



ОБРАЩЕНИЕ С ОТХОДАМИ I И II КЛАССОВ ОПАСНОСТИ: ВЕСТИ С ПОЛЕЙ.

ЧАСТЬ 2

После регистрации в системе, оформления мест накопления отходов и заключения договора переходим к практической части – организации непосредственного вывоза отходов I и II классов опасности (ОПВК).

*Н. В. Бирюкова, начальник отдела
нормирования воздействия на окружающую
среду ООО «ЭКОТИМ»*

Когда у отходообразователя возникает потребность в удалении отхода (подходит к концу установленный срок предельного накопления и/или вместимость места накопления), необходимо оформить заявку на передачу отходов. Она может быть оформлена только в рамках действующего договора и в рамках той массы отходов, которая указана в договоре.

В ФГИС ОПВК предусмотрен раздел «Мои заявки». Заявка формируется в привязке к определенному договору и к определенному месту накопления отходов. В ней указываются:

- один определенный вид отхода;
- желаемый период вывоза (в диапазоне дат: с (не ранее 30 дней) по (не менее 89 дней));

- информация о возврате тары;
- данные о грузовых местах (по каждому грузовому месту указываются: масса отходов (нетто, брутто), объем, ширина, длина, высота тары, тип тары (из выпадающего перечня), количество единиц тары);
- информация о том, является груз опасным или нет. Для опасного груза необходимо будет указать соответствующие характеристики. Для неопасного – основание, почему груз неопасный, например соответствующий пункт ДОПОГ;
- фотоизображение отходов (для подтверждения их целостности).

Сроки рассмотрения заявки действующим законодательством не установлены, как и сроки исполнения. По словам ФЭО, срок рассмотрения заявки будет составлять до 10 рабочих дней. После этого заявка может быть отклонена или принята и переведена в статус «Ожидает предоплаты».

После согласования заявки в системе формируется свой QR-код, который необходимо размещать на каждой таре с отходами. Код должен быть размещен способом, обеспечивающим его неотделимость без повреждения и защищенность от внешнего воздействия стихийных факторов (снег, дождь, ветер), которые могут привести к повреждению QR-кода и сделать его нечитаемым. Тара пломбируется, пломба механически объединяется с QR-кодом. Подробные требования к подготовке отходов к удалению даны в Методических указаниях по транспортированию отходов I и II класса опасности, утвержденных приказом ФГУП «ФЭО» от 29.03.2022 № 214-1/222-П (https://rosfeo.ru/assets/lib/1673/metod_directions-transport_I-II.pdf). Маркировка также включает:

- основные надписи: грузоотправитель/грузополучатель, откуда/куда, количество;

- информационные надписи: масса (нетто/брутто), размеры грузового места;
- манипуляционные знаки (способы обращения с тарой);
- маркировка вида и степени опасности груза (знаки-табло опасности, номера ООН, маркировки и предупреждения об опасности, идентификационные номера опасности, номера аварийных карточек).

Выбор кодов ООН осуществляется по соответствующим документам образователя (паспорта безопасности MSDS, паспорта безопасности химической продукции, ГОСТ, ОСТ, ТУ).

СРОКИ РАССМОТРЕНИЯ И ИСПОЛНЕНИЯ ЗАЯВКИ НА ПЕРЕДАЧУ ОПВК НА ДАННЫЙ МОМЕНТ НИГДЕ НЕ УСТАНОВЛЕННЫ.

Обратите внимание, если речь идет о таре для опасного груза, то она должна быть сертифицирована. В отношении опасных грузов выбор тары, кода ООН, необходимые согласования и разработку плана обеспечения безопасности должны осуществлять специально обученные консультанты по вопросам безопасности перевозки опасных грузов.

Платежное поручение для оплаты аванса за услуги обращения с отходами по данной заявке формируется сразу вместе с заявкой, однако вносить предоплату представляется целесообразным все же после ее согласования. Аванс вносится в размере 30 % от стоимости заявки в течение 5 рабочих дней с момента ее утверждения. Если оплата не поступит в течение 5 рабочих дней, то заявка перейдет в статус «Предоплата просрочена». Тогда необходимо будет оформлять заявку заново или сообщать, что вы уже оплатили или хотите оплатить.

Сроки исполнения заявки на сегодняшний день нигде не установлены; по словам ФЭО, исполнение заявки ожидается в срок, не превышающий двух месяцев с момента ее принятия.

В рамках системы организуется выбор двух операторов (транспортировщика и непосредственного переработчика) с учетом минимальной цены при проведении торгов. Статус заявки можно отслеживать в личном кабинете, предполагается, что она пройдет несколько стадий от анализа заявки до формирования заказа.

Отходообразователь может отозвать отправленную на рассмотрение федеральному оператору заявку, пока она находится в статусе «Рассмотрение заявки».

После выбора операторов ФЭО назначает дату вывоза и уведомляет об этом заказчика не позднее, чем за 10 рабочих дней до даты передачи отходов.

Возможно индивидуальное согласование вывоза регулярно образующихся отходов.

По согласованию с заказчиком передача отходов может быть осуществлена в срок менее чем 10 рабочих дней со дня уведомления федеральным оператором заказчика о дате передачи отходов.



Важно

ФГУП «ФЭО» имеет привычку обновлять свои руководящие документы без предупреждения, поэтому рекомендуем, прежде чем приступить к очередному взаимодействию с федеральным оператором и ФГИС ОПВК, ознакомиться с текущими редакциями следующих документов:

- Руководство пользователя: https://gisopvk.ru/media/files/filepublic/1/c/6/1c67ab30f3f4bd46.руководство-пользователя-вгис-опвк_оо_оп_от_мп_2_PU7BeRq.pdf;
- Рекомендации юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, в результате хозяйственной и (или) иной деятельности которых образуются отходы I и II классов опасности «Организация работы по обращению с отходами I и II классов опасности с 1 марта 2022 года»: https://rosfeo.ru/assets/lib/1368/Recomendation_I-II.pdf.

Вся дальнейшая работа по заявке ведется в разделе «Мои заказы». Предусмотрены следующие статусы заказов в системе:

- ожидает назначения дат транспортирования;
- ожидает подтверждения даты отходаобразователем;
- транспортирование;
- ожидает проверки отходов;
- проверка федеральным оператором;
- ожидает подписания руководителем федерального оператора;
- ожидает подписания главным бухгалтером федерального оператора;
- ожидает оплаты;
- заказ выполнен.

После подтверждения даты прибытия транспортного средства отходаобразователь оформляет транспортную накладную*, акт приема-передачи, акт об оказании услуг (в соответствии с текущей версией рекомендаций ФЭО акт будет направляться ФЭО после выполнения услуг), осуществляет погрузку отходов, обеспечивает выполнение требований, регулирующих перевозку опасных грузов при необходимости.

Федеральный оператор в течение 10 рабочих дней с даты поступления отходов и соответствующих документов оценивает соответствие передаваемых отходов условиям заявки и договора. При установлении соответствия осуществляется приемка отходов. В течение 1 рабочего дня, следующего за днем приемки, федеральный оператор направляет заказчику подписанный акт приема-передачи. При выявлении несоответствия передаваемых отходов федеральный оператор в течение 1 рабочего дня после завершения оценки оформляет акт возврата отходов по соответствующей форме и не позднее 3 рабочих дней после его оформления направляет его заказчику с указанием даты возврата отходов. Возврат не принятых федеральным оператором отходов осуществляется за счет заказчика.

По итогам оказания услуг по договору федеральный оператор направляет отходаобразователю акт об оказании услуг по обращению с отходами I и II классов опасности и подписанную счет-фактуру (либо через «Контур.Диалог», либо по почте).

Окончательный расчет по соответствующей заявке и оплата за оказанные услуги производится заказчиком в течение 10 рабочих дней со дня подписания сторонами акта за вычетом ранее оплаченного аванса.

Важно понимать: что-то «докинуть» в уже сформированную партию не получится, должна быть сформирована новая заявка.

Необходимо продумать, как обеспечить точность определения массы отходов. С одной стороны, п. 8 Порядка учета в области обращения с отходами, утвержденно-



Совет

Не забывайте отражать каждую операцию по обращению с ОПВК в «Журнале образования отходов»!

го Приказом Минприроды России от 08.12.2020 № 1028, и п. 54 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200, допускают использование расчетного метода определения массы отходов. С другой стороны, п. 5.2 Методических указаний по транспортированию отходов I и II класса опасности, утвержденных приказом ФГУП «ФЭО» от 29.03.2022 № 214-1/222-П, фиксирует, что масса должна определяться взвешиванием.

Важно не забывать своевременно отражать в системе каждую операцию по обращению с отходами в «Журнале образования отходов». Заполнение журнала будет контролироваться Росприроднадзором.

Отдельно остановимся на некоторых нюансах организации накопления, в том числе выборе тары и ее маркировке.

Организация накопления отходов должна осуществляться с учетом условий дальнейшей передачи данных видов отходов специализированным организациям в целях обращения с ними. По общим правилам тара и упаковка должны быть прочными, исправными, полностью предотвращать утечку или рассыпание отходов, обеспечивать их сохранность при хранении. Тара должна быть изготовлена из материала, устойчивого к воздействию данного вида отхода и его отдельных компонентов, к воздействию атмосферных осадков, перепадов температур и прямых солнечных лучей.

При этом надо понимать, что некоторые ОПВК могут относиться к опасным грузам (хотя согласно типовому договору все ОПВК относятся к опасным грузам). Тогда кроме природоохранных, санитарных и прочих требований необходимо будет выполнять и требования соответствующих правил транспортировки опасных грузов, применимые к конкретному способу перевозки:

- воздушный транспорт – конвенция «О международной гражданской авиации» и технические требования ИКАО (Международной организации гражданской авиации);
- автомобильный транспорт – ДОПОГ (Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов);
- морской транспорт – МОПОГ (Правила морской перевозки опасных грузов), МК МПОГ (Международный кодекс морской перевозки опасных грузов);
- железнодорожный транспорт – правила перевозки опасных грузов по железным дорогам;

* В последней версии рекомендаций речь идет о том, что транспортную накладную будет предоставлять транспортировщик, однако это возможно, только если урегулировано договором перевозки. По общему правилу согласно ч. 1 ст. 8 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» транспортная накладная составляется грузоотправителем.



• суда, используемые на внутренних водных путях, – европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ/ADN).

Отнесение к опасным грузам зависит не только от наличия опасных веществ, но и от их содержания, размеров партии, способа упаковки и т. д. Например, перечень опасных грузов, установленный таблицей разд. 3.2 ДОПОГ, определяет отнесение опасных грузов к конкретным наименованиям с указанием присвоенных им номеров ООН. При этом в этой же таблице имеются отсылки к особым указаниям, содержащимся в разд. 3.3. ДОПОГ (см. колонку 6 таблицы А главы 3.2).

Также п. 1.1.3.6 разд. 3.2 предусмотрены освобождения от отдельных требований ДОПОГ. Они действуют в основном на перевозки опасных грузов в упаковках, если их количество, перевозимое на одной транспортной единице, не превышает максимальных значений, указанных в таблице, – подп. 1.1.3.6.3 разд. 3.2.

Однако есть грузы, которые не освобождаются от требований ДОПОГ при перевозке в любых количествах (например, полихлордифенилы жидкие).

Например, ртутные лампы они указаны в перечне опасных грузов, приведенном в главе 3.2 ДОПОГ. Но при соблюдении определенных условий перевозка ртутьсодержащих ламп может полностью или частично освободиться от необходимости соблюдения требований ДОПОГ. Так, например лампы, собираемые непосредственно у отдельных лиц или домашних хозяйств, когда они перевозятся к пункту сбора или переработки, полностью освобождаются от требований ДОПОГ согласно п. 1.1.3.10.

Также положения ДОПОГ не применяются при условии, если изделия не содержат радиоактивного мате-

риала и **ртути более 1 кг согласно п. 366 главы 3.3**. Однако для отработанных ламп есть отдельные условия в подп. 1.1.3.10, когда требование ДОПОГ на них не распространяется. Условия следующие: использованные, поврежденные или имеющие дефекты лампы содержат не более **1 г** опасных грузов **каждая** при содержании не более **30 г** опасных грузов **на одну упаковку**, когда они перевозятся из пункта сбора или переработки. Лампы должны быть упакованы **в наружную тару**, достаточно прочную для предотвращения высвобождения содержимого в нормальных условиях перевозки, отвечающую общим положениям **подразд. 4.1.1.1 и способную выдержать испытание на падение с высоты не менее 1,2 м**.

При этом в отношении данных отходов нельзя забывать требования, установленные Правилами обращения с отходами производства и потребления в части осветительных устройств, электрических ламп, ненадлежащие сбор, накопление, использование, обезвреживание, транспортирование и размещение которых может повлечь причинение вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям и окружающей среде, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 28.12.2020 № 2314. В них закреплено, что накопление отходов ртути-содержащих ламп должно:

- осуществляться в соответствии с требованиями безопасности, предусмотренными производителем таких ламп;
- производиться в индивидуальной и транспортной упаковке, обеспечивающих сохранность отработанных ртутьсодержащих ламп, при этом допускается использовать упаковку от новых ламп.

Накопление поврежденных отработанных ртутьсодержащих ламп должно производиться в герметичной транспортной упаковке; под герметичностью понимается способность оболочки (корпуса) упаковки, отдельных ее элементов и соединений препятствовать газовому или жидкостному обмену между средами, разделенными этой оболочкой.

Санитарными правилами, утвержденными Постановлением главного государственного санитарного врача РФ от 28.01.2021 № 3, устанавливается (п. 218 СанПиН 2.1.3684-21), что накопление промышленных отходов I класса опасности допускается исключительно в герметичных оборотных (сменных) емкостях (контейнеры, бочки, цистерны). Однако так как постановление Правительства имеет большую юридическую силу, то в первую очередь ориентируемся на него, если речь не идет об опасном грузе.

В отношении отходов аккумуляторных батарей все несколько проще, для них в гл. 3.3 ДОПОГ предусмотрено специальное положение 598. Так, отработавшие аккумуляторные батареи попадают под исключение, если:

- их корпуса неповреждены;
- они закреплены способом, препятствующим утечке их содержимого, а также их скольжению, падению или повреждению, например, путем штабелирования на поддонах;

- на их наружной поверхности нет никаких представляющих опасность следов щелочей или кислот;
- они защищены от короткого замыкания.

При этом нужно соблюдать требования, установленные Приказом Минприроды от 11.06.2021 № 399 для соответствующей группы однородных отходов.

Отходы аккумуляторных батарей подлежат накоплению отдельно от других. Не допускается смешивать данные отходы с иными отходами производства и потребления, в том числе с ТКО.

Накопление, хранение отходов осуществляются в помещениях, обеспеченных приточно-вытяжной вентиляцией, в которые исключен доступ посторонних лиц. Накопление и хранение отходов, заполненных кислотными и щелочными электролитами, должно осуществляться отдельно. Помещение, предназначенное для накопления или хранения отходов, содержащих электролиты, должно быть оборудовано средствами для ликвидации возможного пролива электролитов, обеспечивающими их нейтрализацию.

Отходы аккумуляторов транспортных средств, содержащих электролиты, имеющие признаки течи, нарушения целостности или герметичности корпуса аккумулятора, должны передаваться только соответствующим лицензиатам, накапливаться в кислотоупорной либо щелочестойчивой таре (в зависимости от вида аккумулятора) отдельно от иных отходов аккумуляторов транспортных средств. Слив электролита осуществляется в соответствии с порядком, установленным эксплуатационными документами на аккумуляторы и аккумуляторные батареи для транспортных средств.

При накоплении, хранении, транспортировании отходов аккумуляторов транспортных средств запрещается подвергать такие отходы механическому воздействию, приводящему к нарушению целостности и герметичности их корпусов.

Вообще определить, относится ли груз к опасным, – весьма нетривиальная задача, для решения которой целесообразно привлекать соответствующих консультантов; их немного, и их услуги недешевы. Вместе с тем, ФГУП «ФЭО» пообещал после согласования с Минтранс опубликовать соответствующую памятку по широко распространенным отходам.

Раз уж речь зашла об аккумуляторах, ответим на частый вопрос отходообразователей, можно ли такие отходы продать: отработанные аккумуляторы продать нельзя, а бывшие в употреблении – можно.

Самый частый вопрос отходообразователей: можно ли продать отработанные аккумуляторы? Ответ – НЕТ.

Можно ли продать бывшие в употреблении аккумуляторы? Ответ – ДА.

Разграничим понятия. Согласно определениям, данным в ст. 1 Федерального закона от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» (далее – Закон № 89-ФЗ):

- отходы от использования товаров – это отходы, образовавшиеся после утраты товарами, упаковкой товаров полностью или частично своих потребительских свойств;
- отходами в общем смысле являются вещества или предметы, которые образованы в процессе производства, выполнения работ, оказания услуг или в процессе потребления, которые удаляются, предназначены для удаления или подлежат удалению в соответствии с Законом № 89-ФЗ, т. е. удаляются в целях накопления, обработки, утилизации, обезвреживания или размещения.

Поскольку Законом от № 89-ФЗ не определено, с какого именно момента вещество или предмет становится отходом, кроме очевидного, когда оно полностью утратило свои потребительские свойства и уже оказалось в месте накопления для отходов, то хозяйствующий субъект сам определяет, на какой стадии осуществления его деятельности образуются именно отходы производства и потребления.

Таким образом, отход отработанной аккумуляторной батареи – это батарея, которая не может быть использована по своему прямому назначению и должна быть удалена на обработку, утилизацию, обезвреживание или размещение. Отмечу, что отходы аккумуляторных батарей и лом свинца – это абсолютно разные вещи. Соответственно, если аккумуляторы не утратили свои потребительские свойства, у них не истек срок эксплуатации, организация не считает их отходами, надлежащим образом учитывает их в рамках бухгалтерского учета, то их вполне можно реализовать именно как аккумуляторы.

При этом покупатель или в дальнейшем проверяющий уполномоченный орган может затребовать документы, подтверждающие исправность аккумуляторных батарей и пригодность для дальнейшего использования по прямому назначению. Такими документами могут являться, например:

- эксплуатационная документация на аккумуляторы от производителя, паспорт с датой изготовления, заключение внутренней комиссии предприятия, подтверждающие, что срок эксплуатации не истек, аккумулятор находится в исправном состоянии, не имеет повреждений и пригоден для дальнейшей эксплуатации;
- результаты диагностики специализированной организацией, подтверждающие возможность использования аккумуляторных батарей по прямому назначению.

Отдельно стоит отметить, что при заключении договора с ФЭО в рамках дополнительного соглашения можно предусмотреть, что право собственности на продукты переработки, образовавшееся в результате оказания услуг по данному договору, остается у образователя отхода, и согласовать условия возврата данных продуктов. Однако надо понимать, что это все будет за счет отходообразователя, и будет ли это ему выгодно – отдельный большой вопрос. ♻️