



Balogh Róbert, Kozma Sándor, Vass Gyula

A KÖZÚTI VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁS HATÓSÁGI FELÜGYELETÉVEL KAPCSOLATOS TAPASZTALATOK ÉRTÉKELÉSE A BÍRSÁG JOGSZABÁLY VÁLTOZÁSÁNAK KÖVETKEZTÉBEN

Absztrakt

A Katasztrófavédelemi rendszer átalakítása után 2012-től a közúti veszélyes áru szállítás ellenőrzése nagyobb hangsúlyt kapott. Az eszközrendszer fejlesztése és az ellenőrzéseket végrehajtó állomány tapasztalatszerzése növelte az ellenőrzések hatékonyságát és szakszerűségét. 2016-ban a szabálytalanságok szankcionálásra hatályban lévő jogszabály módosításra került. A módosítás után a kiszabható bírságtételek jelentősen változtak.

Jelen cikk célja a jogszabályváltozás hatásának vizsgálata, az eddigi tapasztalatok értékelése és az eredmények bemutatása.

Kulcsszavak: katasztrófavédelem; iparbiztonság; közúti veszélyes áruszállítás; bírságolás.



EVALUATION OF EXPERIENCES RELATED TO THE AUTHORITY SUPERVISION OF ROAD TRANSPORTATION OF HAZARDOUS MATERIALS FOLLOWING THE CHANGE OF THE LEGAL FRAMEWORK

Abstract

Since 2012, after the reformation of the disaster management system, the control of the dangerous goods transportation got bigger highlighted role. Due to the development of the equipment system and the control personnel experiences increased the efficiency and professionalism of the inspections. In 2016 the legal regulation in force dealing with the sanctioning of irregularities has changed. Consequently, the applied authority fines also significantly changed.

The aim of this article to review of the effects of modified legal regulations, furthermore evaluation of the experiences so far gained and introduce the results.

Keywords: disaster management, industrial safety, road transport of dangerous goods, sanctioning

1. BEVEZETÉS

A katasztrófavédelem 2001-ben kezdte meg közreműködő hatóságként a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzését. Az ellenőrzések önálló végrehajtásához szükséges hatósági ellenőrzési jogkört a 2007. évtől kapta meg a szervezet. A katasztrófavédelmi szervezetrendszer 2011. évben történt átalakulása után 2012. január 1. napjától a vasúti és a belvízi veszélyes áru szállítás hatósági felügyeletét is végzi a katasztrófavédelem. [1]

Három évvel később 2015. január 1-től a légi veszélyes áru szállítások ellenőrzésének jogkörével vált teljessé a szállítási ágazatok felügyelete. [2] A közúti veszélyes áru szállítás hatósági felügyeletének fontossága azonban nem csökkent.



1. számú kép. Közúti veszélyes áru szállítás ellenőrzése. (Készítette: Balogh Róbert)

2001-től a katasztrófavédelem veszélyes áru szállítás ellenőrzéséhez szükséges eszközrendszere és az ellenőrzést végzők tapasztalata, jogalkalmazási gyakorlata is folyamatosan fejlődött. A fejlődést a megszerzett gyakorlati tapasztalatok alapján a jogszabályi környezet változása több alkalommal követte.

A jogszabályalkotó a szankcionálás szabályaival kapcsolatosan 2016. november 29. napján módosította a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendeletet.
[3]

A módosítás a nevesített bírságtételek számának növelésével és részletesebb meghatározásokkal segítette a jogalkalmazás gyakorlatát. A bírságtételek csökkentésével és bizonyos feltételek esetén a veszélyeztetés mértékén alapuló további 10 – 30 %-os és 50%-os



csökkentéssel érvényesült az arányosabb szankcionálás lehetősége. Több bírságtétel esetében a felelősségi körök változtatása is megtörtént a gyakorlati tapasztalatok alapján.

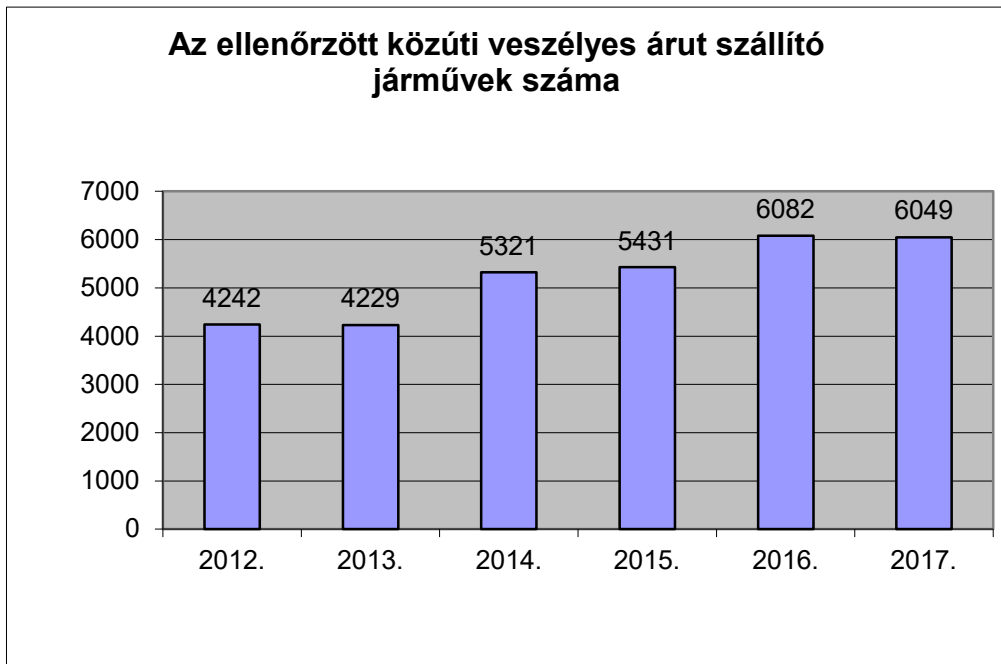
A módosított jogszabály 2017. január 13. napján lépett hatályba. Az új szabályokat a hatályba lépést követő eljárásokban kellett alkalmazni.

2. A VESZÉLYES SZÁLLÍTMÁNYOK FELÜGYELETÉVEL KAPCSOLATOS TAPASZTALATOK

A veszélyes áru szállításában résztvevőknek kötelessége betartani a szállítási alágazatok szabályzataiban foglaltakat. A szabályok betartásával érvényesülhet a jogalkotó és a társadalom azon elvárása, hogy a veszélyes áru szállítása során elkerülhetőek legyenek az előrelátható veszélyekből adódó sérülések és károk, illetve ezek következményei.

A veszélyes áruk szállításának felügyelete az egyes alágazatokban a szállítók részéről a szállításokkal kapcsolatos bejelentések kezelése mellett a telephelyeken és a szállítás közben végrehajtott ellenőrzésekkel valósul meg.

„Magyarországon a katasztrófavédelem évről évre egyre nagyobb hangsúlyt fektet a veszélyes szállítmányok ellenőrzésére. Az ellenőrzések magas száma arra kényszeríti a veszélyes áru szállításban résztvevőket, hogy mindig naprakészek legyenek a rájuk vonatkozó szabályozást illetően, valamint folyamatosan felhívja figyelmüket a veszélyes anyagokkal kapcsolatos tevékenységek veszélyességére, a megelőzés fontosságára.” [4]



1. számú ábra: az ellenőrzött közúti veszélyes áru szállító járművek száma 2012-2017. között. Forrás: BM OKF 2018.

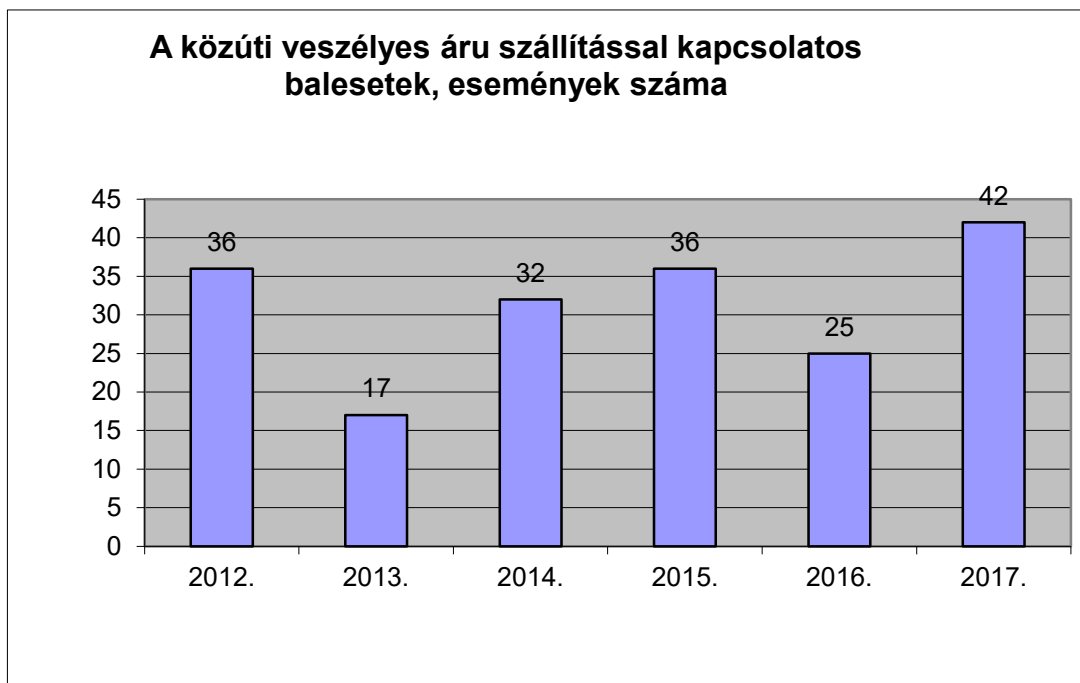
Az egyre növekvő ellenőrzési számok mellett azonban a katasztrófavédelem a folyamatos belső és külső képzések, ellenőri versenyek szervezésével nem csak az ellenőrzések mennyiségét növeli, hanem az ellenőrzések minőségét is. Az ellenőrzést végrehajtó állomány évről évre nagyobb tapasztalatot tud szerezni az ellenőrzések és a hatósági eljárások során is. A hatósági tevékenység minőségének mérésére nincs egységes szempontrendszer. Az elemzéshez támpontot a felderítések, a másodfokú ügyek és a bírósági eljárások száma és eredménye adhat. A balesetek számának alakulása sajnos nem csak az ellenőrzések mennyiségétől és minőségétől függ.

Ha megnézzük az ellenőrzési számokat, illetve a veszélyes áru szállítással kapcsolatos balesetek, események számát, azt láthatjuk, hogy nincs arányosság a kettő között.

A balesetek számának vizsgálatakor figyelembe kell venni azt is, hogy az olyan közlekedési balesetek is szerepelnek a statisztikában, amelyek nem a veszélyes áru szállítására vonatkozó szabályok megsértése miatt következtek be. Például, egy olyan közlekedési szabályszegés is



szerepelhet a statisztikákban, amikor egy gázolajat szállító tartányos tehergépjármű sofőrje nem az útviszonyoknak megfelelően vezet, és az árokba hajt. A tehergépjármű felborul, de a tartány sértetlen marad, veszélyes anyag nem kerül a környezetbe. [4] Az ilyen események ugyan veszélyes áru szállítása során következnek be, de nem a szállítási szabályzat megszegéséből adódnak, hanem egyszerű közlekedési kihágások eredményei.



2. számú ábra: a közúti veszélyes áru szállítással kapcsolatos balesetek, események száma 2012-2017. közötti időszakban. Forrás: BM OKF 2018.

3. A KÖZÚTI VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁS ELLENŐRZÉSÉNEK TAPASZTALATAI

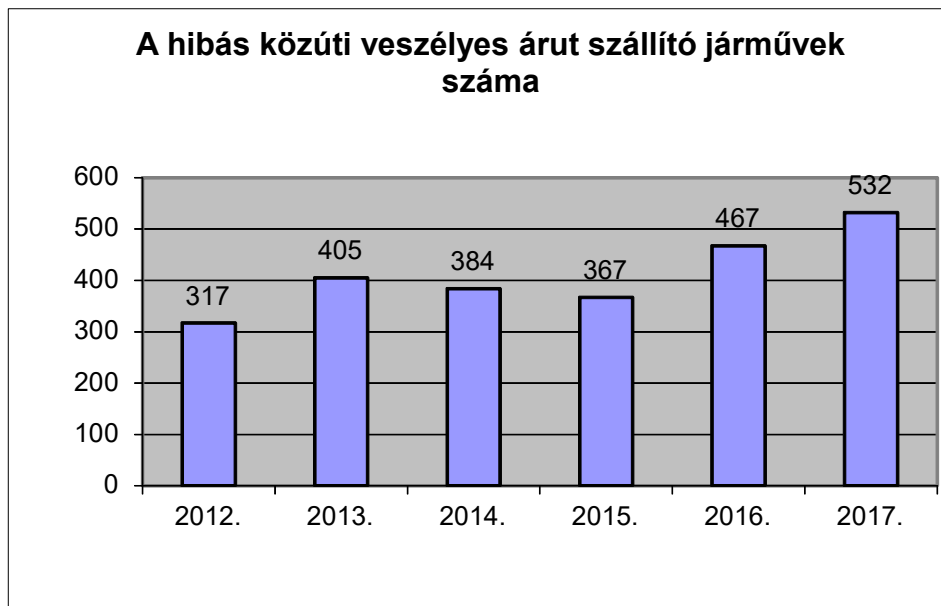
A vizsgált időszakban az ellenőrzések száma a 2012. évi 1669-es darabszámról emelkedett és a 2015. évtől 4000 fölött állandósult. Az ellenőrzött gépjárművek száma éves szinten 35.000 és 31.000 között változott, azonban megfigyelhető, hogy az ellenőrzött veszélyes árut szállító járművek aránya a kezdeti 4242-ről folyamatosan nőtt évenkénti 6000-es szint fölé. Az



ellenőrzött járművek közül a veszélyes árut szállító közúti járművek arányának növekedése annak köszönhető, hogy az ellenőrzést végrehajtók a megszerzett tapasztalataik alapján az ellenőrzési helyszíneket megfelelően választják meg. A jó ellenőrzési helyszín kiválasztásánál nem csak a közlekedésrendészeti szabályoknak való megfelelés, hanem a megfelelő mennyiségű veszélyes áru forgalom és az ellenőrzést végzők biztonsága is szempont. A közúti ellenőrzések végrehajtását nehezítette, hogy az informatikai fejlődés következtében mobiltelefonos applikációkkal a közlekedésben résztvevők az ellenőrzések helyét megosztják egymás között és jellemzően megpróbálnak alternatív útvonalakon közlekedni. Az ellenőrzések végrehajtásakor amennyiben a forgalom csökkenését észlelték az ellenőrök, helyszínt váltottak, ezáltal biztosíthatóvá vált a hatékonyság fenntartása.

A hibás járművek száma 2017. évben érte el a legnagyobb mennyiséget, összesen 532 járművet, azonban az ellenőrzött veszélyes árut szállító járművek száma is magas volt, 6049.

A felderítés aránya a vizsgált időszakban 6 és 9 % között változott, de leginkább a 7%-os arány volt jellemző. A 2017. évben elért 8,79%-os felderítési arány tehát az előző évek átlagaihoz hasonló.



3. számú ábra: a hibás közúti veszélyes árut szállító járművek száma 2012-2017.

közötti időszakban. Forrás: BM OKF 2018.



4. A KÖZÚTI VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁS HATÓSÁGI ELJÁRÁSAINAK TAPASZTALATAI

A 2017. évben kiadott 682 első fokú határozat száma a vizsgált időszakban a legmagasabb volt, azonban a 36 másodfokú határozat száma ugyanakkor a legalacsonyabb. A bírósági eljárások száma is alacsony, összesen 9 eljárást kezdeményeztek. Az eljárások során kiszabott bírságok 111,83 millió forintos összege a legalacsonyabb a többi évhez képest. Az ellenőrzések mutatószámaiban a 2014. év áll a legközelebb a 2017. évhez, ekkor a kiszabott bírságok összege 215,24 millió forint volt.

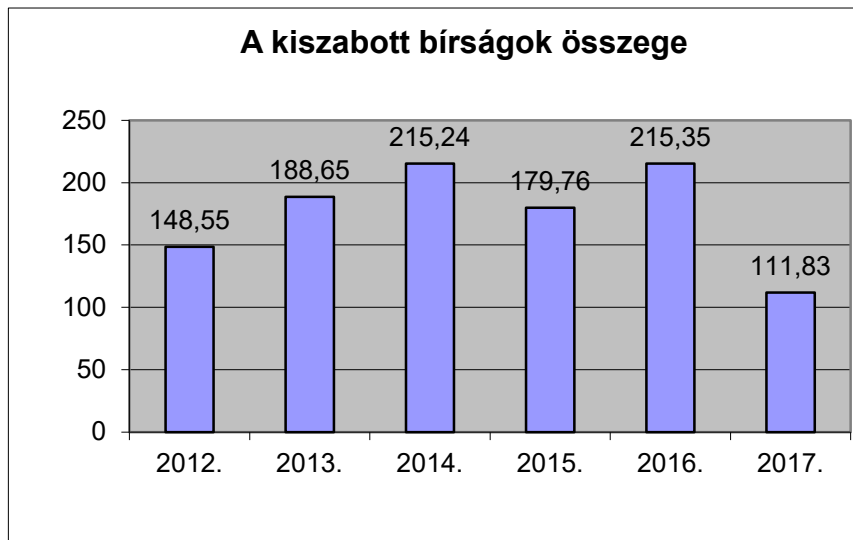
Megállapítható, hogy az első- és másodfokú bírsághatározatok számának és a kiszabott bírságok összegének alakulására nagy befolyással volt a bírságrendelet jelentős változása.

A jogi szabályozás módosítás után a nevesített bírságtételek számának növelése és a meghatározások pontosítása segítette a jogalkalmazás gyakorlatát. Az egyes szabálytalanságok könnyebben és egyértelműen besorolhatóvá váltak.

Több bírságtétel esetében a felelősségi körök változtatása segítette az objektívebb szankcionálást. Jó példa erre többek között a veszélyes áru szivárgásával, a rakományrögzítésével és a jármű, a tartány, és a konténer jelölésével kapcsolatos hiányosságok módosítása. A fentieken kívül a bírságtételek jelentős csökkentése mellett a járműszemélyzet felelőssége is nevesítésre került külön bírságtételhez rendelve a szabálytalanságot. A másodfokú határozatok jelentős csökkenésének oka a szakszerű hatósági eljárások mellett tehát az objektív és így a veszélyes áru szállításban résztvevők által elfogadott bírságotlási gyakorlat.



A 2017. évben kiszabott bírságok összegének jelentős csökkenését a bírságtételek csökkentése és bizonyos feltételek esetén a veszélyeztetés mértékén alapuló további 10 – 30%-os és 50%-os korrekcióval csökkentett bírságtételek kiszabása okozta.



4. számú ábra: a kiszabott bírságok (millió forintban) alakulása 2012-2017. közötti időszakban. Forrás: BM OKF 2018.

Az 1. számú táblázat tartalmazza a közúti veszélyes áru szállítási ellenőrzések volumenének 2012-2017 közötti változását.



Közúti veszélyes áru szállítás ellenőrzések adatai	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ellenőrzési alkalmak száma	1669	1625	3888	4656	4182	4330
Ellenőrzött közúti járművek száma	35000	35428	31780	31347	31866	31044
ADR-es közúti járművek száma	4242	4229	5321	5431	6082	6049
Hibás járművek száma	317	405	384	367	467	532
Felderítés aránya %	7,47	9,57	7,21	6,75	7,67	8,79
Telephelyi ellenőrzések száma	612	654	1114	1716	1052	143
Elsőfokú hatósági határozatok száma	237	499	645	473	565	682
Másodfokú határozatok száma	100	144	163	57	75	36
Bírságok összege (millió forint)	148,55	188,65	215,24	179,76	215,35	111,83
Bírósági eljárások száma	13	23	44	3	5	9
Balesetek száma	36	17	32	36	25	42

1. számú táblázat: a közúti ellenőrzések mennyiségi adatainak összehasonlítása.

Forrás: BM OKF 2018.

5. ÖSSZEGZÉS

A katasztrófavédelmi hatóság tapasztalatai alapján megállapítható, hogy 2017-ben a veszélyes áru szállítási gyakorlatban és módszerekben releváns változás nem következett be, a szállítási folyamatok jellemzően hasonlóak voltak a korábbi években tapasztaltakhoz. A veszélyes áru szállítás volumene az elmúlt öt évben kis mértékű növekedést mutatott, emellett az ellenőrzések, a felderített szabálytalanságok és a balesetek száma nagyságrendileg megegyezik a korábbi évek adataival, így megállapítható, hogy a közlekedés biztonsága kismértékben ugyan, de javuló



tendenciát mutat, amely a veszélyes áru szállítás kockázatának csökkenéséhez is vezet, ezáltal a társadalmi elfogadhatóságában pozitív változást eredményez. [3]

A bírság-jogszabály változásának hatálybalépését követően 2017. január 13. után indult közúti veszélyes áru szállítással kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági eljárások esetében már a csökkentett bírságösszegekkel és a további 10 – 30%-os és 50%-os szabályozás figyelembe vételével kerültek kiadásra a határozatok.

A 2017. év hatósági adatai alapján levonható az a következtetés, hogy a bírság rendelet módosítása előrelépést eredményezett a veszélyes áru szállításban résztvevők esetében a jogalkalmazás, illetve a katasztrófavédelmi hatóságnál a jogérvényesítés területén. Ennek megfelelően kijelenthető, hogy a jelenleg hatályos szabályozás a veszélyes áru szállításban résztvevők jogszabálykövető magatartására vonatkozóan a további fejlődés lehetőségét hordozza magában.

FELHASZNÁLT IRODALOM

[1] Horváth Hermina, Kátai-Urbán Lajos, Kozma Sándor, Sárosi György, Vass Gyula: Iparbiztonságtan II.: Kézikönyv a veszélyesáru-szállítmányokkal kapcsolatos feladatok ellátásához. Budapest: Dialóg Campus Kiadó, 2018. 241 p.

[2] Kátai-Urbán Lajos, Kozma Sándor, Vass Gyula: Veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése. HADMÉRNÖK X:(4) pp. 101-114. (2015)

[3] 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendeletet a közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=126204.330040 (a letöltés ideje: 2018.08.10.)

[4] Kozma Sándor, Vass Gyula: Veszélyes szállítmányokkal kapcsolatos 2016. évi katasztrófavédelmi tapasztalatok és újdonságok az idei évben. VESZÉLYES ANYAGOK 2017. (I): pp. 10-14. (2017)



Balogh Róbert tűzoltó alezredes, iparbiztonsági felügyelő, Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Dél-budai Katasztrófavédelmi Kirendeltség

Ltc. Róbert Balogh, inspector for industrial safety, Capital Disaster Management Directorate, South-Buda Disaster Management Office

robert.balogh@katved.gov.hu

orcid.org/0000-0002-4318-7210

Kozma Sándor tűzoltó ezredes, főosztályvezető, BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság Veszélyes Szállítmányok Főosztály

Col. Sándor Kozma, head of department, National Directorate General for Disaster Management, Department for Dangerous Transportation

sandor.kozma@katved.gov.hu

orcid.org/0000-0002-9144-6467

Dr. habil. Vass Gyula tűzoltó ezredes, PhD egyetemi docens, igazgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katasztrófavédelmi Intézet

vass.gyula@uni-nke.hu

Col. Gyula Vass PhD, associate professor, director of Institute of Disaster Management, National University for Public Service

orcid.org/0000-0002-1845-2027