



A gépjármű-újrahasznosítás aktualitásai 2009-ben

Megint csak ott vagyunk, ahol Magyarország lenni szokott: éltnulók akarunk lenni mindenben, a lehető legszigorúbb szabályozást hozzuk és azt szeretnénk is betartatni, csak éppen a nagy akarásnak nyögés lesz a vége, és az egész a visszajára fordul a konkrét feladatok megvalósítása során. Mindazonáltal a gazdasági élet szereplői sok esetben ennek ellenére, érezve a változó idők szelét, már próbálják a nehezedő helyzetben is előremozdítani ennek a szakterületnek a szekerét.

A kedves olvasók már megszokhatták, hogy évről évre számot adunk az Autó-technika újságban a járművek újrahasznosításának aktuális állásáról. Eddig minden évben a legális vállalkozások szerepének csökkenéséről, az illegális szektor tényrészéről, növekvő adminisztrációs terhekről, számos területen a jogszabályok betartatatlanságáról írtunk, sajnos nincs ez másként 2009-ben sem. Sajnos a szakma a vészharangok kongatásával csak azt érte el, hogy megszületett az utóbbi évek egyik legellentmondásosabb törvénye, az ún. „Színesfémtörvény”, amely azóta már Brüsszelben van alkotmányossági kontrollon bizonyos, a szabad kereskedelmet és az áruk szabad mozgásának korlátozását sejtető passzusai miatt.

A 2008-as számvetés

Kezdjük a konkrétumokkal, a tavalyi 2008-as év számvetésével. 2008-ban tovább csökkent a regisztrált bontók/hulladékkezelők által bontási-átvételi igazolással a forgalomból véglegesen kivont roncsautók darabszáma, és erre egyáltalán nem ad magyarázatot a harmadik negyedévtől

kezdve begyűrűző gazdasági válság. Az országban egyetlen roncsautós kezelő-kordináló szervezetként működő Car-Rec Gépjárműroncs-kezelő Nonprofit Kft. alapítói a 2007. évi 10 746 db bontási igazolással visszavett roncsautóval szemben 2008-ban már csak alig 7000 darabot tudtak visszavenni, miközben a tulajdonosi kört alkotó 4 nagy hulladékkezelő vállalkozás óvatos becslések szerint is a magyar vas- és acélfémhulladék-piac legalább 60%-át tartja kezében. Az roncsautók továbbra is az írott rendszer szabályait megkerülve kerülnek ki a „való világból”, a kikapuk tovább élnek, és megteremtik a lehetőségét az illegális szegmens működésének.

Szabályaink kiforgathatósága

A legnagyobb problémát ma is az átmeneti forgalomból történő kivonás szabályainak kiforgathatósága jelenti, kiegészítve azzal a ténnyel, hogy ma már egyes okmányirodai alkalmazottak önszorgalomból is ebbe a kategóriába sorolják be sok olyan ügyfél autóját, aki a forgalomból történő végleges kivonást a jogszabály által előírt bontási-átvételi igazolás nélkül kísérel meg. Sajnos mindez



Beemelésre kerül a rotor a fehérvárcsurgói Alcufer shredder-berendezésbe

most már minden valószínűség szerint azt jelenti, hogy a központi nyilvántartásban immáron tízezerszámra lehetnek olyan, átmeneti kivonási kategóriába besorolt autók, amelyeket már régen alkatrészeire bontottak valamelyik zugsbontóban, míg karosszériáját a hulladékosok feldolgozták.

Azt, hogy ez a „csontváz” mikor fog nagy zörgéssel kiesni a szekrényből – mint azt a mondas tartja – nem tudni, ugyanis az illetékes IRM és a KEH KH még a társtárcák kérésére sem adja ki az átmeneti kivonási kategóriába kerülő járművek darabszámát, a kifogásolt 35/2000/BM rendelet módosítására pedig nem hajlandó. Pedig a – szakmának egyébként a KEK KH által pénzért kínált – adatok megerősíthetnék az évek óta tartó tendencia tarthatatlanságát, az illegális tevékenység folyamatosan növekvő jelenlétét.

A fiktív lopás

Növekvő tendencia a fiktív lopási esetek rendőrségre történő bejelentése, az ORFK szerint egyre több ügyfél – most már százszámra – jelentkezik azzal a történettel, hogy

kedvenc tíz évnél jócskán öregebb Trabantját, Ladáját, Wartburgját... egyik reggelre ellopták, majd megvárva az átlagban négy hét alatt megszülető nyomozást megszüntető határozatot, ezt a papírt vígan lobogtatva mehet az okmányirodába ügyet intézni. Eközben persze az autót a valóságban már régen eladta valamelyik, a legális vállalkozáshoz képest átlagban jóval többet ígérő illegális bontónak/hulladékkezelőnek.

Miért tud többet fizetni egy illegális piaci szereplő egy roncsautóért?

A válasz egyszerű: nincsenek környezetvédelmi ráfordításai, nem kell veszélyes hulladékot kezelnie az üzemyanyagok eltávolítása után, nincs legális alkalmazottja, akiért nem kell „horror” járulékot és adót fizetnie, nem kell a bontási átvételi igazolást és a végleges kivonásért járó díjat sem megfizetni, és a problematikus műanyag-, gumi- és üvegfrakció legális lerakási díjait is legfeljebb csak hírből ismerik ezek a „vállalkozók”.

Hogyan működhetnek ezek mégis 2009-ben Magyarországon? A választ már ismerjük, hiába van példaértékű jogalkotás, ha a végrehajtás színvonala elégtelen: ma az országban az illegális vállalkozások helyett a regisztrált telepeket kezdi ellenőrizni az egyébként dedikáltan az illegálisakra meghirdetett akcióorozat keretében a Zöldkommandó, a VPOP, a rendőrség, az NKH... sorolhatnánk a tucatnyi eljáró hatóságot, néha már egyszerre hat-hét hatóság emberei esnek be az ajtón. Arra a kérdésre, miért a legálishoz jönnek, már régen ismerjük a választ: „nem kell nekünk az illegálisról tudnunk...”, „nincs elég emberünk az illegálisak felderítésére...”, „jelentések fel az illegális szereplőket, majd akkor céltzottan tudunk kimenni...”, vagy a legutóbbi, egyben legszebb gyöngyszem: „itt nálatok megtanuljuk az illegálisakkal szembeni eljárásmenetet...”.

Szóval a felderítés eredményessége lesújtó, évről évre az országban 1000 feletti illegális autóbontó, több száz hulladékkezelő tevékenykedik, elszikázva az autót/anyagot a legális vállalkozások elől.

Mindazonáltal a jogalkotó érzi a helyzet tarthatatlanságát (túl sok az eltűnt köztéri szobor, csatornafedő, lopott távközlési és villamos kábel), erre született meg a Színesfémhulladék-törvény, amely tipikus példája annak, amikor egy pár önkormányzati vezető kiegészítve a Magyar Parlament hozzáértő képviselőivel, a szakma tudatos távoltartása mellett olyan törvényt fogalmaz meg, amely több passzusa nemigen élheti túl az európai normakontrollt.

Mert mire jó az újabb és újabb jogszabály? Csak arra, hogy az illegális eggyel többet ne tartson be, és a legálisnak eggyel több adminisztrációs buktatóval kelljen szembeülnie.

Kitörési pontok

A már – évek óta – ismert (és megoldatlan) problémák mellett essen pár szó az eredményekről, a kitörési pontokról is. Közvetlenül beüzemelése előtt áll az Alcufer Kft. fémhúrcsurgói shredderüzeme, amely az első direktben a magyar piacra megrendelt és legyártott ilyen berendezés és nem valamelyik Nyugat-Európában bezárt, leszerelt és itt nálunk újra beüzemelt több mint tízéves gépsor újraéledése.

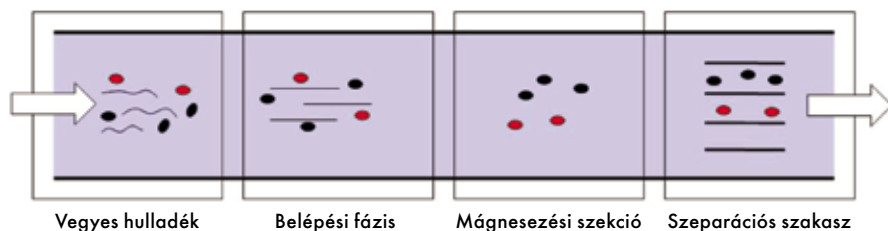
Ez a projekt az utóbbi pár év legnagyobb ipari hulladékkezelő beruházása, az egy műszakban évi 100 ezer tonna kocsironcs, nagyméretű háztartási gép feldolgozására alkalmas technológia telepítése több mint 2 milliárd forintnyi beruházást igényelt, és több tíz új munkahelyet teremt a régióban. Mindenesetre a beüzemeléssel nem állnak le a fejlesztések, 2009. év eleje óta az Alcufer Kft. két igen komoly fejlesztési projektben vesz részt, az egyik egy EU7 K+F keretprogramban megvalósuló

ultramodern szeparátorfejlesztési program, amelyben a végcél az ultrahangos minőségbiztosítási rendszerrel felszerelt, magnetohidrosztatikus hulladékszeparátor megépítése. Ez a szeparátor működés módjának köszönhetően egy lépésben több, akár hat-hét önálló frakciót is képes szétválasztani (elvét lásd az ábrán). A konzorcium vezetője a hollandiai Delfti Műszaki Egyetem, a konzorciumi tagok között holland, belga, magyar és román vállalkozások mellett holland, spanyol, olasz, dán és magyar egyetemi résztvevőket találunk. Magyar részről a BME Polimertechnika, Szerves Kémia Technológia és Gépjárművek Tanszéke erősíti a csapatot.

RECYTECH

A másik projekt egy a Nemzeti Technológiai Program 2008. őszi pályázati fordulójában RECYTECH azonosítóval támogatást nyert javaslat. Ez a program mintegy az EU-s program hazai leképezéseként jött létre, csak ebben nem került azonnal kiválasztásra semmilyen konkrét szeparációs technika, a konzorciumi tagok inkább megpróbálnak egy, a hazai viszonyokhoz legjobban illeszthető technológiai sorrendet felállítani a megismert összetételű shredderezési könnyűfrakció (kevert műanyag-, elasztomer-, üveg-, textil-) és elektronikai hulladékok nem fémes őrlési maradékainak szétválasztására. A tervek szerint a roncsautók és elektronikai hulladékok őrlési maradékainak több mint 50%-át kitevő szerves anyagok nagyjából kevesebb mint 20%-a lesz anyagában hasznosításra szeparátortechnika által kiválasztható, a többi vegyes anyagfrakció energetikai hasznosítását pirolízistechnológia alkalmazásával képesek megvalósítani a fejlesztők.

A most indult hároméves fejlesztési program konzorciumi vezetője az Alcufer Kft., résztvevői a BME EJJT Tudásközpont, a Miskolci Egyetem Nyersanyag-előkészítési és Környezettechnológiai Intézete, a Bay Zoltán Alapítvány Logisztikai és Gyártástechnikai Intézete az elektronikaihulladék-feldolgozó E-Elektra Kft., valamint a pirolízistechnológiát fejlesztő Powerenergy Kft. A megvalósuló fejlesztések a fémhúrcsurgói automotive shredderberendezés, illetve a dunajvárosi elektronikaihulladék-feldolgozó gépsor hatékonyságát növelő szeparátorokban, illetve pirolizátorban fog testet öltetni.



A magnetohidrosztatikus válogatás elve



A fejlesztések mellett komoly eredménynek számít a Car-Rec Kft. által az ORFK-OBB-vel közös finanszírozásban megvalósult 30 másodperces, a roncsautók újrahaznosításának helyes menetére figyelmeztető szpotja is, amelyet a jelenleg is futó tárgyalások eredményeként a nézők rövidesen láthatnak majd a „királyi” magyar televízió mellett a kereskedelmi csatornákon is.

Ökoriadó!

Azért, hogy a jövő generációi se maradjanak ki a környezettudatos oktató-nevelő munkából, a 2009. márciusi Greenexpo Környezetvédelmi Kiállításon debütál az ötletgazda Car-Rec Kft. és a program gesztorságát felvállaló Hulladékhasznosítók Országos Egyesülete (HOE) új Ökoriadó! elnevezésű programja, amelyben egy népszerű gyermekzenekar, az Alma zenekar segítségével kívánják a szervezők a 4-11 éves generációt a környezet védelmének meggyerni.

A 2009. évi teendők

A jelzett problémák, ezen belül is különösen az átmeneti kivonás szabályainak sürgős rendezésére van szükség, ennek érdekében a szakma állandóan felszínén tartja ezt a kérdést. A problémák egy részére megoldást jelenthet, ha a Magyar Kormány elfogad egy a nyugat-európai országokban már működő roncsautó-értékesítéssel összekötött újautó-értékesítést ösztönző programot, amelyben nagyjából 1000 EUR körüli mértékben segíthetne be az állam, ugyanennyivel az importőrök az új autók vételárába. Mindeközben persze feltétel lenne, hogy a roncs csak és kizárólag regisztrált bontó/hulladékkezelő vállalkozásokhoz kerülhetne. Sajnos a Magyar Államkassza jelenlegi helyzete nem biztos, hogy mindezt fedezetet nyújthat, erre utaló meglehetősen szkeptikus kijelentéseket már hallottunk mind az NFGM, mind a PM oldaláról.

A problematikus anyagfrakciók (shredderkönnyűfrakciók, bontott műanyag-, gumi- és üvegalkatrészek) hasznosítására tovább folytatódnak a megkezdett projektek és egyes újabb, főként energetikai hasznosítást elősegítő projekt indítása is várható.

DR. LUKÁCS PÁL
EGYETEMI ADJUNKTUS
BME GÉPJÁRMŰVEK TANSZÉK



Immár tizedik alkalommal találkoztak Lipcsében, február végén a népszerű Zuliefermessén a kiállítók és a közönség, a beszállítóipar, a szerszámgyártás, a

járműipari piac szereplői, s közöttük természetesen voltak magyarok is.

A mintegy húszéves vásárszervezői tapasztalattal rendelkező Interpress Kft. igazgatójától, a lipcsei Vásárok magyarországi képviselőjének vezetőjétől, Seifert Ibolyától megtudtuk, hogy a magyarok neve hagyományosan jól cseng ezen a kiállításon, a járműipari szakmában. Valamennyi alkalommal itt voltak, s természetesen mindig az Interpress közreműködésével.

„Fontos és érdemes ide eljönni mindenkinek, aki érvényesülni akar a világpiacon – hangsúlyozza az üzletasszony. Különösen most, a gazdasági válság idején fontos az „előre menekülés” stratégiája, a még erőteljesebb kiállítói jelenlét, a folyamatos piackutatás és -szerzés. S erre kiváló alkalmat kínálnak a nemzetközi vásárok.”

Az ITD Hungary a Magyar Járműipari Alkatrészgyártók Szövetségével (MAJOSZ) együttműködve szervezte a magyar résztvevőket, így tízenkét cég mutatkozott be a közös standon, mintegy félszáz négyzetméteren. Bogdanovics László, a MAJOSZ elnökeként csaknem másfél évtizede figyelemmel kíséri a járműiparban zajló változásokat, s a több mint háromszáz céget képviselő szervezetüknek nagy szerepe van abban, hogy Magyarországon ma ismert és elismert ez a szakma.

„Megbecsült a magyar munkaerő technológiai, szakmai vonatkozásban egyaránt, ám a tőkeerőnek híján vagyunk, így a kettő szerencsésen kiegészítheti egymást – említi az elnök, hozzátéve, hogy e munkának megfelelő háttérrel ad, hogy hatvan ország járműipari szövetségével van munka- és információs kapcsolatuk.”

A Zuliefermessén a kiállítók száma megközelítette a félezeret, az egyidejűleg megrendezendő Intec szerszámgyép-kiállításé pedig jócskán meg is haladta ezt a számot. A két szakkiallást együtt közel húszezren keresték fel.

SZALAY ATTILA



JOGPONT Hálózat néven 2009 februárjában jogsegélyszolgálat kezdte meg tevékenységét Magyarország hét régiójában. A szolgáltatás európai uniós forrásból, az Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT) keretében, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásában valósul meg.

A JOGPONT Hálózat térítésmentes jogi segítséget nyújt munkavállalóknak, munkáltatóknak, valamint vállalkozóknak a munkaerőpiacra való belépésben, a munka-, tb.-jogi, valamint a vállalkozóvá válással kapcsolatos tanácsadással. Eredményeként csökkenhet a bírósági ügyek száma, rövidebbé válhat az ilyen ügyekre fordított idő, kevesebb költség merül fel az ügyfelek számára.

A JOGPONT mint jogsegély-szolgálati rendszer, behálózza az országot. Összesen 141 helyszínen vehetik fel az érdeklődők jogász szakemberekkel a kapcsolatot, és kaphatnak jogi útmutatást gondjukra.

Régiós központok:

Nyugat-Dunántúl
9700 Szombathely, Deák Ferenc u. 42.
E-mail: nydregio@jogpont.hu
Tel.: 06-94/314-491.

Észak-Magyarország
3525 Miskolc, Régióposta út 4.
E-mail: emregio@jogpont.hu
Tel.: 46/508-895, 46/508-896.

Észak-Alföld
4025 Debrecen, Piac u. 42-48. (II. ép. fsz. 19.)
E-mail: earegio@jogpont.hu
Tel.: 06-1/354-3152, 06-30/456-8737.

Dél-Dunántúl
7100 Szekszárd, Arany J. u. 17-21.
E-mail: ddregio@jogpont.hu
Tel.: 06-74/312-847, 06-30/637-0071.

Közép-Magyarország
1068 Budapest, Városligeti fasor 46-48.
E-mail: kmregio@jogpont.hu
Tel.: 06-01/321-6673.

Dél-Alföld
1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 11.
E-mail: daregio@jogpont.hu
Tel.: 06-01/455-5440.

Közép-Dunántúl
2800 Tatabánya, Komáromi u.16.
E-mail: kdregio@jogpont.hu
Tel.: 06-34/311-399.

www.jogpont.hu