

## A veszélyes áruk közúti szállítása ellenőrzésének 2010. I. félévi tapasztalatai

A veszélyes áruk közúti szállításának területe – jelentőségének növekedésével, összetett kockázati viszonyaival – évek óta egyre preferáltabbá válik az Európai Unió és a magyar döntéshozók előtt, szorosabb hatósági felügyelete mind társadalmi, mind kormányzati szinten megfogalmazott igényként jelentkezik. Ennek megfelelően az elmúlt években a katasztrófavédelmi szervezet kiemelt figyelmet fordított az ADR ellenőrzési szakterület fejlesztésére. Hogyan érintettek a 2009. évi **jogszabályi változások a munkát?**

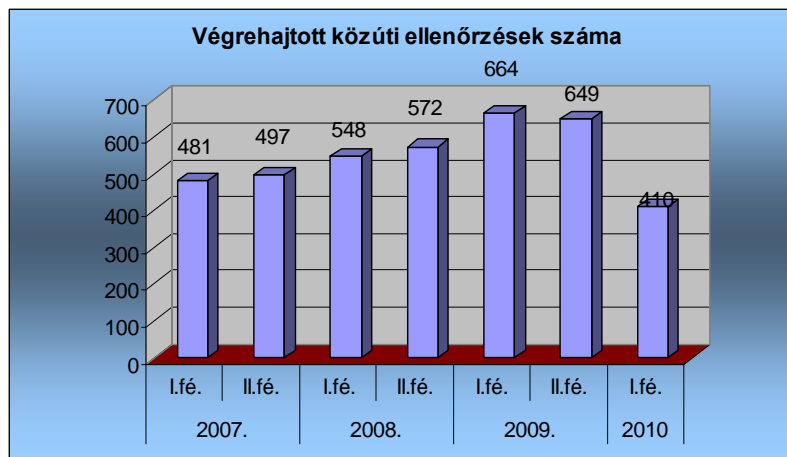
### A veszélyes áruk szállításának ellenőrzése

Az OKF területi szervei – 2010. I. félévében a korábbi évekhez hasonlóan önállóan, valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH), a rendőrség, illetve a vámhatóság illetékes szervezeteivel közreműködve – folyamatosan tervezték és hajtották végre az ellenőrzéseket.

**A költségvetési megszorítások, valamint a befolyt bírságokból származó bevételek elvonása miatt** – összhangban a NKH által készített 2010. évi Ellenőrzési Tervvel – **2010. évben a 2009. évi norma felénél alacsonyabb szinten kerültek meghatározásra az ellenőrzési tervszámok.**

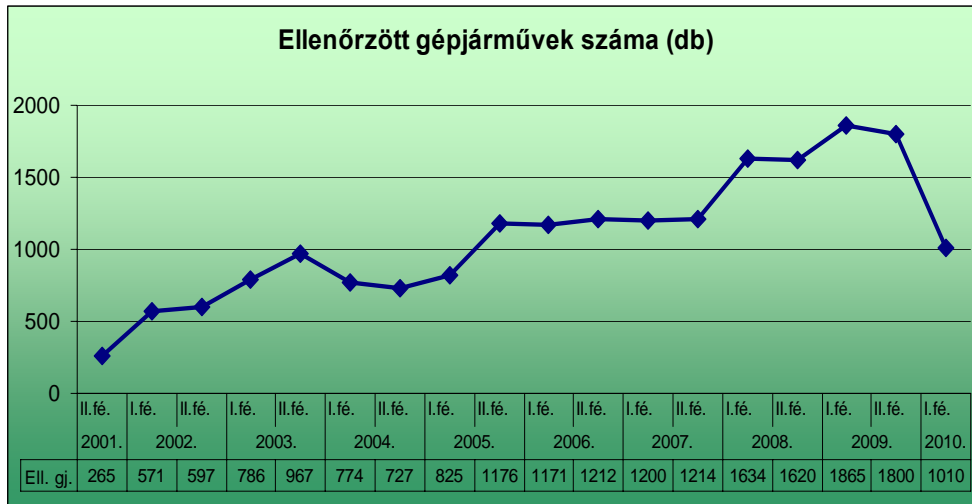
Ennek megfelelően a **2010. évi Ellenőrzési Tervben** a katasztrófavédelem részére **1500 db veszélyes árut szállító gépjármű ellenőrzésének előirányzata szerepel.** Az igazgatóságok szakemberei **2010. I. félévben 410 alkalommal vettek részt közúti ellenőrzésen, míg telephelyi ellenőrzést 118 esetben tartottak.**

A 2009. év azonos időszakához képest a közúti ellenőrzések számában *(1. ábra)* **~38%-os, míg a telephelyi ellenőrzéseknél ~34%-os visszaesés tapasztalható.**



1. ábra

Az ellenőrzések számának csökkenése az ellenőrzött gépjárművek számában is jelentősnek mondható mintegy ~46%-os apadást mutat, így **2010. év I. félévében közúton és telephelyen összesen 1010 db veszélyes árut szállító gépjárművet ellenőriztek** munkatársaink, szemben a 2009-es év első felében ellenőrzött 1865 db járművel *(2. ábra)*.

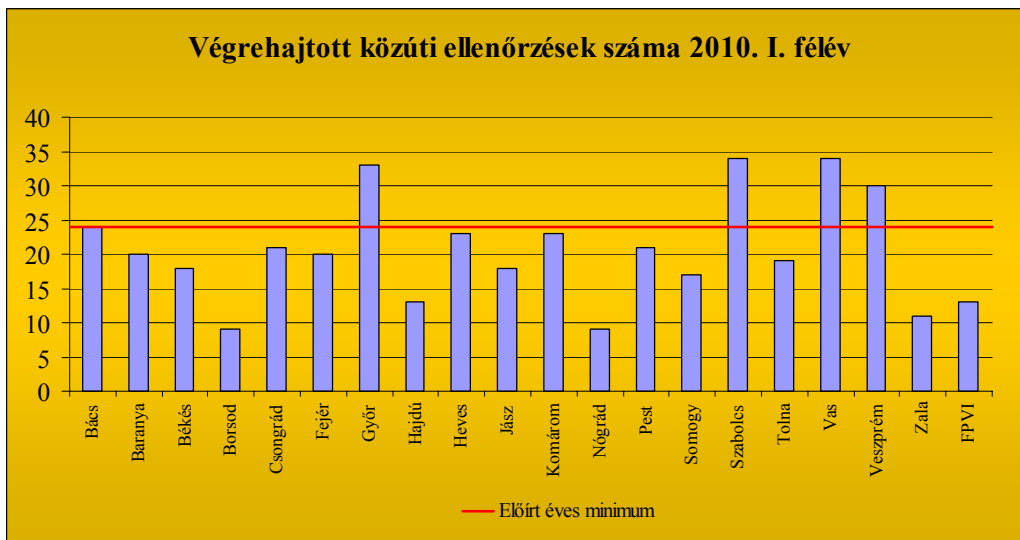


2. ábra

Legtöbbször Vas MKI (34 alk.), Szabolcs-Sz.-B. MKI (34 alk.) és Győr-M.-S. MKI (33 alk.) végzett ellenőrzést. A legtöbb veszélyes árut szállító gépjárművet Vas MKI (107db gjm.), Szabolcs-Szatmár-Bereg MKI (96 db gjm.) Fejér MKI (93 db gjm.) és Csongrád MKI (91 db gjm.) (az összesnek több mint harmadát) ellenőrizték.

A telephelyi ellenőrzéseknél Borsod-A.-Z. MKI-nak, Heves MKI-nak, Pest MKI-nak, Zala MKI-nak és a Fővárosi PVI-nek, míg a közúti ellenőrzéseknél Borsod-A.-Z. MKI-nak, Nógrád MKI-nak, Zala MKI-nak van elmaradása.

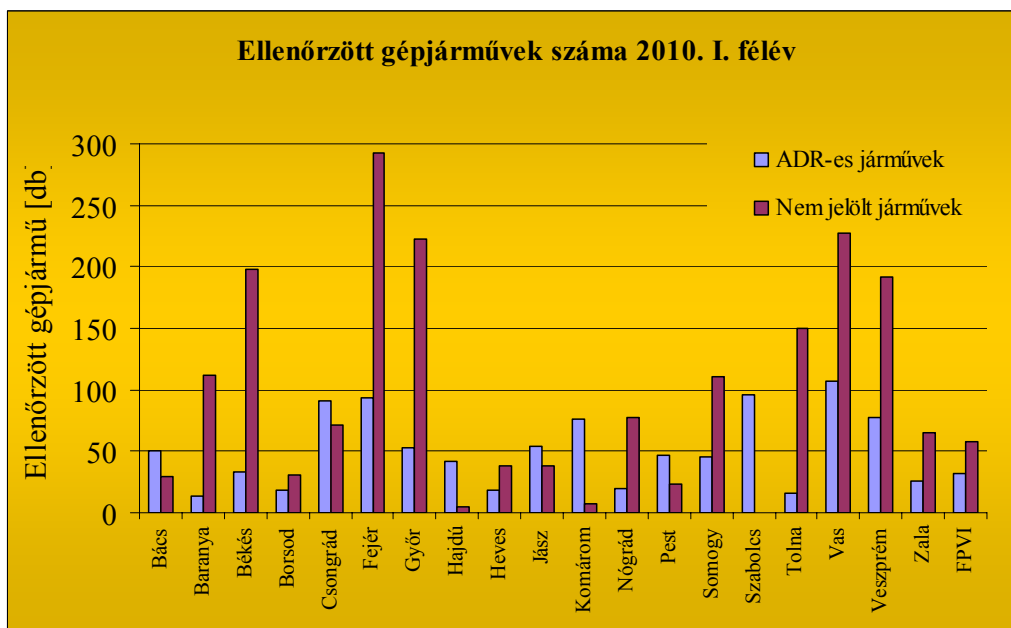
A felterjesztett negyedéves jelentések szerint 2010. I. félévében 1949 db nem jelölt jármű ellenőrzésére került sor, szemben az előző év ugyanezen időszakának ~3000 db vizsgált járművével. A fenti adatokat a következő diagrammok szemléltetik (3.- 4.- 5. ábra).



3. ábra



4. ábra



5. ábra

Összefoglalva megállapítható, hogy **2010. év I. félévében sikerült teljesíteni az egész évre előírt tervszámokból a közúti ellenőrzések 85%-át, a telephelyi ellenőrzések 98%-át és az ellenőrzött veszélyes árut szállító gépjárművek 66,5%-át.**

Az elmúlt évek tapasztalatainak megfelelően továbbra is **jelentős eltérések vannak az ellenőrzések végrehajtásának és a hiányosságok feltárásának hatékonyságában.** Míg van olyan területi szerv, ahol közel minden harmadik ellenőrzött gépjárműnél feltárnak hiányosságot az ellenőrzések során, addig más területi szerv esetében nem került sor az elmúlt félévben jelentősebb hiányosság feltárására, illetve határozat kiadására sem. A korábbi években a területi szervek által a hatékonyság növelésére tett intézkedések korlátozott eredményeket hoztak.

A területi szervek jelentései alapján **az első félévben elmaradt ellenőrzések okai az alábbiakra vezethetők vissza:** szélsőséges időjárás (ár- és belvízi védekezés), létszámhiány, pénzügyi fedezet hiánya, gépjármű kilométer keret hiánya vagy VFCS riasztása, halaszthatatlan szolgálati feladatok ellátása, a közös ellenőrzések társszervek általi lemondása.

A területi szervek véleménye szerint **az ellenőrzések számának növelése megvalósítható, amennyiben a létszámhiány megszűnik, az ellenőrzések pénzügyi fedezete rendelkezésre áll és a leterheltség normalizálódik.**

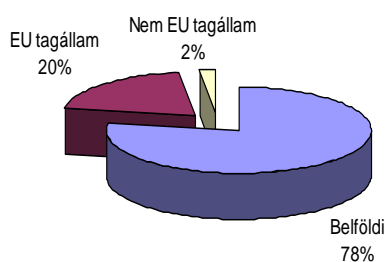
A **hatékonysági mutatókat** a következő *táblázat* szemlélteti.

Megye	ADR ellenőrök száma (tényleges)	Hatékonysági mutatók 2010. év I. félév			
		gj/fő	alkalom/fő	hibás gj.(%)	gj/alkalom
Bács	8	6,38	3,50	7,84	1,82
Baranya	7	1,86	3,29	0,00	0,57
Békés	10	3,30	2,20	12,12	1,50
Borsod-Abaúj-Zemplén	6	3,17	1,50	0,00	2,11
Csongrád	6	15,17	4,17	1,10	3,64
Fejér	3	31,00	9,00	27,96	3,44
Győr-Moson-Sopron	8	6,63	5,13	11,32	1,29
Hajdú-Bihar	8	5,25	2,25	0,00	2,33
Heves	10	1,90	2,30	5,26	0,83
Jász-Nagykun-Szolnok	5	10,80	4,80	0,00	2,25
Komárom-Esztergom	8	9,50	3,88	1,32	2,45
Nógrád	6	3,33	3,50	20,00	0,95
Pest	3	15,67	7,67	2,13	2,04
Somogy	6	7,50	4,67	0,00	1,61
Szabolcs-Szatmár-Bereg	4	24,00	11,00	0,00	2,18
Tolna	11	1,45	2,64	31,25	0,55
Vas	7	15,29	5,71	8,41	2,68
Veszprém	9	8,56	4,89	10,39	1,75
Zala	10	2,60	1,30	7,69	2,00
FPVI	14	2,29	1,07	0,00	2,13
<b>Összesen:</b>	<b>149</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Átlag:</b>	<b>7</b>	<b>8,78</b>	<b>4,22</b>	<b>7,34</b>	<b>1,91</b>

A 2002. évben megkezdett ADR ellenőrzési feladatok végrehajtása óta **folyamatosan csökkent a hibás szállítások aránya**, amely a hatósági ellenőrzések jogkövető magatartásra való ösztönzésével magyarázható, illetve a közlekedési morál, a szállítói fegyelem pozitív változását mutatja. Még mindig jelentős azonban azon szállítmányok száma, melyeknél a szabálytalanságok halmozottan jelentkeznek. Továbbra is találkoznak ellenőreink olyan veszélyes árut szállító gépjárművel, melynél az ADR egyetlen előírását sem tartják be. Ezek között egyaránt megtalálható mind magyar, mind pedig külföldi gépjármű.

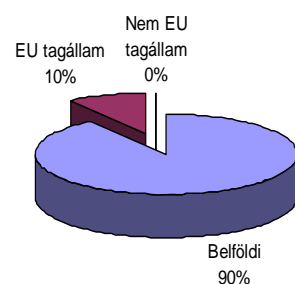
A 2010. I. félévében tapasztaltak alapján **a közúti veszélyes áru szállítások túlnyomó többségét továbbra is a belföldi szállítások teszik ki (6. ábra)** és ennek megfelelően **a legtöbb hiányosság is a belföldi fuvarozást vállaló kisebb hazai vállalatoknál fordult elő (7. ábra)**.

Szállítóegységek eloszlása nemzetiség szerint  
2010. év I. félév



6. ábra

Hibás szállítóegységek eloszlása nemzetiség szerint  
(az összes hibás szállítóegységhez viszonyítva)

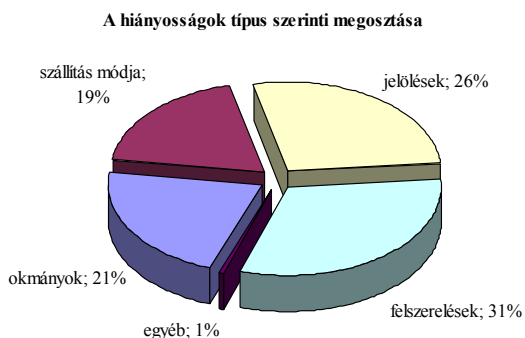


7. ábra

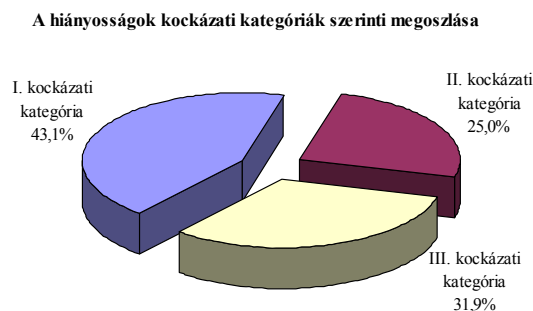
**2010. I. félévében a legtöbb hiba (8. ábra) továbbra is a felszerelésekkel (31%) kapcsolatos, jelentősek voltak még a jelöléseket (26%), az okmányokat (21%), valamint a**

szállítás módját (19%), ezen belül is leginkább a **rakományok rögzítését (12%) érintő szabálytalanságok.**

Az elkövetett szabálytalanságok kockázati kategória szerinti eloszlását a 9. ábra szemlélteti.



8. ábra



9. ábra

Az ellenőrzésben közreműködő szakembereink 2010. I. félévében a helyszínen 7 esetben figyelmeztették a gépjárművezetőket a feltárt enyhébb súlyú hiányosságok miatt.

Súlyos, illetve halmozott szabálytalanságok esetén **bírságotlasi eljárásra 59 esetben került sor**, valamint az ellenőrök **5 esetben tartóztattak fel szállítmányokat** a további veszélyeztetés elkerülése, vagy a bírság megfizetése céljából. A szállításban résztvevők figyelmét **37 esetben hívták fel írásban a szabálytalanságok megszüntetésére és a hibák kijavítására.**

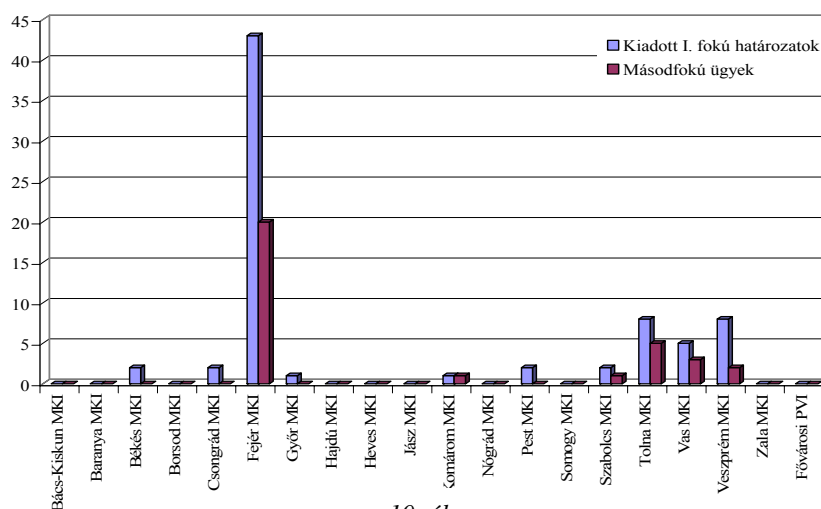
## Szankciók

Az I. félév során összesen **74 db bírságot megállapító határozatot adtak ki az igazgatóságok**, melyek **43%-a került másodfokú eljárásra.**

A **32 db másodfokon indult eljárás során** 13 esetben az elsőfokú döntés változatlan maradt. A határozat megsemmisítésére 2 ügyben került sor, egyrészt eljárási szabálytalanság, másrészt nem megfelelő bizonyítás miatt. Új eljárás lefolytatására 5 esetben történt intézkedés, illetve 9 ügyben megváltoztató határozat született. 3 eljárás folyamatban van.

Az első félévben a **legtöbb határozatot Fejér, Tolna, Veszprém és Vas MKI adta ki (10. ábra).**

Kiadott határozatok és másodfokú ügyek (2010. I. félév)

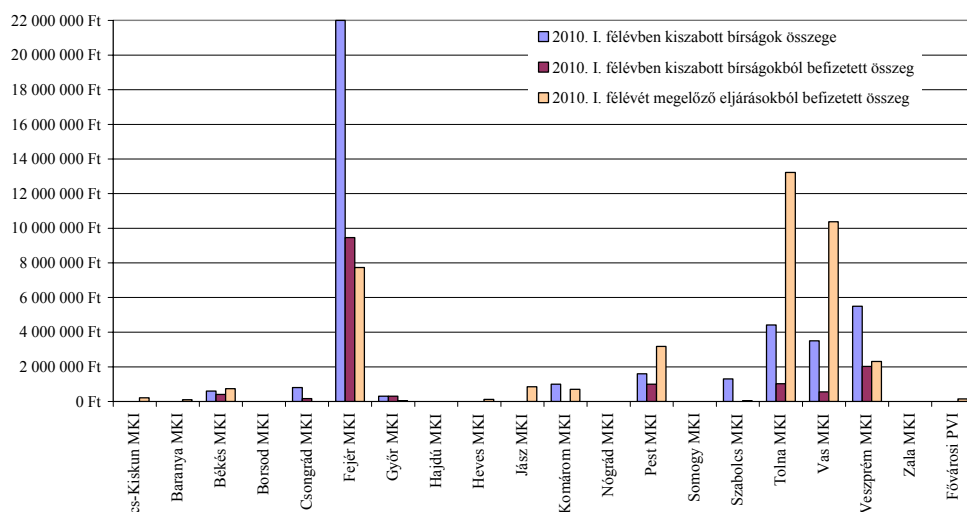


10. ábra

2010. I. félévében az igazgatóságok a veszélyes áru szállítás szabályainak megsértése miatt 74 db határozattal **41 millió forint bírságot szabtak ki**, a félév végéig mintegy **15**

millió forintot fizettek be (11. ábra), a fennmaradó összegek behajtását az illetékes adóhatóságok végzik.

Kiszabott és befizetett bírságok 2010-ben (I. félév)



11. ábra

**2009. évben lefolytatott eljárásokból további közel 40 millió forint folyt be**, melyet még a jogszabályváltozások előtti feltételek szerint használhatták fel az igazgatóságok. A bírságot be nem fizető belföldi ügyfelek tekintetében az adóhatóság eljárása jól szabályozott, a bírság behajtása gördülékenyen történik. A külföldi ügyfelek esetében a helyszíni bírságszabás – illetve annak megfizetéséig a jármű visszatartása – kerül alkalmazásra, mert az adóhatósággal történt egyeztetés alapján a bírság utólagos behajtása nehézségekbe ütközik.

Összefoglalva megállapítható, hogy **2010-ben a területi szerveknek csupán a fele – kiemelkedően 4 igazgatóság – alkalmazta a bírságot a szankcionálás eszközeként**, szemben a korábbi évekkel, amikor majdnem minden területi szerv élt ezzel a lehetőséggel.

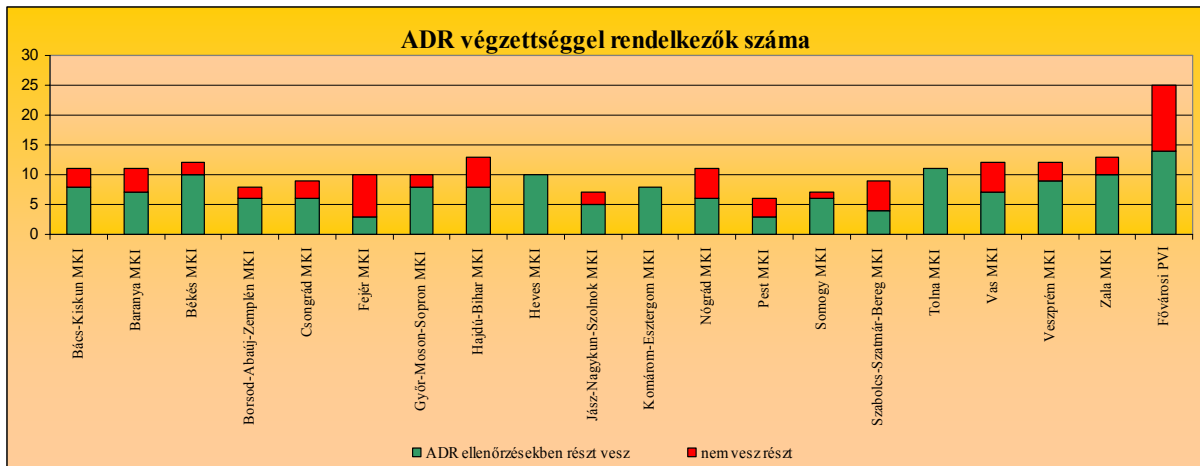
A területi szervek külön jelentése alapján az ellenőrzések és hatósági feladatok végrehajtását leginkább a létszámhiány, a nagyfokú leterheltség (nem önálló munkakör, hanem csatolt feladat), a pénzügyi fedezet hiánya (túlóra elszámolása, technikai eszközök beszerzése) és a képzettség, valamint a gyakorlat hiánya befolyásolják hátrányosan.

## Képzés és továbbképzés

Az ellenőrzések végrehajtásának személyi feltételei a területi szerveknél lezajló fluktuáció következtében folyamatosan változik, ezért a feladatok szakszerű végzéséhez szükséges ellenőri létszám fenntartása évek óta folyó, rendszeres képzésekkel, továbbképzésekkel biztosított.

2010. április 8-9. között megrendezésre került az **ADR szakreferensek éves továbbképzése**, melyen az érintett állomány, tájékoztatást kapott többek között az ADR jogszabály 2011. évi várható változásairól, a veszélyes áru szállítás ellenőrzésének helyzetéről, a szankcionálás addigi tapasztalatairól, a bevezetésre kerülő ADR adatbázis és Statinfo szoftverek alkalmazásáról.

2010. évben e területet is érintő **pénzügyi nehézségek miatt az OKF nem tervezi „veszélyesáru ügyintéző”-i OKJ-s tanfolyam szervezését**. Az ellenőrzések végrehajtásában ténylegesen résztvevő állomány létszáma 161 főről 149 főre, míg a végzettséggel rendelkező állomány teljes létszáma 228 főről 215 főre **csökkent** (12. ábra).



12. ábra

Össességében megállapítható, hogy **a területi szervek kb. kétharmada igényli újabb személyek ADR ügyintéző képzését** (megyéenként eltérő létszámban).

Az **ADR feladatok teljesítésének szervezése területén** az igazgatóságok eltérő gyakorlatot követnek. A területi szervek döntő többségénél a jelenlegi létszámkereten belül nem oldható meg az általuk javasolt, önálló ADR szakreferens státusz létrehozása. Fejér megyében egyedülálló módon ADR alosztály került kialakításra, amely önállóan végzi az ellenőrzéseket és a hatósági tevékenységet.

### Összefoglalva megállapítható, hogy

- az ellenőrzések lefolytatásához igazgatóságokként **különböző mértékben állnak rendelkezésre műszaki technikai eszközök**, amelyek hiánya esetenként befolyásolhatja az adott igazgatóság ellenőrzési teljesítményét.
- a feladat ellátásához szükséges **pénzügyi feltételek - amióta a bírságbevételek megszűntek – teljes körűen nem biztosítottak**, azonban a 2010. I. félévi ADR ellenőrzési tapasztalatok és különösen az igazgatóságok 2010. II. félévi (július és augusztus) teljesítménye alapján **a 2010. évre tervezett ellenőrzések volumene a meglévő anyagi és technikai eszközökkel is biztosítható.**

### Jogalkalmazás összegzett tapasztalatai

1. A **2010. év I. félévi ADR ellenőrzések tapasztalatai és adatai alapján** elmondható, hogy a korábbi évekhez képest – elsősorban pénzügyi okok miatt – jelentős mértékben visszaesett a katasztrófavédelem veszélyes áru szállítással kapcsolatos hatósági tevékenységének a volumene. **Az idei évre meghatározott – csökkentett mértékű – tervszámok** az ár- és belvíz kapcsán jelentkező többletfeladatok ellenére **tarthatóak.**

2. Az ellenőrzések során általánosságban emelkedett **a hibafeltárás hatékonysága** és az elmúlt évek statisztikai adatait figyelembe véve megállapítható, hogy a magyar és külföldi szállítók esetében sem a hibás szállítások, sem az egy gépjárműre vetített szabálytalanságok aránya nem változott negatív mértékben. A területi igazgatóságok teljesítménye a hibafeltárás hatékonysága területén eltérő képet mutat.

3. Az **ADR ellenőrzések és szankcionálások önálló hatóságként történő végrehajtása során szerzett jogalkalmazási tapasztalatoknak megfelelően** 2010. év első félévében **kiadásra került** az egységes feladat végrehajtás módszertani és eljárási gyakorlatát

**módosító főigazgatói intézkedés, amelyet a területi igazgatóságok eredményesen alkalmaznak.**

4. Az egyes területi szervek szakmai munkájának színvonalában meglévő különbségek további csökkentése érdekében, az ellenőrzési számok mellett azonos súlyt kell kapnia az ellenőrzések minőségének, a hiányosságok feltárásának és a hatékonyság fokozásának.

5. Az ellenőrzések hatékonyságát, illetve az önálló ellenőrzések lebonyolítását nagymértékben befolyásolják az **anyagi-technikai feltételek** rendezettsége, amelynek biztosítása a lehetőségekhez mérten továbbra is prioritásként kezelendő.

6. A személyi feltételek javítása terén az elmúlt években történt jelentős előrelépést megőrzendő, **folytatni kell a módszertani, képzési és továbbképzési munkát.**

7. Az ellenőrzések jogalkalmazói gyakorlatának javítása céljából a következő jogszabályi változtatások érvényesítése indokolt:

- a. **A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kkt.) legutóbbi módosításának felülvizsgálatakor javasolt szerepeltetni, hogy a bíróságok bizonyos részének (pl.: 50%-nak) visszapótlásával ismételten biztosított legyen a katasztrófavédelem számára a feladat ellátásához szükséges anyagi forrás.** A korábbi ellenőrzési volumen visszaállítása érdekében alternatív javaslatként szerepelhet még, hogy a megállapított ellenőrzési irányszámok teljesítéséhez, a központi költségvetés címzett, normatív támogatásként biztosítson anyagi forrásokat a BM OKF részére, függetlenül a bíróság bevételektől.
- b. **Módosítani, kiegészíteni célszerű a veszélyes szállítmányok útvonal engedélyezési rendszerének fejlesztése tárgyában a pirotechnikai tevékenységekkel, a polgári felhasználású robbanóanyagok forgalmazásával és az atomenergia alkalmazásával kapcsolatos szabályozásokban a szállításra vonatkozó előírásokat.** A katasztrófavédelmi szervek számára az ellenőrzési feladatellátáshoz fontos a szállítási útvonalak ismerete.

A közlekedés biztonságának fokozása érdekében a katasztrófavédelmi szervek veszélyes áru szállítási közúti ellenőrzési tevékenységét és a közutakon való jelenlétét - a területi szervek meglévő személyi és technikai feltételeire támaszkodva – a jelenlegi szinten kell tartani.

**Dr. Vass Gyula t. ezredes**  
főosztályvezető



## 2010. évben végzett ADR ellenőrzések eredményei

Sorszám	Területi szerv megnevezése	Ellenőrzési alkalmak száma			Összes ellenőrzött jármű száma	Ellenőrzött ADR-es jármű száma		Ellenőrzött telephelyek száma	Feltárt hibák					Megtett intézkedések				
		Közúti		Telephelyi		Közúton	Telephelyen		száma	besorolása			Egyéb	Helyszíni bírság	Figyelem felhívás	Áttétel más szervhez	Visszatartás	További hatósági eljárás
		Megyei	Regionális							I	II	III						
1.	Baranya MKI	22	1	3	171	16	0	3	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0
2.	Bács-Kiskun MKI	27	0	5	106	59	0	5	4	0	0	4	0	0	4	0	0	0
3.	Békés MKI	20	1	4	318	39	1	4	7	1	3	0	0	0	0	0	0	4
4.	Borsod-A.Z. MKI	14	0	0	80	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.	Csongrád MKI	26	1	4	264	105	2	5	5	1	2	0	0	0	0	0	0	3
6.	Fejér MKI	25	2	6	484	105	1	9	65	16	9	5	1	4	2	0	5	26
7.	Fővárosi PVI	15	0	2	105	37	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.	Győr-M.-S. MKI	37	0	10	310	59	5	10	27	0	2	4	2	0	1	0	0	3
9.	Hajdú-B. MKI	14	0	5	58	50	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10.	Heves MKI	25	0	0	81	26	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
11.	Jász-N.-Sz. MKI	19	1	6	113	64	0	6	3	0	0	0	3	0	0	0	0	3
12.	Komárom-E. MKI	27	0	9	102	89	0	9	22	1	0	0	5	0	2	0	0	3
13.	Nógrád MKI	11	0	13	133	22	1	13	16	0	1	4	6	1	1	0	0	9
14.	Pest MKI	24	0	3	91	49	2	3	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1
15.	Somogy MKI	17	2	11	176	45	2	11	5	0	0	0	4	0	0	0	0	4
16.	Szabolcs-Sz.-B. MKI	40	0	11	183	109	2	11	7	0	0	0	1	0	0	0	0	1
17.	Tolna MKI	15	0	5	166	16	0	10	27	0	0	5	5	0	0	0	0	12
18.	Vas MKI	42	0	3	501	124	0	6	44	8	3	4	7	0	7	0	0	9
19.	Veszprém MKI	22	8	15	270	78	0	18	11	5	2	1	0	0	0	0	0	8
20.	Zala MKI	10	2	4	93	28	0	4	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2
<b>Mindösszesen:</b>		<b>452</b>	<b>18</b>	<b>119</b>	<b>3805</b>	<b>1149</b>	<b>16</b>	<b>134</b>	<b>252</b>	<b>34</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>89</b>