



Roncsautó-szimpózium

Összefoglaló a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Budapesti Műszaki Egyetem Gépjárművek Tanszéke által 2009. május 27-én rendezett roncsautó-szimpóziumról

A Nemzeti Közlekedési Hatóság és a Budapesti Műszaki Egyetem Gépjárművek Tanszéke több évre visszatekintő együttműködést folytat a gépjárműves szakterületen, ennek keretében a tanszék – több más szereplővel együtt – részt vesz az NKH vizsgabiztosainak oktatásában, vizsgáztatásában, a gépjárművezetők képzési rendszerének átalakításában.

Az együttműködés egyik legújabb szakterülete a gépjárművek újrahasznosításának kérdésköre. Ennek keretében az NKH és a tanszék vezetése 2009. év tavaszán megállapodtak abban, hogy egy lényegre törő, az aktuális problémákra rávilágító, a nehézségekre közös hatósági fellépés keretében megoldásokat kereső rendezvényt hívnak életre, amelynek középtávú célja egy útmutatóként is használható szakmai anyag elkészítése lesz. A terveknek megfelelően 2009. május 27-én létrejött az a szűk körű, a kompetens hatóságok, az érdek-képviselői szervezetek és a szakajtó munkatársainak részvételével lebonyolított szimpózium, amely szándékosan nem került a széles nyilvánosság részére meghirdetésre, nagyrészt a hatékonyság biztosítása érdekében.

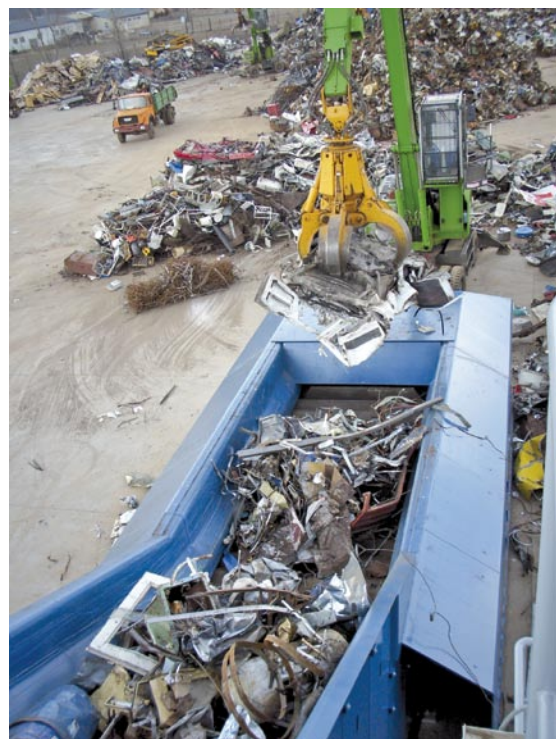
A rendezvényen hat előadó egyenként 15 percben összefoglalta szakterületének aktualitásait és az általa gondolt, a jelenleg a szakterületen tapasztalható problémák kezelésére történő vállalásait.

Az elsőként felszólaló **Lovas Károly Róbert** ismertette az NKH jelenlegi szerepét a roncsautók hasznosításának menetében. Rámutatott, hogy ma a hatóság a gazdája a ronccsá vált járművek forgalomból történő kivonását kötelezően kísérendő – arról külön EU-s és hazai harmonizáló jogszabály által is rendezett, hazánkban szigorú számadású – nyomtatványnak, az ún. bontási átvételi igazolásnak, amelyből a növekvő mértékű aktivitású szürke- és feketegazdaságnak köszönhetően évről évre kevesebb darabot tud a hatóság kiadni. Jelezte, a hatóság a jelentős átszervezések hatására lényegesen kisebb létszámmal, de nem csökkenő feladatmennyiséggel szembe-

sül, amely nagyban befolyásolja a visszaélőkkel szembeni hatékony fellépés lehetőségeit. Véleménye szerint bár mindeddig az NKH megpróbálta legjobb tudása szerint támogatni az eddigi együttes hatósági fellépések alkalmával a Társhatóságokat (Csillagszóró, Kikelet akciók), azonban éppen a szűkös erőforrások gátolták meg sokszor az eredményes fellépés lehetőségét.

Mint megemlítette, az NKH nagy jelentőséget tulajdonít a másodlagos jelölés intézményének, azt azonban leszögezte, mindezt nem lehet egy adott technológia privilegizálásával és kötelezővé tételével előírni, azt szigorúan piaci érdekeltségek feldallításával lehet megvalósítani. Ennek egyik eszköze lehet például a lízingcégek, biztosítótársaságok színre lépése, akik kockázatkezelési eszközként használhatnák a másodlagos jelölés bevezetését. Ebben az esetben az ügyfél érdeke ott jelenne meg, hogy a megjelölt alkatrészekkel bíró járműve kevésbé lenne kitéve a donorként (alkatrészre bontáshoz) megvalósuló eltulajdonításnak, illetve az ilyen módon megjelölt járművekre esetenként a biztosítótársaság kedvezőbb biztosítási díjat állapíthatna meg. Konklúzióként jelezte, hatóságuk a továbbiakban is mindenben együttműködik a terület rendbetételére irányuló hatósági együttműködéssel.

Következő előadóként **dr. Szabó Sándor**, az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség főosztályvezetője ismertette az OKTVF állományához tartozó felügyelőségi kollégák által a témakörben végrehajtott ellenőrzések tapasztalatait. Mint elmondta, nagy problémát okoz számukra, hogy az eljáró kollégák – felderítő háttérrel nem rendelkezve – ritkán jutnak el valóban illegális autóbontók/hulladékkezelők telepeire, ahová sok esetben gondot okoz maga a bejutás is. Üdvözölte annak lehetőségét, hogy fegyveres hatóságok kíséretében – akár azok operatív munkájának eredményét is felhasználva – juthassanak be az illegális tevékenységet végzők telephelyére és végezhessek munkájukat. Kiemelte, nem azzal van a probléma, hogy a már megvalósult környezetvédelmi



bűnelkövetést ne tudnák szankcionálni, erre minden lehetőség adott. A problémát az jelenti, mely esetben lehet azonnal illegális bontási tevékenységről beszélni és hogyan lehet mindezt a hatósági eljárásmenetbe beiktatni. Utalt a rendőrséggel és a VPOP-val megkezdett hatósági együttműködés első eredményeire, amely különösen a termékdíjas szabályozás vonatkozásában ígér biztató folytatást. Megemlítette, hogy a Zöldkommandó 2009. évi akciótervében kiemelt figyelmet fordít az illegális autóbontók/hulladékkezelők fellelérére és megfelelő szankcionálására.

Kiemelte, hogy a jogszabályi előírások/szabályos bontási eljárások megismertetése/reklamozása közérdek, környezetvédelmi érdek, és az valamennyi érintett közös feladata. Bizonnyos mértékben a gépjármű-tulajdonosok részéről az ismeretek hiányára is visszavezethető a jelenlegi félig legális működési állapot.

A rendőrség képviseletében előadását megtartó **dr. Stigár Tamás** rendőrségi főtanácsos hangsúlyozta a terület bűnüldözési szempontból kiemelt jelentőségét. Mint elmondta, a rendőrség elsődlegesen operatív eszközökkel jut el az illegális bontókhoz, általában az alkatrész-kinyerési céllal történő lopások felgöngyölítése során. Jelezte, az elmúlt időben jelentősen megnőtt a lízingcsalások révén „eltüntetett” autók darabszáma is, ezek jelentős része külföldre – általában az EU-n kívülre, Afrikába vagy a közeli déli és keleti szomszédos országokba – kerül. A rendőrség kelléktára szűkös a fellépést illetően, ha és amenny-

nyiben egy adott telephely ellenőrzése során az operatív ellenőrzést végző kollégák nem találhatnak körözött járművet, főegységet vagy célszemélyt, akkor a további vizsgálati lehetőség már jelentősen korlátozott. Ebben a kérdéskörben lényegesen több lehetőséggel bír a VPOP, amellyel több esetben már sikeresen működött együtt a rendőrség ilyen ellenőrzések, bünteltáró közös munka során.

Jelezte, a rendőrség a továbbiakban is nyitott a közös hatósági munkában való részvételre, az állami és önkormányzati szervek eljárásban történő segítségnyújtás törvényi kötelezettsége kötelekében a többi hatóság részére a nem fegyveres szervezetek részére megoldhatatlan feladatot jelentő, az illegális telephelyekre történő bejutást elősegítve.

Kiemelt jelentőséget tulajdonított a fémlopások és színesfém-kereskedelem illegális tevékenységének felszámolása érdekében tett rendőrségi intézkedések és akciók eredményeinek, tekintettel a lopott járművek egyben vagy alkatrészként történő értékesítésére, a hulladékhasznosítók és bontók ellenőrzésé-

kidolgozásában és időszakos módosításaiában, részletes előadásában összegezte a jelenlegi helyzetet és vázolta fel a bontások általa vállalhatónak tartott hozzájárulását a közös munkához. Elsőként országos térképre kiterítve, régióként összesítve mutatta be a regisztrált bontók/hulladékkezelők elhelyezkedését. Kifejtette, hogy álláspontja szerint illegális bontó/hulladékkezelő az, aki nem szerepel a Nemzeti Közlekedési Hatóság aktuális, az NKH internetes oldalán elérhető összeállításában. Elmondta és levezette, hogy ma ki és milyen folyamatban válhat regisztrált bontóvá/hulladékkezelővé, ezen és az ezekkel összefüggésben felmerülő költségte-
leken keresztül levezette, milyen mértékű gazdasági előnyt élvez ma egy illegális tevékenykedő bontós a regisztráltakkal szemben. Mint kiderült, csak a jóváhagyási, engedélyezési folyamatban az illegális szegmens „megtakarítása” mintegy 3-4 millió Ft a tevékenységét legálisan végző vállalkozásokhoz képest. Meglátása szerint a fekete bontók alkat-



sítésre specializált formában tevékenykednek.

Közös ismeretőjegyük, hogy a veszélyes és egyéb hulladékkal nem tudnak elszámolni. Mint összegezte, ezek a tevékenységek egymásra épülő, a legális gazdaságot polipként behálózó láncolatot feltételeznek, amelyben megvan a szerepe a márkafüggő és független javítók alkatrészigényei iránt rendszeresen érdeklődő futárhálózatnak, az „operatív munkát végző”, a járművet eltulajdonító és pillanatok alatt szétszerelő profi elkövetőknek csakúgy, mint a műszaki totálkáros járművek papírjaival „üzletelő”, lopott autó „mosdatóknak” is.

Kijelentette, minden autóbontó járműfenntartó, de nem minden járműfenntartó legális bontó! Előadásából kiderült, hogy miközben a regisztrált bontók száma 2005-től 2009-ig folyamatosan emelkedve 134-ről 174-re nőtt, addig az NKH által kiadott bontási átvételi igazolások darabszáma folyamatosan csökkent, 2008-ban már nem érte el a 36 000 darabot. A forgalomból végleg kivont járművek darabszáma eközben 70-80 000 darab között mozgott a tárgyidőszakban, mindez azt jelenti, hogy immáron a kivont járművek több mint 50%-a a nem regisztrált hálózatban végzi életútját! Az illegális tevékenységet végző bontók/hulladékkezelők száma is folyamatosan nőtt, mára mindez együttesen 2-3000 darab illegális „vállalkozást” jelent. Idézett a KvVM hivatalos Brüsszelbe kiküldött jelentéséből, amely szerint 2007-ben forgalomba hoztak 195 351 darab M1, N1 kategóriájú (tehát a roncsrendelet által érintett) járművet, aközben a hivatalos hálózatban visszavett és kezelt járművek darabszáma 14 045 darab volt, amelyet kiegészített még 1012 darab 1980. január 1-je előtt gyártott jármű.

Ezt követően összegezte a bontási tevékenységet végző vállalkozások által tipikusan elkövetett visszaélési formákat és azok lehetséges felderítési, szankcionálási lépéseit is.



ben történő részvételle, illetve a témakörben tartott és visszatérően elrendelt fokozott ellenőrzésekre.

Fontosnak nevezte a gépjárművek másodlagos jelölésével kapcsolatos kezdeményezéseket, és bevezetésük esetén azok lehetőségeit a felderítő tevékenység során kívánják felhasználni.

Az egyik leginkább érintett érdek-képviselői szervezetet, a Gépjárműbontók Országos Egyesületét (GOE) ügyvezető alelnökként képviselő **dr. Nagy László**, aki korábban a Belügyminisztérium egyik illetékes osztályának vezető munkatársaként jelentős érdemeiket szerzett az egyik leginkább érintett belügyi jogszabály, a 35/2000/BM rendelet

részeit a gépjármű-javító/fenntartó tevékenységet folytató számos illegális vállalkozás (fényező, karosszériás, javító) használja fel, amellyel szemben csak összehangolt és átgondolt eljárással lehet hatékonyan fellépni. Szerinte az illegális tevékenységet folytatók három tevékenység köré szerveződnek alapvetően:

- magánszemélyek, akik az értékesíthető szerkezeti anyagokért végzik „munkájukat”;
- magánszemélyek, akik az alkatrészeire specializálódtak, de eladják a „melléktermékként” megmaradó szerkezeti anyagokat is;
- illetve valamilyen vállalkozás mögé bújó (alkatrész-kereskedés, szerviz, karosszériaműhely stb.) alkatrészkinyerésre és értéke-



A VPOP nevében előadó **Vas Ádám** őrnagy ismertette a Vám- és Pénzügyőrség alapvető tevékenységeit, illetve a roncsautóbontás ellenőrzésével összefüggésben felmerülő lehetőségeit. Az önálló hatósági ellenőrzés keretei között a jövedéki ellenőrzést, a vám-eljárást követő utólagos ellenőrzést, valamint Együttműködési Megállapodás során társ-hatóságként történő közös ellenőrzéseket tartotta célravezető megoldásnak. Kiemelte a VPOP 2008–2011. év közötti középtávú stratégiájában a színesfém-hulladék ellenőrzésével kapcsolatos hatáskörbővítés jogi alapjainak megteremtésének fontosságát. Külön hangsúlyozta az OKTVF-fel kötött együttműködési megállapodás jelentőségét és az időközben közösen végzett fellépések eredményeire is utalt. Kitért arra is, hogy a közös ellenőrzések végzése során igen fontos az átgondolt eljárásmenet (több hatóság által közösen végzett ellenőrzések-nél ne torlódjanak egymásra a társhatóságok), illetve utalt az ellenőrzések előtti eligazítások, a korrekt feladatmegosztás hatékonyságot erősen befolyásoló mivoltára is. Ma – sajnálatos módon – a VPOP a rendőrséghez hasonló általános intézkedési jogosultsággal nem rendelkezik, így pl. a VPOP által fogantatott jövedéki ellenőrzés során fellelt, lopás bűncselekmény folyamodványként az ellenőrzőhöz került tárgyak biztosítása mellett az eljárást jelenleg át kell adnia az arra illetékes rendőrhatóságnak. Mindezt jelenleg már a kezdetektől fogva megakadályozza, hogy a vámhatóság gyorsan és hatékonyan eljár-hasson a visszaélőkkel szemben. A legális szakma (bontások, hulladékhasznosítók, forgalmazók) szerint ezen sürgősen változtatni szükséges, igenis a VPOP-t fel kell ruházni a megfelelő jogosultságokkal a szürke- és fekete bontók/hulladékhasznosítók elleni hatékony fellépéshez.

Záró, illetve konkludáló előadóként **dr. Lukács Pál** BME egyetemi adjunktus több egy-másnak ellentmondó tényezőre hívta fel a figyelmet. Jelezte, nehéz a forgalomból történő végleges kivonások darabszámait pontosan megítélni, ugyanis a valós számok alakulását lényegesen befolyásolhatja a ma nem ismert mennyiségű átmeneti és ideiglenes kivonások nagyságrendje is. Felhívta a figyelmet a legális-illegális vállalkozások darabszáma közötti óriási számbeli különbségekre, miközben 250–300 regisztrált bontó/hulladékkezelő

van az országban, eközben illegális bontóból 1200–1300 tevékenykedik, ugyanez a szám az illegális hulladékkezelőknél 4–500. Jelezte, a közös ellenőrzéseket együttesen végző társhatóságoknál igen pontosan meg kell határozni a kompetenciákat, ne féljenek attól az egyes hatóságok, hogy a másik eljáró fél szakterületére „tévednek”, ne legyen illetékességi vita a felek között. Utalt arra, hogy a közös ellenőrzések során leginkább az lenne a célravezető, ha a felek maguk közül egy „zászlóshajót” választanának, és ebben ő leginkább a VPOP szerepvállalását sürgette. Az erre tett javaslatában ezt úgy indokolta, hogy a VPOP az a hatóság, amely fegyveres szervezetként képes egyrészt bejutni a felderítendő célterületre, megtalálhat lopott autót, elfoghat körözött személyt és intézkedhet ezekben az ügyekben, betekinthez az engedélyekbe és tarthat



eredet-ellenőrzést is, ha ez megkívánt. Ezzel kapcsolatban rámutatott a lehetséges megoldásra is: ha egy telephelyen ellenőrizetlen eredetű roncsautót/alkatrészeket találnak, azt a VPOP azonnal lefoglalja, ha nem várható, hogy a pillanatnyilag nem igazolt eredetet rövid időn belül alátámasztják, akár aznap licit-re bocsátja a lefoglalt készleteket a regisztrált bontóknak/hulladékkezelőknek, akik közül a legnagyobb licitet adó már másnap elszállítja mindazt a telephelyről, így nincs szükség annak őrzésére, vámuraktárba szállítására. Sőt még az első este sem az operatív állománynak kellene őriznie a lefoglalt árut, hanem annak feladatát egy külsős szerződött partnerre bíznák, ennek költségeit pedig ráterhelnék az eljárás alá vont vállalkozásra/magánszemélyre. Ha ilyen nem fellelhető, akkor ezt levonják a licitből befolyt összegből. Ha van esély az ideiglenesen nem igazolt készletek hitelt érdemlő azonosítására, akkor

a külsős igénybevételeből addig a pontig adódó őrzés-védelem költsége az eredetigazoló társaság/magánszemély terhére kerül elszámításra.

Meglátása szerint csak és kizárólag így lehet kellően elrettenteni a visszaélőket, az egy-két tízezres büntetések itt már nem használnak, csak és kizárólag a forgóeszköz elkobzása és elárverezése állami bevétel egyidejű keletkeztetése mellett.

Záró gondolataiban felhívta a figyelmet a lakosság környezeti tudatformálásának fontosságára, jelezte, itt komoly lemaradások vannak elsősorban állami oldalon. Jelezte, még tavaly decemberben elkészült egy az autóbontás környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági aspektusaira a figyelmet felhívó 30 másodperces reklámszpot, amelyre a készített Car-Rec Gépjárműroncs-kezelő Közhasz-

nú Nonprofit Kft. és az ORFK Országos Baleset-megelőzési Bizottsága mellett a KvVM és az NKH is elhelyezte logóját. Ezt a filmet a mai napig nem sikerült a tv-csatornákon keresztül bemutatni, mivel az egyes csatornák – még a Magyar 1, 2 és a Duna TV is! – több millió forint sugárzási díjat kért az általuk is közcélúnak mondott szpot bemutatásáért.

Az előadásokat záró észrevételek közül három bírt kiemelkedő fontossággal, ezek közül az elsőt Gablini Gábor, a GÉMOSZ elnöke tette. Felhívta a figyelmet arra, hogy a tisztességes vállalkozások min-

dig tisztelettel és együttműködve tekintettek a hatóságokra, de szeretnék végre elérni, hogy a bevallottan a szürke- és feketegazdaság ellen irányuló ellenőrzések végre tényleg – a törvény teljes szigorával – ériék is el ezeket a vállalkozásokat.

Knezsik István az Autós Nagykoalíció nemrég megválasztott elnöke – kérdésre – a politikai háttértámogatás szükségességére hívta fel a figyelmet, mint jelezte a legjobb szándék, optimális végrehajtási utasítás ér semmit sem politikai konszenzus, a jogalkotó támogatása nélkül.

Kérdésre válaszolva dr. Nagy László úr a GOE képviselőjében ígéretet tett arra, hogy a GOE által az egyes területeken tapasztalható problémákat leíró és összesítő szakanyagukat az érintettek részére megküldik.

Dr. LUKÁCS PÁL

EGYETEMI ADJUNKTUS

BME GÉPJÁRMŰVEK TANSZÉK