

Roncsautók ártalmatlanítása

A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium, valamint a hesseni Környezetvédelmi, Földművelés- és Erdőügyi Minisztérium közösen rendezte meg 2002. november 11-én, Budapesten a roncsautók ártalmatlanítása workshopot. A roncsautós szakma hazai képviselői és a németországi, hesseni kollégák mellett a jogalkotók, valamint a magyar, ill. német autógyártók képviselői fejtették ki a témában képviselt álláspontjukat.



Elsőként a Wiesbadenből érkezett *Michael Frank* úr, a hesseni Környezetvédelmi, Földművelés- és Erdőügyi Minisztérium munkatársa tartotta meg előadását „A 2000/53/EK irányelv, valamint Németország 2002. július 21-i roncsautókra vonatkozó rendeletének alapjai” témakörben. Frank úr előadásában kitért az EU-irányelv alapvető célkitűzéseire, amelyek alapján 3 fő csapásirányt jelölt meg a megoldandó feladatok terén:

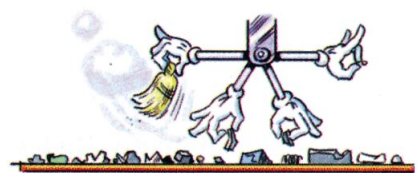
1. Meg kell szüntetni a roncsautók illegális lerakásából származó környezetszennyezést. A megoldást a termékfelelősként megjelölt gyártói-importóri kör visszavételi kötelezettsége. Ezt kiegészíti az utolsó üzemben tartó roncsautó-leadási kötelezettsége az arra megfelelő engedélyekkel rendelkező átvevőhelyeken, illetve közvetlenül a bontóüzemnél. A leadás folyamatát ún. „hasznosítási igazolással” (Verwertungsnachweis), amely egyrészt a bontóüzem input

adata, másrészt az utolsó üzemben tartó ennek segítségével vonathatja ki járművét a forgalomból, és egyben csak ezáltal szűnik meg az adó- és biztosításfizetési kötelezettsége.

2. Az átvevőhelyeken, bontóüzemekben meg kell szüntetni a roncsok szakszerűtlen tárolásából eredő környezeti kockázatot, egyúttal a direktíva I. melléklet rendelkezéseinek megfelelően a roncsautók kezelését ellátó üzemek minimális műszaki felszereltségét, kialakítását biztosítani kell.
3. A hasznosítási irányszámok eléréséhez, amelyek 2006. január 1-jére a roncsautók tömegére vonatkoztatva 85%-ban, 2015-re 95%-ban határozza meg az elérni szükséges újrahasznosítási mértéket, emellett a konkrétan anyagként történő újrahasznosítási mértéket 80, ill. 85%-ban jelöli meg az említett időpontokban, mind az előkezelés (előbontás), mind a járművek

műszaki kialakításának rendszerét át kell alakítani.

Ismertette, hogy a rendelet hatálya az M1 (maximum 8 ülésel) és az N1 (maximum 3,5 t össztömegig) kategóriákra, valamint a háromkerékű motorke-rekpárokra terjed ki. Rámutatott a gyártó, ill. importőr roncsautókra vonatkozó ingyenes visszavételi kötelezettségére, amely a 2002. július 1-je után piacra kerülő járművekre, illetve 2007. január 1-jétől korra és típusra való tekintet nélkül valamennyi általa gyártott, forgalmazott járműre kiterjed. A termékfelelősnek gondoskodnia kell a területlefedő visszavételi rendszer kiépítéséről, illetve arról, hogy a visszagyűjtött



	Engedéllyel rendelkező, szárazra fektető berendezés (üzemanyagok eltávolítására)	Engedéllyel rendelkező bontóüzemek	Engedéllyel rendelkező shredderüzemek
Ausztria	248	248	6
Belgium	7	450	12
Dánia	192	192	6
Finnország	30	150	3
Franciaország	450	900	42
Németország	1 139	1 139	40
Görögország			3
Írország		250	4
Olaszország	1 800	1 800	16
Luxemburg			0
Hollandia	263	263	10
Portugália			2
Spanyolország	110	110	21
Svédország	790	790	5
Egyesült Királyság		1 890	37
Összesen	5 029	8 182	207

1. táblázat: EU roncsautó-hasznosítási körkép

járműveket a hatályos jogszabályoknak megfelelően hasznosítsák. A kezelőlétesítményekkel kapcsolatos műszaki elvárások közül legfontosabbak a technológiai folyamatok területeinek megfelelő, vízzáró réteggel történő ellátása, illetve az összegyűlt csapadékvíz megfelelő olajleválasztóval való felszerelése, az olajjal szennyezett alkatrészek, akkumulátorok, üzemi folyadékok megfelelő, elkülönített tárolására szolgáló tartályok kialakítása.

A roncsautók kezelésével összefüggő létesítmények és tárolók kialakításához hatósági jóváhagyásra és azok regisztrálására van szükség, a hatóság a megfelelő működést éventeként ellenőrzi. Távlatos cél a minősített környezeti menedzsmentrendszer bevezetése és következetes alkalmazása.

Beszélt továbbá a direktíva által 2003. július 1-jei hatállyal a gépjárművek gyártásából száműzött négy anyagról (kadmium, higany, ólom, hatvegyértékű króm), és az ezen tilalom alól átmeneti jelleggel engedélyt adó II. melléklet aktuális állapotáról.

Következő előadóként *Peter Laufs úr*, aki ugyancsak a hesseni miniszterium munkatársa, beszélt a rendelet német, ill. európai uniós vonatkozásairól, már inkább a konkrét végrehajtás elemeire koncentrálna. Szavaiból kiderült, hogy a német roncsautó-visszavételi hálózata-

tot 16 300 visszavételi hely alkotja, amelyek 1 139 bontóüzemet látnak el feldolgozandó autóroncokkal. A bontás után visszamaradó karosszériát a 40 működő shredderüzem aprítja fel a kohászat számára felhasználható (adagolható) méretű szekunder nyersanyaggá.

A témára vonatkozó EU-helyzetképet az 1. táblázat szemlélteti.

Tájékoztatásából kiderült, hogy a mintegy 45 800 német járműjavító műhely közül azok 36%-a, azaz 16 300 működik roncsautó-átvevő helyként is. Az általuk évente összegyűjtött 401 000 db roncsautóból 23%-ot (94 000 db) független műhelyek, 77%-ot (307 000 db) gyárakkal szerződött javítók vesznek át az utolsó üzemen tartóktól.

A teljes német rendszert tekintve évente mintegy 3,7–3,9 millió roncsautó keletkezik, amelyet az 1 139 bontóüzem bont elő, egy részüket a 40 shredderüzemnek továbbítva, nagyobbik részük (kb. 55%) azonban külföldre kerül, ahol nagyrészt még gépjárműként folytatja pályafutását. A shredderüzemek a keletkező roncsmennyiséget (1,5–1,9 millió roncs, mely 45%-a a teljes roncsmennyiségnek) aprítva, abból mintegy 990 000–1 400 000 t vas és nem vas fémet nyer ki, miközben tevékenysége során 282 000–460 000 t shredderezési könnyűfrakciót (kevert műanyag-, gumi-, üvegfrakci-

ció) termel, amely jelenleg lerakásra kerül, elégetik, vagy egy kis részét anyagában szétválogatják. Elmondásából a hallgatóság megtudta, hogy a német környezetvédelmi hatóságok gondolkodnak a német roncsautóexport leállításán, azonban – szerinte – igen nehéz olyankor a kiszállítás ellen tenni valamit, ha az exportőr az EU-n belül szent és sérthetetlen „árak szabad mozgásának korlátozhatatlansága” alapelvre hivatkozva végzi tevékenységét. Összefoglalásként 4 fő területet jelölt meg, ahol nagy szükség van a rendszer javítására, ezek:

1. Be kell vezetni egy olyan nyilvántartási rendszert, amelyből a kezelt gépjárművekből származó anyagok és alkatrészek nyomon követhetősége szavatolt. Ez egyrészt pontos *anyagmérleget*, másrészt on-line hozzáférhető alkatrész-nyilvántartást jelent, amely a javítóműhelyek munkáját is elősegíti.
2. A roncsautó-hasznosításban részt vevő vállalkozások tevékenységé-



nek folyamatos ellenőrzése mellett a minőségbiztosítási szabványok bevezetése és tanúsítása.

3. Regionális és régiókon túl nyúló hálózatok kialakítása a termékfelelősök (gyártók, importőrök) számára, a roncskezelés törvényben előírt módon történő végrehajtására.
4. Németország fokozott együttműködése a környező országokkal, elsősorban azokkal, ahová jelentős mennyiségű német roncsautó kerül(t) – Hollandia, Belgium, Franciaország, Lengyelország.

A gyártók képviselőjében először *Harald F. Schenk úr*, az Opel jármű-újrahasznosítási osztályvezetője tartotta meg előadását. Elsősorban a gyártó szemszögéből koncentrálna azok kötelezettségeire, először bemutatta a GM Németországban felállított hálózatát, amelyet 1993 óta építenek, és több mint 200 bontóüze-

met foglal magában, 500 000 roncs/év kapacitással. A jelenlegi szinten begyűjtött 350 000 db roncs az ökonómiai tanulmányok alapján túl kevés, ehhez mérten a mai hálózat túl nagy, azt redukálni kell. A GM szerint a csökkentés mértéke 50 bontóüzemre redukálja a jelenlegi hálózatot, és még így is garantált lesz az 50 km-es maximális elérési útvonal az utolsó üzemben tartó számára, amikor roncsautóját le szeretné adni.

A hasznosítási irányszámok elérésével kapcsolatban – melyek szerint 2006. január 1-jétől 85%, 2015. január 1-jétől 95%-ra kell növelni az újrahasznosítás mértékét – elmondta, hogy a 2015-ös irányszám elérési követelménye részévé válik a típus-jóváhagyási eljárásnak.

A 2002. július 1-je után piacra kerülő járművek esetében már működik az ingyenes roncsvisszavétel intézménye, a 2007. január 1-jei általános ingyenes visszavétellel kapcsolatban a legtöbb gyártó még annak lehetőségeit vizsgálja.

A 2003. július 1-jével életbe lépő, a nehézfémek további felhasználását – úgymint ólom, higany, kadmium és hatvegyértékű króm – a járműgyártásban tiltó rendelkezésekkel kapcsolatban kifejtette, hogy több esetben igen nehéz a nehézfémekkel szennyezett alkatrészek azonosítása, egyes esetekben pedig hiányoznak a megfelelő beszállítói azonosítások is. További nehézségként említette még a rövid átállási időket és a beszállítók véges kapacitásait.

A nehézfémek tiltó listájával kapcsolatban egyébként a 2000/53/EC rendelet II. melléklete fogalmaz meg átmeneti időszakot, amely egyes alkalmazásokban – amíg azok megfelelő helyettesítéséről nem gondoskodik – továbbra is engedélyezi az említett fémek használatát. A talán legáltalánosabb alkalmazás, a kerékkiegyensúlyozó ólomsúlyok esetén a legújabb határidő 2005. július 1-je, a 2003. július 1-je előtt típusjóváhagyott járművek esetén. A hatvegyértékű króm esetén a korrózióátló védőbevonatokban 2007. július 1-je az új határidő azok kiváltására.

Előadásából kiderült, hogy az ACEA – Európai Autógyártók Szövetsége –

megbízásából a gyártók részéről a GM a felelős a magyarországi rendelettel kapcsolatos kormányzati kapcsolattartásért, így teljes figyelmüket most a várható rendeletnek szentelik.

A külföldi előadók között utolsóként *Matthias Meyer-Schmidt* úr, a VW illetékese számolt be előadásában a VW eddigi erőfeszítéseiről. Összehasonlításában hamar megjelentek a fejlett nyugati, illetve a kandidáló országok állapotai közötti jelentős különbségek mind a járműállományokban, mind az üzemeltetési, fenntartási kultúrában. Ennek megfelelően a nyugati országokban gyakorlatilag nem számottevőek az időközben gyártó, importőr nélkül maradt típusok, míg pl. Magyarországon ezek a járművek a teljes járműállomány minimum 40%-át alkotják. A csaknem 12 éves átlagéletkorú magyar gépjárműállománnyal szemben Németországban ez a szám nemigen lépi túl sehol a 7–8 évet. A volt keleti blokk országaiban a használt autók importja gyakran az új eladások 3-szorosát is kiteszi.

Felhívta a figyelmet arra, hogy a fellelhető gyártók, importőrök nem tehetők felelőssé a nem általuk gyártott járművek hasznosításáért, így nehezen tudná elképzelni, hogy a VW pl. kötelezettséget vállal(hatna) a régi Trabant és Wartburg gyártmányokért. Véleménye szerint az ilyen gyártó nélküli járművek majdani kezelésébe harmadik költségvállalóként (1. termékfelelős – gyártó, importőr; 2. állam) az üzemeltetőnek is meg kellene jelennie, pl. a kötelező felelősségbiztosítás részeként befizetendő hányaddal, amelyet elkülönítve azután a hasznosításra lehetne fordítani.

A nyugati országokban már hosszabb ideje léteznek működő roncsvisszavételi hálózatok és annak ellenére, hogy az EU-országok közül a számukra kötelezően előírt 2002. április 21-i dátum ellenére csak 3 ország – Hollandia, Németország és Ausztria – harmonizálta az EU roncsautó-rendeletét, ott legalább lehet fennálló és valamilyen szinten törvényeknek megfelelően működő hálózatokról beszélni. Ez sajnos nem mondható el pl. Magyarországról, ahol a helyi bontóüzemek működése a legtöbb

Járműtípus	Járműállomány 2001. 12. 31-én	
	(1)*	(2)*
Összesen	2 482 800	11,8
Ebből:		
Audi	40 800	13,1
BMW	25 300	13,3
Citroën	42 600	8,8
Dacia	30 500	15,0
Daewoo	41 400	3,4
Fiat	111 500	10,3
Ford	134 700	11,0
Honda	26 600	9,2
Lada (Zsiguli)	309 200	16,5
Mazda	31 800	12,6
Mercedes	37 300	14,5
Mitsubishi	27 300	11,4
Nissan	26 300	8,7
Opel	267 100	8,5
Peugeot	60 200	7,5
Polski Fiat	78 400	16,3
Renault	104 400	8,1
Seat	31 100	5,6
Skoda	157 800	14,0
Suzuki	183 500	4,1
Toyota	47 800	8,2
Trabant	209 900	16,3
Volkswagen	187 300	12,4
Wartburg	126 800	16,4
Zastava	19 700	15,8

* az (1) oszlop a darabszám, a (2) oszlop az átlagéletkor, években kifejezve

2. táblázat: a magyar járműállomány típus és életkor szerinti összetétele 2001. évben

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal (KSH) gépjárműállomány-összesítője 1995-től 2001-ig

esetben nem felel meg még a meglévő törvényi elvárásoknak sem. Magyarországra vonatkozó javaslatai közül annak szükségességét hangsúlyozta, hogy a gyártóknak legyen lehetőségük a helyi viszonyok ismeretében a számukra leginkább költség-hatékony megoldást választaniuk a hasznosítás végrehajtásakor. Egyúttal hangsúlyozta, hogy már a jármű üzemeltetése során szükség van a hasznosítás majdani költségeinek összegyűjtésére, erre a legmegfelelőbb mód a kötelező felelősségbiztosításba be kalkulált díj elkülönített kezelése lenne.

Javasolta egyúttal a német mintához hasonló független szakértői testület felállítását, melynek feladata a bontó-

üzemek évenkénti minősítése. Ezeket a független szakértőket a bontók kéri fel, és munkájukat ők fizetik meg.

A külföldi előadók után a magyar fél előadásai következtek. Elsőként *dr. Kosaras Márta*, a KvVM Hulladékgazdálkodási Főosztályának főtanácsosa, egyben a téma hazai szakreferense ismertette a tárca hazai jogharmonizációs munkáját. Elmondta, hogy a 2000/53/EK EU roncsautó-direktívájának hazai jogharmonizációja immáron 1 éve zajlik a gazdasági résztvevők – gyártók, importőrök, hulladékhasznosítók – bevonásával. Kiemelte, hogy a tárca még az idei évben be kívánja fejezni a rendelet megalkotását, és egyúttal hangsúlyozta, hogy immáron a környezetvédelmi tárca is szükségesnek látja az illetékes tárcák illetékességét definiáló és a folyamatok gazdasági alapjait megteremtő *kormányrendelet* megalkotását.

Elmondása alapján a hazai rendszerben a jelenlegi bontóüzem-szerkezet gyökeres átalakítására lesz szükség annak érdekében, hogy a jelenleg oly gyakori környezetszennyező állapotokat feloldhassák, és ehhez pályázati rendszerén keresztül felkínálta a minisztérium támogatását.

Utolsó előadóként *Lukács Pál*, a Magyar Gépjárműipari Szövetség (MGSZ) Recycling Munkabizottságának elnöke a hazai gyártók álláspontját ismertette.

Felvázolta a hazai járműállomány jelenlegi állapotát (*lásd 2. táblázat*), amelyből kiderült, hogy a magyar rendszerben jelenleg igen nagyszámú megszűnt gyártójú, vagy importőrrel nem rendelkező gyártmány található,

amelyért a fellelhető gyártók *nem kívánnak felelősséget vállalni*. Az értékesítési adatok és az újból fellendülő magyar használtautó-import kapcsolatát vizsgálva kifejtette, hogy ennek már látható jelei vannak az újautó-értékesítésben, annak várható visszaesését okozva. A problémát nem elsősorban az import okozza, hanem a fennálló szabályozás (zaj- és emissziós határértékek) határokon történő be nem tartatása. Ráadásul jelenleg az sem világos, ki fogja a majdan ezekből a járművekből keletkező roncsautók hasznosítását finanszírozni. A hazai gyártói, importóri kör válasza erre világos, őket ezekért a járművekért nem terhelheti felelősség, megoldást tehát az import járművekre bevezetendő hasznosítási díj jelenthet.

Tájékoztatta a jelenlévőket az ACEA legutóbbi, október közepén tett magyarországi látogatásáról, ahol a delegáltak látogatást tettek az illetékes Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztériumban, illetve a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban. A környezetvédelmi tárca közigazgatási államtitkárától azt az információt kapták, miszerint a készülő kormányrendeletet nem fogja megelőzni a tárca roncsautó-rendeletének kibocsátása – amely a hozzárendelt gazdasági szabályozók nélkül amúgy is végrehajthatatlan marad –, így van még mód a mindkét fél számára kompromisszumos megoldások kimunkálására. A GKM helyettes államtitkára pedig ígéretet tett egy olyan interminiszteriális fórum felállítására, amely segít tisztázni az egyes érintett

minisztériumok kompetenciáját, illetve megalapozhatja a hatékony kormányrendelet-előkészítést. A rendelettervezettel kapcsolatban elmondta, hogy abban bár több kifogásolt ponton közeledtek az álláspontok, szükség van azonban további konzultációkra, elsősorban a rendszer finanszírozási kérdéseinek tisztázása érdekében.

A rendezvényt záró vitában több szakmai észrevétel is elhangzott, pl. az egyik budapesti shredderüzem vezetője elmondta, hogy jelenleg nem kedveznek a körülmények az anyagi hasznosítás fokának növelésére, ugyanis a hazai acélművek jelenleg azonos áron veszik át a bálázott karosszériát, az abban rejlő mindenféle egyéb anyaggal együtt, mint az őrölt és szétválasztott fajtatiszta acélhulladékot.

Ez a tendencia ilyenformán tarthatatlan a hasznosítási irányszámok majdani betarthatósága szempontjából.

Másik észrevételként elhangzott a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Főfelügyelőség szakértőjétől, hogy a budapesti és környéki régióban működő bontóüzemek feltérképezését elvégezték és a várható környezetvédelmi előírásoknak megfelelő átvilágítását is végrehajtották, amelynek eredménye meglehetősen negatív képet mutatott.

A fenti üzemek legnagyobb része nagy arányú átalakítás nélkül egyszerűen képtelen lesz betartani az előírásokat, és folytatni fogja jelenlegi környezetszennyező tevékenységét.

Lukács Pál *elnök*
MGSZ Recycling Munkabizottság