 03 02 Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01 wykorzystania do utwardzania dróg, poboczy i placów, przy spełnieniu określonych warunków co do jakości i terenów, na których można takie odpady zastosować.

W tych przypadkach destruktu asfaltowy jako odpad powinien być zagospodarowany zgodnie z przepisami z zakresu odpadów, m.in. podmioty wykorzystujące destruktu powinny posiadać zezwolenie na przetwarzanie odpadów, prowadzić ewidencję, sprawozdawczość itp.

Rozporządzenie ma na celu określenie warunków, po spełnieniu których destruktu asfaltowy, przestanie być traktowany jako odpad. Ma to na celu ułatwienie jego stosowania w budownictwie drogowym tak, aby nie było wątpliwości, co do jego jakości oraz prawidłowego i bezpiecznego wykorzystania. Podmioty gospodarujące destruktem asfaltowym nie będą musiały spełniać wymagań wynikających z ustawy o odpadach, tj. m.in. uzyskiwać odpowiednich decyzji administracyjnych na przetwarzanie odpadów, prowadzić ewidencji odpadów i wystawiać kart przekazania odpadów. Destrukt asfaltowy stanowić będzie pełnowartościowy produkt, a nie odpad. Wówczas podmioty, do których trafi destruktu asfaltowy, także nie będą musiały mieć odpowiednich zezwoleń na gospodarowanie odpadami i prowadzić ewidencji odpadów.

Kryteria określające, kiedy destruktu asfaltowy przestaje być odpadem, powinny gwarantować, że destruktu asfaltowy otrzymany w wyniku procesu odzysku spełnia wymogi techniczne przemysłu budownictwa drogowego, jest zgodny z istniejącymi przepisami i normami, które mają zastosowanie do produktów, oraz nie prowadzi do ogólnych niekorzystnych oddziaływań na środowisko lub zdrowie ludzkie.

Na podstawie danych uzyskanych z Centralnego Systemu Odpadowego (CSO) w 2017 r. * zostało wytworzonych 210 557,754 Mg destruktu asfaltowego, natomiast w 2018 r. – 315 294,7780 Mg. Natomiast szacowana ilość wytwórców

destruktu asfaltowego w 2017* r. wyniosła 176, a w 2018 r. 188.

Wg danych EAPA(Asphalt in Figures 2018) w Polsce działało 335 wytworni mas bitumicznych, z czego 4 są przystosowane do recyklingu na gorąco. W 2016 r. w branży asfaltowej działały 4 firmy, których działalność polegała wyłącznie na produkcji asfaltu, 260 firm zajmujących się produkcją i układaniem asfaltu oraz 155 firm zajmujących się wyłącznie układaniem asfaltu.

* bez danych z województwa warmińsko-mazurskiego

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowane jest określenie warunków utraty statusu odpadów dla destruktu asfaltowego i w tym celu wydanie odpowiedniego rozporządzenia regulującego omawiane kwestie. W rozporządzeniu w sprawie utraty statusu odpadów dla destruktu asfaltowego muszą być określone wymagania wynikające z art. 14 ust. 1a ustawy o odpadach, tj.:

- 1) odpady wykorzystywane w procesie odzysku;
- 2) dopuszczalne procesy i techniki przetwarzania tych odpadów;
- 3) kryteria jakościowe stosowane do materiałów powstałych w procesie odzysku, które utraciły status odpadów, zgodnie z mającymi zastosowanie normami dotyczącymi produktów obejmującymi w razie potrzeby dopuszczalne wartości zanieczyszczeń;
- 4) wymogi dotyczące systemu gospodarowania, aby wykazać zgodność z warunkami utraty statusu odpadów, obejmujące kontrolę jakości i monitorowanie własnej działalności, a także akredytację w stosownych przypadkach (wymóg z dyrektywy 2018/851, jeszcze nie transponowany);
- 5) wymogi dotyczące oceny oraz oświadczenia o zgodności z warunkami utraty statusu odpadów.

Ponadto, zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy o odpadach, określone rodzaje odpadów przestają być odpadami, jeżeli na skutek poddania ich odzyskowi, w tym recyklingowi, spełniają:

- 1) łącznie następujące warunki:
 - a) jest powszechnie stosowany do konkretnych celów,
 - b) istnieje rynek takich przedmiotów lub substancji lub popyt na nie,
 - c) spełnia wymagania techniczne dla zastosowania do konkretnych celów oraz wymagania określone w przepisach i w normach mających zastosowanie do produktu,
 - d) jego zastosowanie nie prowadzi do negatywnych skutków dla życia, zdrowia ludzi lub środowiska;
- 2) wymagania określone przez przepisy Unii Europejskiej (nie zostały określone).

Wydając rozporządzenie w sprawie określenia szczegółowych kryteriów utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego wzięto pod uwagę normę PN-EN 13108-8:2016-7 określającą wymagania w zakresie klasyfikacji i charakterystyki destruktu asfaltowego jako zasadniczego materiału do mieszanek mineralno-asfaltowych. Zatem proponuje się odwołanie do wymagań zawartych w ww. normie aby stały się one powszechnie obowiązujące. Należy podkreślić, że obecnie normy te są powszechnie stosowane przez wykonawców dróg.

Zgodnie z projektowanymi przepisami destruktu asfaltowy traci status odpadów, w przypadku gdy spełnione są łącznie następujące warunki:

- 1) odpady destruktu asfaltowego:
 - a) nie są zanieczyszczone substancjami innymi niż te, które są stosowane w ramach produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych oraz ich stosowania i normalnego użytkowania,
 - b) są przetwarzane w procesie odzysku R5 lub R12;
- 2) łączna ilość wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych oraz ilość benzo(a)pirenu w próbce odpadów destruktu asfaltowego nie przekracza maksymalnego dopuszczalnego stężenia określonego w tabeli nr 1 w załączniku nr 1 do rozporządzenia albo badanie na obecność wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych metodą uproszczoną określoną w załączniku nr 2 do rozporządzenia, zakończyło się wynikiem negatywnym - w przypadku odpadów destruktu asfaltowego, dla których istnieją dowody, że powstały z mieszanki mineralno-asfaltowej wykorzystanej do budowy, przebudowy lub remontu dróg i wyprodukowanej po dniu 31 grudnia 2000 r.;
- 3) otrzymany w procesie odzysku destruktu asfaltowy będzie zgodny z normą PN-EN 13108-8:2016-7 i będzie wykorzystany do budowy, przebudowy lub remontu dróg oraz infrastruktury lotniskowej, w tym dróg startowych, dróg kołowania, pasów lotniskowych i płyt postojowych;
- 4) odciek próbki nie przekracza maksymalnych dopuszczalnych stężeń określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia;
- 5) próbka została pobrana zgodnie z przepisami § 4 i przebadana przez jednostki wymienione w § 4 ust. 3.

W celu potwierdzenia spełnienia ww. kryteriów wymagane będzie pobranie próbek i wykonanie odpowiednich badań.

Aby zapewnić przestrzeganie kryteriów utraty statusu odpadów, przewidziano udostępnianie informacji o destrukcie asfaltowym w postaci deklaracji zgodności oraz wprowadzono system zarządzania środowiskowego.

Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do destruktu asfaltowego z frezowania, poddawanego recyklingowi w technologii prowadzonej za pomocą maszyn i urządzeń w miejscu jego wytworzenia, gdyż w tej sytuacji nie dochodzi do wytworzenia odpadów.

W zależności od składu danej masy bitumicznej istnieje z pewnością w niektórych przypadkach ryzyko uwalniania zanieczyszczeń, np. wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA). Zwiększone ryzyko występowania WWA istnieje w przypadku destruktu asfaltowego powstałego z mieszanki mineralno-asfaltowej wyprodukowanej przed

31 grudnia 2000 r. Dla takiego destruktu asfaltowego będą wymagane dodatkowe badania dotyczące poboru próbek zgodnie z normą PN-EN 14899 albo N-EN 12697-27, uwzględnienia w badaniach uwzględnia zakresu określonych wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA) oraz maksymalnych dopuszczalnych stężeń odcieku próbki analitycznej destruktu asfaltowego.

Oczekiwanym efektem rozporządzenia będzie zmniejszenie obciążeń regulacyjnych dla przedsiębiorców i ułatwienie procedur związanych z procesami uzyskiwania zezwoleń administracyjnych w stosunku do materiałów wytwarzanych i ponownie wykorzystywanych na budowie w związku z ich klasyfikacją jako odpad, pod warunkiem spełnienia określonych kryteriów.

Osiągnięcie celu projektu za pomocą innych środków jest niemożliwe. Określenie kryteriów utraty statusu odpadów dla destruktu asfaltowego może nastąpić wyłącznie w drodze rozporządzenia, zgodnie z upoważnieniem zawartym w art. 14 ust. 1a ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W ramach przygotowania projektu dokonano przeglądu rozwiązań obowiązujących w UE. Stwierdzono, że rozwiązanie "utraty statusu przez odpad" w odniesieniu do destruktu asfaltowego funkcjonuje we Włoszech i Czechach.

Projekt rozporządzenia został przygotowany biorąc pod uwagę rozwiązania przyjęte we Włoszech i Czechach.

Poniżej przedstawiono masę dostępnego destruktu asfaltowego oraz % jego wykorzystania w procesie recyklingu na gorąco i na ciepło w innych krajach.

Kraj	Dostępny destruktu asfaltowy w 2018 r. w Mg	Ponowne użycie w produkcji na gorąco i na ciepło [%]
Austria	1.900.000	70
Belgia	1.687.000	100
Chorwacja	200.000	bd
Czechy	2.700.000	12
Dania	1.185.000	68
Finlandia	1.300.000	100
Francja	7.817.000	73
Niemcy	13.000.000	82
Wielka Brytania	6.100.000	30
Węgry	200.000	70
Włochy	9.000.000	bd
Norwegia	1.004.000	34
Słowacja	150.966	82
Słowenia	106.200	24
Hiszpania	1.165.000	76
Turcja	965.000	1

Źródło: EAPA, Asphalt in Figures 2018.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych	1	-	Jako zarządca autostrad i dróg krajowych odpowiada za wytwarzanie destruktu asfaltowego w wyniku prac budowlanych i remontowych i prawidłowe gospodarowanie odpadami, w tym spełnienie wymagań wynikających z niniejszego rozporządzenia
zarządy województw	16	GUS	Jako zarządcy dróg wojewódzkich odpowiadają za zlecenie modernizacji, prac budowlanych i remontowych

			istniejących dróg, w trakcie których mogą być wytwarzanie odpady destruktu asfaltowego
zarządy powiatów	314 powiatów	GUS	Jako zarządcy dróg powiatowych odpowiadają za zlecenie modernizacji, prac budowlanych i remontowych istniejących dróg, w trakcie których mogą być wytwarzanie odpady destruktu asfaltowego
wójtowie, burmistrzowie i prezydenci miast	2477	GUS	Jako zarządcy dróg gminnych odpowiadają za zlecenie modernizacji, prac budowlanych i remontowych istniejących dróg, w trakcie których mogą być wytwarzanie odpady destruktu asfaltowego
Wytwórnice mieszanek bitumicznych	335 (2017)	EAPA, Asphalt in Figures 2018	Możliwość wykorzystania destruktu asfaltowego jako produktu do produkcji mieszanki mineralno-asfaltowej
Firmy prowadzące budowę/remont dróg, wykonawcy dróg	bd	bd	Możliwość wykorzystania destruktu asfaltowego jako produktu m.in. do budowy, remontów i utwardzania dróg
Wytwórcy odpadów destruktu asfaltowego	188 (2018)	CSO	Ułatwienie gospodarowania wytworzonym odpadem – po spełnieniu kryteriów utraty statusu odpadów możliwość gospodarowania destruktem asfaltowym jako produktem

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia nie był poddany pre-konsultacjom.

Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji publicznych otrzymują:

- 1) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
- 2) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 3) Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych;
- 4) Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy;
- 5) Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce;
- 6) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 7) Polski Związek Pracodawców Budownictwa;
- 8) Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego;
- 9) Polska Izba Przemysłu Chemicznego;
- 10) Sekcja Krajowa Drogownictwa NSZZ „Solidarność”;
- 11) Stowarzyszenie Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców;
- 12) Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu;
- 13) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 14) Politechnika Gdańska;
- 15) Politechnika Warszawska;
- 16) Instytut Ochrony Środowiska-Państwowy Instytut Badawczy;
- 17) Polskie Centrum Akredytacji;
- 18) Polski Komitet Normalizacyjny;
- 19) Związek Samorządów Polskich;
- 20) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 21) Związek Gmin Wiejskich RP;
- 22) Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski;
- 23) Związek Miast Polskich;
- 24) Związek Pracodawców Gospodarki Odpadami;
- 25) Polska Izba Ekologii;
- 26) Polska Izba Gospodarki Odpadami;
- 27) Stowarzyszenie Polskich Przedsiębiorców Gospodarki Odpadami;

- 28) Stowarzyszenie „Polski Recykling”;
- 29) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 30) Krajowa Izba Gospodarki Odpadami;
- 31) Polska Izba Gospodarcza „Ekorozwój”;

Projekt zostanie również przekazany do zaopiniowania::

- 1) wojewodom;
- 2) marszałkom województw;
- 3) wojewódzkim inspektorom ochrony środowiska;
- 4) regionalnym dyrektorom ochrony środowiska;
- 5) Prezesowi Głównego Urzędu Statystycznego;
- 6) Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska;
- 7) Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska;
- 8) Prezesowi Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- 9) wojewódzkim funduszom ochrony środowiska i gospodarki wodnej;
- 10) Rzecznikowi Małych i Średnich Przedsiębiorców,
- 11) Prezesowi Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

Planowany czas trwania opiniowania i konsultacji publicznych to 21 dni.

Projekt nie podlega opiniowaniu, konsultacjom ani uzgodnieniom z organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt zostanie również przesłany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz Radzie Dialogu Społecznego i reprezentatywnym organizacjom pracodawców i związkom zawodowym.

Projekt ustawy, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz wyniki konsultacji publicznych i opiniowania zostaną zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Na podstawie informacji przekazanych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (Załącznik 1) szacuje się, że transport destruktu będzie kosztował 44 543 941 zł, co w różnicy daje oszczędności na poziomie 43 615 942 zł.</p> <p>Całkowite oszczędności substytucji materiału dla założenia ilości destruktu do wbudowania dla 1/3 zadań wynoszą odpowiednio 395 946 144,00 zł.</p> <p>Doliczając do w/w potencjalne oszczędności w zakresie kosztów transportu na poziomie 43 615 942 zł całkowite, sumaryczne oszacowane oszczędności zastosowania materiału z recyklingu, jako substytut materiału nowego oraz oszczędności transportowe mogą wynieść w przybliżeniu 439 562 086 zł.</p>

	<p>Przedstawiona wyżej kwota jest szacunkiem obliczonym przy pewnych założeniach, niemniej jednak nie należy traktować jej jako ostatecznej oszczędności możliwej do wygenerowania dla Skarbu Państwa. Wskazana oszczędność została wyszacowana na bazie dwóch największych programów inwestycyjnych, nie uwzględniono w niej natomiast oszczędności, które mogą zostać wygenerowane przy okazji realizacji zadań na sieci istniejącej, to jest przebudów, rozbudów oraz działań modernizacyjnych.</p> <p>Przedstawione szacunki zakładają dostępność transportu kolejowego, co w znacznym stopniu zmniejsza wskazane oszczędności w zakresie kosztów transportu. W poprzednich latach w związku z dużą ilością inwestycji realizowanych na kolejach oraz w związku z kumulacją zadań budowlanych niejednokrotnie miała miejsce sytuacja braku wydolności przewozów cargo a kruszywa musiały być w dużej mierze wożone transportem kołowym.</p>
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby starsze i niepełnosprawne							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wprowadzenie przedmiotowego rozporządzenia jest oczekiwane przez branżę drogową i było wielokrotnie postulowane do Ministra Klimatu. Obecnie nie jest możliwe oszacowanie skutków przyjętych rozwiązań, gdyż będą one zależeć od tempa i ilości prowadzonych prac modernizacyjnych i budowlanych na drogach, od czego zależeć będzie ilość wytwarzanego destruktu asfaltowego.							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Podmioty, które gospodarowałyby destruktem asfaltowym jako produktem a nie jako odpadami, nie będą musiały spełniać wymagań wynikających z ustawy o odpadach, tj. m.in. uzyskiwać odpowiednich decyzji administracyjnych na przetwarzanie odpadów, uzyskać wpisu do Bazy danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami (BDO) oraz prowadzić ewidencji odpadów.

Oczekiwanym efektem rozporządzenia będzie zmniejszenie obciążeń regulacyjnych dla przedsiębiorców i ułatwienie procedur związanych z procesami uzyskiwania zezwoleń administracyjnych w stosunku do materiałów wytwarzanych i ponownie wykorzystywanych na budowie w związku z ich klasyfikacją jako odpad, pod warunkiem spełnienia określonych kryteriów.

9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

1. Omówienie wpływu

1. Racjonalne i efektywne wykorzystanie zasobów przez obniżenie zużycia kopalin (kruszyw naturalnych).
2. Zmniejszenie ogólnych kosztów projektu budowlanego poprzez zmniejszenie kosztów zakupu nowych materiałów.
3. Ponowne użycie materiałów zmniejsza koszty transportu.
4. Oszczędzanie miejsca na magazynowanie materiałów pochodzących z recyklingu.
5. Ponowne wykorzystanie pełnowartościowego materiału, jakim jest destruk, to zredukowanie zużycia energii, które z kolei może zaowocować ograniczeniem wytwarzanych zanieczyszczeń.
6. Wpisuje się w założenia gospodarki o obiegu zamkniętym, zgodnie z którą produkty, materiały oraz surowce powinny pozostawać w gospodarce tak długo, jak jest to możliwe i tym samym wytwarzanie odpadów powinno być zminimalizowane, a wytworzone odpady powinny być traktowane jako surowce wtórne, a nie jako ostatni etap cyklu życia.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projekt wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 6, który wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, aby umożliwić posiadaczom odpadów destruktu asfaltowego systemu zarządzania środowiskowego. Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie zostanie ogłoszone na przełomie I i II kwartału 2021 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Z uwagi na zakres i charakter regulacji rozporządzenie nie wymaga ewaluacji efektów. Oczekiwanym efektem rozporządzenia będzie zmniejszenie obciążeń regulacyjnych dla przedsiębiorców i ułatwienie procedur związanych z procesami uzyskiwania zezwoleń administracyjnych w stosunku do materiałów wytwarzanych i ponownie wykorzystywanych na budowie w związku z ich klasyfikacją jako odpad, pod warunkiem spełnienia określonych kryteriów.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Szacunek potencjalnych oszczędności Skarbu Państwa mogących powstać dzięki zagwarantowaniu uwarunkowań prawnych sprzyjających wykorzystaniu destruktu asfaltowego na drogach w zarządzie GDDKiA – opracowanie przygotowane przez GDDKiA.

Warszawa, dnia 10.06.2020 r.

Szacunek potencjalnych oszczędności Skarbu Państwa mogących powstać dzięki zagwarantowaniu uwarunkowań prawnych sprzyjających wykorzystaniu destruktu asfaltowego na drogach w zarządzie GDDKiA

Opis stanu faktycznego:

W związku z coraz częstszą rozbudową sieci dróg krajowych po śladzie już istniejących dróg oraz ich przebudowami i remontami, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad pozyskuje coraz większe ilości destruktu asfaltowego, którym musi odpowiednio gospodarować jako mieniem Skarbu Państwa. Z czasem ilości te będą rosły. W ciągu najbliższych 2 – 4 lat dojdzie do radykalnego wzrostu ilości dostępnego destruktu asfaltowego w związku z koniecznością wymiany warstw ścieralnych nawierzchni autostrad oraz dróg ekspresowych, które zostały oddane do użytkowania przed, bądź to w niedalekim czasie od turnieju EURO 2012. Destrukt ten będzie miał bardzo wysoką jakość, do warstw ścieralnych dróg klasy A i S były są bowiem wykorzystywane kruszywa o bardzo wysokiej jakości. Również otaczające je lepszycza asfaltowe niejednokrotnie były modyfikowane polimerami oraz elastomerami, zawierały dodatki poprawiające właściwości adhezyjne lepszycza do kruszywa, co czyni destrukt asfaltowy możliwy do pozyskania z dróg krajowych materiałem bardzo wartościowym.

Obecne specyfikacje techniczne GDDKiA dopuszczają możliwość zastąpienia średnio do 30% kruszywa przeznaczonego do mieszanek mineralno-asfaltowych przez destrukt asfaltowy. Należy mieć jednak na uwadze, że GDDKiA, również w ramach projektów realizowanych z dofinansowaniem NCBiR, które są realizowane przez czołowe uczelnie techniczne w kraju stara się wypracowywać metody, technologie pozwalające na zwiększanie ilości destruktu, który może zostać dodany do mieszanki mineralno-asfaltowej przy zachowaniu jej odpowiedniej jakości. Wdrożenie uwarunkowań prawnych, które sprawią, że inwestycje technologiczne w tym zakresie będą opłacalne dla firm wykonawczych z pewnością spowoduje, że w bliskim czasie możliwe będzie użycie w mieszankach mineralno-asfaltowych destruktu, jako ekwiwalentu 50% nowych kruszyw, z racji na potencjalne korzyści finansowe technologię stosowania coraz większych ilości destruktu rozwijać zaczną również przedsiębiorstwa wykonawcze.

W celu zobrazowania potencjalnych oszczędności dla Skarbu Państwa, jakie mogą zostać uzyskane dzięki wykorzystaniu destruktu, przyjęto jako podstawę do obliczeń ilość i długość odcinków realizowanych i przygotowywanych w ramach najważniejszych programów infrastrukturalnych realizowanych przez GDDKiA – realizowanego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) oraz wdrażanego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030.

Do obliczeń przyjęto następujące założenia:

- cenę 1 tony destruktu przyjęto jako 21 zł brutto, na podstawie aktualnej oferty zbycia destruktu z dnia 09.06.2020 jednego z Oddziałów GDDKiA zamieszczonej na Biuletyn Informacji Publicznej pod adresem:
- cenę 1 tony kruszywa przyjęto na podstawie cennika Sekocenbudu z I kwartału 2020r - cena uśredniona równa 85 zł;
- grubość warstw asfaltowych dla dróg klasy A i S przyjęto jako zgodne z KR7 (30 cm), dla dróg klasy G i GP przyjęto jako zgodne z KR5 (24 cm);
- przekroje poprzeczne dla dróg klasy A i S zaokrąglono do 20 m, dla dróg klasy G i GP do 10 m;
- gęstość zarówno destruktu, jak i kruszywa przyjęto jako 2,5 Mg/m³;

- wykorzystanie destruktu przyjęto średnio na poziomie 30% do wszystkich mieszanek mineralno-asfaltowych (po uśrednieniu grubości oraz dopuszczalnej ilości destruktu dla poszczególnych warstw asfaltowych);
- przyjęto ilość destruktu do wbudowania wystarczającą dla 1/3 długości wszystkich zadań z PBDK i Programu budowy 100 obwodnic (tutaj należy brać pod uwagę ewentualną dostępność destruktu).

Poniżej podano długości odcinków w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) w podziale na zadania:

- w realizacji 1092 km dróg klasy A i S oraz 135,8 km dróg klasy G i GP;
- w przetargu i przygotowaniu 2554,1 km dróg klasy A i S oraz 1164,2 km dróg klasy G i GP (w tym z programu budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030).

Obliczenia, podsumowanie i wnioski:

Objętość kruszywa przewidywaną do wbudowania obliczono zgodnie z poniższym wzorem:

$$V_k = l \times w \times h$$

gdzie:

V_k - objętość kruszywa [m^3],

l - długość zadań [m],

w - przekrój poprzeczny [m],

h - grubość warstw asfaltowych [m].

Niezbędne do zagwarantowania objętości kruszywa dla dróg danej klasy i kategorii będących w trakcie realizacji lub w okresie przygotowania.

Drogi klasy S, KR7 w realizacji	Drogi klasy S, KR7 w przetargu i przygotowaniu	Drogi klasy G i GP, KR5 w realizacji	Drogi klasy G i GP, KR5 w przetargu i przygotowaniu
6 552 000 m^3	15 324 600 m^3	325 920 m^3	2 794 080 m^3

Masę kruszywa przewidywaną do wbudowania obliczono zgodnie z poniższym wzorem:

$$m_k = V_k \times \rho$$

gdzie:

m_k - masa kruszywa [Mg],

V_k - objętość kruszywa [m^3],

ρ - gęstość kruszywa [Mg/m^3].

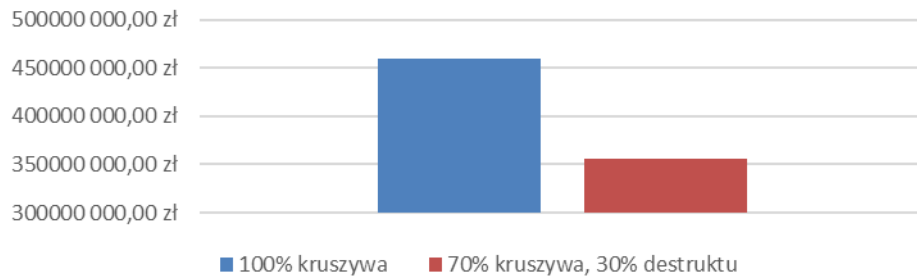
Niezbędne do zagwarantowania objętości kruszywa dla dróg danej klasy i kategorii będących w trakcie realizacji lub w okresie przygotowania.

Drogi klasy A i S, KR7 w realizacji	Drogi klasy A i S, KR7 w przetargu i przygotowaniu	Drogi klasy G i GP, KR5 w realizacji	Drogi klasy G i GP, KR5 w przetargu i przygotowaniu
16 380 000 Mg	38 311 500 Mg	814 800 Mg	6 985 200 Mg

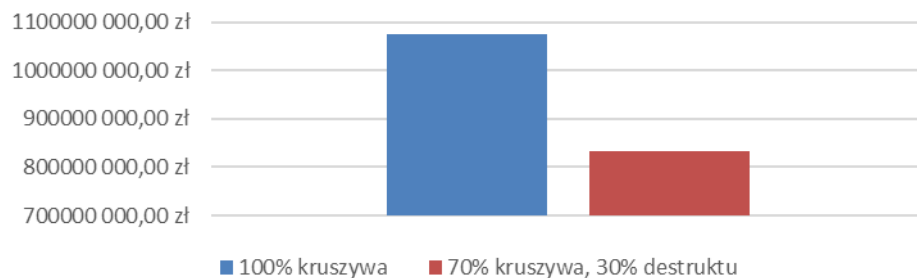
Łączne potrzeby kruszyw będą zatem wynosiły: 62 491 500 Mg.

Wykresy obrazujące prognozę kosztów kruszyw niezbędnych do mieszanek mineralno-asfaltowych przy założeniu ich wykonania w 100% z nowych kruszyw oraz przy założeniu użycia 30% destruktu asfaltowego:

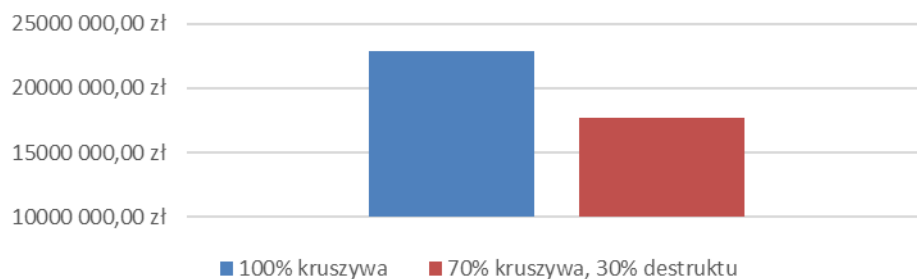
Koszt kruszywa i destruktu do warstw asfaltowych dla dróg klasy A i S, KR7 *w realizacji*



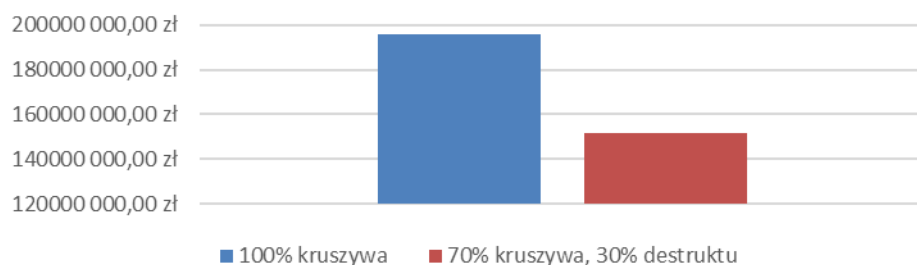
Koszt kruszywa i destruktu do warstw asfaltowych dla dróg klasy A i S, KR7 *w przygotowaniu*



Koszt kruszywa i destruktu do warstw asfaltowych dla dróg klasy G i GP, KR5 *w realizacji*



Koszt kruszywa i destruktu do warstw asfaltowych dla dróg klasy G i GP, KR5 *w przygotowaniu*



Przyjmując racjonalnie, że będziemy w stanie podczas frezowań zagwarantować ilość destruktu wystarczającą do wykorzystania przy 1/3 długości zadań z PDBK i programu 100 obwodnic, szacowane oszczędności Skarbu Państwa z tego wynikające mogą osiągnąć poziom:

- dla dróg klasy A i S oraz GP i G w realizacji 108 946 253 zł,
- dla dróg klasy A i S oraz GP i G w przetargu i przygotowaniu 286 999 891 zł.

ŁĄCZNIE = 395 946 144 ZŁ.

Przyjmując założenie, że kruszywo będzie transportowane średnio na 75 km (założenie to przyjmuje transport bezpośredni z odległości max do 150 km lub transport kolejowy i późniejszy transport z rozładunkiem z bocznicy klejowej do wytwórni mieszanek bitumicznych). Dalej zakładamy, że destruktu jest w promieniu 30 km (materiał dostępny bezpośrednio na budowie lub w bezpośredniej odległości, np. w Rejonie GDDKiA).

Transport kruszywa wynosi 0,19 zł za T/km, transport destruktu wynosi 0,24 zł za T/km (transport destruktu jest droższy ponieważ wymagane są zezwolenia na przewóz lub podstawienie samochodu bezpośrednio pod frezarkę).

Dalej na tej podstawie transport założonego wcześniej do wyliczeń kruszywa (30% substytutu na 1/3 odcinków dróg) będzie kosztował 88 159 883 zł.

Transport destruktu będzie kosztował 44 543 941 zł, co w różnicy daje oszczędności na poziomie **43 615 942 zł.**

Podsumowując, całkowite oszczędności substytucji materiału dla założenia ilości destruktu do wbudowania dla 1/3 zadań wynoszą więc 395 946 144,00 zł.

Doliczając do w/w potencjalne oszczędności w zakresie kosztów transportu na poziomie 43 615 942 zł całkowite, sumaryczne oszacowane oszczędności zastosowania materiału z recyklingu, jako substytut materiału nowego oraz oszczędności transportowe mogą wynieść w przybliżeniu **439 562 086 zł**

Przedstawiona wyżej kwota jest oczywiście szacunkiem obliczonym przy pewnych wskazanych powyżej założeniach, niemniej jednak nie należy traktować jej jako ostatecznej oszczędności możliwej do wygenerowania dla Skarbu Państwa. W pierwszej kolejności należy wskazać, że **powyższy szacunek dotyczy jedynie dróg krajowych, które stanowią ok 5% sieci dróg publicznych w kraju, natomiast wprowadzone przepisy ułatwiające wykorzystanie destruktu miałyby charakter uniwersalny i dotyczyły sieci dróg publicznych liczącej ok 420 000 km!**

Wskazana oszczędność została wyszacowana na bazie dwóch największych programów inwestycyjnych, nie uwzględniono w niej natomiast oszczędności, które mogą zostać wygenerowane przy okazji realizacji zadań na sieci istniejącej, to jest przebudów, rozbudów oraz działań modernizacyjnych.

Przedstawione szacunki zakładają dostępność transportu kolejowego, co w znacznym stopniu zmniejsza wskazane oszczędności w zakresie kosztów transportu. W poprzednich latach w związku z dużą ilością inwestycji realizowanych na kolejach oraz w związku z kumulacją zadań budowlanych niejednokrotnie miała miejsce sytuacja braku wydolności przewozów cargo a kruszywa musiały być w dużej mierze wożone transportem kołowym.

Poza wskazaną szacunkową kwotą oszczędności finansowych (tylko w zakresie dróg w zarządzie GDDKiA) istnieją również inne, pozafinansowe korzyści z wprowadzenia przepisów umożliwiających łatwe wykorzystanie destruktu asfaltowego są to:

- Uniknięcie emisji CO₂ do atmosfery, w związku z mniejszymi potrzebami w zakresie transportu kruszyw.
- Uniknięcie skrócenia cyklu życia dróg i obiektów inżynierskich, po których musiałyby odbywać się transport kruszyw, gdyby zastosowanie destruktu było niemożliwe.
- Pozostawienie ograniczonych złóż kruszyw znajdujących się na terenie kraju dla przyszłych pokoleń.