



*Budapest, 2006. február 27.*

**Kling István igazgató**  
**Közép-dunántúli Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség**  
8000 Székesfehérvár, Hosszúsétatér 1.  
8001 Székesfehérvár Pf. 137  
Fax: 22/313-564  
E-mail: [kozepdunantuli@zoldhatosag.hu](mailto:kozepdunantuli@zoldhatosag.hu)

*Tisztelt Igazgató Úr!*

*Mellékelten küldöm Önnek véleményezésünket az Európai Hankook projekt Rácalmás-Dunaújváros, gumiabroncs gyár telepítése Előzetes környezeti hatástanulmányáról.*

*Üdvözlettel:*

*Lukács András  
elnök*

**Az „Európai Hankook projekt Rácalmás-Dunaújváros,  
gumiabroncs gyár telepítése – Előzetes környezeti tanulmány”  
véleményezése**

*Az előzetes környezeti tanulmány szinte kizárólag a helyi környezeti hatásokkal foglalkozik.*

*A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 69. §-a (2) bekezdésének a) pontja kimondja:*

**„(2) Az előzetes környezeti tanulmánynak tartalmaznia kell:**

**a) a tervezett tevékenység célját, telepítési és technológiai lehetőségei leírását, a létesítmény szükségességének indokolását, továbbá a tervezett tevékenység elmaradásából származó környezeti következmények leírását;”**

*Ennek megfelelően a környezeti hatásvizsgálatról szóló 20/2001. (II.14.) kormányrendelet 6. §-a szerint a beruházás szükségességét indokolni kell, illetve ki kell dolgozni az alternatívákat jelen beruházással szemben:*

*„6. § (1) Az előzetes tanulmányban a létesítmény szükségességének indokolásakor [Kt. 69. § (2) bekezdés a) pontja] ki kell térni arra is, hogy*

*a) a tevékenység céljának eléréséhez a kérelmező miért a tervezett megoldást vagy megoldási változatokat ítéli megfelelőnek;*

*b) a döntésében szerepet játszottak-e környezetvédelmi szempontok, s ha igen, melyek voltak azok.”*

*Vizsgálni kell továbbá a beruházás társadalmi és gazdasági hatásait:*

**„1. § (1) A környezeti hatásvizsgálat a tevékenységnek**

**a) a környezeti elemekre [Kt. 4. § a) pontja] (földre, levegőre, vízre, élővilágra, épített környezetre, ez utóbbi részeként az építészeti és régészeti örökségre is),**

**b) a környezeti elemek rendszereire, folyamataira, szerkezetére [Kt. 4. § b) pontja], különösen a tájra, településre, klímára, természeti (ökológiai) rendszerre való hatásainak, továbbá**

**c) az előbbi hatások következtében az érintett emberek egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében – különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben – várható változások vizsgálatára terjed ki.”**

*Miután a gyár létesítése, nagyságánál fogva, az ország gazdaságára, környezetére és egyéb területeire jelentős hatást fejt ki, ezért ezek bemutatása is szükséges lenne. Sajnos ezek bemutatását és elemzését a tanulmány kihagyta. A bevezető részben kénytelenek vagyunk ezzel foglalkozni, miután ezek visszahatnak a környezeti és a helyi problémákra is.*

## **I. Makrogazdasági és általános környezeti hatások**

1.) Magyarország nemzetközi versenyképességét és környezeti állapotát **a gazdasági szerkezet** döntő mértékben határozza meg. A szerkezeti változás jó vagy rossz iránya legalább tízszer akkora hatást gyakorol, mint kizárólag egy termék műszaki színvonalának alakulása. A Hankook gumiabroncs-gyártás Magyarországra telepítése ezért óriási szerkezeti visszalépést jelent. Ez azért is érthetetlen, mert a kormány 2005-ben olyan **külgazdasági stratégiai döntés** hozott, amelyben kizárólag a „magas hozzáadott érték” követelményének megfelelő termékek beruházási támogatását tartja elfogadhatónak. Ennek ellentmond az, hogy GKM a Hankook beruházásnak nyújt támogatást, amely épp ellentétes ezzel a stratégiával. (A Német Autóklub a Hankook gumikat a nem megfelelő minőségű kategóriába sorolta.) Ugyanakkor Magyarország és EU versenyképességének romlását is jelentené ez a beruházás, amely csak a Koreai Köztársaság versenyképességét növeli, mert egy rosszabb hatékonyságú terméktől szabadul meg. Konkrétan arról van szó, hogy gazdaságunkat legalább tíz évig visszahúzza ez a kifejezetten rossz ipargazdasági döntés, mert a termék alacsony műszaki színvonala mellett fajlagosan magas energia- és nyersanyag-igényű. Érdekes a szlovák értékelés, amely e beruházás elmaradását pozitívként értékeli, mert helyette magasabb színvonalú termékekre váltottak. Célszerű lenne egy olyan vizsgálat és számítás elvégzése, amely összevetné, milyen nemzetgazdasági eredményt lehetne elérni, ha a Hankook gumiabroncs-gyár támogatása helyett hazai kis- és középvállalkozások vagy valamilyen magas hozzáadott értékű külföldi beruházáshoz nyújtana az állam ugyanakkora támogatást. Előzetes becsléseink szerint ugyanis egy ilyen összevetés azt mutatná ki, hogy a gumiabroncs gyár támogatása miatti elmaradt hasznunk több tízmilliárd forintot tesz ki.

A kormányzóvivő 2005. július 27-i tájékoztatóján (Kóka János miniszter úr jelenlétében) az alábbiakban foglalta össze a külgazdasági stratégia lényegét:

**A kormány 2005. július 27-i ülésén elfogadta a külgazdasági stratégiát.** A külgazdasági stratégia egy hosszú, mély részletekbe menő anyag. Néhány lényeges eleme a következő: egyrészt az áru- és szolgáltatásexport ösztönzésének, másrészt pedig a befektetések ösztönzésének eszközeire összpontosít. Ezek az eszközök különböznek a hagyományostól, két fontos jellemzőjük van. Az egyik az, hogy Magyarország egy kicsi ország, nem tud koncentrálni minden egyes külgazdasági partnerére. Ki kellett jelölnünk azokat a célterületeket, amelyekre összpontosítani akarunk. Ezek a célterületek Délkelet-Európa, Kelet-Európa, egyes ázsiai partnerek – Japán, Kína, India, Dél-Korea – és Észak-Amerika. Ezek a relációs célkitűzések.

Van egy másik jellemző is: nem tudunk mindenre figyelni, nem tudunk az összes ágazatban egyszerre erősek lenni, ki kell alakítani azokat az ágazati fókuszokat, amelyekben megpróbálunk erősebbek lenni, mint mondjuk, a környező országok. Ezek exporttermékekben természetesen mások, mint amikor Magyarországra szeretnénk beruházásokat ösztönözni. Ezeknek a termékeknek **egységes jellemzőjeként** talán azt lehet leginkább megemlíteni, hogy **magas hozzáadott értékű termékek**. Úgy Magyarország exporttermékei, mint azok a befektetések, amelyek éppen idejönnek, magas hozzáadott értékű termelést vagy szolgáltatást hoznak Magyarországra.

2.) A Hankook gumiabroncsgyár-beruházás előtt a régi budapesti telephelyű gyár mellett a nyíregyházi telephelyű Michelin személygépkocsi-gumiabroncsgyárat is üzembe helyezték, továbbá a Bridgestone tatabányai üzemének létesítését is már eldöntötték. Az eddigi ilyen jellegű gumiiipari fejlesztések is meghaladhatják az elfogadható kockázat mértékét. Más szóval: könnyen előfordulhat, hogy az állami támogatásokkal létrehozott gyárak csödbe mennek, aminek a veszélyét tovább növeli a Hankook-beruházás. A kockázatot még inkább növeli az, hogy az utóbbi években a kőolaj világpiaci ára több mint megkétszereződött (ld. az 1. táblázatot!), amire a gumiiipar, mint fajlagosan magas energia- és alapanyag-

igényes ágazat, különösen érzékeny. Kiemelendő az a tény, hogy a gumibroncs alapanyagait elsősorban kőolajból nyerik és a gyártási folyamat is energiaigényes, vagyis a gumigyár kétszeresen kőolaj-függő. Az a kérdés is felvetődik, hogy Magyarországnak, amely túlzottan, már-már elviselhetetlen mértékben függ az energiaimporttól, vajon szabad-e növelnie ezt a függőséget a Hankook-beruházás támogatásával. A helyzetet tovább rontja, hogy a Hankook gumibroncs rosszabb minősége és így alacsonyabb értékesítési ára miatt a fajlagos energia értéke magasabb. Az előzetes környezeti hatástanulmány szerint (8. oldal) „Az üzemelés várható időtartama: 30 év”. Ez a kiélezett nemzetközi versenyhelyzetben és a növekvő környezetvédelmi követelmények mellett rendkívüli kockázatokat rejt. Ezért be kell mutatni azt is, milyen hatásokkal jár a gyár működésének néhány éven belül történő megszüntetése.

**1. táblázat: A GKM által közölt átlagos import árak alakulása**  
(Naptári átlagárak, éves, illetve heti)

Időszak	Kőolaj	
	Brent (DTD) \$/Bbl	Ural (Med) \$/Bbl
2001. év	24,97	23,24
2002. év	26,26	24,75
2003. év	28,79	27,12
2004. év	38,19	34,50
2005. év	54,78	51,09
2006.01.05. hét	62,63	58,29

Forrás: GKM

3.) A gumiipari környezeti szakértők szerint a gumibroncsnak a környezetre gyakorolt hatását a teljes életciklusa alatt vizsgálva megállapítható, hogy **a káros környezeti hatások mindössze 11,7%-a vezethető vissza a gyártásra** (a kiindulási nyersanyagoktól a kész abroncsig). További kb. 1%-a jut az elosztásra, és a használt abroncs begyűjtésre (szállítás, tárolás), és kb. 2%-a az életük végére jutott abroncsok hasznosítására (beleértve az égetést és az anyagként történő hasznosítást is). Ugyanakkor **a káros hatások mintegy 86%-a az abroncs élete folyamán történt felhasználásra esik**. Ezért nem fogadható el a környezeti hatástanulmány olyan leszűkítése, amely kizárólag a gyártásra jutó környezeti hatást vizsgálja. A legkorszerűbb gyártás az EU-on belül meghonosodott, ezért a rosszabb minőségű Hankook EU-on belüli gyártása és elterjesztése jelentős és felesleges környezeti többletterhelést jelent. Közismert, hogy a jelenleg gyártott Hankook abroncs legjobb esetben csak közepes minőséget képvisel a korszerűbb, az EU-ban már általánosan elterjedt gumibroncsokhoz viszonyítva. Azért is környezetszennyezőbb, mert a rosszabb műszaki paraméterek miatt rövidebb az élettartalma. Tehát a Hankook terméke gyorsabban kopik, ami azért is veszélyes, mert a gumibroncsról leváló apró koromszemcsék lerakódnak a tüdőben. Azt is figyelembe kell venni, hogy Magyarországon és környező országokban a közutak nagy részének állapota rossz, ezért az ilyen szennyezés mértéke meghatározó. A Hankook tervei szerint a nálunk gyártott termékek nagyobb részét az EU országaiba szándékoznak exportálni, amiből az következik, hogy a környezeti terhelés nagyobb hányada is ott történik. E problémák miatt számszerűen be kell mutatni, hogy a két eltérő technológia között mekkora az eltérés a környezet terhelése tekintetében. Ebben a kérdésben az EU illetékesekének véleményét is ki kell kérni és csak ezek után szabad döntést hozni.

- 4.) A gumiabroncsok piacát jelenleg éles versenyt helyzet jellemzi. Jó példa erre a következő hír: „A német Continental gumiabroncs-gyártó jövő év végéig teljesen leállítja a termelést hannoveri törzsüzemében és elbocsátja az üzem 320 dolgozóját, annak ellenére, hogy a cég igen sikeres évet zárt.” (MTI/Menedzsment Fórum, 2005, november 22. <http://www.mfor.hu/cikk.php?article=23648&pat=14>) Ez azt jelenti, hogy a gyár 2006-ban leáll. Joggal feltételezhető, hogy az EU gazdaságilag fejlettebb országai magasabb környezeti és műszaki követelmények előírásával megvédik EU-beli piaci helyzetüket. Hasonlóan fognak cselekedni, mint ahogyan azt tették és teszik például a közúti gépjárművek motorjainak környezeti kibocsátását fokozatosan korlátozó EURO-1, EURO-2, EURO-3 stb. előírásokkal. Fogyasztóvédelmi szempontból is problémás az olcsóbb, de rosszabb minőséggel történő piacszerzés, mert ezt a fogyasztók megtévesztésének lehet és kell minősíteni.
- 5.) Az Európai Unió Alapszerződésében rögzíti „a szennyező fizet” elvet. A Hankooknak nyújtott nyílt és rejtett állami támogatások súlyosan megsértik ezt az elvet, vagyis az EU Alapszerződését. A helyzetet e tekintetben tovább rontja, hogy a rosszabb minőség jóval nagyobb környezeti terheléssel, vagyis a külső költségek aránytalanul magasabb növekedésével jár.
- 6.) Magyarország külkereskedelmi cserearánya folyamatosan romló tendenciát mutat, ezért a kedvezőtlen külkereskedelmi szerkezet negatív hatása egyre erősebb. Ebből következik, hogy bár a környezeti tanulmány az üzem létesítését helyileg kedvező hatásúnak vélte, az nemzetgazdasági szinten mégis a veszteségek további forrása. Ezt az is alátámasztja, hogy csak az iparilag fejlett országok cserearánya javul, a fejlődőkké romlik. Jelen esetben a Koreai Köztársaság eddigi cserearánya is romló irányzatot mutat. A 2. táblázatból látható, hogy a Koreai Köztársaság és cégei az egyre romló cserearány megállítása céljából az alacsony hatékonyságú termékek gyártásának kihelyezésére kényszerülnek. Súlyos hiba lenne részünkről, ha Magyarország a jelenleg is romló (2005-ben 98%, vagyis 2%-os romlás) cserearányát tovább rontaná a gumiabroncs-gyártás nagy volumenű átvételével, ráadásul a kormány pénzügyi támogatásával.

**2. táblázat: A Koreai Köztársaság egységár indexeinek alakulása**

	2001	2002	2003	2004
<b>Import</b>	104	97	101	109
<b>Export</b>	99	92	90	93
<b>Cserearány</b>	95,2	94,8	89,1	85,3

Forrás: KSH Külkereskedelmi Statisztikai Évkönyv 2004

## **II.) Az előzetes környezeti tanulmányban leírt, főleg helyi vonatkozások értékelése**

Az előzetes környezeti hatástanulmány – bár egyes területeket alaposan vizsgál – általánosságban pontatlan, fontos adatokat nem közöl, és emiatt megtévesztő. A tanulmány alapvető hiányossága, hogy szakszerűtlen és ezért nem alkalmas a Hankook tervezett gumiabroncs-gyára környezeti hatásainak megítélésére.

A hatástanulmány a bevezetőben állítottakkal ellentétben csupán a Dunaújváros melletti létesítéssel foglalkozik, a szlovákiai helyszínnel nem.

### **7.) Pontatlanságok:**

- a) A felhasznált anyagokról a lista zavaros. Magyarországon ismeretlen rövidítéseket adnak meg, melyek alapján nem állapítható meg sok esetben, hogy pontosan mit fognak használni. Szintén ez a lista tele van nem lefordított illetve félrefordított részekkel. **Pontos, hibáktól mentes anyaglista szükséges!**
- b) A hatástanulmány 48. oldalán olvasható: „Az üzemelés során veszélyes vegyi anyagok, vegyszerek csak minimális/szükséges mértékben kerülnek felhasználásra. Ily módon a tervezett tevékenység nem veszélyes technológia.” Ez a megállapítás teljesen értelmetlen és ráadásul nem igaz, mivel **a gumiabroncs-gyártás alapanyagai gyakorlatilag kivétel nélkül veszélyes anyagok, vegyszerek.**
- c) A tárolás leírása is zavaros, egymásnak ellentmondó. Míg többször zárt, olajálló padlózattal és kármentővel ellátott helyiségekről írnak, addig a 17. oldalon a következő áll: „A por alakú anyagok tárolását szolgáló silók és a nagyobb mennyiségű folyékony halmazállapotú anyagok (pl. olajok) tárolását szolgáló tartályok a gyártó csarnok ill. a zárt raktár melletti szabad téren nyernek elhelyezést.” Ebből a mondatból nem egyértelmű, hogy az üres silók és hordók fognak a szabadban állni, vagy a veszélyes porokkal, olajokkal telik, Ezt tisztázni szükséges!
- d) Még a legalapvetőbb gyártási információk is súlyosan félrevezetőek. Ezt jól szemlélteti az a tény, hogy az abroncs egyik legfontosabb összetevője a **korom** (angolul: black carbon), mely az anyagban hol szénporként (16. oldal), hol feketeszén porként, hol pedig grafítként (18. oldal) kerül „félrefordítva” feltüntetésre. Ez azt jelenti, hogy a gumiabroncs egyik legfontosabb és használata során veszélyes alkotóelemét félrevezetően tüntetik fel. A gumiabroncs gyártása és használata (kopása) során e korom a levegőbe kerül, és veszélyezteti az emberi egészséget.

8.) A tanulmány kizárólag a Hankook gumiabroncs termék Dunaújvárosi gyártelepen történő **előállításakor** bekövetkező környezeti hatásokkal foglalkozik. Szakmai körökben közismert az a tény, hogy **az abroncsok életciklusa során a káros környezeti hatások csak kb. egy tizede ered a gyártásból.** A környezeti hatástanulmányról szóló jogszabály előírja mind a környezeti hatások, mind a gazdasági-társadalmi hatások elemzését. **Ezért a tanulmánynak valamilyen formában foglalkozni kell a termék életciklusa során jelentkező környezeti hatásaival, mely hazánkat és a környező országokat is érinti!**

9.) A gumiabroncs gyártása nem tartozik a hagyományosan jelentős légszennyezéssel járó ipari tevékenységek közé. Ennek ellenére a tanulmányban több furcsaság található.

- a) A PM10 (részecske / por) szennyezés háttérnek a hatástanulmány 10 mikrogramm/köbmétert vesz alapul, ami teljességgel elképzelhetetlen, hisz az utaktól távoli háttérállomások is ennek a többszörösét mérik. 2005-ben a Dunaújvárosi mérőállomáson 22 nap volt határérték (50 mikrogramm/köbméter) felett a PM10

szennyezés (a határérték kétszeresénél nagyobb értéket is mértek) úgy, hogy az állomás több héten keresztül nem is mért adatot (tehát gyakorlatilag biztos, hogy több, mint 22 nap volt a határérték felett). Az átlagos éves szennyezés ezért garantáltan magasabb 10 mikrogramm/köbméternél. A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium adatait a dunaujvárosi mérőállomáson mért PM10 szennyezettségről az 1. ábra mutatja (forrás: [www.kvvm.hu/olm](http://www.kvvm.hu/olm)):



- b) A háttérszennyezettség bemutatásánál a tanulmány „elfelejtkezik” a fentiekben bemutatott PM10 szennyezettségről. Megtévesztő, hogy csupán a határértéket soha meg nem haladó szennyezőket mutatják be.
- c) A „keverés” folyamatnál jelzik, hogy „szilárd” és „SO<sub>2</sub>” légszennyezés várható. (Az SO<sub>2</sub> légszennyezés technológiai szempontból ismeretlen eredetű.) A tanulmány a keletkező hulladékok ismertetésénél jelzi, hogy „a „keverő zsákos porszűrőjéből” várható hulladék. A hatástanulmány többi része azonban porszűrőről a egyáltalán nem tesz említést. **Tisztázandó tehát a keverő működése és légszennyezése!**
- d) Az abroncsgyártás során a hatástanulmány szerint rákkeltő (I. kategóriájú karcinogén) PAH (poliaromás szénhidrogén) tartalmú anyagokat adagolnak (lágýítószeres, illetve a „fekete szén” – magyarul: a korom – egyes összetevőiben). A PAH-kibocsátást nagyon szigorúan szabályozzák: a légszennyezettségi határértékekről, a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről a 14/2001. (V. 9.) KöM-EüM-FVM együttes rendelet szerint a PAH-okat nem lehet „szilárd” szennyezőként mérni csupán. **A technikai leírások alapján garantáltan van PAH-kibocsátása a gyárnak, a tanulmány mégsem említi a lehetséges PAH szennyezést.**
- e) SO<sub>2</sub>-kibocsátást mind a keverés, mind a vulkanizálás során jelölnek. Ez teljesen érthetetlen és rámutat a hatástanulmány szakszerűtlenségére, hisz a keverés során indokolatlan lenne SO<sub>2</sub> felszabadulása, a vulkanizálás során pedig csupán minimális H<sub>2</sub>S keletkezik. SO<sub>2</sub> képződését valamely más, a hatástanulmányban nem ismertetett technológia okozhatja. **Az SO<sub>2</sub> keletkezésének okát ismertetni szükséges!**

- f) A gumigyártás technológiai kockázatai közül kiemelendő az **illékony szerves vegyületek (VOC) jelenléte**. Az Európai EPER ([www.kvvm.hu/eper](http://www.kvvm.hu/eper)) adatbázisok szerint a gumiabroncs-gyárak legjelentősebb kibocsátása a VOC. A 2002. évi EU VOC irányelve (amit az egyes tevékenységek és berendezések illékony szerves vegyület kibocsátásának korlátozásáról szóló 10/2001. KöM rendelet ültetett át a magyar jogrendszerbe) szerint 2007-ig a levegőbe jutó VOC mennyiségét 75%-kal kell csökkenteni. Amelyik gyár nem tudja az ehhez szükséges követelményeket teljesíteni, annak abba kell hagynia a működését. A tanulmány szerint ez a gyár számára nem jelent problémát, de ennek igazolása nem meggyőző. A VOC vonatkozásában megtévesztő a tanulmány azon megállapítása, hogy ez a probléma gyakorlatilag nem létezik (54. oldalon), mert nem szerepel az anyag listán. Ezzel szemben rendkívül gyanús, a felelősséget elhárító azon szöveg, mely szerint: „A Hankook a későbbiek során is – amennyiben a vegyszerek körén változtatna – VOC mentes lágyítók alkalmazására fog törekedni... Ha a vizsgálati eredmény szerint a VOC kibocsátás várhatóan meghaladná a határértéket (20 mgC/Nm<sup>3</sup>), környezetvédelmi megelőző intézkedésként véggáz égető berendezés felszereléséről fog gondoskodni.” (26. oldal). Ez azt jelenti, hogy gyakorlatilag csak utólag gondoskodnának a VOC előírások betartásáról. **Ez nem fogadható el, már a beruházás első fázisában biztosítani kell az előírások maradéktalan teljesítését!**
- 10.) A hatástanulmány szerint a gyárat „felszín alatti vizek szempontjából érzékeny területre” kívánják létesíteni (28. oldal). A gumiabroncs-gyártás jó körülmények között nem jelentős vízszennyező, ám akad egy-két különös gondoskodást igénylő terület. Külön említést érdemel a **cink-oxid**, ami elsősorban a vízi élőlényekre veszélyes, ezért erre különös gondot kell fordítani. A löszös talajon a szennyeződés könnyen átjut, ezért a tanulmány állításával ellentétben havária esetén súlyosan elszennyeződhet a talajvíz, mely a közelben lévő Dunával folyamatos összeköttetésben áll, így az is súlyosan elszennyeződhet. **Egy ilyen mértékű beruházásnál elfogadhatatlan, hogy nem végeznek számításokat a talajban, talajvízben a szennyeződés terjedésére. A vizek lehetséges szennyeződéseit és az ezt megelőző tevékenységet sokkal részletesebben szükséges bemutatni.** A tanulmány kijelenti (36. oldal): „Miután a Dunántúli Regionális Vízmű tudja biztosítani az igényelt vízmennyiséget, a felszín alatti vízkészletek káros mértékű igénybevételét a beruházás idetelepülése nem idézi elő.” Ezzel szemben a tanulmány 24. oldalán a gyár kenő- és technológiai olaj szükségletét 1 242 000 kg-ban adja meg. Ez a gyár 30 éves működése alatt 30-cal szorzandó, de a tervezett kétszeresre bővítés miatt még ez is szorzandó kettővel. A közúti szállítás is további – főleg motorolaj szennyezést – okozhat. Mindezek együtt óriási veszélyt jelentenek mivel a terület a felszín alatti vizek szempontjából érzékeny. 1 kg olaj 20 millió vizet tehet ihatatlanná. **Ezért szükséges a téma részletes vizsgálata az EU víz keretirányelve figyelembevételével.**
- 11.) A gumiabroncsba nagy mennyiségben (kb. 3,7 tonna évente a hatástanulmány melléklete szerint) tesznek lágyítószereket. A hatástanulmány adatai szerint lágyítószernak petróleum desztillátumot, illetve nehézparaffint használnak, melyekben jellemzően magas koncentrációban találhatóak **policiklusos aromás szénhidrogének**. Az európai hatóságok rákkeltő hatásuk miatt 2010-től betiltották egyes policiklusos aromás szénhidrogéneknek a gumiabroncsoknál történő alkalmazását, mivel ezek kopás útján a környezetbe kerülnek, veszélyeztetve az emberi egészséget. **[Az Európai Parlament és a Tanács 2005/69/EK irányelve (2005. november 16.) az egyes veszélyes anyagok és készítmények forgalomba hozatalának és felhasználásának**

**korlátozásaira vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló 76/769/EGK tanácsi irányelv huszonhetedik módosításáról (lágýtóolajokban és gumiabroncsokban található egyes policiklusos aromás szénhidrogének):** <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:323:0051:01:HU:HTML/>

*Ugyancsak szennyező hatásúak az észter típusú lágýtók (ftalátok, szebacátok stb.). A ftalátokat egészségkárosító hatásuk miatt a gyermekjátékokban már betiltották az EU-ban, és várható a teljes betiltásuk. **Érthetetlen ezek alapján, hogy egy új, „korszerűnek” mondott üzemben miért használnak ilyen korszerűtlen lágýtószert, amely garantáltan tartalmaz rákkeltőnek minősített, a környezetbe kijutó és betiltásra kerülő anyagokat. A hatástanulmányban indokolni kellene ezen anyagok használatát (melyre csak az olcsóság adhat magyarázatot). Az új EU-irányelv miatt szükséges megadni a lágýtószerek pontos összetételét, illetve amennyiben vonatkozik rájuk a tiltás, a 2010 után használni kívánt alternatívákat.***

12.) *A gyár termelése során már az első ütemben is nagy mennyiségű energiát használ fel: villamos energiából 84 000 MWh/év és földgázból 9 214 800 Nm<sup>3</sup>/év a felhasználás a hatástanulmányban (9. oldal) lévő adatok szerint. A környezeti tanulmány „elfeledkezett” a környezet globális szennyezését okozó CO<sub>2</sub>-kibocsátásról. Az évtizedek óta termelő hazai gumiabroncsgyár kvótájából levezetve, illetve arányosítva, a Hankook termelésének első szakaszában (5 millió darab) **évente 20 000 tonna körüli CO<sub>2</sub> kibocsátása várható.** A CO<sub>2</sub>-kibocsátási jogok napi piaci értékkel rendelkeznek, és áruk az EU szigorításokkal és a szabad kvóták fogyásával exponenciálisan fog növekedni. 2006. február 17-én elején ez az ár 26,85 euró/tonna volt. Miután a széndioxid kibocsátásának már van egy piaci ára, így könnyen kiszámolható az éghajlatváltozáshoz való hozzájárulás révén okozott környezeti kár. Jelenlegi áron minden egyes tonna kibocsátott CO<sub>2</sub> több mint 26 euróba kerül. Ezzel a számmal kell beszorozni a várható emissziót. Becslésen alapuló előzetes számításaink szerint, ha a Hankook ingyenes kvótát kapna, akkor az **további mintegy 10 milliárd forint összegű globális környezeti kárt okozna** jelentene. (Az ezen felüli eddigi ismert támogatás összege 15,881 milliárd forint.) Tehát ez jelentős összegű további állami támogatásnak minősíthető, ami a durván sérti az EU versenyszabályait. Tehát fennáll annak a lehetősége, hogy az EU Versenyügyi Főigazgatósága kötelezi majd a Hankookot, hogy fizesse vissza a magyar állam által nyújtott támogatást. **Ezen problémakör tisztázása nélkül a beruházást nem engedélyezhető és nem indítható.***

13.) *Magyarország már a jelenlegi gumiabroncs-gyártáshoz szükséges alap- és segédanyagok döntő részét importból szerzi be. Ebből következik, hogy a Hankook gumiabroncs gyártásához szükséges anyagokat is importból kell beszerezni. Ez nagy mértékben növeli a hazai és nemzetközi szállítás-igényességet a fajlagosan kis értékű gumiabroncs termék esetében, ami a szállításból származó környezeti terhelést tovább növeli. Az előzetes környezeti hatástanulmány (12. oldal) szerint a dunaújvárosi Hankook gyár szállításait „kezdetben” kizárólag közúton tervezik bonyolítani. A tanulmányból nem derül ki, hogy ez milyen időtartamot jelent, és az sem, hogy a későbbiekben milyen mértékben kívánják igénybe venni a vasutat vagy a vízi szállítást. Ennek következtében egy sor további – főleg környezeti – probléma merül fel. Ismert, hogy EU-ban a hétvégeken és ünnepnapokon a kamionokkal történő áruszállítás tilalom alá esik. Ebből, valamint az üzem folyamatos termelési ciklusából (350 napon át 24 órás műszakok) következik, hogy a Magyarország és az EU más országaiban a közutakon többlet torlódásokat keletkeznek. Ez az egyébként is zsúfolt utakon*

*hatványozott mértékű terhelést is jelent és hozzájárul is a gyakran a határértéket meghaladó PM10 részecskeszennyezés növekedéséhez. Ezért ennek részletesebb kidolgozása és bemutatása szükséges, **amelybe az EU érdekelt – főleg szomszédos – országait is be kell vonni.***

- 14.) *A gumiabroncs és annak szinte minden nyersanyaga, továbbá a gyártás közben keletkező hulladékok nagyobb része is tűzveszélyes. Ezért viszonylag gyakoriak az igen **súlyos tűzbalesetek.** Egy ilyen tüzesetről az alábbi hírt közölték:*

**„Tűz a Bridgestone-gyárban**

Hatalmas tűz ütött ki a Tokió melletti Tocsigiben, a Bridgestone Corporation egyik gumigyárában - írta a Reuters. A helyi tűzoltóság sérültekről nem számolt be, de a környék lakosságát evakuálni kellett, a kitelepítettek számáról egyelőre nem tudtak pontos adatokat mondani.” (Napi Online, 2003. 09. 08)

*A használt gumiabroncs veszélyes hulladék, melynek égetését szigorú körülmények között a veszélyeshulladék-égetőkben végzik. Kontrollálatlan gumiabroncségés során nagyon mérgező veszélyes anyagok keletkeznek, amelyek komolyan veszélyeztetik a környék lakosságát és a környezetet, ezért a havária terv részleteit be kell mutatni a környezeti hatástanulmányban.*

- 15.) *A hatástanulmány kijelenti (29. oldal, 2. bekezdés): „A tervezett tevékenység elmaradása esetén nem javulna a régió szociális és gazdasági helyzete, a tevékenység végzése kapcsán beszédhető helyi és állami bevétel elmaradna.” Ez a szöveg csak a magas hozzáadott értékű termék esetén igaz. A Hankook gumiabroncs magas nyersanyag- és energia igényű termék, műszaki színvonala alacsony, ezért más magasabb hozzáadott értékű termékhez viszonyítva kifejezetten rontja a régió gazdasági és társadalmi helyzetét. A termelés döntően alacsony képzettségű, főleg betanított munkaerőt igényel, melyet gyakorlatilag folyamatos műszakban, évi 350 napon át, napi 24 órás időalappal számolnak. Az új munkahelyek száma a korábban a bejelentett 1500 fő helyett – a tanulmányban leírtak szerint – csak 1001 lesz, de ebből is a sajtóértesülések szerint 100 helyet koreaiak töltenek be.*

*Összefoglalva: az előzetes környezeti hatástanulmány alapján nem becsülhető meg a tervezett üzem környezeti, valamint társadalmi gazdasági hatása. Javasoljuk ezért egy szakmailag megfelelő részletes környezeti hatástanulmány összeállítását, mely alapján a hatóság érdemi döntést tud hozni.*

*Budapest, 2006. február 27.*

Levegő Munkacsoport