

A Kormány 369/2014. (XII. 30.) Korm. rendelete a hulladékká vált gépjárművekről

Bontótörvény

Januártól új szabályok vonatkoznak az autóbontókra, az eddiginél több adminisztrációs és adatszolgáltatási feladatuk lesz. – Nem életszerű a szabályozás, túlságosan részletes és szigorú, nagyon ideális állapotot feltételez – vélekedik a változásról Havelda Miklós, az Autóbontók és Bontott Autóalkatrész Kereskedők Érdekvédelmi Egyesületének (ABAKE) jogi tanácsadója, a felügyelő bizottság elnöke. A legnagyobb gondot az adminisztrációs terhek növekedésében látja, amely a kis és közepes bontók helyzetét nehezíti meg leginkább. Az autóbontók adminisztrációs és adatszolgáltatási kötelezettségei eddig is nagyok voltak a hulladékkezeléssel kapcsolatos tevékenységük miatt, de január 1-jétől kötelezettségeik száma a 69/2014. (XII. 30.) Korm. rendelete (Magyar Közlöny 187. száma) alapján tovább nő. Részletes nyilvántartást kell tartaniuk minden kiszertelt alkatrészeiről, amely tartalmazza a „donor” jármű bontási igazolás számát (megj.: 2002 óta minden forgalomból véglegesen kivont M1 és N1 kategóriájú



járműhöz sorszámozott bontási átvételi igazolás tartozik, melyet a regisztrált autóbontók tudnak kiállítani), valamint – amennyiben meghatározható – az alkatrész életkorát, értékesítéskor pedig az eladás időpontját. A törvény nem rendelkezik külön azon alkatrészekről, melyek már a polcon vannak (azaz már kiszertelték a járműből), de a pontos eredete már nem meghatározható. Ez történhetett azért is, mert az alkatrész már hosszabb ideje van kiszertelt állapotban, vagy azért

is, mert több azonos típusú járművet bontottak. Az idei évtől viszont minden eladott alkatrész esetén rögzíteni kell az igazolás számát. Az anomália feloldása részletesebb rendelkezést igényel. További kérdéseket vet fel, hogy a jogszabály rögzíti, hogy a bontási műveleteket „a lehető legrövidebb időn belül kell elvégezni”. A pongyola vagy pontatlan megfogalmazást minden bontó a maga „tempójának” megfelelően értelmezheti, a számonkérés nehezen kivitelezhető, hiszen nehezen bizonyítható a szándékos időhúzás. Másrészt viszont aggályokat vet fel, hogy egy gazdasági tevékenységet folytató vállalat ilyen jellegű belső ügyeibe próbál beavatkozni a rendelkezés. Sarkalatos és nehezen értelmezhető az újrahasználatra való előkészítés és a garancia a közúti közlekedésre alkalmasságról. Eddig is minősíteni, és különböző színkódokkal jelölni kellett a kiszertelt alkatrészeket, miszerint az beépíthető, felújítás után beépíthető vagy nem beépíthető a továbbiakban. Amennyiben a színkódok és a minősítés eddigi formája az új törvénynek is megfelelő, akkor ez nem jelent nagy változást.

1. A rendelet hatálya

1. § (1) E rendelet hatálya

- a) a gépjárművekre – ideértve azok alkatrészeit és anyagait, függetlenül attól, hogy utóbbiakat a gépjárművek karbantartása, javítása során építették-e be a gépjárműbe, és azok az eredeti vagy más gyártótól származnak-e –, valamint
b) a hulladékká vált gépjárművekre terjed ki.

(2) Nem terjed ki e rendelet hatálya a gépjárműadóról szóló törvényben, valamint a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló miniszteri rendeletben meghatározott,

- a) a környezet veszélyeztetése nélkül tartott muzeális jellegű gépjárművekre, valamint
b) a háromkerekű gépjárművekre, ide nem értve a hulladékká vált háromkerekű gépjárműveket.

(3) E rendelet 5. §-át a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló miniszteri rendeletben meghatározott különleges rendeltetésű járművekre nem kell alkalmazni.

(7) A hulladékká vált gépjárművel, továbbá annak alkatrészeivel kapcsolatos valamennyi kezelési műveletet a lehető legrövidebb időn belül kell elvégezni.

....

14. § (1) A hulladékká vált gépjárműből kibontott gépjármű alkatrész használt gépjármű alkatrészként akkor hozható forgalomba és más gépjárműbe akkor szerelhető be, ha

a) azt a bontó újrahasználatra megfelelően előkészítette, és az újrahasználatra előkészített gépjármű alkatrész a hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó, a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény 9. § (1) bekezdésében meghatározott valamennyi feltételt teljesíti, és

b) újrahasználatra közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi szempontból veszélyt nem jelent.

(2) A hulladékká vált gépjárműből kibontott gépjármű alkatrész kizárólag a KHEM rendelet 6. § (1) bekezdése szerinti minőség-ellenőrzés útján készíthető elő újrahasználatra. A minőség-ellenőrzést szabvány alapján, vagy azzal egyenértékű műszaki megoldás alkalmazásával kell elvégezni.

(3) A hulladékká vált gépjárműből kibontott gépjármű alkatrész újrahasználatra előkészítését a bontó végzi.

(4) Ha az újrahasználatra előkészített gépjármű alkatrész az (1) bekezdésben foglalt feltételeket teljesíti, azt a bontó a minőség-ellenőrzést követően használt gépjármű alkatrészként minősíti. A minősítést a KHEM rendelet 6. § (2) bekezdése szerinti színjelzéssel kell igazolni. A színjelzéssel a használt gépjármű alkatrész hulladékstátusza megszűnik.

(5) A kereskedelmi forgalomban értékesített, hulladékból előállított használt gépjármű alkatrészeiről a bontó bizonylatot készít, és azt a használt gépjármű alkatrész értékesítésekor a vevőnek átadja. A bizonylatnak legalább a 15. § (3) bekezdésben meghatározott adatokat kell tartalmaznia.

rált bontóban történik. Sajnos még nem rendezett a külföldről importált, nem regisztrált járművek nyilvántartása és a külföldi adásvétellel értékesített (papíron), de fizikailag az országban maradt, és alkatrészenként értékesített járművek kiszűrése sem. Aránytalan teher, hogy amíg egy hivatalos bontás során minden deka anyagról el kell számolni, addig az illegális bontókban keletkezett hulladékokról nyilvántartás sincs, és közteherfizetés sem történik.

Ahogy a szerelőműhelyek esetében, úgy az autóbontóknál is, a (szigorodó) törvény keze csak azokat éri el, akik hivatalosan végzik tevékenységüket, sajnos a szakma igazi ellenségeire nincs hatással, így továbbra is számíthatunk rá, hogy az internet bármely árukeresőjén található ismeretlen eredetű, biztonságkritikus alkatrészt bármely típushoz. Csak a vevőn múlik, hogy milyen forrásból szerez be alkatrészt.

(ŐRI PÉTER)

A teljes rendelet mellékleteivel együtt elérhető az alábbi linken keresztül:



Továbbra is próbálják csökkenteni a hulladékokból származó veszteségeket, ezért a hasznosított tömegeknek (az újrahasználatra való előkészítésnek és a hasznosításnak együtt) el kell érniük az összes, hulladékká vált jármű tömegének a 95%-át. A szigorodó határérték teljesítésének legnagyobb nehézsége a különböző műanyag alkatrészek hasznosítása, ugyanis az országban jelenleg nincs olyan technológia, ami gazdaságosan képes a műanyagok szeparálására, anélkül pedig újrahasznosításuk nem lehetséges.

A változtatások legnagyobb hiányossága, hogy az iparág igazi problémáira, a „feketékre” nincs hatással, sőt, piaci előnyben részesíti őket, hiszen a legálisakra ró további terheket. Bizonyos becslések szerint a Magyarországon bontott járművek 80%-a nem regisztr-

10. A nyilvántartásra és az adatszolgáltatásra vonatkozó szabályok
15. § (1) A gyártó, a forgalmazó, a bontó a hulladékká vált gépjármű adatszolgáltatásához szükséges adatairól a telephelyén naprakészen nyilvántartást vezet, ha a hulladékká vált gépjárművet a telephelyén átveszi.

(2) A bontó az újrahasználatra előkészített használt gépjármű alkatrészeiről naprakészen nyilvántartást vezet.

(3) A használt gépjármű alkatrészekre vonatkozó nyilvántartás legalább a következőket tartalmazza:

- a) a gépjárműről kiállított bontási átvételi igazolás számát, amelyből az újrahasználatra előkészített használt gépjármű alkatrész származik,
- b) az újrahasználatra előkészített használt gépjármű alkatrész közúti közlekedési alkalmasságának, alkalmazásának megfelelőségét, és - amennyiben arra adat rendelkezésre áll - az újrahasználatra előkészített használt gépjármű alkatrész korát,
- c) az újrahasználatra előkészített használt gépjármű alkatrész mennyiségét, valamint
- d) az újrahasználatra előkészített használt gépjármű alkatrész eladásának dátumát.

(4) A nyilvántartást úgy kell vezetni, hogy az alkalmas legyen arra, hogy annak alapján az e rendelet szerinti adatszolgáltatási kötelezettség teljes körűen teljesíthető legyen, és biztosítsa az ellenőrzések során az újrahasználatra előkészített használt gépjármű alkatrészek és a hulladékforgalom tételes nyomon követhetőségét.