

Újra felfedezett újrafutózók

Minőségbiztosítással vennék fel a versenyt az elsődleges gyártókkal az újrafutózók

Míg a hulladékáramok többségénél még csak beszélnek róla, a leselejtezett gumiabroncsoknál több évtizedes hagyománya van az újrahaználnak, pontosabban az újrafutózásnak, amelynek művelői egyszerre szeretnék végre elfoglalni az őket megillető helyet a hulladékgazdálkodási hierarchiában, s egyúttal megerősíteni pozícióikat a gumiabroncspiacon.

Kevesen gondolnák, hogy a repülőgépet, amelyen utaznak, újrafutózott gumiabroncsokkal üzemeltetik, pedig nagy valószínűséggel ez a helyzet, hiszen egy repülőgépgumiabroncsot átlagosan 7-9-szer futóznak újra használata során – ezzel a példával illusztrálta az újrafutózás létjogosultságát Michael Schwaemlein, a BIPAVER nevű szervezet főtitkára. Az európai gumiabroncs-felújító szervezeteket tömörítő szövetség vezetője a Magyar Gumiipari Szövetség május 27-ei budapesti szakmai szemináriumán elmondta: szintén az újrafutózás életrealitását igazolja, hogy a BIPAVER már 1954 óta működik, miközben az utóbbi években kissé háttérbe szorult gumiabroncs-felújítók piaci részesedése paradox módon éppen a 2008 végén kirobbant gazdasági válság hatására indult ismét növekedésnek. Ennek oka, hogy a recesszió következtében a tehergumiabroncs-értékesítés Európaszerte drasztikusan csökkent, miközben a fuvarozócégek a költségcsökkentés jegyében újra felfedezték az újrafutózott abroncsokat, új termékek vásárlása helyett a felújított termékek beszerzését választva.

Persze a piaci verseny ettől tovább erősödött. Egyrészt a mindenki által ismert multinacionális gumiabroncsgyártó vállalatok közül is többen úgy döntöttek, hogy beszállnak az újrafutózásba, másrészt az utóbbi években olyan olcsó, EU-n kívüli primer termékek jelentek meg az európai piacon, amelyek árban alig drágábbak, mint a felújított gumiabroncsok. Ez pedig sokakat – a bizonytalan minőség ellenére is – inkább az új abroncsok vásárlására készteti, részben az újrafutózással szemben még mindig meglevő bizalmatlanság miatt.

Pedig a gumiabroncsok újrafutózása az

egyik legjobb példa a leselejtezett termékek újrahaználnak, amely a 2008/98/EK irányelvben, vagyis az új hulladék-keretirányelvben meghatározott hulladékgazdálkodási hierarchiában a második helyet foglalja el az anyagában történő hasznosítás előtt.

Részben környezetvédelmi, részben gazdaságvédelmi megfontolásokból több EU-tagállam kifejezetten ösztönzi is az újrafutózást. Erre a legjobb példa Olaszország, ahol a fuvarozóvállalatok gumiabroncs-beszerzéseik során minimum 20 százalékos arányban újrafutózott terméket kötelesek választani. Így a BIPAVER adatai szerint az

sével lehetséges. Az ún. R108 és R109 szabvány már meghatározta az abroncs- és oldal-falszélességre, valamint a köpenyanalízisre vonatkozó legfontosabb kötelező paramétereket, ám a munka ezzel nem ért véget. Ugyanis az újrafutózott termékeknek a primer abroncsokhoz hasonlóan meg kell felelniük a zajvédelemre, a nedves tapadásra és az ún. gördülő ellenállásra vonatkozó követelményeknek is, miközben az alapanyag soha nem lehet típushomogenizált, szemben az elsődleges termékekkel. Éppen ezért indította el a közelmúltban a BIPAVER az „Újrafutózás 2020” című projektjét, amelynek keretében

„Magyarországon is született már javaslat arra, hogy az állam kötelezően írja elő az újrafutózott abroncsok alkalmazását a tömegközlekedési vállalatok számára, ám ennek eddig nem sok fogantatója volt” – mondta Sinka Gábor szakértő. Ennek ellenére az újrafutózás sok helyen működik, így a BKV Zrt., valamint a Volán társaságok jelentős része is előszeretettel használ – részben saját műhelyükben – újrafutózott gumiabroncsokat. Ugyanakkor tény, hogy Magyarországon a piaci szereplők az újrafutózás arányát a leselejtezett gumiabroncs teljes mennyiségéhez képest mindössze 5 százalék körülire becsülik. Ám a növekedési lehetőségeket jelzi, hogy a régi tagállamoknál (EU15) a European Tyre & Rubber Manufacturers Association (ETRM) adatai szerint a használt abroncsok átlagosan 10-12 százalékát futózzák újra, a csúcstartó pedig Portugália 26 százalékkal.

olasz felújítóműhelyekben évente 45 ezer tonna gumiabroncsot futóznak újra. Ezzel évente 158 millió liter – alapanyagként használt – kőolajat spórolnak meg, s egyúttal 291 millió euró megtakarítást biztosítanak a vásárlóknak.

A legfontosabb persze, hogy az újrafutózott gumiabroncsok vásárlóit meggyőzzék arról, hogy nem másodrangú, hanem valóban megbízható termék mellett döntöttek, ez pedig csak a minőségbiztosítás fejleszté-

egyszerre tekintik át az újrafutózási eljárások fejlesztésében rejlő lehetőségeket, valamint felülvizsgálják az újrafutózáshoz használt felújító anyagok körét. Azonban a BIPAVER álláspontja szerint ugyanilyen fontos lenne az is, hogy az új abroncsot gyártók számára olyan műszaki követelményeket határozzanak meg, amelyek garanciát jelentené arra, hogy minden abroncsot újra tudjanak futóztatni legalább egy alkalommal.

NIG