



Boros Imre: Roncsderbi

2017 január 16. Flag

Szöveg méret

Mentés

-
-
-

- [0](#)

Még nincs értékelve

Mérték

Meghatározott kor felett a járműveket ellenőrizni kellene, tulajdonosaikat pedig nyilatkoztatni, üzemben tartják-e még őket.

Nemrégiben a XII. kerület kedvenc sétálópályájára, a Normafára látogattam. A régi Normafa helyéről kiváló kilátás

nyílik a f?városra, nemcsak a budai oldalra, de a pestire is, egészen a peremen lév? lakótelepekig.

A Duna vonala, benne a Parlamenttel és a többi csodás épülettel valóban elb?völ? látvány. Természetesen abban az esetben, ha látható is. Mostani látogatásomkor – noha a helyszínen ver?fényben süt kéreztünk – a Duna vonalát már nem lehetett látni, a város felett vastag szmog ült, és még jó pár napig ott is maradt.

A f?városi önkormányzat rutinszer?en elrendelte a szmogriadó tájékoztatási fokozatát. Hírek érkeztek arról is, hogy további településeket is érintett a szmog.

A szmogesetek egyre gyakoribbak, mindenki tudja, hogy nagyon ártalmasak az egészségre. Kis er?feszítéssel e károk – legalábbis megközelít? értékekkel – mérhet?k és forintban is kifejezhet?k azon keresztül, hogy a rövidebb, munkában eltöltött id?tartam milyen kiesést okoz, valamint a kórok miatt mibe kerül a nem is minden esetben eredményes gyógyítás.

A károk egyaránt érik az egyéneket (betegségek, korai halálokok), a cégeket (munkaid?-kiesés), valamint az államot (egészségügyi többletköltségek, kies? adóbevételek).

Az lenne tehát a logikus, hogy a baj elhárításának költségeit is a jövőbeli valószínűsíthet? többlethasználó reményében közös er?feszítéssel fedezzük. A szmoggal kapcsolatban els?sorban a f?városi tapasztalatra támaszkodva a gépkocsikat hozom szóba, mint a bajok f? okozóját. Hazánkban mintegy 3,7 millió gépkocsi van forgalomban, s ebb?l 3,2 millió a személyautó, de van húszezer autóbusz és hozzávet?legesen félmillió tehergépjárm? is. Legalább egyharmaduk, ha nem több, napi gyakorisággal fordul meg a f?városban vagy az M0-szon.

A gépkocsiállomány átlagban b?ven belekerült a „szép korba”, hiszen az átlagéletkora tizenhárom év feletti, a buszoké pedig tizenöt évnél is több, nem is említve egyes, már rég elavult motorral üzemel? teherautókat. A Nyugatról behozott nagyszámú személyautó átlagosan magas kora (tíz év feletti) miatt a korátlag évr?l évre romlik. Meghatározó szerep jut tehát a gépkocsiknak a szmogképz?désben, és nem csak a f?városban.

Az autó nemcsak akkor rombolja a környezetet, ha helytelenül m?ködik, és füstöt okád, de akkor is, ha végképp leáll. Csak a Normafa környékén sétálgatva magam is felfedeztem – anélkül, hogy keresgéltem volna – közel egy tucat elhagyott, kibelezett járm?vet.

Felmerült bennem a kérdés: ha üzembe helyezéskor precíz a nyilvántartás, mert a járm? forgalmi engedélyt és törzskönyvet is kap, miért nincs szabott rendje a járm?m?ködtetés végének is? Ha kissé morbid akarok lenni: miért nincs a járm?nek „halotti anyakönyvi kivonata”, amivel a legutolsó tulajdonos jogszer?en igazolni tudja, hogy járm?ve környezetkímél? módon került vissza a nagy anyagi körforgásba.

Ma ugyanis szétszórta gumibroncsok, elhagyott akkuk, bárhova szétfolyó ken?olajak, díztárcsák is b?ven találhatóak er?ekben, mez?kőn, s?t id?nként parkok, játszótérek környékén is. Szóval id?szer? lenne megszervezni a gépkocsi „halotti anyakönyvezését” is éppen a környezetrombolás csökkentése és saját egészségünk érdekében. Mód van arra is, hogy ez ne csak kínos többlet, de üzlet is legyen. Egyértelm?, hogy ehhez új, alkalmas jogszabályok kelljenek, azoknak meg az a jellemz?jük, hogy mindig konfliktust is hordoznak.

Nem lehet érdeksérelmek nélkül egyszer?en jogszabályban kimondani, hogy az a gépkocsi, amelynek kibocsátási évét?l egy meghatározott mennyiség? év (például tizenöt) eltelt, azt automatikusan kötelez? a forgalomból kivonni.

De azt már igen, hogy ha egy ilyen a hatóság magas kibocsátási értékkel elkap, nincs mese, ki kell vonni. Meghatározott kor feletti járm?veket akár évente és szűrőpróbaszer?en is ellen?rizni kellene, tulajdonosaikat pedig évente nyilatkoztatni, hogy a járm?vet még üzemben tartják-e. Gondoskodni kellene az ilyen állomány kivonásának kedvez? feltétel? szervezésér?l is olyan cégekkel, amelyek vállalják a szakszer?, környezetbarát szétszerelést, a hulladék anyagok szakszer? megsemmisítését és a még használható részek forgalmazását.

Hasznos mellékterméke lenne ennek az ügynek, hogy ezáltal felgyorsulhatna a közfoglalkoztatottak egy részének a piaci feltétel? munka világába visszavezetése, legalábbis a minimálbéres és egyben a bérminimumos kategóriában. (A gépkocsibontás jórészt betanított munka.) Gondoljunk csak arra, hogy az állományból történ?, csupán háromszázaléknyi éves kiléptetés is több mint százezer esetet jelentene évente, de ennél jóval nagyobb számban lenne szükség kivonásra.

Figyelemmel kellene lenni arra is, hogy az érintettek mindegyike (állam, gépkocsi-tulajdonos, autóbontó) úgymond, a pénzénél maradjon. Ez a legnehezebb kérdés, de azért megoldható. Az állam a várható egészségügyi megtakarítások és betegpénzspórolások, valamint a többletfoglalkoztatottaktól származó állami bevételek terhére juttathatna egy összeget bontott gépkocsinként azoknak a cégeknek, amelyek a „halottit” kiállítják, és a bontási anyag forgalmával ezért el is számolnak, tehát társadalmilag hasznos munkát végeznek.

A tulajdonosok is fizetnének bontási díjat, attól függően, hogy a volt tulaj a roncsot teljes egészében további hasznosításra átengedi-e a bontó cégnek, illetve hogy a bontásra adott gépkocsi eredendően hazai vagy külföldi beszerzés? volt. A bontóüzemeket több okból is célszerű lenne nem túl zsúfolt településrészekbe telepíteni, érdemes márkacsoportonként is szelektálni, és a szolgáltatást kiegészíteni a nem működő roncsok szállításához szükséges szállítókapacitásokkal.

A kormányzat kiemelt anyagi erőfeszítéseket tesz a hazai kis- és középvállalkozói szektor erősítésére. Ez aztán valóban az lehetne, egy igazi hazai tulajdonú környezeti ipar alapja, ráadásul komoly exportlehetőségekkel, hiszen a hazai bontás a magas munkaerőhányad miatt számíthat magasabb bér országokból is megrendelésekre. Jól illeszthető lenne az uniós pénzekből megvalósítható feldolgozó kapacitásokat növelő, többletfoglalkoztatást biztosító és pozitív környezeti hatást is elősegítő programokba.

Boros Imre – www.magyarhirlap.hu

Tisztelt olvasók!

Legyenek olyan kedvesek és támogassák "lájukkal" a **Flag Polgári Magazin** Twitter oldalát a következő címen: <https://twitter.com/syracuse73>. illetve a Facebook oldalát pedig az alábbi címen: <https://www.facebook.com/flagmagazin>

- Minden "lájk számít, segíti a magazin működését!

Köszönettel és barátsággal!

www.flagmagazin.hu



DR. DRÁBIK JÁNOS
100 ÉVVEL TRIANON UTÁN
DVD
A trianoni győzeletről tabumentesen

„Egy film amelyet minden magyarnak látnia kell”

Ajánló