

Balogh Róbert¹ – Kozma Sándor² – Vass Gyula³

A vasúti veszélyesáru-szállítás hatósági felügyeletével kapcsolatos tapasztalatok értékelése a bírságjogszabály változásának következtében

Evaluation of Experiences Related to the Authority Supervision of Railway Transportation of Dangerous Goods Following the Change of the Legal Framework

A katasztrófavédelmi rendszer átalakítása után 2012-től a veszélyesáru-szállítás ellenőrzése nagyobb hangsúlyt kapott. Az eszközrendszer fejlesztése és az ellenőrzéseket végrehajtó állomány tapasztalatszerzése növelte az ellenőrzések hatékonyságát és szakszerűségét. 2016-ban a szabálytalanságok szankcionálására hatályban lévő jogszabályt módosították. 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, vasúti veszélyesáru-szállítás, bírság

Since 2012, after the reformation of the disaster management system, the control of the dangerous goods transportation got a more 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 changed significantly. The aim of this article

¹ Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Dél-budai Katasztrófavédelmi Kirendeltség, iparbiztonsági felügyelő, e-mail: robert.balogh@katved.gov.hu, ORCID: 0000-0002-4318-7210

² BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság Veszélyes Szállítmányok Főosztály, főosztályvezető, e-mail: sandor.kozma@katved.gov.hu, ORCID: 0000-0002-9144-6467

³ Nemzeti Közszolgálati Egyetem Katasztrófavédelmi Intézet, igazgató, e-mail: vass.gyula@uni-nke.hu, ORCID: 0000-0002-1845-2027

is to review the effects of modified legal regulations, furthermore, to evaluate the experiences so far gained and introduce the results.

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

Bevezetés

Magyarország földrajzi helyzete igen kedvező, fontos szerepet játszik a keleti és déli országok irányába, illetve az onnan érkező szállításokban. Ennek következtében a belföldi szállítások mellett jelentősnek mondható a tranzitszállítmányok hányada is, így a közlekedési infrastruktúrának igen fontos szerepe van hazánkban. Az ország útjain kiemelten, a vasúthálózatán és egyre inkább a hajózható vizein és légi úton is jelentős mennyiségű veszélyes áru szállítása történik. A különböző közlekedési alágazatokra vonatkozó nemzetközi európai uniós előírások beépültek a hazai jogrendbe. Az ezredforduló környékén a veszélyes áru szállítására vonatkozó nemzetközi (ENSZ Európai Gazdasági Bizottság által kiadott) egyezményre épülő EU-szabályozást Magyarországon a nemzeti jogrendbe átvittették.⁴

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.⁵

A kormányzat felismerte a közbiztonságra – ezen belül a közlekedés biztonságának növelésére – irányuló társadalmi igényt, amelynek következtében a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzése mellett megteremtette a jogszabályi háttérét annak, hogy a katasztrófavédelemi hatóság 2012. január 1-től kezdődően a veszélyes áruk vasúti és vízi szállításának ellenőrzését is végezhesse.⁶

A hatósági felügyeletet a 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet szabályozza, amely a hivatásos katasztrófavédelmi szerv eljárásai során a veszélyes áruk vasúti és belvízi szállításának ellenőrzésére és a bírság kivetésére vonatkozó egységes eljárás szabályairól, továbbá az egyes szabálytalanságokért kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól szól.⁷

⁴ KÁTAI-URBÁN – KOZMA – VASS 2015a, 102.

⁵ HORVÁTH et al. 2018, 241.

⁶ KÁTAI-URBÁN – KOZMA – VASS 2015a, 107.

⁷ 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet.



1. ábra. Vasúti veszélyesáru-szállítás ellenőrzése

Forrás: a fényképet Balogh Róbert készítette 2018. 11. 13-án, Budapesten, a Ferencvárosi Rendező-pályaudvaron

2001-től a katasztrófavédelem veszélyesáru-szállítás ellenőrzéséhez szükséges eszközrendszerre és az ellenőrzést végzők tapasztalata, jogalkalmazási gyakorlata is folyamatosan fejlődött. A fejlődést a megszerzett gyakorlati tapasztalatok alapján a jogszabályi környezet változása több alkalommal követte.⁸

A jogszabályalkotó a szankcionálás szabályaival kapcsolatosan 2016. november 29. napján módosította a vasúti és a vízi veszélyesáru-szállítást szabályozó 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendeletet.⁹ A módosítások a bírságtételek csökkentésével és bizonyos feltételek esetén a veszélyeztetés mértékén alapuló további 90%-os és 70%-os, illetve 50%-os csökkentéssel érvényesült az arányosabb szankcionálás lehetősége. Több bírságtétel esetében a felelősségi körök változtatása is megtörtént a gyakorlati tapasztalatok alapján. A módosítások a nevesített bírságtételek darabszámának növelésével és részletesebb meghatározásokkal segítette az objektívebb szankcionálást. Az új szankciórendszert a 2017. január 13. után, a jogszabály hatálybalépését követően indult eljárásokban kellett alkalmazni.

Jelen cikkben elemezzük a bírságrendelet módosítását követően a vasúti veszélyesáru-szállítás felügyeletével kapcsolatos tapasztalatokat.

A vasúti veszélyesáru-szállítás felügyelete

A veszélyes áruk szárazföldi szállításának szabályait nemzetközi egyezmények határozzák meg, amelyeknek alapját képezi a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló irányelv. Ez az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.), amely a veszélyes áruk

⁸ BALOGH–KOZMA–VASS 2018, 102.

⁹ 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet.

szárazföldi szállítását szabályozza, valamint az Európai Unió területén belül történő közúti, vasúti és belvízi szállítás szabályait is magában foglalja.¹⁰ A vasúti áruszállítást a COTIF – Convention concerning International Carriage by Rail – Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény szabályozza. 1980. május 9. napján az egyezményt több európai ország is aláírta. Az egyezményt Magyarországon 1986-ban hirdették ki, a Bernben az 1980. évi május hó 9. napján kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) kihirdetéséről szóló 1986. évi 2. törvényerejű rendelettel.¹¹ A COTIF C függeléke – a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID)– adta meg azt a jogszabályi keretet, amely a veszélyes áruk fuvarozását szabályozta.¹² A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményt 1999-ben módosították és Magyarországon a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVII. törvénnyel hirdették ki.¹³

A vasúti veszélyesáru-szállítás felügyelete, a RID szabályainak ellenőrzése a Nemzeti Közlekedési Hatóság feladata volt 2011. december 31. napjáig. A közlekedési hatóság felhatalmazása alapján a szállítások helyszíni ellenőrzését a MÁV Zrt. Vasúti Vegyielhárító Szolgálat végezte, így a vasúti veszélyesáru-szállítások felügyelete kizárólag a MÁV által végzett önellenőrzéssel történt.¹⁴ Az egységes katasztrófavédelmi szervezet létrehozása után, 2012. január 1-től kezdődően a veszélyes áruk vasúti szállításának hatósági felügyeletét a katasztrófavédelmi hatóság végezte.

A 2013. június 4-én hatályba lépett hatásköri jogszabályi változások következtében, a korábban kizárólag a területi szervek által végzett ellenőrzéseket a helyi szervek hajtják végre, növelve ezzel az ellenőrzések számát, illetve szolgálva a veszélyesáru-szállítás kapcsán bekövetkező balesetek hatékonyabb megelőzését. Az ellenőrzések végrehajtásában esetenként részt vesznek a katasztrófavédelmi megbízottak is. A 2013. év során a felülvizsgálati eljárások lefolytatását másodfokon a BM OKF központi szervtől a területi szervek vették át.¹⁵

A BM OKF koordinálása mellett rendszeressé váltak a három társhatóság (a NAV, az ORFK és az NKH) részvételével végrehajtott úgynevezett „DISASTER” elnevezésű háromnapos közúti, vasúti és belvízi ellenőrzés-sorozatok. A DISASTER ADR akció célja és feladata az illegális nemzetközi és belföldi veszélyes szállítmányok felderítése, a rejtett vagy szabálytalan veszélyesáru-szállítás feltárása, az illegális jövedéki szabálytalanságok feltárása, valamint a járművek állapotával összefüggő, közlekedés biztonságát befolyásoló szabálytalanságok kiszűrése. Az akció célja továbbá a veszélyes szállítmányok nyomon követése volt, különös tekintettel a külföldről Magyarországra területére belépő szállítmányok ellenőrzésére.¹⁶

2016 novemberében a katasztrófavédelem a Bács-Kiskun megye délkeleti sarkában fekvő, Szerbiával határos községben, Kelebián megkezdte a vasúti szállítmányok folyamatos, 24 órás

¹⁰ 2008/68/EK parlamenti és tanácsi irányelv.

¹¹ 1986. évi 2. törvényerejű rendelet.

¹² BIHARI 2016, 78.

¹³ 2006. évi LXXVII. törvény.

¹⁴ KÁTAI-URBÁN – KOZMA – VASS 2015a, 106.

¹⁵ KÁTAI-URBÁN – KOZMA – VASS 2015a, 108.

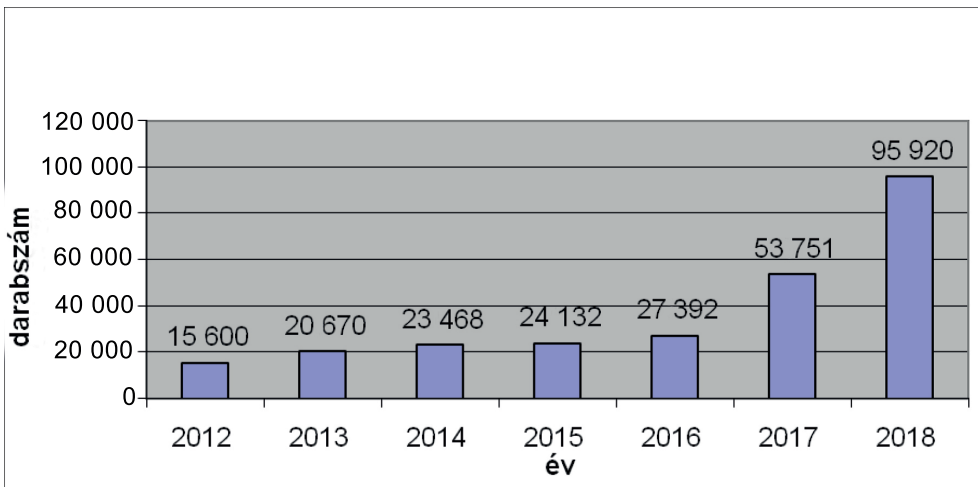
¹⁶ KÁTAI-URBÁN – KOZMA – VASS 2015a, 107.

ellenőrzését. A határátkelő vasútállomáson több ellenőri csoport van szolgálatban, akik mind a Magyarországra belépő, mind a kilépő vasúti szerelvényeket vizsgálják. Az ellenőrök a Kelebiai Határrendészeti Kirendeltség állományaival közösen végzik tevékenységüket. Az ellenőrzések célja a nemzetközi vasúti veszélyesáru-szállítás felügyelete, a hibás szállítmányok kiszűrése és a biztonság érdekében a vasúti fuvarozásban résztvevők jogkövető magatartásának ösztönzése.

A vasúti veszélyesáru-szállítás ellenőrzésének tapasztalatai

A cikkben található ábrák és táblázat elkészítéséhez szükséges adatok a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság belső hálózatáról elérhető *Online Katasztrófavédelmi Adatszolgáltató Program* hatósági adatszolgáltató rendszeréből származnak. Az adatok a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságtól kikérhetők és bárki számára hozzáférhetők.

A katasztrófavédelem hatékony és nagyszámú ellenőrzések végrehajtásával törekszik a veszélyesáru-szállításban résztvevőket a vonatkozó jogszabályok maradéktalan betartására készíteni. Az általános tapasztalatok alátámasztják, hogy a jogkövető magatartás a fokozott ellenőrzésekkel és megfelelő – ugyan néhol szigorúnak tűnő – szankcionálással kényszeríthető ki. A terület kockázati potenciálja azonban indokolja a szigorú fellépést. Ugyanakkor elmondható, hogy a katasztrófavédelem ellenőrzéseinek tapasztalatai lehetőséget biztosítanak arra is, hogy az azokból levont tanulságokat felhasználva megfelelő jogi környezetet alakíthasson ki, amely elősegíti mind a hatóság, mind a szállítók érdekeit, egyúttal biztosítva azt, hogy egy biztonságos szállítási környezet alakuljon ki.¹⁷

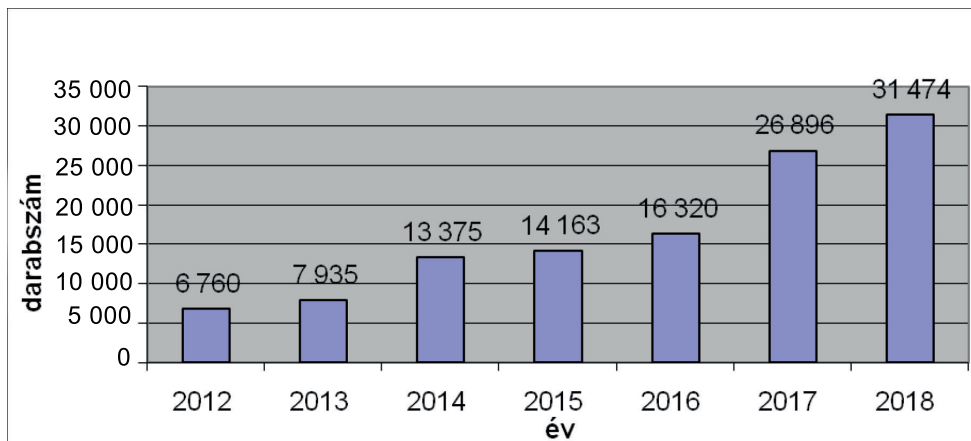


2. ábra. Az ellenőrzött vasúti kocsik száma 2012–2018 között

Forrás: Balogh Róbert szerkesztése

¹⁷ KOZMA–VASS 2017, 10.

A vasúti veszélyesáru-szállítás ellenőrzése nem csak a vasúti fuvarozók által előre bejelentett veszélyesáru-szállítmányok esetében történik. Az ellenőrzések során a bejelentési kötelezettséget elmulasztó, a rejtett és az illegális veszélyes szállítmányok felderítése is cél. Ezért azok a vasúti szállítmányok is vizsgálat alá kerülnek, amelyek esetében az előzetesen rendelkezésre álló információk alapján feltételezhető, hogy nem veszélyes áru fuvarozása történik.



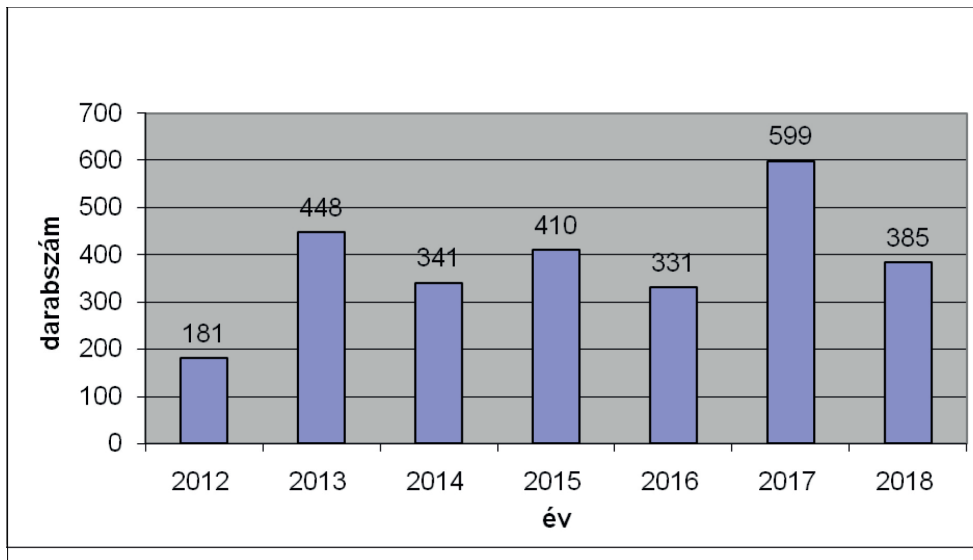
3. ábra. Az ellenőrzött veszélyes árut szállító vasúti kocsik száma 2012–2018 között

Forrás: Balogh Róbert szerkesztése

A vizsgált időszakban az ellenőrzött vasúti kocsik és a veszélyes árut szállító vasúti kocsik száma is jelentősen növekedett. A veszélyes árut szállító vasúti kocsik 2012. évi 6760-as darabszámáról 2014-ben majdnem a duplájára emelkedett. Ez a változás a 2013. június 4-én hatályba lépett hatásköri jogszabályi változások miatt következett be. A korábban kizárólag a területi szervek által végzett ellenőrzéseket 2014-ben már a helyi szervek ellenőri állománya is végezte.

Az ellenőrzött vasúti kocsik száma éves szinten 15 600-ról 2017. évben 53 751-re, 2018. évben 95 920-ra változott. A veszélyes árut szállító vasúti kocsik száma is növekedett 2017. évben 26 896, 2018. évben 31 474 darab volt.

A vizsgált vasúti kocsik számában 2017 és 2018-ban történt jelentős növekedés a kelebiai határátkelő vasútállomáson 2016 novemberétől folyamatosan 24 órában, több ellenőri csoport által végrehajtott ellenőrzések eredménye.



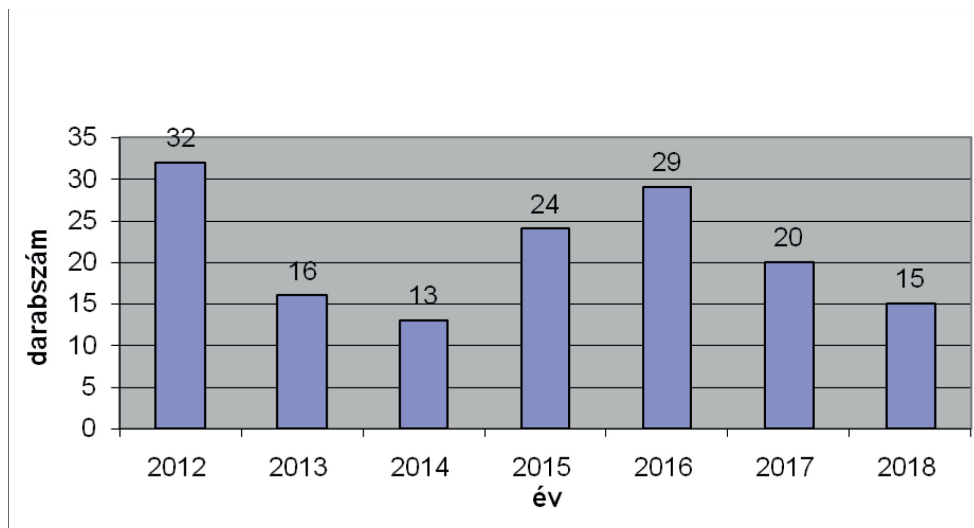
4. ábra. A hibás veszélyes árut szállító vasúti kocsik száma 2012–2018 között

Forrás: Balogh Róbert szerkesztése

A hibás veszélyes árut szállító vasúti kocsik száma a katasztrófavédelem által végzett ellenőrzések 2012. évi kezdete óta a 181-es darabszámról 2017. évben érte el a legnagyobb mennyiséget, összesen 599 hibás veszélyes árut szállító vasúti kocsit. 2017-ben azonban az ellenőrzött veszélyes árut szállító vasúti kocsik száma is magas volt. A magas ellenőrzési számok ellenére a felderítés aránya 2017. és 2018. évben is csökkent. Ennek oka, hogy a kelebiai határátkelő vasútállomáson lévő állandó ellenőrzés a vasúti fuvarozásban résztvevőket a vonatkozó jogszabályok maradéktalan betartására, a biztonsági kultúra fejlesztésére, a munkavállalók magasabb szintű felkészítésére, képzésére készíti.

A feltárt szabálytalanságok közül a legtöbb hiba az okmányok nem megfelelő kitöltéséből származott, azt követte a jelölések hiányából vagy nem megfelelő használatából származó hiányosság, valamint a szállítás módjából származó hibaszám, illetve kis mértékben az egyéb kategóriába eső szabálytalanság fordult elő.¹⁸

¹⁸ KÁTAI-URBÁN – KOZMA – VASS 2015a, 110.



5. ábra. A vasúti veszélyes áru szállítással kapcsolatos események, balesetek száma 2012–2018 között

Forrás: Balogh Róbert szerkesztése

A vizsgált időszakban megfigyelhető, hogy a katasztrófavédelem által 2012. évben megkezdett vasúti veszélyesáru-szállítási ellenőrzések alacsony száma mellett ebben az évben történt a legtöbb vasúti esemény. 2012 előtt a vasúti veszélyesáru-szállítások felügyelete kizárólag a MÁV által végzett önellenőrzéssel történt. Ez az önellenőrzés teret adhatott a kevésbé objektív vizsgálatoknak, amelyek a szabálykövetés alacsonyabb színvonalával járhatott. A hiányzó szankciórendszer nem készítette szabálykövetésre a szállításban résztvevőket. 2012-ben kezdődő katasztrófavédelmi ellenőrzések után az események száma 2013–2014-ben is csökkent, 2015–2016-ban nőtt. Megállapítható azonban, hogy 2017–2018-ban az ellenőrzések számához viszonyítva jelentősen csökkent az események, balesetek száma.

Az egyre növekvő ellenőrzési számok, az ellenőrzéseket végrehajtó állomány szakmai színvonalának fejlődése, a vasúti veszélyes áru fuvarozásában résztvevők szabálykövető magatartása ellenére is következhetnek be azonban olyan események, amelyek veszélyeztetik a biztonságot, az emberi életet és egészséget, illetve a környezetet. A veszélyesáru-szállítással összefüggő események, balesetek számának alakulását sajnos nem csak az ellenőrzések mennyisége és minősége befolyásolja. Olyan külső körülmények is okozhatnak egy-egy eseményt, amely a jogszabálykövető magatartás esetén is bekövetkezhet.

A vasúti események kapcsán megállapítható, hogy az események kialakulásának oka elsősorban a vasúti kocsik töltő-lefejtő szerelvényeinek tömítetlensége, valamint a tartálykocsik elégtelen műszaki állapota, megfelelő karbantartásának hiánya volt.¹⁹

¹⁹ KÁTAI-URBÁN – KOZMA – VASS 2016, 8.

A vasúti veszélyesáru-szállítás hatósági eljárásainak tapasztalatai

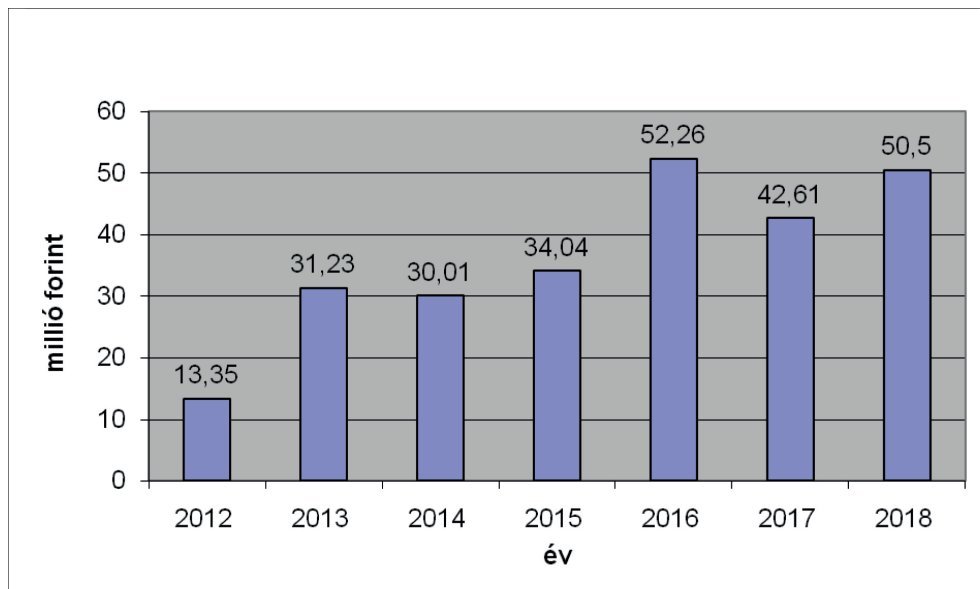
A katasztrófavédelem nemcsak az ellenőrzések számát növeli, hanem az ellenőrzést végző állomány folyamatos képzésére is nagy hangsúlyt fektet. Az évről évre nagyobb tapasztalatot szerző állomány a folyamatos belső és külső képzések, ellenőri versenyek hatására nemcsak az ellenőrzések, hanem a hatósági eljárások színvonalát is emeli.

Elmondható, hogy a végrehajtási intézményrendszer hatékonyan működik, valamint a személyi és technikai feltételek többségében biztosítottak. A szakemberképzés területén meghatározóvá vált az NKE Katasztrófavédelmi Intézetének iparbiztonsági képzése és a KOK ellenőri tanfolyamai. Kiegyensúlyozott a kapcsolat a társhatóságokkal, az érdekvédelmi szervezetekkel és a biztonsági tanácsadói egyesületekkel. 2012-től rendelkezésre állt a BM OKF Iparbiztonsági Tanácsadó Testület szakmai támogatása, amely az NKE KVI szaktanszékével a szakmai és tudományos tevékenység megalapozását és támogatását végzi.²⁰

A 2017. év januárjában hatályba lépő jogszabály-módosítások fő oka az volt, hogy a különböző szállítási alágazatokra vonatkozó kormányrendeletek eltérő módon szabályozták a bírság kiszabásának módszerét. Figyelemmel a hatósági tapasztalatokra és a társadalmi visszajelzésekre, a belső jogszabályok módosítása vált szükségsszerűvé, amelynek hatására a katasztrófavédelmi szervek a bírságtételek esetleges kiszabásakor objektív módon lehetnek tekintettel az ügyfél által elkövetett szabálytalanságok súlyára és esetleges következményeire, így ennek okán olyan szankció kiszabására lesz lehetőség, amely arányban áll az elkövetett szabályszegés kockázatával, ezáltal a társadalom számára is akceptábilisabbá válhatnak az alkalmazott szankciók.²¹

²⁰ KÁTAI-URBÁN – KOZMA – VASS 2015b, 106.

²¹ KOZMA-VASS 2017, 11.



6. ábra. A kiszabott bírságok összege 2012–2018 között

Forrás: Balogh Róbert szerkesztése

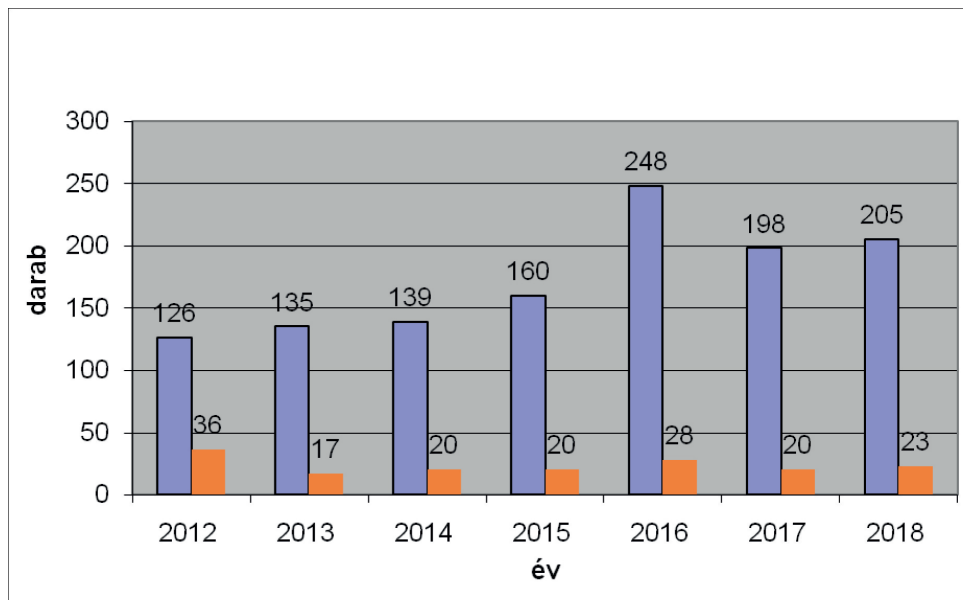
A jogi szabályozás módosítása után a nevesített bírságtételek darabszámának növelése és a meghatározások pontosítása segítette a jogalkalmazás gyakorlatát. Az egyes szabálytalanságok könnyebben és egyértelműen besorolhatóvá váltak.

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 tartály és a konténer jelölésével kapcsolatos hiányosságok módosítása.²²

A bírságjogszabály változásának hatálybalépését követően 2017. január 13. után indult vasúti veszélyesáru-szállítással kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági eljárások esetében már a csökkentett bírságösszegekkel adták ki a bírsághatározatokat. A csökkentett bírságtételek mellett bizonyos esetekben a veszélyeztetés mértékét, a szállítás körülményeit figyelembe véve további 90–70%-os, illetve 50%-os korrekció volt alkalmazható, amely lehetőséget adott a kiszabott bírságok összegének nagymértékű mérséklésére.

A bírságjogszabályban a felelősségi körök pontosítása, a nevesített bírságtételek módosítása lehetővé tette az objektívebb szankcionálást. A tapasztaltabb, magasan képzett állomány és a bírságrendelet változása eredményeként a bírságtételek összegének csökkentése ellenére is a 2017–2018-as években kiszabott bírságösszegek jelentősen magasabbak, mint a 2012–2015 közötti időszakban és kismértékben kevesebbek a 2016. évben kiszabott bírságok összegénél.

²² BALOGH–KOZMA–VASS 2018, 107.



7. ábra. Az elsőfokú és a másodfokú bírság határozatok száma 2012–2018 között

Forrás: Balogh Róbert szerkesztése

Az első- és a másodfokú ügyek alakulásában megfigyelhető, hogy a 2016. évben kiemelkedő mennyiségű a kiadott első- és másodfokú határozatok száma is. 2017–2018-ban nem közelíti meg az elsőfokú határozatok száma a 2016. évi 248 darabot, azonban a 198 és a 205 kiadott határozat is magasnak mondható. A 2016. évi 28 darab másodfokú határozathoz képest 2017–2018-ban 20 és 23 darab másodfokú határozatot adtak ki a nagyszámú elsőfokú határozat és kiszabott bírságok magas összege ellenére is. Ezek az eredmények a tapasztalt állománynak köszönhetők. Az állomány folyamatos képzése és ezáltal a megszerzett gyakorlata az ellenőrzések és a hatósági eljárások magasabb színvonalú és szakszerűbb lefolytatását teszi lehetővé.

A katasztrófavédelem 2012. január 1-től 2018. december 31-ig végrehajtott vasúti veszélyesáru-szállítással kapcsolatos felügyeleti tevékenységének összefoglaló adatai az alábbi táblázatban láthatók.

1. táblázat. A vasúti veszélyesáru-szállítás hatósági felügyeletének adatai 2012–2018 között

Vasúti veszélyesáru-szállítási ellenőrzések adatai	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ellenőrzési alkalmak száma	705	987	1291	1206	1313	2007	2017
Ellenőrzött vasúti kocsik száma	15 600	20 670	23 468	24 132	27 392	53 751	95 920
Veszélyes árut szállító (RID-es) vasúti kocsik száma	6760	7935	13 375	14 163	16 320	26 897	31 474
Hibás vasúti kocsik száma	181	448	341	410	331	599	385
Felderítés aránya %	2,68	5,65	2,55	2,89	2,03	2,28	1,23
Telephelyi ellenőrzések száma	61	110	228	228	206	192	188
Elsőfokú hatósági határozatok száma	126	135	139	160	248	198	205
Másodfokú határozatok száma	36	17	20	20	28	20	23
Bírságok összege (millió forint)	13,35	31,23	30,01	34,04	52,26	42,61	50,5
Bírósági eljárások száma	2	4	0	0	2	2	0
Balesetek száma	32	16	13	24	29	20	15

Forrás: Balogh Róbert szerkesztése

Összegzés

Összességében a veszélyesáru-szállítás ellenőrzése kapcsán kijelenthető, hogy a katasztrófavédelem hatósági jelenléte minden szállítási alágazatban kiemelkedően fontos feladatot jelent, amely nagymértékben hozzájárul a közlekedés biztonságának, ezen keresztül a közbiztonságnak a növeléséhez. Az ellenőrzési adatok, a hatósági tapasztalatok, illetve a társadalmi visszajelzések igazolják a katasztrófavédelmi szervek ellenőrzési jelenlétének fontosságát. Az elmúlt évek adataiból megállapítható, hogy e jelenlét mennyire fontos szerepet játszik a szabályok betartásának elősegítésében. Látható ugyanakkor az is, hogy a szállításban részt vevők fokozottabb figyelmet szentelnek a biztonsági előírásokra és törekednek a jogszabályok betartására. Ennek ellenére a szabálytanságok száma és a kiszabott bírságtételek összege nő, ami egyrészt visszavezethető a megnövekedett számú ellenőrzésekhez, másrészt az ellenőri állomány folyamatos képzésére, amely az ellenőrzések magasabb színvonalú és szakszerűbb lefolytatását teszi lehetővé.²³

A bírságjogszabály 2016. évi változásának hatálybalépését követően a 2017. január 13. után indult vasúti veszélyesáru-szállítással kapcsolatos katasztrófavédelmi hatósági eljárások esetében a felelősségi körök pontosítása, a nevesített bírságtételek módosítása lehetővé tette az objektívebb szankcionálást.

A csökkentett bírságtételek mellett bizonyos esetekben a veszélyeztetés mértékét, a szállítás körülményeit figyelembe véve további 90–70%-os, illetve 50%-os korrekció alkalmazásával volt enyhíthető a katasztrófavédelmi hatóság által az eljárások során kiszabott bírság összege.

²³ KOZMA–VASS 2017, 14.

Ezek a változások a 2017. és 2018. évben a másodfokú eljárások számát is alapul véve a módosult szankciórendszer elfogadottságát mutatja azok körében, akik a veszélyes áruk vasúti szállításában vesznek részt.

A kelebiai határátkelő vasútállomáson 2016 novemberétől a katasztrófavédelem által végzett folyamatos ellenőrzések az érintett szakaszon vasúti szállítást végzőket a szabályok maradéktalan és pontos betartására ösztönzi. Az állandó hatósági felügyelet eredményeként megállapítható, hogy a szabálytalan vasúti kocsik száma a 2017. évben, a kelebiai folyamatos ellenőrzés megkezdésekor volt a legmagasabb a vizsgált időszakban, azonban a 2018. évi kiemelkedően magas ellenőrzési számok ellenére a szabálytalan szállítások száma jelentősen csökkent.

Felhasznált irodalom

- BALOGH Róbert – KOZMA Sándor – VASS Gyula (2018): A közúti veszélyes áru szállítás hatósági felügyeletével kapcsolatos tapasztalatok értékelése a bírság jogszabály változásának következtében; *Védelem Tudomány*, 3. évf. 3. sz. 100–111. Elérhető: www.vedelemtudomany.hu/articles/07-balogh-kozma-vass.pdf (A letöltés dátuma: 2019. 04. 01.)
- BIHARI János (2016): Kockázat és kockázatsökkentés a veszélyes áru szállítások során I. rész A vasúti veszélyes áru fuvarozás. *Katonai Logisztika*, 24. évf. 2. sz. 75–91. Elérhető: http://epa.oszk.hu/02700/02735/00082/pdf/EPA02735_katonai_logisztika_2016_2_075-091.pdf (A letöltés dátuma: 2019. 04. 01.)
- HORVÁTH Hermina – KÁTAI-URBÁN Lajos – KOZMA Sándor – SÁROSI György – VASS Gyula (2018): *Iparbiztonságtan II.: Kézikönyv a veszélyesáru-szállítványokkal kapcsolatos feladatok ellátásához*. Budapest, Dialóg Campus Kiadó. Elérhető: <http://ludita.uni-nke.hu/repozitorium/handle/11410/10899> (A letöltés dátuma: 2019. 04. 01.)
- KÁTAI-URBÁN Lajos – KOZMA Sándor – VASS Gyula (2015a): Veszélyes szállítványok felügyeletével kapcsolatos hatósági tapasztalatok értékelése. *Hadmérnök*, 10. évf. 4. sz. 101–114. Elérhető: www.hadmernok.hu/154_10_kataiu_ks_vgy.pdf (A letöltés dátuma: 2019. 04. 01.)
- KÁTAI-URBÁN Lajos – KOZMA Sándor – VASS Gyula (2015b): Veszélyes szállítványok felügyeletével kapcsolatos jog- és intézményfejlesztési tapasztalatok értékelése. *Hadmérnök*, 10. évf. 3. sz. 92–108. Elérhető: www.hadmernok.hu/153_08_katayul_ks_vgy.pdf (A letöltés dátuma: 2019. 02. 28.)
- KÁTAI-URBÁN Lajos – KOZMA Sándor – VASS Gyula (2016): *Veszélyes szállítványok felügyeletének fejlődése Magyarországon*. Elérhető: <http://vedelem.hu/letoltes/anyagok/-veszelyes-szallitmanyok-felugyeletenek-fejlodeseg-magyarorszagon.pdf> (A letöltés dátuma: 2019. 02. 28.)
- KOZMA Sándor – VASS Gyula (2017): Veszélyes szállítványokkal kapcsolatos 2016. évi katasztrófavédelmi tapasztalatok és újdonságok az idei évben. *Veszélyes Anyagok*, 3. évf. 1. sz. 10–14. Elérhető: www.forum-media.hu/images/archivum/4113fgjk9f8g/Veszelyes-Anyagok--2017.-jan-feb.pdf (A letöltés dátuma: 2019. 04. 16.)

Jogforrások

1986. évi 2. törvényerejű rendelet a Bernben, az 1980. évi május hó 9. napján kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) kihirdetéséről. Elérhető: http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=8072.340299 (A letöltés dátuma: 2019. 02. 28.)
2006. évi LXXVII. törvény a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv kihirdetéséről. Elérhető: http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=103543.216632 (A letöltés dátuma: 2019. 02. 28.)

- 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet a hivatásos katasztrófavédelmi szerv eljárásai során a veszélyes áruk vasúti és belvízi szállításának ellenőrzésére és a bírság kivetésére vonatkozó egységes eljárás szabályairól, továbbá az egyes szabálytalanságokért kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól. Elérhető: http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=140282.349982 (A letöltés dátuma: 2019. 02. 28.)
- Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról. Elérhető: <https://publications.europa.eu/hu/publication-detail/-/publication/f989d95e-7c78-4754-b255-ee36c0a8238d/language-hu> (A letöltés dátuma: 2019. 02. 28.)
- BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság belső hálózatáról elérhető *Online Katasztrófavédelmi Adatszolgáltató Program* hatósági adatszolgáltató rendszere. Elérhető: http://kit.katved.gov.hu/kap/adatszolgaltatas_ibt_2015.aspx (A letöltés dátuma: 2019. 02. 28.)