

Újra „roncs”olunk

Ahogy közeledik az uniós csatlakozás jövő év május 1-jei időpontja, úgy fog egyre vészesebben a roncsautókra vonatkozó 53/2000/EK EU-direktíva hazai jogharmonizációjára még rendelkezésre álló idő.

A tervezett kétlépcsős szabályozás – szokásos magyar módon – egy kicsit felemásra sikeredik, tudniillik először fogjuk a folyamat műszaki feltételrendszerét szabályozó környezetvédelmi miniszteri rendeletet megjelentetni, és csak azután fog a teljes folyamatot gazdasági és jogi vonatkozásában keretbe foglaló kormányrendelet megjelenni. Az a kormányrendelet, mely az érintett minisztériumok által meghozandó rendelkezéseket alapozza meg. Valahogy olyan ez, mintha első ránézésre varrnánk kabátot a gyerekre, és annak elkészülte után vennénk csak először méretet róla.

Tekintsük át, melyek lesznek a kialakítandó rendszer buktatói. Az első és jelenleg legproblémásabbnak tűnő terület a belügyi nyilvántartás és egyáltalán a jelenleg széttagoltan működő nyilvántartásoknak a cél érdekében végzendő harmonizációja. A jelenlegi belügyi nyilvántartásban a jármű „élete” megszűnik a forgalomból történő kivonással, annak további sorsa követhetetlen. Sokan átértékelték már, hogy balesetet szenvedett autójukból kiszállva először a forgalmira és a rendszámokra azonnal ajánlatot tevő nepper, autómentő vezetője nyújtott segédkezet feléjük, még jóval a mentő, rendőr megérkezése előtt. Az így vett papírokra azután a külföldről azonnal megrendelt, vagy az itthon ellopatott autót jegyeztetnek be, az „alvilágba beszervezett” eredetiségvizsgáló állomásokon keresztül. Megoldást az utóbbi időben a BM által egyre inkább hangoztatott egységes jármű-nyilvántartási rendszer jelentheti, amelyet azután egységesen használna a rendőrség, az okmányirodák, az önkormányzatok adócsoportjai és a biztosítók. Úgy tűnik, a környezetvédelmi tárca új információs rendszerében, a HIR-ben (Hulladék Információs Rendszer) végre összehangolásra kerülnek a veszélyes hulladékok, az ipari termelés és a kommunális lakossági hulladékok eddig széttagolt nyilvántartásai. Természetesen ezt is, és a többi nyilvántartást is egymással harmonizálni kell, az ország jelentéstételi kötelezettségének teljesítése érdekében.

A következő sarkalatos pont a roncsautók leadása, forgalomból kivonása, megfelelő bontókba, hasznosító üzemekbe juttatása. Ezt az arra engedéllyel rendelkező bontóüzemek, átvevőhelyek által az utolsó üzemben tartónak átadandó, ún. selejtezési jegyzőkönyv kiállításával kívánják elérni. Csak ennek az igazolásnak a felmutatásával tudja az üzemben tartó az adó- és biztosításfizetési kötelezettségét normál módon megszüntetni, ennek hiányában retorziókra számíthat.

További problémák forrása lesz a fellelhető gyártó, importőr nélküli, több száz ezres szocialista „béketábor” (Trabant, Wartburg, Barkas, Polski stb.), a közterületeken „felejtett” járművek ügye, valamint a mozgássérültek által használt kétüteműek sorsának alakulása is.

Mindenesetre a várható változások szelétől megérintve az érintettek mozgásba lendültek. Kalkulál a termékfelelősi kör (gyártók, importőrök), számolgatnak a márkakereskedők, szervezkednek a bontóüzemek, és a fejlesztésen töri a fejét a hulladékhasznosítói kör is. A magyar roncsautók korszerű, környezetbarát módon elvégzett hasznosítását megvalósító hálózat megteremtése, kiépítése már most láthatóan többmilliárdos beruházást igénylő folyamat lesz.

A kérdés csupán az, ki és milyen megosztásban fogja a számlát kifizetni?



Dr. Lukács Pál
a Magyar Gépjárműipari Szövetség
ügyvezető igazgatója