



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग I—खण्ड 1

PART I—Section 1

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 354]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, नवम्बर 7, 2019/कार्तिक 16, 1941

No. 354]

NEW DELHI, THURSDAY, NOVEMBER 7, 2019/KARTIKA 16, 1941

इस्पात मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 7 नवम्बर, 2019

इस्पात स्क्रैप पुनर्चक्रण नीति

प्राक्कथन

“इस्पात मंत्रालय, भारत सरकार का यह प्रयास रहा है कि अत्याधुनिक पर्यावरण अनुकूल प्रौद्योगिकियों को अपनाकर एक वैश्विक रूप से प्रतियोगी इस्पात उद्योग विकसित किया जाए। फेरस स्क्रैप ईएएफ/आईएफ आधारित स्टील उत्पादन के लिए प्राथमिक कच्चा माल होने के नाते, यह नीति भारत में धातु स्कैपिंग केन्द्रों की स्थापना को बढ़ावा देने तथा उन्हें सुविधा प्रदान करने के लिए एक संरचना पर परिकल्पना करती है। यह विभिन्न स्रोतों एवं उत्पादों की बेराइटी से उत्पन्न फेरस स्क्रैप की वैज्ञानिक प्रोसेसिंग तथा पुनर्चक्रण सुनिश्चित करेगी। इस नीति की रूपरेखा संग्रहण, विनष्टीकरण तथा श्रेडिंग गतिविधियों के लिए संगठित, सुरक्षित तथा पर्यावरण की दृष्टि से सुदृढ़ तरीके से मानक दिशानिर्देशों की व्यवस्था करवाएगी।”

सं. 3(3)/2011-एम एफ (खण्ड III).—1. प्रस्तावना

इस्पात एक ऐसी सामग्री है जो चक्रीय अर्थव्यवस्था के लिए सबसे अधिक सहायक होता है, क्योंकि इसका प्रयोग, पुनः प्रयोग तथा अनंत रीसाइकिल किया जा सकता है। जबकि लौह अयस्क इस्पात निर्माण के लिए प्राथमिक स्रोत बना हुआ है, इस्पात उद्योग के लिए प्रयुक्त या पुनः प्रयुक्त इस्पात स्क्रैप के रूप में गौण कच्चा माल है। भारतीय इस्पात उद्योग की पहचान बड़ी संख्या में छोटे स्टील उत्पादकों की मौजूदगी द्वारा होती है, जो इस्पात निर्माण के लिए ईएएफ/आईएफ में अन्य इनपुट के साथ स्क्रैप का उपयोग करते हैं। मार्च 2019 को देश में 47 इलेक्ट्रिक ऑक फर्नेस तथा 1128 इंडक्शन फर्नेस देश में चल रहे हैं और इस्पात उत्पादन के लिए मुख्यतया कच्चे माल के रूप में स्क्रैप पर निर्भर हैं।

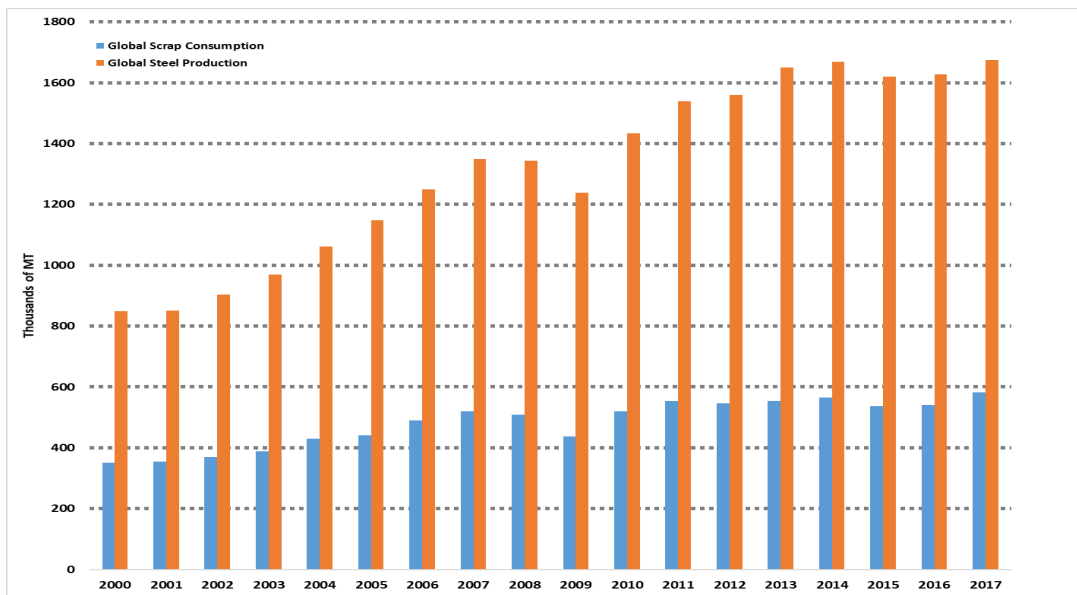
राष्ट्रीय इस्पात नीति 2017 (एनएसपी-2017) का लक्ष्य उद्देश्य वर्ष 2030 तक 300 मिलियन टन प्रति वर्ष क्षमता निर्माण के द्वारा एक वैश्विक रूप से प्रतिस्पर्धी स्टील उद्योग विकसित करना, जिसमें 35-40 प्रतिशत ईएएफ/आईएफ के जरिये योगदान होता है। यद्यपि, सेकेण्ड्री क्षेत्र के लिए स्क्रैप प्रमुख कच्चा माल होता है परन्तु प्राथमिक क्षेत्र भी कार्यकुशलता में सुधार, उत्पादन लागत को न्यूनतम करने तथा अन्य प्रक्रिया की जरूरतों के लिए बीओएफ के चार्ज मिश्रण में 15 प्रतिशत तक इस्पात

का प्रयोग करता है। प्रतियोगी दर पर कच्चे माल की उपलब्धता इस्पात उद्योग के विकास तथा एनएसपी-2017 लक्ष्य को हासिल करने के लिए आवश्यक है। इस प्रकार, सही गुणवत्ता और पर्याप्त मात्रा में स्क्रैप की उपलब्धता ईएएफ/आईएफ क्षेत्र और प्राथमिक क्षेत्र दोनों के लिए भावी विकास हेतु एक महत्वपूर्ण कारक है।

इसके आगे, स्क्रैप आधारित इस्पात निर्माण प्रौद्योगिकी की जीएचजी उत्सर्जन की तीव्रता को कम करने के लिए एक महत्वपूर्ण विकल्प के रूप में संकल्पना की गई है। ग्रीनहाउस गैस (जीएचजी) उत्सर्जन को कम करने के लिए इसे इस्पात क्षेत्र की एक प्रमुख पहल माना जाएगा। यह 6 आर यानी रिड्यूस, रीयूज, रीसाइकिल, रिकवर, रीडिजाइन तथा रीमैनुयुफैक्चर के सिद्धांत को अपनाने में भी योगदान देता है, ताकि वातावरण पर किसी भी प्रतिकूल प्रभाव से बचा जा सके तथा सतत विकास की नींव को मजबूत किया जा सके।

एनएसपी-2017 में स्क्रैप के महत्व को माना गया है। यह स्क्रैप नीति, स्क्रैप की छंटाई (गुणवत्ता-वार), संग्रह, प्रसंस्करण तथा पुनर्चक्रण सुनिश्चित करने के लिए एनएसपी-2017 में परिकल्पना की गई भूमिका का ही विस्तार करती है। यह नीति डाउनस्ट्रीम उद्योग के लिए प्रसंस्कृत स्क्रैप की सुनिश्चित व नियमित आपूर्ति प्राप्त करने के लिए वैज्ञानिक तरीके से गतिविधियों को संचालित करने हेतु एक फ्रेमवर्क प्रदान करती है। स्टील स्क्रैप विभिन्न स्रोतों से आता है जैसे कि मिल स्क्रैप, प्रयुक्त ढांचागत वस्तुएं जैसे बीम, रीइनफोर्सड स्टील एवं प्लेट्स, प्लांट एवं मशीनरी पाइप, ट्यूब, पुराने वाहन, घरेलू सामान, ऑटोमोबाईल स्क्रैप, शिपनिर्माण उद्योग, रेलवे आदि। वर्तमान नीति ऑटोमोबाईल, घरेलू सामान, स्ट्रक्चरल, रेलवे, उद्योग आदि से संबंधित है, परन्तु शिप तोड़े जाने जैसे विशिष्ट उद्योगों को बाहर रखती है, जो अलग अधिनियम/नीति के अंतर्गत आते हैं।

मुख्य कच्चे माल के रूप में स्क्रैप का प्रयोग करके इस्पात उत्पादन में वृद्धि का एक रुझान दुनिया भर में चल रहा है, क्योंकि स्क्रैप का पुनर्चक्रण अन्य बहुत से लाभों के अलावा महत्वपूर्ण प्राकृतिक संसाधनों के संरक्षण में मदद करता है। प्रत्येक टन स्क्रैप के प्रयोग से 1.1 टन लौह अयस्क, 630 कि.ग्राम कोकिंग कोयला तथा 55 कि. ग्रा. लाइमस्टोन की बचत होती है। विशिष्ट ऊर्जा खपत में भी पर्याप्त बचत होगी, क्योंकि इससे लगभग बीएफ/बीओएफ रूट में 14 एमजे/कि. ग्रा. की तुलना में ईएएफ/आईएफ रूट में 11 एमजी/ कि. ग्रा. तक की कमी होती है—यानी 16 से 17 प्रतिशत ऊर्जा में बचत होती है। यह जल की खपत तथा जीएचजी उत्सर्जन में भी क्रमशः 40 प्रतिशत तथा 58 प्रतिशत की कमी करता है। इस प्रकार, स्टील स्क्रैप की मांग पूरे विश्व में पर्याप्त रूप से बढ़कर वर्ष 2000 में 367 एमटी की तुलना में वर्ष 2017 में 589 एमटी हो गई है, जैसा कि चित्र -1 में देखा जा सकता है :

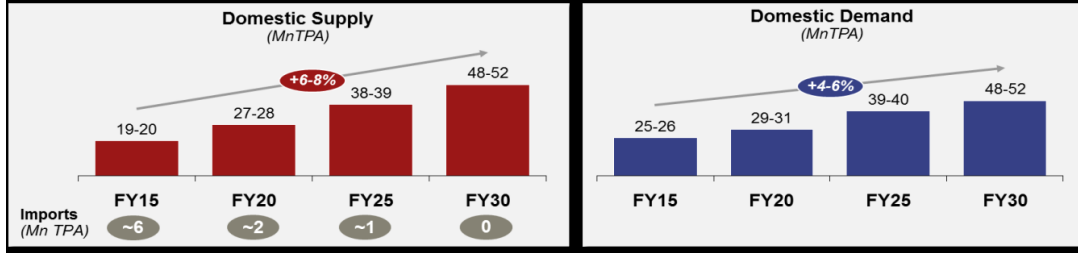


चित्र-1: वैश्विक इस्पात का उत्पादन तथा स्क्रैप की खपत

जापान, यूएसए तथा चीन जैसे प्रमुख इस्पात उत्पादक देश प्राथमिक रूट से समानुपाती कमी के साथ निरंतर रूप से स्क्रैप आधारित इस्पात का उत्पादन बढ़ा रहे हैं। वर्ष 2017 में, 1688 मिलियन टन वैश्विक इस्पात के उत्पादन में से लगभग 475

मिलियन टन सेकेण्ट्री रूट (स्क्रेप प्रयोग करके) से उत्पादन किया गया था। सेकेण्ट्री रूट के रूप में ईएएफ को प्राथमिक रूप से अपनाने वाले मुख्य देश हैं—यूएसए (68.4 प्रतिशत), इटली (80 प्रतिशत), स्पेन (66.5 प्रतिशत) ईरान (93.5 प्रतिशत), मैक्सिको (76.3 प्रतिशत) तथा मध्य पूर्व (93.5 प्रतिशत)।

स्क्रेप की उपलब्धता भारत में एक प्रमुख समस्या है तथा 2017 में 7 मिलियन टन तक की कमी थी। इसे वर्ष 2017-18 में लगभग 24,500 करोड़ रुपए से अधिक की राशि खर्च करके आयात किया गया था। भारत में स्क्रेप की वर्तमान मांग एवं आपूर्ति का परिदृश्य तथा साथ ही साथ भावी अनुमान को नीचे चित्र-2 में दिखाया गया है। मांग एवं आपूर्ति के बीच का अंतर भविष्य में कम हो सकता है तथा देश वर्ष 2030 तक आत्मनिर्भर बन सकता है। यह मुख्यतया इस कारण से है कि विगत हाल में इस्पात की खपत तथा ईएलवी में वृद्धि से स्क्रेप उत्पन्न होने की संभावना पर्याप्त रूप से बढ़ने की है। इस स्क्रेप को चैनलाइज करना होगा, ताकि इसका उपयोग पर्यावरण अनुकूल तरीके से इस्पात उत्पादन के लिए किया जा सके।



चित्र-2 : भारत में स्क्रेप की मांग एवं आपूर्ति का परिदृश्य

इस्पात उत्पादन के लिए स्क्रेप का कुशलतापूर्वक इस्तेमाल भारत के लिए अत्यंत जरूरी हो गया है, क्योंकि वर्ष 2030 तक 300 मिलियन टन प्रति वर्ष के सफर में स्क्रेप आधारित स्टील का उत्पादन 35 से 40 प्रतिशत होने की संकल्पना की गई है। इससे स्टील स्क्रेप की जरूरत वर्तमान में लगभग 25 मिलियन टन के स्तर से बढ़कर वर्ष 2030 तक 50 मिलियन टन से अधिक हो जाएगी। इस प्रकार, इस नीति का उद्देश्य संग्रह, तोड़ने, प्रोसेस करने तथा परिवहन आदि से जुड़े समस्त हितधारकों को मदद करना है ताकि स्क्रेप आधारित स्टील उद्योग का निरंतर विकास सुनिश्चित किया जा सके। इस नीति के क्रियान्वयन से देश के स्क्रेप की उपलब्धता की दृष्टि से आत्मनिर्भर बनने की आशा है तथा इससे आयात विकल्प पहल को बढ़ावा मिलेगा और बड़ी संख्या में रोजगार के अवसर उत्पन्न होंगे।

स्क्रेप नीति में यह सुनिश्चित किया जाएगा कि इस्पात उद्योग के लिए गुणवत्तापूर्ण स्क्रेप उपलब्ध हो सके। स्क्रेप विद्युत फर्नेस के लिए एक महत्वपूर्ण निविष्टि है। यदि विद्युत भट्टी के लिए चार्ज के रूप में गुणवत्तापूर्ण स्क्रेप डाला जाता है तो इस फर्नेस के जरिए उच्च गुणवत्ता वाले इस्पात का उत्पादन किया जा सकता है। यदि स्क्रेप प्रोसेसिंग सेण्टरों में तथा श्रेडर के जरिए प्रसंस्करण किया जाए तो उच्च ग्रेड के इस्पात स्क्रेप में अशुद्धियां नहीं होंगी। उच्च ग्रेड वाले इस्पात स्क्रेप का पुनर्चक्रण करके पुनः उच्च ग्रेड का इस्पात बनाया जा सकता है जिसका उपयोग उपस्कर विनिर्माण, वाहन उद्योग तथा अन्य अनुप्रवाही उद्योगों में किया जा सकता है। यदि स्क्रेप में अशुद्धियां कम या बिल्कुल नहीं होंगी तो इसके परिणामस्वरूप बेहतर किसम के लांग प्रोडक्ट्स का उत्पादन संभव हो सकेगा जिसका उपयोग सामान्यतः निर्माण उद्योग या आम जीवन में प्रयुक्त स्टील वर्तनों को बनाने के लिए किया जाता है। यदि बेहतर तरीके से प्रसंस्कृत स्क्रेप का देश में उत्पादन किया जाता है तो इसके परिणामस्वरूप न केवल स्क्रेप का बल्कि हाई एण्ड स्टील का भी आयात प्रतिस्थापन संभव हो सकेगा। वर्तमान में देश में इसका आयात किया जाता है।

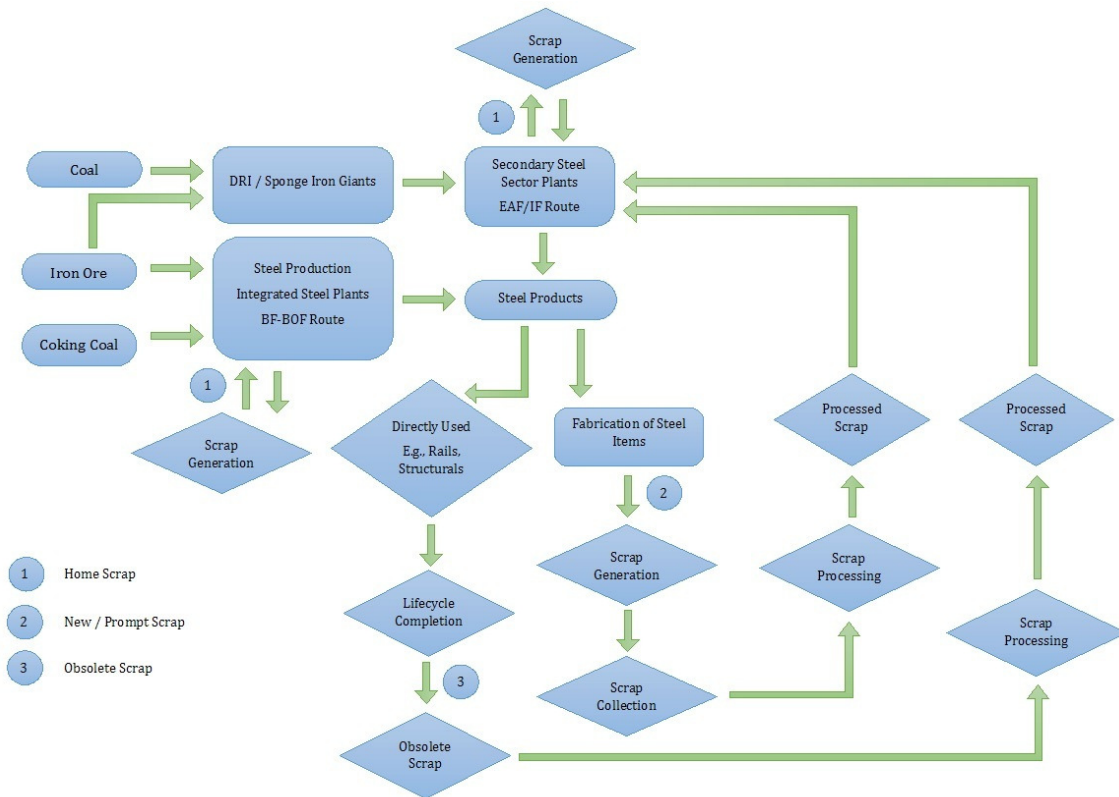
जैसे कि बताया गया है, वर्तमान में स्वदेशी असंगठित इस्पात उद्योग से 25 एमटी तथा आयात से 7 एमटी स्क्रेप की प्राप्ति होती है। फिलहाल 7 एमटी स्क्रेप आयात किया जा रहा है और स्वदेशी बाजारों से ही इसे प्राप्त किए जाने की पूरी संभावना है। इसके लिए पर्याप्त संग्रहण केंद्रों की जरूरत होगी, विखंडन केंद्र एक हब-स्पोक मॉडल की तरह कार्य करेंगे और स्क्रेप प्रसंस्करण केंद्रों को स्क्रेप की आपूर्ति करेंगे। 7 एमटी अधिक स्क्रेप के उत्पादन के लिए देश को 70 स्क्रेप प्रसंस्करण केंद्रों की आवश्यकता होगी जिनमें प्रत्येक की क्षमता एक लाख टन की होगी; यह कार्य मौजूदा विखण्डन केंद्रों से कोई छेड़छाड़ किए बिना ही करना है। 70 स्क्रेप प्रसंस्करण केंद्रों के लिए करीब 300 संग्रहण एवं विखण्डन केंद्रों की जरूरत होगी। यह अनुमान यह मान किया जा रहा है कि 4 संग्रहण एवं विखण्डन केंद्रों से एक प्रसंस्करण केंद्र की आवश्यकता पूरी होगी।

जैसा कि राष्ट्रीय इस्पात नीति में प्रस्तावित है, इस्पात का उत्पादन 250 एमटी तक बढ़ाया जाना है और तब स्कैप की जरूरत 70-80 एमटी तक बढ़ जाएगी। इसके लिए करीब 700 स्कैप प्रसंस्करण केंद्रों की जरूरत होगी अर्थात् 700 श्रेडर्स की आवश्यकता होगी। इन सबके लिए पूरे देश में करीब 2800-3000 संग्रहण एवं विखण्डन केंद्र चाहिए।

यदि संगठित क्षेत्र में कार्य करने वाले स्कैप उद्योग में रोजगार सृजन की बात की जाए तो इस उद्योग में पर्याप्त रोजगार का सृजन हो सकेगा। 4+1 हब एंड स्पोक मॉडल के अनुसार देखा जाए तो 4 संग्रहण एवं विखण्डन केंद्र एक स्कैप प्रसंस्करण केंद्र की आवश्यकता पूरी करेगा और तब ऐसे एक सम्मिश्र एकक से 400 व्यक्तियों के लिए रोजगार प्राप्त हो सकेगा।

ऐसे 70 एकक से कुल 7 एमटी स्कैप के प्रसंस्करण के लिए करीब 2800 व्यक्तियों की जरूरत होगी। यदि देश में 70 एमटी का उत्पादन किया जाता है, जैसा कि एनएसपी 2017 में प्रत्याशित है, तो करीब तीन लाख लोगों को रोजगार मिल सकेगा। साथ ही लोगों का कौशल विकास होगा, क्षमता का निर्माण होगा, कचरा चुनने वाले, कबाड़ी वालों तथा इन्हें बड़े पैमाने पर भेजने वालों को भी लाभ मिल सकेगा। संग्रहण, विखण्डन तथा स्कैपिंग केंद्रों के लिए संभारगत सहायता की जरूरत होगी ताकि सामग्री को केंद्रों तक लाने और वहां से ले जाने तथा उपभोक्ता उद्योग तक पहुंचाने का काम किया जा सके और इससे भी रोजगार मिलेगा।

चित्र-3 में दिखाई गई प्रचालन क्रियाविधि तथा प्रस्तावित स्कैप नीति से 6 आर अर्थात् रिड्यूज़, रियूज़, रिसाइकिल, रिकवर, रिडिजाइन तथा रीमैन्यूफैक्चर का अनुपालन संभव हो सकेगा।



चित्र-3 इस्पात पुनर्चक्रण पद्धति

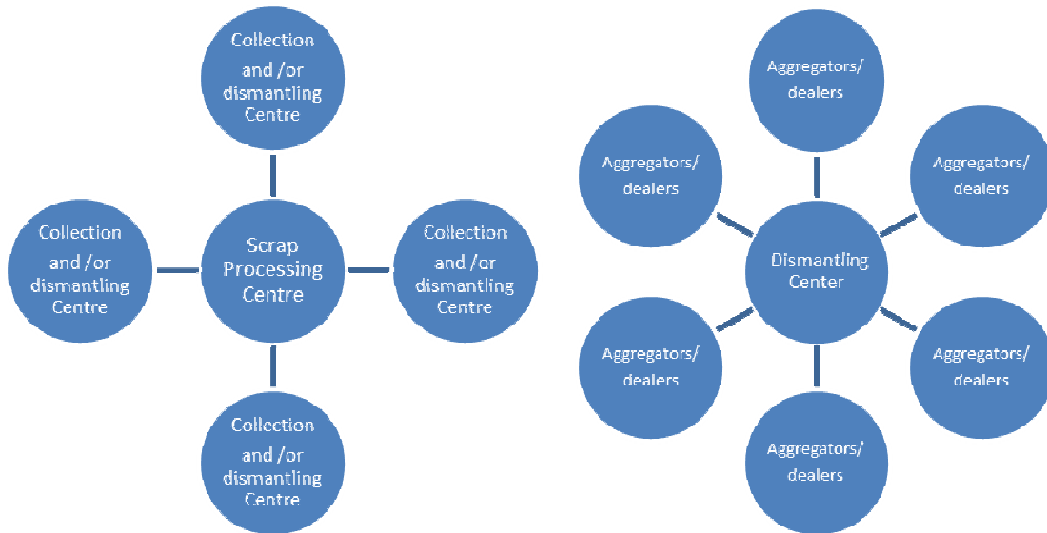
2. उद्देश्य

इस नीति का उद्देश्य निम्नलिखित उद्देश्यों को हासिल करना है:

- इस्पात क्षेत्र में चक्रीय अर्थव्यवस्था को बढ़ावा देना।
- पुनर्चक्रण योग्य स्क्रैप के स्रोत (फेरस, नॉन-फेरस तथा अन्य नॉन-मेटलिक) जैसे जीवन समाप्त उत्पादों के लिए औपचारिक तथा वैज्ञानिक तरीके से संग्रह, विनष्टीकरण तथा प्रसंस्करण गतिविधियों को बढ़ावा देना, जिससे संसाधन का संरक्षण तथा ऊर्जा में बचत होगी तथा फेरस स्क्रैप की देखभाल के लिए पर्यावरण के लिए अनुकूल प्रबंधन प्रणाली की स्थापना होगी।
- उत्पादों का प्रसंस्करण तथा पुनर्चक्रण एक संगठित, सुरक्षित तथा पर्यावरण अनुकूल तरीके से करना।
- सभी हितधारकों को शामिल करके एक प्रतिक्रियाशील पारिस्थितिकी तंत्र विकसित करना।
- गुणवत्तापूर्ण स्टील उत्पादन के लिए उच्च गुणवत्ता वाले फेरस स्क्रैप का उत्पादन करना ताकि आयातों पर निर्भरता को कम किया जा सके।
- ईएलवी तथा फेरस स्क्रैप के पुनःप्रयोग से भारतीय शहरों को जमाव से मुक्त करना।
- पर्यावरण एवं वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा जारी खतरनाक एवं अन्य वेस्ट (मैनेजमेण्ट एण्ड टांसबाउण्ड्री मूवमेण्ट) रूल्स, 2016** के अनुपालन में विनष्टीकरण तथा श्रेडिंग इकाईयों से उत्पादित अपशिष्ट प्रवाह तथा अवशेषों के शोधन के लिए एक प्रणाली तैयार करना।
- प्राधिकृत केंद्रों/इकाईयों के माध्यम से वैज्ञानिक रूप से देखभाल, प्रसंस्करण तथा नॉन-फेरस स्क्रैप सहित सभी प्रकार के पुनर्चक्रण योग्य स्क्रैप के निपटान के माध्यम से रिड्यूस, रीयूज, रीसाइकिल, रिकवर, रीडिजाइन तथा रीमैनुफैक्चर के 6आर सिद्धांतों को बढ़ावा देना।

3. कार्य का मॉडल

विगत दो दशकों में वाहनों के उत्पादन में वृद्धि तथा उपभोक्ता उपयोग की घरेलू वस्तुओं के प्रयोग में वृद्धि तथा उनके तेजी से अप्रचलित हो जाने से एंड ऑफ लाईफ उत्पादों की मात्रा में भारी वृद्धि होगी। इसके फलस्वरूप इस्पात उत्पादन में पुनर्चक्रण के लिए फेरस स्क्रैप का प्रवाह निरंतर बढ़ेगा। भारत में स्क्रैप उत्पादन में वृद्धि के लिए ऐसे एंड ऑफ लाईफ उत्पादों के संग्रह की समस्या के समाधान हेतु एवं पर्यावरणीय एवं वैज्ञानिक मोर्चे पर आधारित अनौपचारिक पुनर्चक्रण क्षेत्र की संरचना के लिए भी एक हब तथा स्पोक मॉडल की घोषणा की गई है।



संग्रह और/या विनष्टीकरण केन्द्रों की स्थापना या तो एक स्कैप प्रसंस्करण केंद्र द्वारा की जानी चाहिए अथवा उससे जुड़ी होना चाहिए। उन्हें गैर-प्रदूषित/विनष्ट किये गये ईएलवी, घरेलू सामान तथा अन्य स्कैपों को बिना किसी विधिक देयताओं या बाधाओं के प्राधिकृत स्कैप प्रसंस्करण केंद्र को सुपुर्द करना चाहिए।

लॉजिस्टिक मेल्लिंग शॉप में आने वाले अप्रसंस्कृत उत्पादों/स्कैपों तथा बाहर जाने वाले प्रसंस्कृत स्कैपों के लिए सुरक्षित एवं किफायती प्रणाली हेतु प्रमुख चुनौतियों में से एक हो सकता है। इस प्रकार, स्कैप केंद्रों (संग्रह-सह-विनष्टीकरण केंद्र तथा पुनर्चक्रण केंद्र) को राष्ट्रीय लॉजिस्टिक नीति के अनुसरण में पर्याप्त लॉजिस्टिक सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए। असरदार लॉजिस्टिक फ्रेमवर्क का क्रियान्वयन चोरी की रोकथाम करेगा तथा पर्यावरण अनुकूल तरीके से डिब्बाबंद परिवहन के लिए सुविधा उपलब्ध कराएगा।

राजमार्गों, औद्योगिक कॉरीडोरों, रेलवे साइडिंग तथा सागरमाला परियोजना के आस-पास इन केन्द्रों की स्थापना से बहु-मॉडल लॉजिस्टिक पार्कों के विकास में मदद मिलेगी। समय के साथ उद्योग के विकास के साथ, इस्तेमालकर्ता सेकेण्ड्री स्टील क्षेत्र उद्योग के साथ स्कैपिंग/पुनर्चक्रण केंद्रों की सुविधा से युक्त ईको पार्क/पुनर्चक्रण जोन की स्थापना होने से इन केंद्रों के आस-पास बड़े रोजगार अवसरों के सृजन के अलावा आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा देने में सहायता मिलेगी।

4. दिशानिर्देश

क. विनष्टीकरण केन्द्र के सम्बन्ध में यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि:

1. संसाधित किये जाने वाले स्कैपों की मात्रा तथा बड़े आकार को देखते हुए विनष्टीकरण सुविधाएं बड़े क्षेत्रों में स्थापित की जानी चाहिए, जिसमें वाहनों के आवागमन, प्राप्त उत्पादों के लिए भण्डारण एवं रीसाइकल योग्य सामग्री के लिए पर्याप्त स्थान हो।
2. इएलवी, व्हाइट गुड्स और अन्य स्कैप को हैंडिल, गैर-प्रदूषित करने तथा विनष्ट करने के लिए पर्याप्त फाटकदार क्षेत्र होने का मापदंड पूरा करना चाहिए, जिसमें रेडिएशन मापने की सुविधा हो, जैसा कि स्कैप के आयात के लिए अनुसरण किया जाता है। ईएलवी को विनष्ट करने के लिए मैटेरियल हैंडलिंग मशीनों की जरूरत होगी, ताकि मानव हस्तक्षेप को कम किया जा सके और सुरक्षित कार्यस्थल तैयार किया जा सके।
3. सुरक्षित प्रचालन कार्यपद्धति का अनुसरण किया जा रहा है, यह सुनिश्चित करने के लिए इन केन्द्रों से इस संबंध में ओएचएसएस के अद्यतन दिशानिर्देशों का अनुसरण करने की अपेक्षा की जाती है तथा जीवन समाप्त हो गये माल तथा अन्य स्कैप के प्रसंस्करण के लिए उन्हें सक्षम एवं प्रशिक्षित कर्मचारी नियुक्त करने होंगे।
4. संग्रह केन्द्र में सूखे क्षेत्र (जल-जमाव से मुक्त), कंक्रीट फ्लोरिंग जैसी अभेद्य सतह, सड़कें, आंतरिक रखरखाव हेतु पर्याप्त कार्यशाला सुविधाएं अग्नि सुरक्षा प्रणाली आदि होनी चाहिए, ताकि सुरक्षित कार्यस्थल बनाए रखा जा सके और प्रदूषण को नियंत्रण में रखा जा सके।
5. सुविधा में गैर-प्रदूषण प्रणाली, खासकर जीरो डिस्चार्ज सिस्टम होना चाहिए तथा जीवन समाप्त हुए माल तथा अन्य स्कैपों को प्रोसेस करने के लिए सर्वोत्तम उपलब्ध प्रौद्योगिकी का प्रयोग करके विनष्टीकरण किया जाना चाहिए। केन्द्र स्वास्थ्य एवं सुरक्षा से संबद्ध नियमों/विनियमों एवं पर्यावरण मानकों तथा पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय/राज्य प्रदूषण बोर्ड द्वारा यथा निर्धारित पर्यावरण मानकों तथा खतरनाक और अन्य कचरा (प्रबंधन और सीमापार परिवहन) नियम, 2016 का अनुपालन करेगा।
6. इतना ही नहीं, ईंधन, तेल, एण्टीफ्रीज तथा अन्य तरल पदार्थों को पूरी तरह से निकाल दिया जाना चाहिए और ईंधन टैंक, रैडिएटर तथा अन्य तरल निहित पुर्जों को भी सुविधा से पूरी तरह से निकाल दिया जाना चाहिए। प्रयुक्त तेल को पर्यावरण प्राधिकारियों/ई-कचरा/खतरनाक कचरा प्रबंधन बोर्डों द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार प्राधिकृत केन्द्रों द्वारा ही निबटाया जाना चाहिए।
7. पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा जारी पर्यावरण दिशानिर्देशों/खतरनाक एवं अन्य अपशिष्ट (प्रबंधन एवं सीमापार परिवहन) नियम, 2016 के अनुसार बैटरियों, फिल्टरों, पीसीबी/पीसीटी-निहित कंडेंसरों, टायरों आदि के पर्याप्त भण्डारण की सुविधा केन्द्र में होनी चाहिए।

8. संग्रहण/विनष्टीकरण केन्द्र और/या स्कैप प्रसंस्करण केन्द्र को नष्ट करने का प्रमाणपत्र (सीओडी)/स्कैप करने का साक्ष्य मालिक को जारी करना चाहिए। उसका रिकॉर्ड रखा जाना चाहिए तथा संबद्ध प्राधिकारी द्वारा जाँच के लिए उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

संग्रहण/विनष्टीकरण केन्द्र तथा स्कैप प्रसंस्करण केन्द्र को स्कैप किये गये वाहनों, व्हाइट गुड्स तथा अन्य स्कैपों के संबंध में डाटा एक आम डिजिटल प्लेटफार्म पर या समय-समय पर संबंधित मंत्रालय/विभाग द्वारा जारी दिशानिर्देश के अनुसार अपलोड करना चाहिए।

ख. स्कैप प्रसंस्करण केन्द्र सुनिश्चित करेगा कि:

1. सुविधा में सही उपकरण होना चाहिए और श्रेडिंग, शेयरिंग, बेलिंग, स्लिटिंग आदि जैसी पारिभाषित गतिविधियों के लिए समय-समय पर विकसित सर्वोत्तम उपलब्ध प्रौद्योगिकी का प्रयोग किया जाना चाहिए।
2. स्कैप प्रसंस्करण केन्द्र में रेडिओएक्टिव डिटेक्शन उपकरण होना चाहिए।
3. सुविधा में इस प्रकार का उपकरण होना चाहिए, जिसमें ऐसे कार्यों को करने की निर्धारित क्षमता हो, जो इस्पात मंत्रालय तथा इसकी नियुक्त एजेंसी द्वारा समय-समय पर बताए जाएं या जिनकी उनके द्वारा समीक्षा की गई हो।
4. विशिष्ट डाउनस्ट्रीम उद्योगों को आपूर्ति करने के लिए उपरोक्त प्रक्रिया से छाने गए स्कैपों के भंडारण के लिए भी व्यवस्था होनी चाहिए।
5. इसके अतिरिक्त, इस सुविधा में अवशिष्ट के प्रसंस्करण के लिए सर्वोत्तम उपलब्ध प्रौद्योगिकी/निबटान योजना होनी चाहिए।
6. सुविधा में उपकरण के लिए तथा छाँटी गई अपशिष्ट स्ट्रीमों की हैंडलिंग तथा भण्डारण के लिए पर्याप्त स्थान होना चाहिए। साथ ही, ऐसी सुविधा को एक सुरक्षित एवं पर्यावरण अनुकूल तरीके से संचालित तथा प्रचालित करने के लिए पर्याप्त सक्षम तथा प्रशिक्षित जनशक्ति होनी चाहिए।
7. स्कैप प्रसंस्करण केन्द्र स्कैप किये गये वाहनों, व्हाइट गुड्स तथा अन्य स्कैपों के संबंध में डाटा एक संयुक्त डिजिटल प्लेटफार्म पर अपलोड करें।

5. प्राधिकरण/ गैर-प्राधिकरण के लिए पॉइंट

1. उपरोक्त दिशानिर्देशों के अतिरिक्त, उपरोक्त केन्द्रों को, निम्नलिखित कानूनों अथवा जिसे समय-समय पर सरकार (पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन तथा केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड या किसी अन्य सांविधिक निकाय) द्वारा जारी किए गए अन्य सुसंगत दिशानिर्देशों का अनिवार्य रूप से पालन करना चाहिए,

क. पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986, संशोधित 1991

ख. जल (प्रदूषण निवारण तथा नियंत्रण) अधिनियम, 1974, संशोधित 1988

ग. वायु (प्रदूषण निवारण तथा नियंत्रण) अधिनियम, 1981, संशोधित 1987

घ. खतरनाक व अन्य अपशिष्ट (प्रबंधन एवं सीमापार परिवहन) नियम 2016

ङ. केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सीपीसीबी)-एआईएस 219 द्वारा निर्धारित ईएलवी के पर्यावरणीय सुदृढ़ प्रबंधन के लिए दिशानिर्देश नवम्बर, 2016

च. पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा ईएलवी के प्रबंधन तथा पुनर्चक्रण के लिए लागू अधिसूचित अपशिष्ट विनियम।

छ. परमाणु ऊर्जा (विकिरण सुरक्षा) नियम, 2004

ज. ठोस अपशिष्ट प्रबंधन नियम, 2016

झ. दि ओजोन डिप्लेटिंग सबस्टेंसेज (रेगुलेशन एण्ड कंट्रोल) रूल्स, 2000

ञ. दि बैटरीज (मैनेजमेण्ट एण्ड हैंडलिंग) रूल्स, 2001

- ट. दि ई-वेस्ट (मैनेजमेण्ट) रूल्स, 2016
- ठ. दि प्लास्टिक वेस्ट मैनेजमेण्ट (अमेण्डमेण्ट) रूल्स, 2018
- ड. कारखाना अधिनियम, 1948 संशोधन 1987 के साथ और उसके अधीन बनाए गए नियम
- ढ. इस्पात मंत्रालय या किसी अन्य मंत्रालय अथवा राज्य सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में समय-समय पर अधिसूचित किये गये कोई अन्य नियम।

प्राधिकृत करने वाली एजेंसी यदि इस प्रकार के केन्द्र को उपरोक्त मानकों में से किसी का भी उल्लंघन करते हुए पाएगी तो वह उसका प्राधिकार समाप्त कर सकती है।

2. यदि स्क्रेप करने वाले केन्द्रों के पास पर्याप्त क्षमता/प्रावधान खतरनाक अपशिष्ट (जैसे ई-वेस्ट, लैडऐसिड बैटरियों, लिथियम आयोन कंपोनेण्ट अथवा दुर्लभ अर्थ मेटल्स की रिकवरी आदि) की पुनर्चक्रण के लिए पर्याप्त क्षमता न हो अथवा ऐसे मटेरियल की पुनर्चक्रण के लिए जो कि इसके स्कोप से बाहर हो, तो ऐसी सामग्री को प्राधिकृत रीसाइक्लर को बेच दिया जाना चाहिए जिनके पास पर्याप्त क्षमता हो।
3. विभिन्न सांविधिक नियमों/ विनियमों में उल्लिखित अन्य मानकों/नियमों का अनुपालन करने के अतिरिक्त स्क्रेप प्रोसेसिंग सेण्टर को क्वालिटी मानकों के नवीनतम वर्जन के साथ अपने केन्द्रों/यूनिटों को प्रमाणित कर लेना चाहिए जैसे आईएसओ 9001 (गुणवत्ता प्रबंधन सिस्टम), 14001 (पर्यावरण प्रबंधन सिस्टम) तथा 18001 (व्यावसायिक स्वास्थ्य एवं सुरक्षा) प्रौद्योगिकी, सुरक्षा तथा पर्यावरण में निरंतर सुधार पर फोकस करते हुए पर्यावरण संबंधी सुदृढ़ प्रबंधन प्रणाली की स्थापना के लिए ऐसा करना आवश्यक है।

6. उत्तरदायी पारिस्थितिकी तंत्र विकसित करना

ईएलवी, व्हाइट गुड्स एवं अन्य स्क्रेप के संग्रहण एवं विनष्टीकरण और निपटान के लिए सभी प्रमुख स्टैकहोल्डर, एग्रीगेटर्स, स्क्रेपिंग केन्द्रों, विनिर्माताओं, मालिकों एवं सरकार को शामिल करते हुए **शेयर्ड रेसपांसिबिलिटी (एसआर)** की प्रणाली पर आधारित एक सेल्फ-रेगुलेटरी इकोसिस्टम के जरिये एक संगठित स्क्रेपिंग/श्रेडिंग उद्योग का विकास करने पर विचार किया जाय। इस प्रकार का शेयर्ड रेसपांसिबिलिटी सिस्टम स्वतंत्र उद्यमियों अथवा निगमित एनटिटी और/या पीएसयू के बीच संयुक्त उद्यमों के जरिये संग्रह, विनष्टीकरण केन्द्रों तथा स्क्रेप प्रोसेसिंग केन्द्रों की स्थापना के लिए उचित इकोसिस्टम के विकास में मदद करेगा। सामग्री के प्रवाह के लिए पूर्ण रूप से सुव्यवस्थित चैनलों के विकास के लिए विभिन्न हितधारकों की भूमिकाओं एवं उत्तरदायित्वों को इस प्रकार के एक शेयर्ड रेसपांसिबिलिटी सिस्टम में नीचे पारिभाषित किया गया है:

7.1 एग्रीगेटरों की भूमिका

1. एग्रीगेटर को दीर्घकालीन उपयुक्त मेकनिज्म के जरिये स्क्रेपों के संग्रहण के लिए विपरीत आपूर्ति कड़ी को मजबूत करने के लिए विनष्टीकरण और/या स्क्रेप प्रोसेसिंग सेण्टर के साथ अपने को संबद्ध करना चाहिए, ताकि प्राधिकृत स्क्रेपिंग केन्द्रों को स्क्रेपों की आपूर्ति नियमित एवं निरंतर होती रहे।
2. स्क्रेपों की छंटाई तथा प्रारंभिक तौर पर अलग-अलग करने में मदद कर सकते हैं। एग्रीगेटर छंटाई के लिए तथा बीआईएस स्क्रेप विनिर्देशों तथा कोडों का अनुपालन करने के लिए स्क्रेप प्रोसेसिंग केन्द्रों के साथ मिलकर काम कर सकते हैं। उत्पादकों के विस्तारित दायित्व में ओईएम को नए वाहनों की खरीद हेतु मूल्य में छूट के बदले अनुपयुक्त वाहनों को स्क्रेपिंग में परिवर्तित करने हेतु प्रोत्साहित किया जाना चाहिए अर्थात् ओईएम उन्हें प्रोत्साहन राशि दे सकते हैं जो ईएलवी के बदले नए वाहन खरीदते हैं।
3. स्क्रेपों के ट्रीटमेण्ट तथा सुव्यवस्थित एवं छंटाई किये हुये स्क्रेपों के संग्रहण के लिए उपयोगी यार्ड की स्थापना कर सकते हैं।
4. स्क्रेपों का सुव्यवस्थित संग्रह एवं वजन तौल सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त वजन तौल मशीन/कांटे की स्थापना कर सकते हैं।
5. इतना ही नहीं एग्रीगेटर स्क्रेपों के संग्रहण के लिए भागीदारों के रूप में फेरीवालों को शामिल कर सकते हैं, जो असंगठित एवं अनौपचारिक सेक्टरों से हैं। वे सुरक्षित एवं पर्यावरण अनुकूल ठोस पद्धति अपनाते हैं उनका मदद एवं सहयोग कर सकते हैं।

7.2 विनष्टीकरण एवं स्क्रेप प्रसंस्करण केन्द्रों (एससी) का उत्तरदायित्व

सेक्शन 4 में उल्लिखित बिंदुओं के अलावा स्क्रेप प्रोसेसिंग केन्द्र को समय-समय पर पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अतिरिक्त निम्नलिखित कार्य करने चाहिए:

1. ऐसे केन्द्रों की स्थापना फैक्ट्री नियमों तथा समय-समय पर इस सम्बन्ध में सक्षम प्राधिकारियों द्वारा निर्धारित औद्योगिक मानकों के अनुसार होनी चाहिए।
2. कर्मचारियों को ईएलवी, व्हाइट गुड्स तथा अन्य स्क्रेपों की हैंडलिंग में सक्षम बनाने और इस प्रकार से जोखिमों को कम से कम करने के लिए निरंतर प्रशिक्षण देकर तथा मूल्यांकन करके उनका विकास करना।
3. तकनीकी एवं सांविधिक मानकों के अनुरूप स्क्रेप की हैंडलिंग करना तथा गुणवत्ता मानकों का अनुसरण करना, जैसा कि पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय/अन्य सांविधिक निकायों द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार आयातित स्क्रेपों के लिए अनुसरण किया जा रहा है।
4. संग्रहण, एग्रीगेटर और/या विनष्टीकरण केन्द्र पुनर्चक्रण के लिए प्राप्त वाहनों के विवरण का वाहन डाटाबेस (नेशनल रजिस्टर ई-सर्विसेस ऑफ रजिस्टर्ड व्हीकल्स) से सत्यापन करेंगे। इस प्रकार के डाटाबेस हासिल करने के लिए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देश सभी केन्द्रों के लिए बाध्यकारी होंगे।
5. जीवन समाप्ति वाहनों से निकले इंजन के पुर्जों को स्क्रेपिंग केन्द्र द्वारा विरूपित कर दिया जाना चाहिए अथवा 6" का छिद्र कर दिया जाना चाहिए, ताकि पुराने सामान के बाजार में उसका पुनः प्रयोग न किया जा सके।
6. इसके अलावा, स्क्रेपिंग केन्द्र प्रोसेस किये गये स्क्रेप को इसके गठन अथवा रासायनिक विश्लेषण के आधार पर छाँटने के लिए सुविधाएं विकसित कर सकते हैं, जिससे डाउनस्ट्रीम उद्योगों को क्वालिटी स्क्रेप मिल सके।
7. विंटेज वाहन (आमतौर पर 1930 के पहले के वाहन) यानी ऐतिहासिक वाहन, जो ऐतिहासिक रुचि से संग्रहालय के लिए हों अथवा पुराना वाहन जो संग्रह करने योग्य और स्क्रेपिंग से ज्यादा सुरक्षित रखने के महत्व के हों और जिन्हें पर्यावरण की दृष्टि से ठोस और उचित तरीके से रखा गया हो—उन्हें इन दिशानिर्देशों के दायरे से बाहर रखा जा सकता है, जबतक कि उसकी स्क्रेपिंग के लिए उचित सरकारी अधिदेश का उल्लेख न हो।
8. पुराने स्पेयर पार्ट्स का ट्रीटमेंट केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सीपीसीबी) एआईएस 219 द्वारा ईएलवी, के पर्यावरण जनित ठोस प्रबंधन के लिए निर्धारित दिशानिर्देश, नवंबर, 2016 के अनुसार किया जाए।
9. इतना ही नहीं, स्क्रेपिंग केन्द्र आरआईओएस (पुनर्चक्रण इंडस्ट्री ऑपरेटिंग स्टैंडर्ड) द्वारा प्रमाणित (आईएसआरआई, यानी दि इंडस्ट्रीच्यूट ऑफ स्क्रेप पुनर्चक्रण इंडस्ट्रीज द्वारा स्थापित) होना चाहिए जिससे उनकी क्वालिटी, पर्यावरण, स्वास्थ्य एवं सुरक्षा निष्पादन में मापयोग्य निरंतर सुधार हासिल करने हेतु सुव्यवस्थित फ्रेमवर्क प्रदान किया जा सके।

7.3 सरकार का उत्तरदायित्व

इस्पात मंत्रालय स्क्रेप से संबंधित सभी मामलों के निपटान के लिए एक केंद्रीय मंत्रालय होगा, स्क्रेप की व्याख्या पैरा 10.8 में की गई है;

इस्पात मंत्रालय निम्नलिखित सुविधाएं प्रदान करेगा:-

- (i) स्क्रेप केंद्रों की स्थापना में एक से अधिक पंजीकरणों से बचकर, लाइसेंस तथा रिपोर्टिंग आवश्यकताओं और कार्य में सुगमता (ईओडीवी) को बढ़ावा देकर अनुपालना के भार को न्यूनतम कर दिया गया है।
- (ii) पर्यावरण एवं वन तथा जलवायु परिवर्तन मंत्रालय जहां कहीं भी आवश्यकता हो, एक से अधिक निकासियों को समाप्त करके नियामक आवश्यकताओं को तर्कसंगत तथा स्पष्ट बनाएगा। पर्यावरण एवं वन तथा जलवायु परिवर्तन मंत्रालय एक मानक प्रचालन प्रक्रिया (एसओपी) तैयार करेगा तथा उन सभी 15 अथवा अधिक अधिनियमों (नियमों) की प्रक्रियाओं तथा मंजूरी को कूटबद्ध करेगा जिनके अंतर्गत संग्रहण एवं विखण्डन तथा स्क्रेप प्रसंस्करण केंद्रों की स्थापना के लिए मंजूरी आवश्यक है और पर्यावरणीय तथा प्रदूषण विनियमों के संबंध में त्वरित मंजूरी को सुनिश्चित करने के लिए एकल विंडो मंजूरी प्रणाली की स्थापना करेगा। इससे स्क्रेप केंद्रों की सुगम तथा तेजी से स्थापना में सहायता मिलेगी।

(iii) पर्यावरण एवं वन तथा जलवायु परिवर्तन मंत्रालय के समन्वय से असंगठित क्षेत्र में पर्यावरणीय तथा सार्वजनिक स्वास्थ्य के लिए खतरनाक अवैध स्क्रेप के भण्डारण तथा प्रसंस्करण को रोकने के लिए सीपीसीबी, एसपीसीबी और राज्य सरकारों के माध्यम से विनियमों को प्रभावी तरीके से लागू किया जाना सुनिश्चित किया जाएगा।

(iv) पर्यावरण एवं वन तथा जलवायु परिवर्तन मंत्रालय/सीपीसीबी/एसपीसीबी श्रेडिंग/पुनर्चक्रण केंद्रों के वर्गीकरण के लिए एक समान मानदंड अपनाएंगे तथा दिशानिर्देशों को जारी करते समय इस प्रकार एहतियात बरती जाएगी कि इन केंद्रों को पर्यावरणीय मानदंडों के अनुसार 'नारंगी' से ऊपर वर्गीकृत नहीं किया जाए।

चर्चा से यह निष्कर्ष निकलता है कि पर्यावरण एवं वन तथा जलवायु परिवर्तन मंत्रालय तीन माह की अवधि में सभी राज्यों में अलग से 'संग्रहण एवं विखण्डन केंद्रों' तथा 'पुनर्चक्रण केंद्रों' के लिए लागू होने योग्य मानदंडों के एक समान वर्गीकरण को अंतिम रूप देगा।

(v) सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय अयोग्य एवं प्रदूषक वाहनों के परिवहन को रोकने के लिए एक ऑटोमोबाईल फिटनेस सर्टिफिकेशन पॉलिसी तैयार करेगा। यह सहायक नीतिगत रूपरेखा उपलब्ध कराकर निजी क्षेत्र में फिटनेस केंद्रों की स्थापना को सुकर बनाएगा। मालिकों के स्वैच्छिक निर्णय के आधार पर अयोग्य वाहनों को स्टील स्क्रेप केंद्रों के लिए फीड सामग्री के रूप में प्रयोग किए जाने पर विचार किया जा सकता है।

(vi) सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय तथा डीएचआई नए वाहनों की खरीद के लिए कीमतों में छूट के बदले वाहन विनिर्माताओं द्वारा अयोग्य वाहनों के पुनर्चक्रण को बढ़ावा देने के लिए 'विस्तारित उत्पादक उत्तरदायित्व' के लिए कार्य करते हैं।

(vii) सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय एक उचित प्रशिक्षण प्रणाली के माध्यम से पुनर्चक्रण के लिए ऐसे अयोग्य वाहन की पहचान करेगा जो सड़क पर चलने के मानकों के अनुरूप नहीं है। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय राज्य एवं केन्द्रीय एजेंसियों द्वारा प्रदूषण एवं फिटनेस विनियमों के प्रभावी क्रियान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कदम उठाएगा। इसके अतिरिक्त, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय यह सुनिश्चित करेगा कि प्राधिकृत वाहन स्क्रेप केंद्रों की ऐसे वाहनों को अपंजीकृत करने के लिए वाहन पोर्टल तक पहुंच हो, जिन्हें स्वेच्छा से अथवा सांविधिक रूप से स्क्रेप किया जाना हो।

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के साथ चर्चा से यह निष्कर्ष निकला है कि वे पुराने प्रदूषक वाहनों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने के लिए अपनी नीति को तीन माह के अंदर अधिसूचित करेंगे।

(viii) वित्त मंत्रालय पहले ही 20 सितंबर, 2019 को नए कांफॉरेट कर दर प्रोत्साहन घोषित कर चुका है जो स्क्रेप केंद्रों की स्थापना के लिए लागू होंगे – स्क्रेप केंद्र वित्त वर्ष 2019-20 से आयकर अधिनियम में शामिल किये गए नए प्रावधानों का लाभ उठा पाएंगे, जिससे 01 अक्टूबर, 2019 को अथवा उसके बाद निगमित कोई भी घरेलू कंपनी विनिर्माण में नया निवेश करके, 15% की दर पर आयकर के भुगतान का विकल्प अपना सकेगी। यह लाभ उन कंपनियों के लिए उपलब्ध है जो किसी प्रकार की छूट/प्रोत्साहन प्राप्त नहीं करती हैं और अपना उत्पादन 31 मार्च, 2023 को अथवा उससे पहले शुरू करती हैं। इन कंपनियों के लिए प्रभावी कर की दर 17.01% होगी जिसमें अधिभार एवं उपकर शामिल होंगे। इसके अतिरिक्त इन कंपनियों को न्यूनतम वैकल्पिक कर अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। यह प्रावधान स्क्रेप उद्योग के लिए लागू है क्योंकि यह विनिर्माण में नए निवेश को आकर्षित करता है और इससे सरकार की 'मेक इन इंडिया' पहल को बढ़ावा मिलता है।

(ix) इसके अलावा, राजस्व विभाग स्क्रेप प्रसंस्करण यूनिटों के लिए आयकर अधिनियम के यू/एस 35एडी में छूट से संबंधित प्रस्ताव की जांच कर सकता है।

एक अंतर-मंत्रालयी समन्वय समिति का गठन किया गया है जिसमें इस्पात मंत्रालय के सचिव संयोजक होंगे और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच), भारी उद्योग विभाग (डीएचआई), पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय (एमओईएफसीसी), राजस्व विभाग और श्रम एवं रोजगार मंत्रालय के सचिव इसके सदस्य होंगे।

समिति का जनादेश निम्नवत् है:-

- (i) संगठित इस्पात स्क्रैपिंग इको प्रणाली का सृजन करने के लिए नीति में अपेक्षित परिवर्तन
- (ii) इस संबंध में संगत नियम/विनियमों का प्रचालन और अनुपालन की मॉनिटरिंग।

इसके अलावा मंत्रालय इस पर भी काम करेंगे:-

1. अनुसंधान एवं विकास गतिविधियों को बढ़ावा देना, देश में कैपिटल उपकरणों के लिए क्षमता निर्माण में सुधार करना तथा अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी को अपनाना, कौशल विकास मंत्रालय के साथ ईएलवी, व्हाइट गुडस तथा अन्य स्क्रैपों की पर्यावरण अनुकूल ठोस एवं सुरक्षित तरीके से रीसाइकिलिंग में लोगों को लगाने के लिए पीएमकेवीवाई के तहत अथवा इंडस्ट्री-एकेडमिया फोरम द्वारा नए व्यावसायिक पाठ्यक्रमों के जरिए विशेष प्रशिक्षण जरूरतों को पूरा करने में उद्योग को सहयोग देना।
2. स्क्रैप की गुणवत्ता सम्बन्धी मसलों के समाधान हेतु भारतीय मानक ब्यूरो तथा उपभोक्ता मामलों के मंत्रालय के साथ काम करना तथा सुनिश्चित करना कि अंतर्राष्ट्रीय स्तर, जहाँ भी स्वीकार्य हो, का अनुपालन किया जाता है और स्क्रैप की गुणवत्ता के घरेलू मानक तैयार किए गए हैं। समस्त मानकों और अधिक ग्रेडों को कवर करने के लिए बीआईएस स्क्रैप कोड विकसित करना तथा और व्यापक बनाना। बीआईएस स्क्रैप कोड, जहाँ कहीं भी है, घरेलू स्क्रैप व्यापार में उसका अनुसरण किया जाना चाहिए।
3. स्टील स्क्रैपिंग उद्योग के वित्त संबंधी, अप्रत्यक्ष कर मामले और अपशिष्ट-प्रबंधन, रीसाइकल योग्य सामग्री के संग्रहण तथा प्रसंस्करण संबंधी परियोजनाओं में निवेश को बढ़ावा देने के लिए अन्य प्रत्यक्ष कर प्रोत्साहन मामले को वित्त मंत्रालय के साथ उठाना।
4. रीसाइकल की गई सामग्री के लिए प्रतियोगी बाजारों को विकसित करने हेतु प्रोत्साहन देना। संग्रहण और रीसाइकिल के बाद पारदर्शिता लाने एवं उचित अवसर प्रदान करने के लिए रीसाइकल की गई/पुनःप्रयोग योग्य सामग्री को समर्पित ई-कॉमर्स प्लेटफार्म के जरिये बाजार में बेचा जाय।
5. सुनिश्चित करना कि ऐसे खतरनाक अपशिष्ट को सरकार द्वारा अधिकृत ई-कॉमर्स/नीलामी पोर्टल के जरिये उन प्राधिकृत रीसाइक्लरों को भेजा जाय, जिनके पास पुनर्चक्रण की पर्याप्त क्षमता है।
6. निम्न मामलों को राज्य सरकार के साथ उठाना:-
 - इस्पात स्क्रैप पुनर्चक्रण सेगमेंट को **उद्योग का दर्जा** प्रदान करना।
 - निवेश की गई राशि पर ध्यान दिए बिना प्रोत्साहन उपलब्ध कराया जाना।
 - परिवर्तन प्रभार, स्टैम्प तथा पंजीकरण प्रभारों में छूट।
 - औद्योगिक बिजली दर – शुल्क सहायता को तर्कसंगत बनाना।
 - प्रसंस्करण केन्द्रों के लिए अपेक्षित लॉजिस्टिक सहायता (आवाजाही)।
 - राज्य सरकार द्वारा विकसित इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट पार्क/केन्द्र की भूमि या किसी अन्य उचित भूमि में स्क्रैपिंग/श्रेडिंग केन्द्र स्थापित करना।
7. इस्पात मंत्रालय की भूमिका, विभिन्न दिशानिर्देशों, नियमों तथा विनियमों, नई प्रौद्योगिकी के अनुपालन के सम्बन्ध में समस्त हितधारकों को निरंतर मार्गदर्शन और सलाह देना होगा।

7.4 निर्माता का उत्तरदायित्व

क) ऑटोमोबाईल ओईएम (मूल उपकरण निर्माता) की भूमिका

1. ऑटोमोबाईल विनिर्माताओं को, एक प्रमुख हितधारक होने के नाते, वाहनों की जीवन समाप्ति पर उनकी पुनर्चक्रण को ध्यान में रखकर वाहनों का डिजाइन बनाना चाहिए। इसका आशय होगा कि खतरनाक सामग्री का प्रयोग तथा सब्स्टेंस ऑफ कंसर्न (एसओसी) यथासंभव सीमा तक नजरअंदाज किया जाय, ताकि निपटान एवं पुनर्चक्रण के दौरान संबद्ध जोखिमों को ध्यान में रखा जाय।

2. पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय का विस्तारित उत्पादक दायित्व (ईपीआर) दिशानिर्देश/ड्राफ्ट विनियमों का अनुपालन निम्नलिखित के संबंध में किया जाए:
3. विनिर्माता को खतरनाक वस्तुओं के वर्गीकरण, पैकेजिंग, लेबलिंग तथा रंग योजना से सम्बन्धित पर्याप्त प्रावधान करने की जिम्मेदारी लेनी चाहिए। उन्हें, पुनःप्रयोग एवं रिकवरी के लिए उपयुक्त कंपोनेण्टों तथा मटेरियलों की पहचान के लिए उचित घटक तथा सामग्री कोडिंग मानक सुनिश्चित करना चाहिए और उसे स्कैपिंग केन्द्रों को भी सूचित किया जाना चाहिए।
4. सीसा, पारा, कैडमिअम तथा हेक्सावैलेण्ट क्रोमिअम के प्रयोग से निर्माताओं को बचना चाहिए। यह सुनिश्चित करेगा कि खतरनाक सामग्री तथा घटक श्रेडर अवशिष्टों का अंश न बने, जो वायु एवं जल प्रदूषण के स्रोत बन सकते हैं।
5. इसके अलावा, वाहन निर्माताओं को यह भी चाहिए कि वाहनों तथा अन्य उत्पादों में रिसाइकिल की हुई सामग्री की अधिक मात्रा का इस्तेमाल करने की जिम्मेदारी उठाये (बशर्ते कि वे सुरक्षा अथवा पर्यावरण खतरों को न बढ़ाये), ताकि रिसाइकिल किये हुए उत्पादों के लिए बाजार तैयार हो और वाहनों में इस प्रकार से रिसाइकिल की गई सामग्री के उपयोग की प्रतिशतता का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए आवधिक लेखा परीक्षा की जानी चाहिए।
6. इसके अलावा, वाहन निर्माताओं को प्रत्येक प्रकार के नए वाहन को लॉन्च करने के छह माह के अंदर उसके विनष्टीकरण संबंधी जानकारी अभ्यासतः उपलब्ध करवाना चाहिए तथा पुनर्चक्रीकरण केन्द्रों को छटाई तथा पुनर्चक्रीकरण के बारे में प्रौद्योगिकी जानकारी विस्तारित करने के लिए सहयोग/मार्गदर्शन देना चाहिए।
7. ओईएम और/या इसके डीलर पुराने वाहनों/ईएलवी/ पुराने वाहनों के रिसाइकिल योग्य पुर्जों को एकत्र करने में या तो अपनी वापस लेने की योजनाओं के जरिये अथवा अपने स्वयं के स्कैपिंग केन्द्र की स्थापना करके या इस प्रकार की सुविधाओं के साथ करार करके मदद कर सकते हैं। इसके प्रकार वे वाहनों के संग्रह के लिए एक एग्रिगेटर के रूप में काम कर सकते हैं।
8. अपशिष्ट के पर्यावरण अनुकूल ठोस प्रबंधन से ग्राहकों को अवगत कराना एवं उत्पादों/एंड ऑफ लाईफ वाहनों पर स्कैपिंग अथवा एक्सचेंज पर नए उत्पादों/वाहनों पर निर्माताओं द्वारा दिए जा रहे विशेष प्रोत्साहनों के बारे में उन्हें आगाह करेंगे।

ख) व्हाइट गुड्स ओईएम की भूमिका

1. सुरक्षित सामग्रियों से युक्त उत्पादों की डिजाइनिंग (ताकि उनके लिए अलग से व्यवस्था करने की जरूरत न हो) अथवा उत्पादों की डिजाइन इस प्रकार बनाई जाय, जोकि रिसाइकिल के लिए आसानी हो और उनका पुनः प्रयोग कुशल एवं पर्यावरण अनुकूल तरीके से किया जाय और यदि प्लास्टिक उत्पादों का इस्तेमाल किया है तो जेनरिक पहचान के लिए मार्किंग/लेबलिंग के द्वारा न्यूनतम स्तर निर्धारित किया जाय।
2. नए उत्पादों में रिसाइकिल की गई सामग्री के इस्तेमाल को बढ़ावा देना तथा पैकिंग करते समय उचित परिवर्तन प्रबंधन तथा पर्याप्त उपायों के जरिये टॉक्सिक एवं खतरनाक वस्तुओं से बचाना।
3. इसके अतिरिक्त व्हाइट गुड्स ओईएम को सामान्यतः इसकी लॉन्चिंग करने के छः महीने के भीतर प्रत्येक प्रकार के नए उत्पाद के लिए विनष्टीकरण सूचना प्रदान करनी चाहिए और छटाई एवं पुनर्चक्रण के लिए प्रौद्योगिकी संबंधी जानकारी पहुँचाने के लिए पुनर्चक्रण केन्द्रों को मार्गदर्शन/ मदद करनी चाहिए।
4. ओईएम और/या इसके डीलर व्हाइट गुड्स के संग्रह में मदद कर सकते हैं – चाहे टेकबैक योजनाओं के जरिए अथवा अपने स्कैपिंग केन्द्र की स्थापना करके या ऐसी सुविधाओं के साथ करार करके, जिसके द्वारा व्हाइट गुड्स के संग्रह के लिए एग्रिगेटर के रूप में कार्य कर सकते हैं।
5. पर्यावरण अनुकूल अपशिष्ट के ठोस प्रबंधन से उपभोक्ताओं को अवगत कराना तथा उत्पादों के जीवन की समाप्ति पर स्कैपिंग अथवा एक्सचेंज पर नए उत्पादों पर निर्माताओं द्वारा प्रदान किये गये प्रोत्साहनों के बारे में सूचित करना।
6. **प्रोत्साहन** : ओईएम व्हाइट गुड्स के बदले में नए वाहन की खरीद करने वालों को प्रोत्साहन देने के बारे में निर्णय ले सकते हैं।

7.5 मालिक का उत्तरदायित्व

क) ईएलवी के मालिक की भूमिका

1. मालिक को उन वाहनों को स्क्रेप में देना चाहिए जो वाहन के लिए फिटनेस के मानदंड को पूरा नहीं करते हैं।
2. मालिक को यह सुनिश्चित करना होगा कि उसके पास वह संबद्ध दस्तावेज/कागज है, जिससे यह प्रमाणित हो कि वह ईएलवी के रूप में विचार किए जा रहे वाहन का मालिक है।
3. मालिक के पास यह अधिकार होगा कि वह अपनी ओर से स्क्रेपिंग के लिए आए ईएलवी को किसी अन्य व्यक्ति को सुपुर्द करे।
4. मालिक का दायित्व होगा कि जीवन समाप्त हुए वाहनों को सिर्फ उन्हीं अधिकृत संग्रह सह विनष्टीकरण केन्द्रों के सुपुर्द करें जिन्हें प्राधिकृत करने वाले एजेंसियों अथवा इसकी नियुक्त एजेंसियों द्वारा प्राधिकृत किया गया है।
5. मालिक यह सुनिश्चित करें कि ईएलवी में ईएलवी के अलावा अन्य कोई अपशिष्ट निहित नहीं है।

ख) व्हाइट गुड्स

1. मालिक एक स्व-प्रमाणित वचनबंध देगा कि वह व्हाइट गुड्स का असली मालिक है तथा इसकी पुनर्चक्रण के लिए अपनी सहमति देगा।
2. मालिक के पास स्क्रेपिंग के लिए यह अधिकार है कि वह व्हाइट गुड्स को अपनी ओर से किसी अन्य व्यक्ति को सुपुर्द करें।
3. मालिक को व्हाइट गुड्स को उन्हीं प्राधिकृत संग्रह सह विनष्टीकरण केन्द्रों या निर्माताओं/डीलरों/वितरकों को सुपुर्द करना चाहिए, जिसके पास "वापस लेने" की सुविधा हो।

ग) अन्य स्क्रेप

1. फेरस, नॉन-फेरस, तथा नॉन-मेटलिक स्क्रेपों सहित अन्य स्क्रेप मर्दों के उत्पादक असरदार तथा पर्यावरण अनुकूल सुदृढ़ प्रसंस्करण के लिए स्क्रेपिंग केन्द्रों से सम्पर्क कर सकते हैं।
2. स्क्रेप आइटम इसके मालिक के कानूनी कब्जे में होने चाहिए तथा स्क्रेपिंग केन्द्रों द्वारा दस्तावेजी साक्ष्य का सत्यापन करने पर स्क्रेपिंग केन्द्रों द्वारा उनको प्रोसेस किया जाएगा।
3. स्क्रेप की प्रोसेसिंग के बाद मालिक को सीओडी/स्क्रेपेज के प्रमाण जैसा दस्तावेज जारी किया जाए।

8 नीति को संशोधित करने की शक्ति

पिछले पैराग्राफों में निहित किसी भी बात के बावजूद इस्पात मंत्रालय समय-समय पर क्रियान्वयन, बाजार गतिशीलता, अंतिम प्रयोक्ता के हित आदि के दौरान प्राप्त अनुभव के आधार पर इस नीति के विभिन्न पहलुओं को संशोधित कर सकता है।

9 निष्कर्ष

यह नीति फेरस स्क्रेप के लिए पर्यावरणीय अनुकूल ठोस प्रबंधन सिस्टम स्थापित करने के लिए तैयार की गई है, जो पूरे भारत में संगठित तथा वैज्ञानिक धातु स्क्रेपिंग केन्द्रों के जरिये फेरस स्क्रेपों की प्रोसेसिंग तथा पुनर्चक्रण को बढ़ावा दे सकता है, ताकि स्क्रेप के आयात पर निर्भरता को कम से कम किया जा सके और स्क्रेप की उपलब्धता में भारत को आत्म-निर्भर बनाया जा सके। यह इस्पात क्षेत्र में संसाधन की कार्यकुशलता को भी बढ़ाएगा।

इस्पात मंत्रालय अथवा इसकी नियुक्त एजेंसी या अन्य निर्दिष्ट सांविधिक निकाय यह सुनिश्चित करेंगे कि नीति का क्रियान्वयन अत्याधुनिक पर्यावरण अनुकूल प्रौद्योगिकी के अनुसार किया जाता है तथा लागू अधिनियमों, नियमों तथा विनियमों का अनुपालन किया जाता है।

10. परिभाषाएं

10.1 एग्रीगेटर/संग्रहण केन्द्र

एग्रीगेटर/संग्रहण केन्द्र कोई कंपनी/व्यक्ति/स्थानीय स्क्रेप डीलर/वितरक होते हैं, जो जीवन समाप्त वाहनों, व्हाइट गुड्स तथा अन्य स्क्रेपों का संग्रहण करते हैं।

10.2 प्राधिकारी

क) **परामर्शदाता प्राधिकारी** इस्पात मंत्रालय अथवा इसकी नियुक्त एजेंसी या अन्य निर्दिष्ट सांविधिक निकाय निगरानी रखने तथा विनष्टीकरण केन्द्र एवं स्क्रेप प्रसंस्करण केन्द्र का परिचालन तथा स्थापना सुनिश्चित करने के लिए यथोचित आवश्यक परामर्शी अनुदेश जारी करने के लिए सक्षम प्राधिकारी होगा।

ख) **अधिकृत करने वाले प्राधिकारी** 'प्राधिकारण' का आशय है संग्रहण, प्राप्ति, उपचार, परिवहन, भण्डारण, पुनःप्रयोग, पुनर्चक्रण, रिकवरी तथा प्री-प्रोसेसिंग के लिए अनुमति देना जो इस नीति के पैराग्राफ-6 में दिए गए विभिन्न कानूनों के अनुसार हो। यह प्राधिकार संबंधित अधिनियम के अधीन पारिभाषित प्राधिकारी द्वारा दिया जायेगा।

10.3 विनष्टीकरण का प्रमाणपत्र (सीओडी)

उत्पाद को पर्यावरण अनुकूल ठोस तरीके से संग्रहण सह विनष्टीकरण केन्द्र में अप्रचालनयोग्य बनाये जाने पर सीओडी/स्क्रेप करने का साक्ष्य सम्बन्धी प्रमाणपत्र मालिक को अधिकृत संग्रहण सह विनष्टीकरण केन्द्र/स्क्रेप प्रसंस्करण केन्द्र द्वारा जारी किया जाएगा – उसमें यह प्रमाणित किया जाएगा कि विनष्टीकरण/पुनर्चक्रण के लिए प्राप्त उत्पाद को निर्धारित मानकों तथा दिशानिर्देशों के अनुसार स्क्रेप कर दिया गया है।

10.4 संग्रहण कार्यकलाप

संग्रहण गतिविधि को ईएलवी, व्हाइट गुड्स तथा अन्य स्क्रेप को एग्रीगेटरों/संग्रह केन्द्रों द्वारा संग्रहण की प्रक्रिया के रूप में पारिभाषित किया गया है, ताकि उन्हें स्क्रेपिंग केन्द्रों को सुपुर्द किया जा सके।

10.5 संग्रहण सह विनष्टीकरण केन्द्र/विनष्टीकरण केन्द्र

ऐसे केन्द्र, जो स्क्रेपिंग (ईएलवी, व्हाइट गुड्स, प्लांट एवं मशीनरी, स्ट्रक्चरल मटेरियल आदि सहित) के लिए उत्पादों के संग्रहण विनष्टीकरण तथा गैर-प्रदूषण की गतिविधियां करते हैं और जो पैरा 1.2 में दिए गए प्राधिकार के अनुसार प्राधिकृत किये जाते हैं।

10.6 विनष्टीकरण कार्यकलाप

विनष्टीकरण कार्यकलाप को किसी उत्पाद को स्क्रेप करने के लिए प्राप्त उत्पाद में से विकिरण होने/स्ट्रिपिंग डाऊन होने की जाँच करने, खतरनाक और गैर खतरनाक पदार्थ हटाने, पुनः प्रयोग योग्य, रिसाइकल योग्य तथा अपशिष्ट उत्पाद प्राप्त करने और आगे प्रसंस्करण के लिए अलग अलग करने के लिए उत्पाद की डिसेबलिंग करने के रूप में पारिभाषित किया गया है।

10.7 एंड ऑफ लाईफ व्हीकल्स (ईएलवी)

ईएलवी में निम्नलिखित श्रेणियों के वाहन शामिल हैं:

- (क) प्राकृतिक ईएलवी का अर्थ ऐसे वाहन जो घिसने आदि के कारण अपने जीवन की समाप्ति पर पहुँच गये हैं।
- (ख) अपरिपक्व ईएलवी का अर्थ है ऐसे वाहन, जो गैर-कुदरती कारणों से जीवन की समाप्ति पर आ गए हैं- जैसे कि दुर्घटना, आग तथा बाढ़ अथवा तोड़-फोड़ के कारण।
- (ग) कानूनी तौर पर घोषित ईएलवी
- (घ) स्वेच्छा से घोषित ईएलवी

10.8 अन्य स्क्रेप

स्क्रेप में निम्नलिखित श्रेणियाँ शामिल हैं:

- (क) **घरेलू स्क्रेप** उन स्क्रेपों का प्रतिनिधित्व करता है, जो स्टील प्लांटों में स्टील/स्टील उत्पादों के निर्माण के दौरान विभिन्न स्तरों पर उत्पादित होते हैं।
- (ख) **नए स्क्रेप** (जिन्हें **ग्राम्प्ट** या औद्योगिक स्क्रेप भी कहते हैं) ऐसे स्क्रेप का प्रतिनिधित्व करता है जो उत्पादन, फेब्रिकेशन तथा स्टील उत्पादों को तैयार करने के दौरान डाउनस्ट्रीम प्रक्रिया में उत्पादित होते हैं- जैसे ऑटो कंपोनेण्टों को तैयार करना, व्हाइट गुड्स, मशीनिंग, टूल तथा उपकरण निर्माण।

(ग) पुराने स्क्रैप को अप्रचलित स्क्रैप के रूप में भी जाना जाता है। ईएलवी भी इस श्रेणी के अन्तर्गत आते हैं। वह एक ऐसा स्टील होता है जिसे डिस्कार्ड कर दिया जाता है जब स्टील उत्पादों (उपकरणों, मशीनरी, भवन, पुल, शिप, बाल्टियाँ, रेलवे कोच तथा वैगन आदि) ने अपना उपयोगी जीवन पूरा कर लिया है।

10.9 मालिक

(क) व्हाइट गुड्स के 'विधिक मालिक' या 'मालिक' का आशय है, जो स्वामित्व के लिये स्व-प्रमाणीकरण प्रदान करते हैं।

(ख) विधिक मालिक या मालिक वह व्यक्ति होता है जिसके कानूनी कब्जे में कार्यकाल-समाप्त वाहन होते हैं।

(ग) अन्य स्रोतों से उत्पादित होने वाले विभिन्न उत्पादों का विधिक मालिक या मालिक का आशय है वह व्यक्ति जिसने सामग्री को नीलामी के जरिये प्राप्त किया हो अथवा वह व्यक्ति जिसके पास स्वामित्व का कानूनी अधिकार है।

(घ) मालिक को यह अधिकार है कि वह अपना ओर से किसी अन्य व्यक्ति को उत्पाद सुपुर्द करने के लिए प्राधिकृत कर सकता है, जिनमें स्क्रैपिंग के लिए कार्यकाल-समाप्त वाहन अथवा व्हाइट गुड्स शामिल हैं।

10.10 प्रसंस्करण केन्द्र (पीसी)/सुविधा

प्राधिकृत केन्द्र अथवा प्रोसेसिंग केन्द्र में वही आशय निहित होगा, जिसका वर्णन खरतरनाक एवं अन्य अपशिष्ट (प्रबंधन एवं सीमापार परिवहन) नियम, 2016 फेसिलिटी में किया गया है यानि जो उत्पादों (ईएलवी, व्हाइट गुड्स, प्लांट एवं मशीनरीज, स्ट्रक्चरल मटेरियल आदि सहित) की स्क्रैप प्रोसेसिंग गतिविधि का संचालन करता है।

10.11 स्क्रैप प्रसंस्करण कार्यकलाप

स्क्रैप प्रसंस्करण कार्यकलाप में श्रेडिंग, शियरिंग, बैलिंग, स्लिटिंग आदि शामिल हैं। इनमें छँटाई, सॉर्टिंग तथा बंडलिंग जैसे कार्यकलाप भी शामिल हो सकते हैं और वो स्वतंत्र अथवा प्रसंस्करण केन्द्रों के साथ भी हो सकते हैं।

10.12 व्हाइट गुड्स

इनमें घरेलू उपकरण तथा बड़े बिजली के सामान जैसे कि रेफ्रिजरेटर, वाशिंग मशीन, ओवेन, एयर कंडीशनर, स्टोव, कूकर आदि शामिल हैं।

रसिका चौबे, अपर सचिव

अनुलनक – 1

संग्रहण केन्द्र के पास अपना ईएलवी भेजने वाले मालिक के पास नीचे लिखे अनुसार वाहन एग्रीगेट होने चाहिए :

एम1 श्रेणी वाले वाहनों (यात्री कार) के संबंध में :

1. बॉडी शेल / चेसिस
2. इंजिन
3. ट्रांसमिशन
4. पहिये एवं टायर सहित सामने और पीछे के एक्सल
5. बैटरी
6. कैटलिटिक कंवर्टर (यदि लगा हो)

एल1 (दो पहिए) तथा एल2 (तीन पहिए) श्रेणी वाले वाहनों के संबंध में

1. इंजिन
2. ट्रांसमिशन
3. पहिये एवं टायर सहित सामने और पीछे के एक्सल

आभार-प्रदर्शन

क्र.सं.	दस्तावेज	जारीकर्ता एजेंसी
1.	पर्यावरण (संरक्षण) एक्ट, 1986 (1986 का 29वां)	पर्यावरण वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय
2.	हेजार्डस एण्ड अदर वेस्ट (मैनेजमेण्ट एण्ड ट्रांसबाउण्ड्री मूवमेण्ट) रूल्स, 2016	पर्यावरण वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय
3.	गाइडलाइन्स फॉर एनवार्नमेण्टली साउण्ड मैनेजमेण्ट आफ एण्ड-आफ-लाइफ व्हीकल्स (ईएलवी)	पर्यावरण वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय
4.	अवधारणा नोट: वोलण्ट्री व्हीकल फ्लीट मॉर्डनाइजेशन प्रोग्राम (वीवीएमपी)	सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय
5.	ड्राफ्ट ऑटोमोटिव इंडस्ट्री स्टैंडर्ड-129/एफ4	ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन आफ इंडिया
6.	डाइरेक्टिव 2000/53/ईसी आफ दि यूरोपियन पार्लियामेण्ट एण्ड ऑफ दि काउन्सिल	यूरोपियन पार्लियामेण्ट
7.	राष्ट्रीय इस्पात नीति – 2017	इस्पात मंत्रालय

MINISTRY OF STEEL

NOTIFICATION

New Delhi, the 7th November, 2019

Steel Scrap Recycling Policy

PREAMBLE

“Ministry of Steel’s endeavor is to develop a globally competitive steel industry by adopting state of the art environment friendly technologies. Ferrous Scrap being the primary raw material for EAF/IF based steel production, the policy envisages a framework to facilitate and promote establishment of metal scrapping centers in India. This will ensure scientific processing & recycling of ferrous scrap generated from various sources and a variety of products. The policy framework shall provide standard guidelines for collection, dismantling and shredding activities in an organized, safe and environmentally sound manner”

No. 3(3)/2011-MF (Vol. III).—1. Introduction

Steel is a material most conducive for circular economy as it can be used, reused and recycled infinitely. While iron ore remains the primary source of steel making, used or re-used steel in the form of Scrap is the secondary raw material for the steel industry. Indian steel industry is characterized by the presence of a large number of small steel producers who utilize scrap with other inputs in EAF/IF for steel making. As on March 2019, 47 Electric Arc Furnaces & 1128 Induction Furnaces are operating in the country and largely depend upon scrap as a raw material to produce steel.

National Steel Policy 2017 (NSP-2017) aims to develop a globally competitive steel industry by creating 300 Million TPA Steel production capacity by 2030 with a contribution of 35-40% from EAF/IF route. Although, scrap is the main raw material for secondary sector but primary sector also uses Scrap in the charge mix of BOF to the tune of 15% to improve efficiency, minimize cost of production and other process needs. The availability of raw materials at competitive rates is imperative for the growth of the steel industry and to achieve NSP-2017 target. Thus, the availability of right quality of scrap, in adequate quantity is one of the critical factors for the future growth for both EAF/IF sector & primary sector.

Further, Scrap based steel making technologies have been envisaged as one of the important options to reduce GHG emission intensity. This shall feature as an important initiative of the steel sector to minimize Green House Gas (GHG) emissions. This shall also contribute in adopting the principle of 6Rs i.e. Reduce, Reuse, Recycle, Recover, Redesign and Remanufacture to avoid any adverse impact on the environment and strengthening the foundation of sustainable development.

In the NSP-2017 the importance of scrap was realised. This Scrap Policy only furthers the role envisaged in the NSP-2017 to ensure scrap segregation (quality wise), collection, processing and recycling. The policy is to provide a framework for carrying out the activities in a scientific manner to have assured and regular supply of processed scrap for the downstream industry. Steel scrap comes from various sources such as mill scrap, used structural items like beams, reinforced steel & plates, plant and machineries including pipes, tubes, old vehicles, domestic goods, automotive scraps, ship building industry, railways etc. The present policy deals with automobile, house hold, structural, railways, industrial etc. but exclude specific industries like ship breaking which are covered under separate act / policy.

There is a worldwide trend to increase steel production using scrap as the main raw material as recycling of scrap helps in conservation of vital natural resources besides other numerous benefits. The use of every ton of scrap shall save 1.1 ton of iron ore, 630 kg of coking coal and 55 kg of limestone. There shall be considerable saving in specific energy consumption also as the same will reduce from around 14 MJ/Kg in BF/BOF route to less than 11 MJ/ Kg in EAF/IF route, i.e. savings in energy by 16-17%. It also reduces the water consumption and GHG emission by 40% and 58% respectively. Thus, the demand of steel scrap has increased considerably in the past globally from 367 mt in 2000 to 589 mt in 2017 as can be seen from figure-1

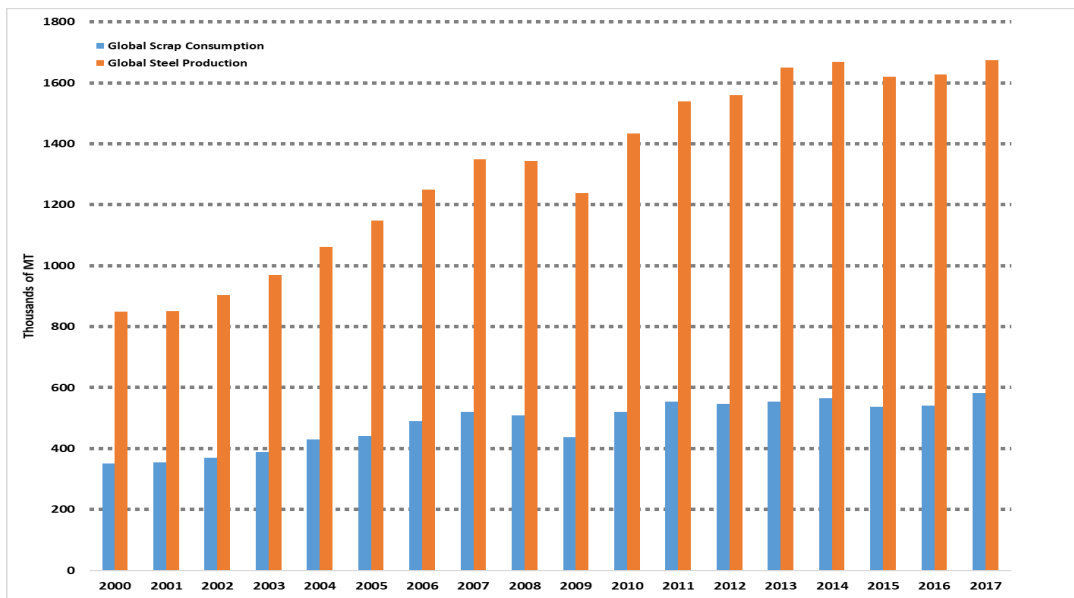


Fig-1: Global Steel Production and Scrap Consumption¹

Most of the major steel producing countries like Japan, USA, and China are continuously increasing scrap-based steel production with proportionate reduction from primary route. In 2017, out of 1688 million Tons global steel production, around 475 million Tons was produced from secondary route (using scrap). The main countries adopting primarily EAF as secondary route are USA (68.4%), Italy (80%), Spain (66.5%), Iran (93.5%), Mexico (76.3%) and Middle East (93.5%).

The availability of scrap is a major issue in India and in 2017 the deficit was to the tune of 7 million Tons. This was imported at the cost of more than Rs. 24,500 crores (approx.) in 2017-18. The current demand supply scenario of scrap in India as well as anticipated in future is shown in Figure- 2. The gap between demand and supply can be reduced in the future and the country may be self-sufficient by 2030. This is mainly because with the increase in consumption of steel in the recent past and ELVs, the generation of scrap is likely to be increased considerably. This scrap has to be channelized so that the same can be utilized for steel production in an environmental friendly manner.

¹ Source: Statista (www.statista.com)

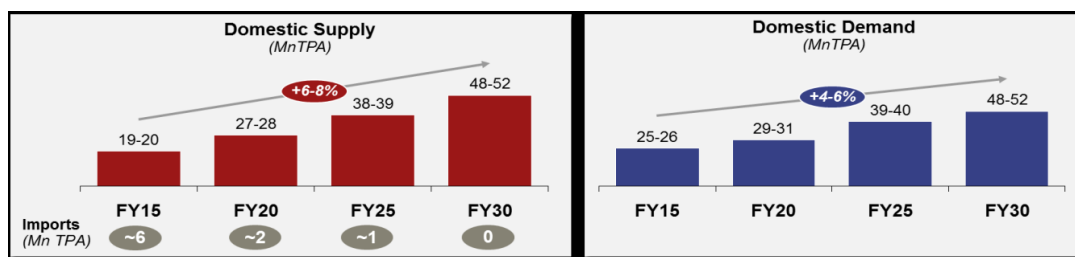


Figure-2 : Demand –Supply Scenario of Scrap in India²

The efficient use of scrap for steel production becomes very crucial for India as 35-40% share has been envisaged from scrap-based steel production in the journey of 300 million TPA by 2030. This shall increase requirement of steel scrap from present level of around 30 million tones to more than 70 million tons by 2030. Thus, this policy aims to help all stakeholders engaged in collection, dismantling, processing, transportation, etc so that sustainable development of scrap-based steel industry can be ensured. It is expected that the implementation of this policy shall make country self-reliant in terms of availability of scrap and thus will give boost to imports substitution's initiatives and creating large employment opportunities.

The scrapping policy shall ensure that quality scrap is available for the steel industry. Scrap is an important input for the electric furnaces. If quality scrap is provided as the charge to the electric furnaces then the furnaces can produce high grade steel. High Grade Steel Scrap shall not have the impurities if processing is done with the scrap processing centres and by shredders etc. The high grade steel scrap shall be recycled to produce high grade steel again, to be used in the industries such as equipment manufacturing, automobiles and other down stream industries. Scrap with less or no impurities shall result in better long products that are commonly used in construction industry and is common use steels. If better processed scrap is produced in the country it shall result in not only import substitution of scrap but also import substitution of high end steel that is currently imported in the country.

As discussed the current supply of scrap is 25 MT from the domestic unorganized scrap industry and 7 MT from import of scrap. There is potential to harness this 7 MT of scrap that is currently being imported from the domestic market itself. This shall require adequate collection centres, dismantling centres shall work in a hub-spoke model and feed to the scrap processing centres. To produce 7 MT more of scrap, the country shall require 70 scrap processing centres each with the capacity of 1 lakh tonnes; this is without disturbing the existing dismantling centres. The 70 scrap processing centres shall require about 300 collections and dismantling centres on the presumption that 4 collecting and dismantling centres cater to scrap processing centre.

And when the production of steel rises to 250 MT, as is envisaged in the National Steel Policy, then the requirement of scrap shall rise to 70-80 MT. This shall require about 700 scrap processing centres, that is 700 shredders. These shall in turn be fed by 2800-3000 collections and dismantling centres spread all over the country.

If one were to consider the employment generation potential of the scrap industry that would operate in the organized sector, it is considerable. Operating on the 4+1 hub and spoke model, where 4 collection and dismantling centres were to cater to the 1 scrap processing centre then 400 jobs would be created by one such composite unit. And for 70 units producing a total of 7 MT of scrap the potential for employment generation would be of 2800 persons. If the country was to produce 70 MT, as if expected as per NSP 2017, the employment generation could be in the range of 3 lakh jobs. In addition there would be skilling of persons, capacity building and training of Rag pickers, kabaddi-walas, aggregators. Employment would arise from the logistics support that the collection, dismantling and scrapping centres would require to move the material in and out of the centres and to the user industry.

The methodology of operation as shown in Figure -3 and envisaged for implementation of this Scrap Policy shall ensure compliance to 6Rs principles of Reduce, Reuse, Recycle, Recover, Redesign and Remanufacture.

² Source: JPC, MECON

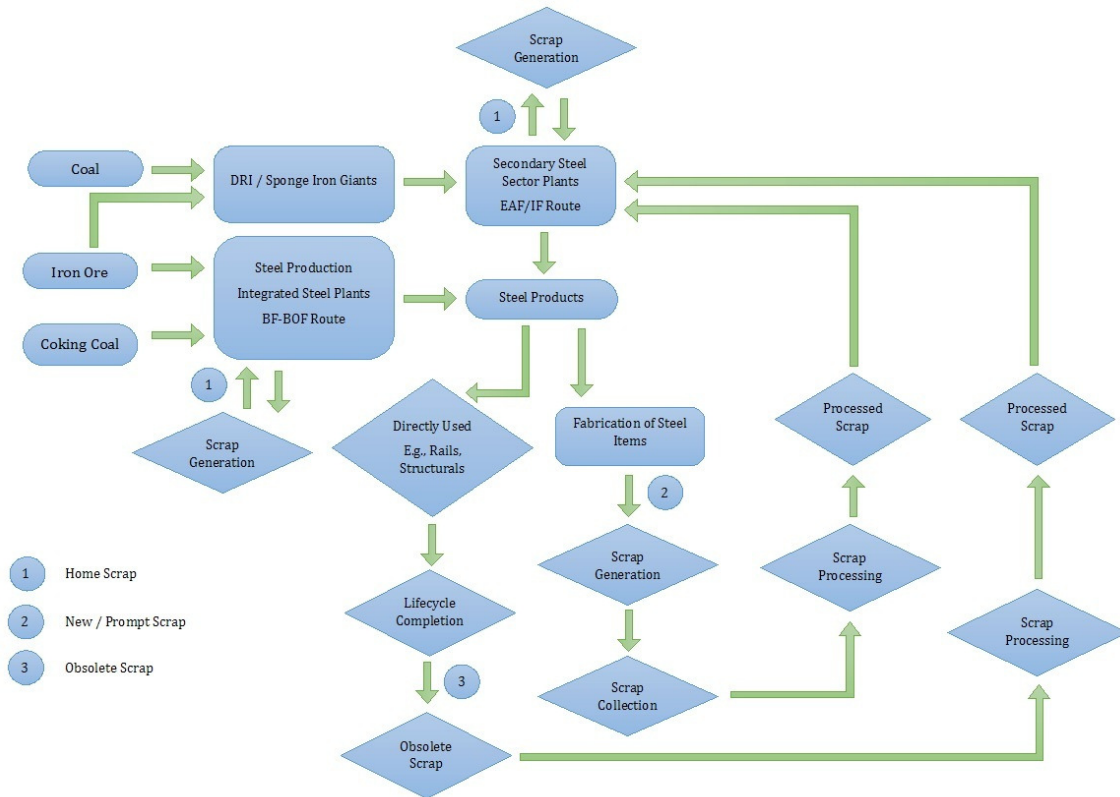


Figure-3: Steel Recycling Methodology

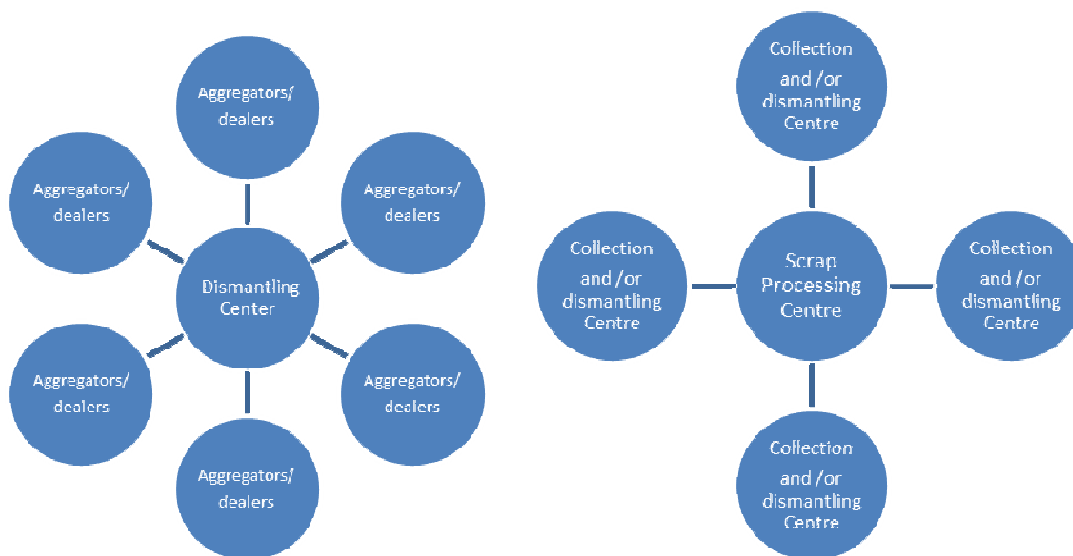
2. Objective

The policy aim to achieve the following objectives –

- i. To promote circular economy in the steel sector
- ii. To promote a formal and scientific collection, dismantling and processing activities for end of life products that are sources of recyclable (ferrous, non-ferrous and other non-metallic) scraps which will lead to resource conservation and energy savings and setting up of an environmentally sound management system for handling ferrous scrap.
- iii. Processing and recycling of products in an organized, safe and environment friendly manner.
- iv. To evolve a responsive ecosystem by involving all stakeholders.
- v. To produce high quality ferrous scrap for quality steel production thus minimizing the dependency on imports.
- vi. To decongest the Indian cities from ELVs and reuse of ferrous scrap.
- vii. To create a mechanism for treating waste streams and residues produced from dismantling and shredding facilities in compliance to Hazardous & Other Wastes (Management & Transboundary Movement) Rules, 2016 issued by MoEF & CC
- viii. To promote 6Rs principles of Reduce, Reuse, Recycle, Recover, Redesign and Remanufacture through scientific handling, processing and disposal of all types of recyclable scraps including non-ferrous scraps, through authorized centers / facility.

3. Working Model

The increased production of vehicles and increased use of consumer durable white goods in the last two decades and their rapid obsolescence shall generate large quantities of end of life products. This shall result in generation of continuous flow of large ferrous scrap for recycling in steel production. To address the issue of collecting such end of life products for increasing scrap generation in India and also to structure the informal recycling sector based on environmental and scientific fronts, a hub and the spoke model is promulgated:



The collection and/or dismantling center should either setup by or be associated with a scrap processing center. They should handover the depolluted/dismantled ELVs, white goods and other scraps without any legal liabilities or encumbrances to the authorized scrap processing center.

Logistics may be one of the main challenge for safe and cost effective system for inbound unprocessed products/scrap and outbound processed scraps to the melting shops. Thus, scrapping centres (Collection cum dismantling centre and recycling centre) need to be supported by adequate logistic facility in consonance with the National Logistic Policy. The implementation of effective logistic framework shall prevent pilferage and facilitate containerized transport in an environment friendly manner.

The setting up of these centres near highways, industrial corridors, railway sidings and in the close proximity to Sagarmala project shall help in development of multi-modal logistics parks. As the industry evolves over time, setting up of ECO parks/recycling zones having the scrapping/ recycling centres along with the user secondary steel sector industry shall help in boosting the economic activities around these centres besides generating large employment opportunities.

4. Guidelines

- A. Regarding the dismantling center it needs to be ensured that :
1. In view of the large size and volume of scraps to be handled, the dismantling facilities should be set up in a large area having adequate space for vehicular movement, storage for the products received and recyclable material so recovered.
 2. It should fulfill the criteria of an adequate gated area to handle, depollute and dismantle ELVs, white goods and other scraps along with facility for measuring radiation as followed for import of scrap. ELVs shall require material handling machines to minimize human intervention and create safe work places.
 3. To ensure safe operating practices are followed, centers are expected to follow updated guidelines of OHSAS in this regard and shall engage competent and trained manpower to process the End of Life goods and other scraps.

4. The Collection Center should have dry areas (free from water logging), impermeable surfaces like concrete flooring, roads, adequate workshop facilities for in-house maintenance , fire protection systems etc. to maintain safe work places and keeping pollution under control.
5. The facility shall be equipped with depollution system, preferably with zero discharge system, and dismantling by making use of best available technology for processing the end of life goods and other scraps. The centers shall comply with relevant health and safety legislation/regulation and environmental norms as laid down by MoEF&CC / SPCB for such operations and Hazardous & Other Wastes (Management & Transboundary Movement) Rules , 2016
6. Further, the fuel, oil, antifreeze, and other fluids should be completely drained, and the fuel tank, radiator, and other fluid containing parts should be removed completely at the facility. The used oil shall be disposed through authorized centers only in line with guidelines issued by the environmental authorities / boards for E-waste / Hazardous waste.
7. The center shall have adequate storage of batteries, filters, PCB / PCT-containing condensers, tyres etc as per environmental guidelines / Hazardous and Other Wastes (Management and Transboundary Movement) Rules 2016 issued by MoEF & CC in this regard.
8. The collection /dismantling center and/or scrap processing center must issue a Certificate of Destruction (COD) / Proof of scrappage to the owner. Records of the same must be maintained and it should be available for scrutiny by the authority concerned.

The collection /dismantling center and scrap processing center to upload the data with regards to the scrapped vehicles, white goods and other scraps on a common digital platform or as per guideline issued by the concerned ministry / department from time to time.

B. Scrap Processing Center shall ensure that :

1. The facility should have appropriate equipment and use best available technology as evolved from time to time for the activities defined viz shredding, shearing, baling ,slitting etc.;
2. The scrap processing centers should be equipped with radioactive detection equipment.
3. The facility shall have equipment that have the capability to carry out the functions defined as detailed and reviewed time to time by Ministry of Steel or its appointed agency.
4. The facility, should further, have provisions for storing segregated scraps, as emerged, from the above process, to cater domain specific downstream industries.
5. In addition, the facility must have best available technology /disposal plans in place for processing residue.
6. The facility should have adequate space for equipment, storage and handling of segregated waste streams. Further, it should have adequate competent and trained manpower to operationalize and manage such a facility in a safe and environmental friendly manner.
7. The scrap processing center to upload the data with regards to the scrapped vehicles, white goods and other scraps on a common digital platform.

5. Points for Authorization/De-authorization

1. In addition to the above guidelines, the above centers, shall necessarily adhere to the following statutes, or any other relevant guidelines issued by the Government (MoEF&CC and CPCB or any other Statutory Body), from time to time:
 - a. Environment (Protection) Act, 1986, amended 1991.
 - b. Water (Prevention and Control of Pollution) Act, 1974, amended 1988.
 - c. The Air (Prevention and Control of Pollution) Act, 1981, amended 1987.
 - d. Hazardous and Other Wastes (Management and Transboundary Movement) Rules 2016.
 - e. Guidelines for environmentally sound management of ELVs, Nov'16 laid down by Central Pollution Control Board (CPCB)- AIS 219.

- f. Waste regulations notified by the Ministry of Environment Forest (MoEF&CC), as applicable for the management and recycling of ELVs.
- g. Atomic energy (radiation protection) rule 2004.
- h. Solid Wastes Management Rules, 2016.
- i. The Ozone Depleting Substances (Regulation and Control) Rules, 2000.
- j. The Batteries (Management and Handling) Rules, 2001.
- k. The E-waste (Management) Rules 2016.
- l. The Plastic Waste Management (Amendment) Rules, 2018.
- m. Factory Act 1948 along with amendments 1987 and rules made therein.
- n. Any other rules notified by Ministry of Steel or any other Ministry or the State Government from time to time in this regards.

Authorizing agency may de-authorize such a center, if it is found to be violating any of the above norms.

2. In case, the scrapping centres do not have adequate capability / provisions for recycling of hazardous waste (like e-waste, lead acid batteries, lithium ion components, or for recovery of rare earth metals, etc.), or recycling of material which is outside its scope, then such materials should be sold to authorized recyclers, who have adequate capability.
3. Scrap processing centres should preferably accredit their centres/ units with the latest version of quality standards viz ISO 9001 (Quality management system), 14001 (Environmental Management System) and 18001 (Occupational health and safety) besides compliance to other norms / rules as laid down in various statutory rules/regulations. This is required to establishing Environmentally Sound Scrap Management Systems with focus on continuous improvement on technology, safety and environment.

6. Evolving a responsive ecosystem

Development of an organized scrapping / shredding industry through a self-regulatory ecosystem based on a system of shared responsibility (SR) to be evolved, for collection, dismantling and disposal of ELVs, White Goods and other scraps, involving all the key stakeholders such as aggregators, scrapping centers, manufacturers (OEMs), owners and Government. Such a shared responsibility system would enable the development of appropriate ecosystem in terms of setting up of Collection, Dismantling centers and Scrap processing centers, either by independent entrepreneurs or through Joint Ventures between Corporate entities and/or PSUs. For, the development of well-ordered channels for the flow of materials, it is critical that the roles and responsibilities of different stakeholders in such a shared responsibility system are defined below:

7.1 Roles of Aggregators:

1. Aggregators to associate themselves with the dismantling and/or scrap processing center to strengthen reverse supply chain for collection of scraps through long term suitable mechanisms to facilitate continuous and regular supply of scraps to authorized scrapping centers.
2. May assist in initial segregation and sorting of scraps. The aggregators may work closely with the scrap processing centers for segregation and compliance to BIS scrap specifications and codes.
3. To setup value yards for systematic and segregated collection and treatment of scraps.
4. Suitable weighing machines/ weighbridge to ensure systematic collection and weighment of scraps.
5. Further, aggregators may involve peddlers as partners, for collection of scraps, who belong to the unorganized and informal sector. They shall support and assist them in adopting safe and environmentally sound practice.

7.2 Responsibilities of Dismantling & Scrap Processing Centers (SCs)

In addition to the points in section 4, the scrap processing centres, should adhere to the following roles in addition to the guidelines issued from time to time by MoEF&CC:

1. The setup of such centres shall be in consonance with the Factory rules and as per the Industrial norms as laid down by the competent authorities in this regard from time to time.
2. To ensure manpower development through continuous training and evaluation to make them competent in handling ELVs, white goods and other scraps and thus minimizing risks.
3. To be in consonance with the technical and statutory norms for handling scraps, and should follow quality norms as being followed for imported scraps in line with the guidelines issued MoEF&CC /other statutory bodies.
4. The collection, aggregator and/or dismantling centre will verify with the credentials of vehicles received for recycling with the Vahan Database (National Register e-services of registered vehicles). The guidelines issued by the Ministry of Road Transport and Highways for accessing such database shall be binding for all centres.
5. The engine parts arising out of the end of life vehicles should be defaced, or drilled with 6” hole, by the scrapping centres, such that the same may not be reused in secondary market.
6. Further, the scrapping centre may develop facilities, to segregate the processed scrap, based on its composition or chemical analysis, which would facilitate the downstream industries with quality scraps.
7. Vintage vehicles (generally referring to vehicles prior to 1930s), meaning historic vehicles intended for museums, or an older vehicle with enough historical interest to be collectable and worth preserving or restoring rather than scrapping, kept in a proper and environmentally sound manner may be excluded from the purview of this guidelines, unless a proper governmental mandate prescribes the scrapping of the same.
8. The treatment of obsolete spare parts may be as per Guidelines for environmentally sound management of ELVs, Nov’16 laid down by Central Pollution Control Board (CPCB) AIS 219.
9. Further, the scrapping centres may be RIOS (Recycling Industry Operating Standards) certified (established by ISRI, The Institute of Scrap Recycling Industries) to provide a systematic framework to achieve measurable continual improvement in their Quality, Environmental, Health and Safety (QEH&S) performance.

7.3 Government’s Responsibility

Ministry of Steel will be the focal Ministry to deal with all the issues arising from scrap; scrap being as defined in Paragraph 10.8;

Ministry of Steel will facilitate the following:

- (i) That compliance burden is reduced to the minimum by avoiding multiple registrations, licencing and reporting requirements and promoting Ease of Doing Business (EoDB) in setting up Scrapping Centres.
- (ii) That MoEF&CC may streamline and clarify the regulatory requirements eliminating multiple clearances wherever feasible for steel scrap industry. MoEF&CC shall prepare a Standard Operating Procedures (SOP) and codify the procedures and clearances of all the 15 or more Acts/Rules under which clearances are required for setting up of collection & dismantling and scrap processing centres and shall establish a Single Window Clearance System by ensuring expeditious clearances with respect to Environmental and Pollution Regulations. This shall help in smoother and faster setting up of scrapping centres.
- (iii) That through coordination with MoEF&CC, ensure effective enforcement of regulations through CPCB, SPCB and State Governments to prevent illegal scrap aggregation and processing in unorganized sector which is an environmental and public health hazard.

- (iv) That MoEF&CC /CPCB/SPCB may adopt uniform norms for categorization of shredding/recycling centres and care shall be taken to give guidelines such that these centres shall not be categorized above 'Orange' as per the environmental norms.

Based on discussions it emerges that MoEF&CC would finalize uniform categorization norms applicable in all States separately for 'Collection & Dismantling Centres' and 'Recycling Centres' in three months' time.

- (v) MoRTH may formulate an Automobile Fitness Certification Policy to prevent plying of unfit and polluting vehicles. This would facilitate establishment of Fitness Centres in the private sector by providing supporting policy framework. Unfit vehicles could, as per the voluntary decision of the owners, be considered as the feed material for the steel scrapping centers.
- (vi) That MoRTH and DHI work towards "Extended Producer Responsibility" by requiring the vehicle manufacturers to incentivize scrapping of unfit vehicles in exchange for price discounts for purchase of new vehicles. This too shall provide for the required feed to the scrapping centres.
- (vii) That MoRTH will identify unfit vehicles, through an appropriate testing system, which do not meet the roadworthiness standards, for scrapping. MoRTH will take necessary steps to ensure effective enforcement of Pollution and Fitness Regulations by State and Central Agencies. Further, MoRTH to ensure that the authorized vehicle scrapping centres shall have access to the Vahan Portal to de-register vehicles that are to be scrapped either voluntarily or statutorily.

Based on discussions with MoRTH, it emerges that they would notify their Policy on promoting phasing out of old polluting vehicles within three months.

- (viii) That Ministry of Finance has already announced new Corporate Tax Rate incentives on 20th September 2019, that shall be applicable for setting up of scrapping centres –scrapping centers shall be able to avail the new provision that have been inserted in the Income-tax Act with effect from FY 2019-20, which allows any new domestic company incorporated on or after 1st October 2019 making fresh investment in manufacturing, an option to pay income-tax at the rate of 15%. This benefit is available to companies which do not avail any exemption/incentive and commences their production on or before 31st March, 2023. The effective tax rate for these companies shall be 17.01% inclusive of surcharge & cess. Also, such companies shall not be required to pay Minimum Alternate Tax. This provision is applicable to scrapping industry as it attracts fresh investment in manufacturing and thereby provides boost to 'Make-in-India' initiative of the Government.
- (ix) Further, DoR may examine the proposal regarding the exemptions u/s 35 AD of Income Tax Act to scrap processing units.

An Inter-Ministerial Coordination Committee has been set up with Secretary, Ministry of Steel as Convener and Secretaries of Ministry of Road Transport & Highways (MoRTH), Department of Heavy Industry (DHI), Ministry of Environment, Forest & Climate Change (MoEF&CC), Department Revenue and Ministry of Labour & Employment as members. The mandate of the Committee is as under:

- (i) Policy changes required for creating an organized steel scrapping eco system; &
 (ii) Monitoring the operationalization and enforcement of relevant laws/regulations in this regard.

Further, Ministry will work towards:

1. Promoting R&D activities, improve capacity building for capital equipment indigenously and adoption of the state of the art technologies, support the industry in organizing special training needs through new vocational courses under PMKVY or by industry-academia forum for equipping people in recycling of ELVs, white goods and other scraps in an environmentally sound and safe manner with Ministry of Skill Development.
2. Work with Ministry of Consumer Affairs and Bureau of Indian Standards – to address issues related to quality of scrap and ensure that international standards, wherever acceptable are followed and domestic standards of quality of scrap are formulated. BIS scrap code to be developed and made more comprehensive to cover all standards and more grades. BIS scrap code, wherever in place, should be followed in domestic scrap trade.

3. Take up with Ministry of Finance issues of the steel scrapping industry, related with financing, indirect tax issues and other direct tax incentives for promoting investments in projects on waste management, collection and processing of recyclable materials.

Consider special status for eco parks that are to be set up for recycling and scrapping purposes and consider introducing targeted recycling-based tax incentives, both direct and indirect tax.

4. Encourage development of competitive markets for recycled materials. The recycled / reusable materials to be sold in the market post collection and recycling, may be done through a dedicated e-commerce platform, to bring transparency and provide fair opportunity.
5. Ensure that such hazardous waste is routed through government authorized e-commerce/auction portal to authorised recyclers, who have adequate capability of recycling.
6. To take up with the State Governments the following issues:
 - Steel Scrap recycling segment may be granted Industry Status
 - Incentives may be provided irrespective of investment amount
 - Relief on conversion charges, stamp and registration charges
 - Rationalization of Industrial power tariff - duty support
 - Necessary Logistics Support (connectivity) for the Processing Centres
 - Land in Industrial Development Parks/ centres developed by State Government or any other suitable land for setting up scrapping/shredding centres.
7. The role of Ministry of Steel shall be to continuously guide and advise all stakeholders regarding compliance to various guidelines, rules and regulations, new technologies.

7.4 Manufacturer's Responsibility

(a) Role of Automobile OEMs (Original Equipment Manufacturers):

1. Automobile manufacturers, being an important stakeholder, should design vehicles keeping in mind the recyclability of the vehicle at the end of life. This would mean that the use of hazardous materials and Substances of Concern (SOC) shall be avoided to the extent possible so that risks associated during disposal & recycling are taken care.
2. The Extended Producer Responsibility (EPR) guidelines/draft Regulations of MoEF&CC be strictly adhered to. In extended producer responsibility OEMs should incentivize scrapping of unfit vehicles in exchange for price discounts for purchase of new vehicles, ie OEMs may provide incentives to those purchasing a new vehicle in lieu of exchange of ELVs.
3. Manufacturers should undertake responsibility to make adequate provisions relating to the classification, packaging, labeling and color scheme for dangerous substances. They should ensure proper component and material coding standards to facilitate the identification of those components and materials which are suitable for reuse and recovery, and the same should also be communicated to the scrapping centers.
4. The use of lead, mercury, cadmium and hexavalent chromium should be avoided by manufacturers. This will ensure that hazardous materials and components do not become part of shredder residues which may be a source of air and water pollution.
5. Further, the vehicle manufacturers should also shoulder responsibilities to use an increased quantity of recycled material in vehicles and other products, (provided they do not give rise to safety or environmental hazards), thereby creating a market for recycled products, and the percentage use of such recycled materials in vehicles should be periodically audited to ensure compliance.
6. Additionally, the vehicle manufacturers as a practice should provide dismantling information for each type of new vehicle within six months of the launch and should assist / guide the recycling centers to expand the technological knowhow for segregation and recycling.

7. The OEMs and/or its dealers can facilitate the collection of old vehicles/ELVs/ recyclable spare parts of old automobiles either through its take back schemes or through set up of scrapping center of its own or through tie ups with such facilities, thereby acting as an aggregator for the collection of vehicles.
8. To apprise the consumers of environmentally sound management of wastes and inform them about special incentives provided by manufacturers on new products/vehicles upon exchange or scrapping of end of life products/vehicles.

(b) Role of White Goods OEMs:

1. Designing the products to contain safer materials (so they do not need to be managed separately) or designing products that are easier to recycle and reuse in efficient and environmentally sound manner and set a minimum level for generic identification by labeling / marking of plastic products, if used.
2. Promoting the usage of recycled materials in new products and avoid toxic and hazardous substances while packaging, through appropriate change management and adequate measures.
3. Additionally, the white goods OEM as a practice should provide dismantling information for each type of new product within six months of its launch and should assist / guide the recycling centers to expand the technological knowhow for segregation and recycling.
4. The OEMs and/or its dealers can facilitate the collection of white goods either through its take back schemes or through set up of scrapping center of its own or through tie ups with such facilities, thereby acting as an aggregator for the collection of white goods.
5. To apprise the consumers of environmentally sound management of wastes and inform them about special incentives provided by manufacturers on new products upon exchange or scrapping of end of life products.
6. Incentives: OEMs may decide to provide incentives to those purchasing a new vehicle in lieu of exchange of White Goods.

7.5 Owner's Responsibility

(a) Role of ELV owners

1. The owner must hand over for scrapping vehicles that do not meet the fitness criterion for the vehicles.
2. The Owner must ensure that s/he has relevant documents/papers suggesting s/he is the owner of the vehicle being considered as ELV.
3. The owner has the right to authorize some other person, on his behalf, to handover the ELVs for scrapping.
4. The owner, should take the responsibility of handing over the end-of-life vehicles only to authorized collection cum dismantling centers authorized by the authorizing agencies or its appointed agencies.
5. The owner may ensure that the ELV does not contain any waste other than an ELV.

(b) White Goods

1. The Owner shall give a self-certified undertaking that he/she is the legitimate owner of the white good and provides his consent for its recycling.
2. The owner has the right to authorize some other person, on his behalf, to handover the white good for scrapping.
3. The owner must handover the white goods to the authorized collection cum dismantling centers or to the manufacturers / dealers / distributors having "take back" facilities.

(c) Other Scraps

1. The generators of other scrap items, including ferrous, non-ferrous and non-metallic scraps may approach the scrapping centers for their effective and environmentally sound processing.
2. The scrap items should be in the legal possession of its owner, and upon verification of documental evidence by the scrapping centers, the same may be processed by the scrapping centers.
3. Documents similar to COD/proof of scrappage may be issued to the owner after due processing of the scrap.

8. Power to amend the Policy

Notwithstanding anything contained in the foregoing paras, the Ministry of Steel, may amend various aspects of this Policy from time to time depending upon the experience gained during implementation, market dynamics, end user interest etc.

9. Conclusion

The Policy envisages to set up Environmentally Sound Management system for ferrous scrap which can encourage processing & recycling of ferrous scraps through organized and scientific metal scrapping centers across India to minimize dependency on import of scrap and make India self-sufficient in scrap availability. This will also promote resource efficiency in steel sector.

Ministry of Steel or its appointed agency or other designated statutory bodies shall ensure that the policy is implemented in accordance with the state of the art environmental friendly technologies and in compliance with applicable Acts, rules, and regulations.

10. Definitions**10.1 Aggregators / Collection Centres:**

Aggregators /Collection Centers are entities/ individuals/ local scrap dealers/distributers facilitating the collection of end of life vehicles, white goods and other scraps.

10.2 Authority

(A) Advisory Authority: Ministry of Steel or its appointed agency or other designated statutory bodies to be the competent authority to monitor and issue necessary advisory instructions as may be deemed fit to ensure establishment and operation of Dismantling center and Scrap processing Center.

(B) Authorising Authority: "Authorisation" means permission for, collection, reception, treatment, transport, storage, reuse, recycling recovery and pre-processing in accordance with different laws as enumerated at para 6 of this policy. It shall be given by the Authority as defined under the respective Act .

10.3 Certificate of destruction (COD)

On a product being made inoperable at the collection cum dismantling center in an environmentally sound manner, the COD / Proof of scrappage certificate shall be issued by the authorized collection cum dismantling center/ scrap processing centre to the owner, certifying that the product received for dismantling/recycling has been scrapped as per the laid down norms and the guidelines.

10.4 Collection Activity

Collection activity is defined as the process of collecting the ELV, white goods and other scraps by the aggregators/ collection centers for the purpose of handover to the scrapping centers.

10.5 Collection cum Dismantling Centers/ Dismantling Centre

Centers, who perform collection, depollution and dismantling activities of products for scrapping (including ELVs, white goods, plant and machineries , structural material etc) and are duly authorized as per authority given in para-1.2 .

10.6 Dismantling Activity

Dismantling activity is defined as the process of inspection of product for likely radiation, stripping down / disassembling the collected product for scrapping (including ELVs, white goods, plant and machineries, structural material etc) for removing hazardous and non-hazardous substances, recovering the reusable, recyclable and waste parts and segregating the same for further processing.

10.7 End of Life Vehicles (ELVs)

ELVs includes the following categories: -

- a. Natural ELVs refer to those vehicles that have come to the end-of-life due to wear and tear.
- b. Premature ELVs refer to those vehicles that have come to end-of-life due to unnatural reasons such as an accident, fire, and flood or vandalism damage.
- c. Statutorily declared ELVs.
- d. Voluntarily declared ELVs

10.8 Other Scraps

Scrap includes the following categories:

- a. **Home scrap** represents scrap generated at various stages in during the manufacturing of steel/ steel products in the steel plants
- b. **New scrap** (also called **prompt** or industrial scrap) represents scrap generated in the downstream processing during manufacturing, fabrication and making of steel products, such as forming of auto components, white goods, machining, tool and equipment manufacture.
- c. **Old scrap**, also known as **obsolete scrap**, is the steel that has been discarded when steel products (appliances, machinery, buildings, bridges, ships, cans, railway coaches and wagons etc.) have served their useful life. ELVs also falls under this category.

10.9 Owner

- (a) The 'Legitimate owner' or 'owner' of white goods means the person, who provides a self-certification of the ownership.
- (b) The 'Legitimate owner' or 'owner' is the person who has the legal possession of the End of Life vehicle.
- (c) The 'Legitimate owner' or 'owner' of the miscellaneous products arising out from other sources means the person who has either obtained the material through auctioning or the person having legal rights of ownership.
- (d) The owner has the right to authorize some other person, on his behalf, to handover the product including end of life vehicles or white goods for scrapping.

10.10 Processing Centers (PCs) / Facility

Authorized centers or Processing Centers shall have the same meaning as of "Facility" described in the Hazardous & Other Wastes (Management & Transboundary Movement) Rules, 2016 i.e who perform scrap processing activities of products (including ELVs, white goods, plant and machineries, structural material etc).

10.11 Scrap Processing Activity

Scrap processing activities includes the activities of shredding, shearing, baling, slitting etc. They may also include the activities such as segregation, sorting and bundling and can be independent or common with processing centers.

10.12 White Goods

Include household appliances and large electrical goods such as refrigerators, washing machines, Ovens, Air Conditioners, stoves, cookers, etc.

RASIKA CHAUBE, Addl. Secy.

ANNEXURE 1

The owner submitting their ELV to the Collection Center should have more or less the vehicle aggregates as follows:

In the case of M1 category vehicles (passenger cars):

- 1) Body Shell / Chassis
- 2) Engine
- 3) Transmission
- 4) Front and Rear Axles with wheels & tires
- 5) Battery
- 6) Catalytic Convertor (if fitted)

In the case of L1 (2-wheeler) and L2 (3 wheeler) category vehicles:

- 1) Engine
- 2) Transmission
- 3) Front and Rear Axles with wheels & tires

ACKNOWLEDGEMENT

Sl. No.	Document	Issuing agency
1	Environment (Protection) Act 1986 (29 of 1986)	Ministry of Environment Forest and Climate Change
2	Hazardous and Other Wastes (Management and Transboundary Movement) Rules 2016	Ministry of Environment Forest and Climate Change
3	Guidelines for environmentally sound management of End-of-Life Vehicles (ELVs)	Ministry of Environment Forest and Climate Change
4	Concept note: Voluntary Vehicle Fleet Modernization Program(VVMP)	Ministry of Road Transport & Highways
5	Draft Automotive Industry Standard-129/F4	Automotive Research Association of India
6	Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the council	European Parliament
7.	National Steel Policy-2017	Ministry of Steel