

Veszélyes áruk szállítása 2006-ban

A veszélyes áruk szállítására, kockázata miatt, az Európai Unióban és hazánkban is egyre nagyobb figyelmet fordítanak. Az ellenőrzés és az útvonal kijelölés 2006 évi tapasztalatait adjuk közre.

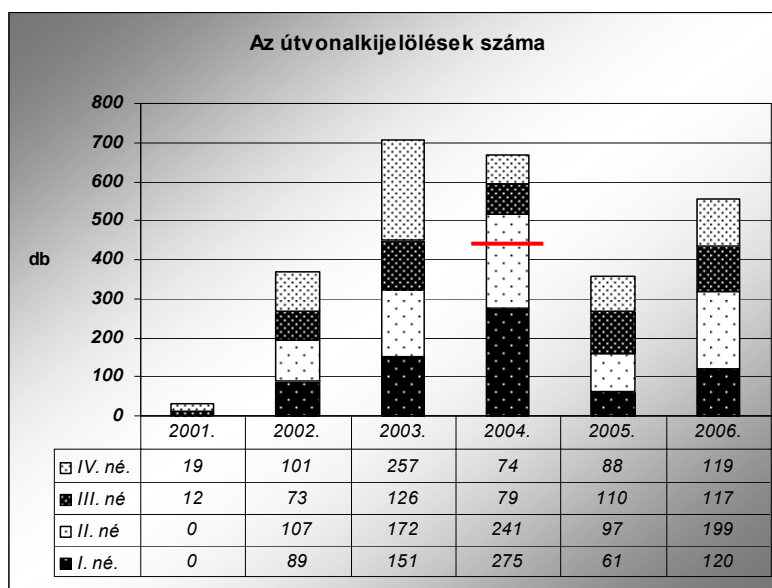
A veszélyes árut szállító gépjárművek útvonalának kijelölése

A különösen veszélyes anyagokat ill. nagy anyagmennyiségeket szállító járművek útvonalát - 2006-ban - külön ki kellett jelölni.

Ilyen útvonal kijelölésre **555 alkalommal** került sor. (Az I. né-ben 120, a II. né-ben 199, a III. né-ben 117, a IV. negyedévben 119)

Az útvonal kijelölésre került szállítások megyei eloszlását az 1. sz. melléklet tartalmazza.

Az adatok az útvonal kijelölésre kötelezett szállítások száma (1.ábra) tekintetében emelkedést mutatnak az előző évhez képest (356 eset).

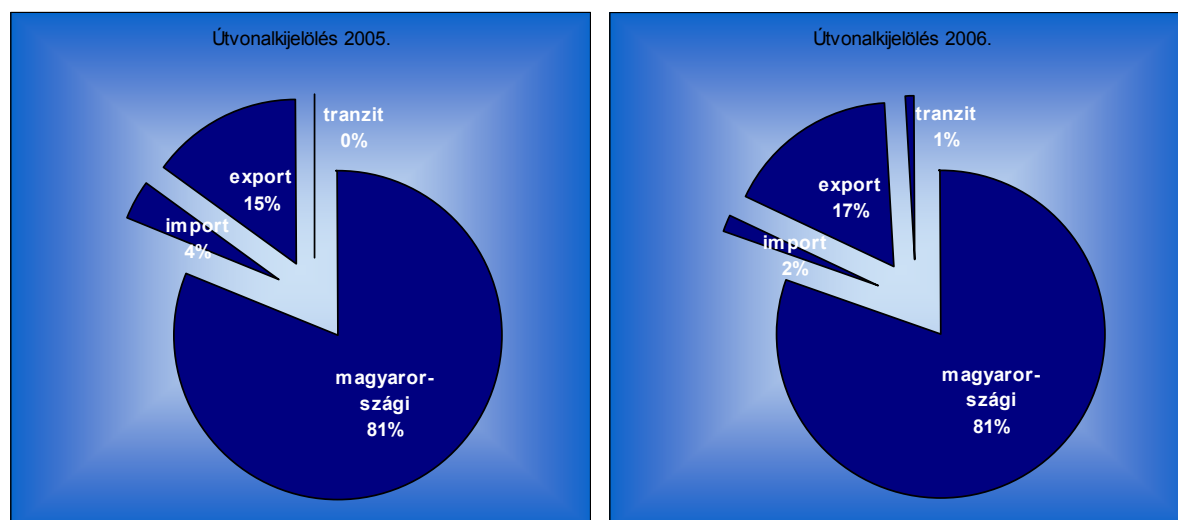


1. ábra

Az adatok a Termofarm Kft. 2005. II. félévben megindított autógáz szállításait nem tartalmazzák (heti rendszerességű terítőjáratok, 1560/év). Az Európai Unióhoz történt csatlakozás (piros vonallal jelölve) következtében – a határforgalom ellenőrzésének hiányában – 60%-kal csökkent az útvonal kijelölések száma. Az év azonos időszakait tekintve azonban megállapítható, hogy a tendencia emelkedő, az ellenőrzések következtében több magyarországi szállító jelenti be szállításait.

A szállítások megoszlása (2. ábra) számottevően nem változott. A jogszabály hatálya alá tartozó veszélyes anyagok szállításának döntő része magyarországi létesítmények közötti szállítás (81%). Nemzetközi veszélyes áru szállítás tekintetében, a nagyobb része a külföldre

irányuló (17%), kisebb része a külföldről magyarországi létesítménybe irányuló (2%) szállítás, tranzit szállítást összesen csak 4 alkalommal (1%) jelentettek.



2. ábra

Szállított anyag	Szállított mennyiség (t)
acetonitril	33.4
ammónia	1904
dimetil-szulfát	64.5
epiklórhidrin	10.9
fekete lőpor, trotil, robbanóanyag	497
füstölő kénsav	1288
hidrogén-fluorid	5.3
hipoklorit	6
klór	125
kénsav	308
salétromsav	53.2
szénhidrogén gázkeverék	415
összesen	4710

A 2006. évben, (a lakossági pb szállításokat nem tekintve) mintegy **4710 tonna** különösen veszélyes áru szállítására került sor Magyarország útjain, míg 2005. évben 5460 tonna volt, így kismértékű csökkenés tapasztalható. A legnagyobb mennyiségben szállított anyagnak az ammónia és a kénsav, a legveszélyesebbnek pedig a klór és a hidrogén-fluorid tekinthető.

Az útvonal kijelölések számának alakulása egyrészt tulajdonítható annak, hogy az alkalmazott szankciók nem bírnak visszatartó hatással, másrészt a bejelentők jogkövető magatartása hiányzik. A Seveso-s üzemek által benyújtott biztonsági jelentések és biztonsági elemzések alapján, illetve a bejelentő cégek profilja alapján feltételezhető, hogy az útvonal kijelöléses szállítványok száma jóval meghaladja a jelenlegit.

3. ábra

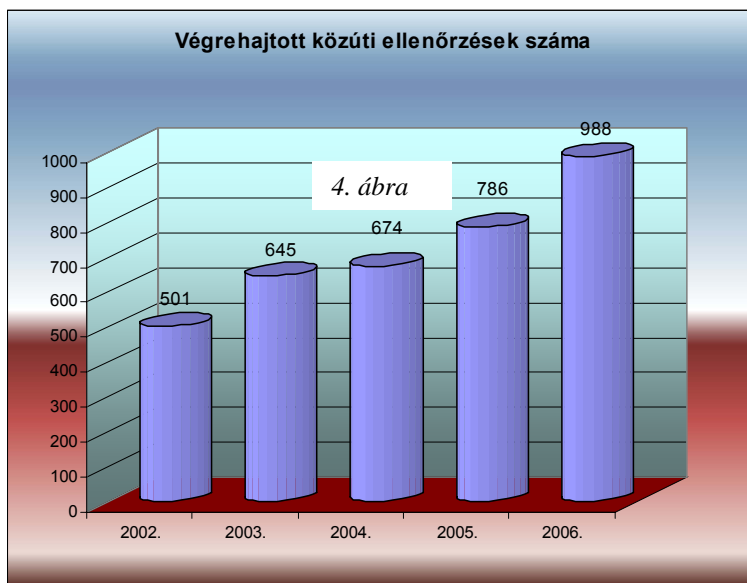
Telephelyi ellenőrzések keretében történő célellenőrzések végrehajtása segíthet a be nem jelentett szállítványok felderítésében. A jogkövető magatartás csak fokozott ellenőrzésekkel, és szigorú szankcionálással kényszeríthető ki. Ezért szükséges tovább folytatni a potenciális szállítók körének feltérképezését, (Seveso-s üzemek, CH szállítók, vízművek stb), majd célorientált ellenőrzését.

A veszélyes áruk szállításának ellenőrzése

Közúti szállítmányok ellenőrzése

Az igazgatóságok szakemberei - a közlekedési felügyelettel, a rendőrséggel, illetve a vámhatósággal egyeztetve - **988 alkalommal vettek részt közúti ellenőrzésen, 25%-kal többször az előző évhez képest**, valamint **166 alkalommal hajtottak végre telephelyi ellenőrzést**.

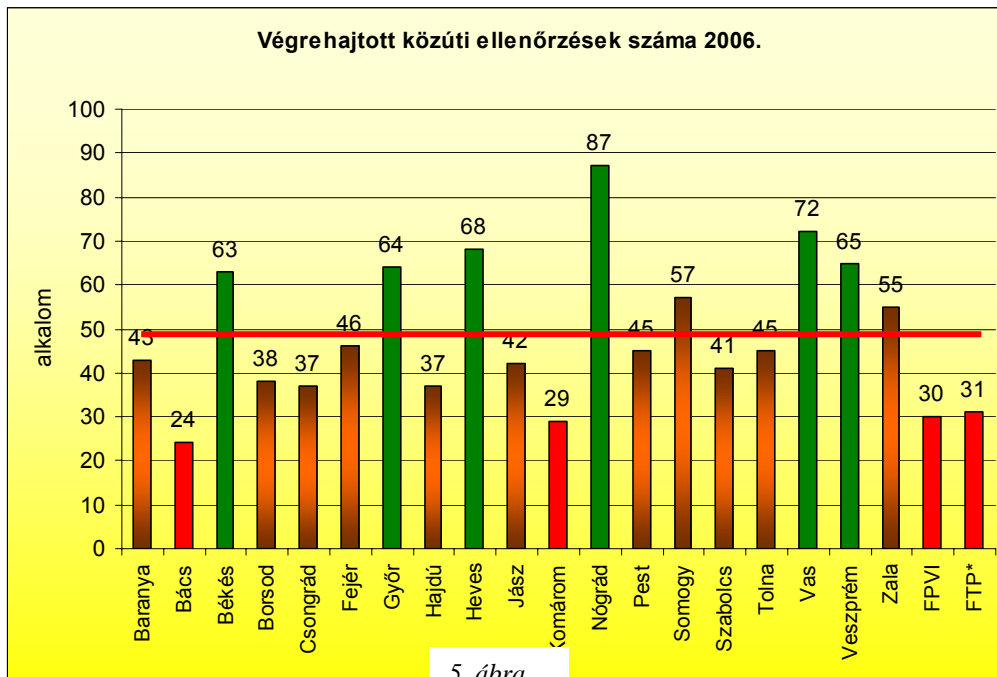
A tervezett és végrehajtott ellenőrzések, az ellenőrzött gépjárművek, a hibák és intézkedések számának megyénkénti megoszlását az 1. számú melléklet tartalmazza.



Az ellenőrzések száma (4. ábra) a korábbi évekhez képest sokkal egyenletesebb képet mutat.

Legtöbb alkalommal közúti ellenőrzést 2006-ban Nógrád, Vas és Heves megyében hajtottak végre, a legkevesebbet pedig Bács-Kiskun és Komárom-Esztergom megyében, valamint a Fővárosban (5. ábra).

Egyes határ melletti igazgatóságok esetében (Győr, Nógrád, Vas) jó együttműködés alakult ki a vámhatóság mobil csoportjaival, illetve a határkirendeltségekkel.



5. ábra

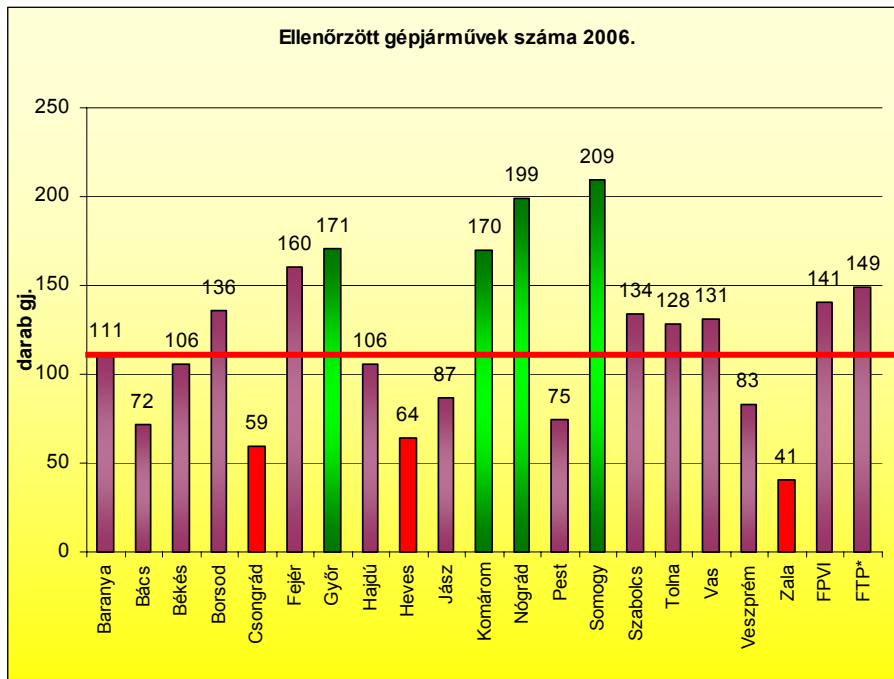
Az összes ellenőrzött gépjárművek száma az előző évhez képest (2001 gj.) mintegy **19%-os emelkedést** mutat, részben a 2005-06. évi zöldkommandós akciósorozatnak is köszönhetően, a 2006-os évben **2383** veszélyes árut szállító gépjárművet ellenőriztek munkatársaink (6. ábra).

Az első negyedévben 528, a második negyedévben 643, a harmadik negyedévben 738, a negyedik negyedévben 474 db.



6. ábra

2006-ban a legtöbb gépjárművet Somogy megyében (209 db), Nógrád (199 db) és Győr-Moson-Sopron (171 db), illetve Komárom-Esztergom (170 db) megyében, a legkevesebbet pedig Zala (41 db), Csongrád (59 db), és Heves (64 db) megyében ellenőrizték (7. ábra).



7. ábra

Az ellenőrzések hatékonyságát befolyásolja az ellenőrzés helyének, napjának megválasztása, a forgalom nagysága, stb. Több megyében előfordul, hogy az ellenőrzés ideje alatt nem, vagy csak kevés számú veszélyes árut szállító jármű közlekedik, kevés ellenőrzésre alkalmas helyszín van, amit a szállító cégek elkerülnek, amint tudomást szereznek az ellenőrzésről.

Az ellenőrzött 2383 gépjármű közül 362-nél tártak fel szakembereink hiányosságot. Ahogy a

Hibás szállítások alakulása				
	2003	2004	2005	2006
magyar szállító	34%	27%	20%	14%
külföldi szállító	25%	31%	29%	21%
összes	33%	27%	22%	15%

2. számú táblázat

2. számú táblázat mutatja, a magyar szállítók 14%-a, a külföldi szállítók 21%-a nem felelt meg valamilyen szempontból az előírásoknak. *Az elmúlt évekhez képest tehát csökkent a tapasztalt hiányosságok száma – mind a belföldi, mind a külföldi – szállítók körében.*

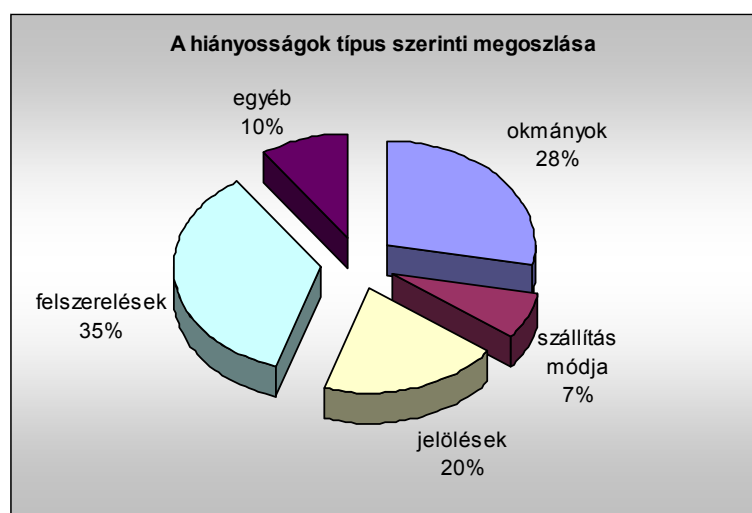
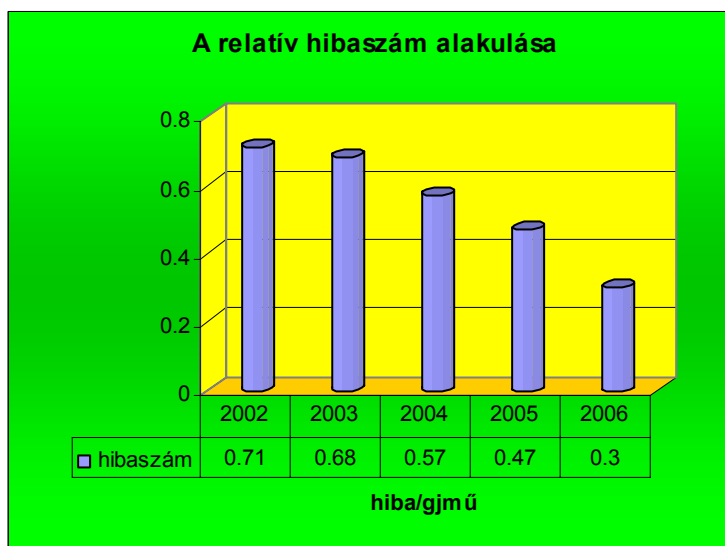
A részletesebb elemzések szerint a nemzetközi fuvarozásban résztvevő nagyobb hazai cégek és vállalatok veszélyes árut szállító járművei az ADR szabályainak és előírásainak többnyire megfelelnek, jelölésük szabályos, kiegészítő felszerelésekkel, tűzvédelmi eszközökkel rendelkeznek.

A 2006-os évben tapasztaltak alapján a legtöbb hiányosság a belföldi fuvarozást vállaló kisebb hazai vállalatok, illetve a külföldi, nem az Európai Unióból származó gépjárműveknél fordult elő.

Az ellenőrzésben résztvevők többféle problémából eredően 726 hibát állapítottak meg. Elmondható, hogy a hibák sokszor halmozottan jelentkeznek, s azok száma az előző időszakokhoz képest (8. ábra) relatíve csökkent (**2006.: 0,30 hiba/gjmű** 2005.: 0,47 hiba/gjmű).

A szabálytalan szállítások számának csökkenése mutathatja a közlekedési morál, a szállítói fegyelem pozitív változását. Az ellenőrzések szükségességét és hatékonyságát igazolja, hogy a tárgyidőszakban szakembereink több olyan gépjárművel találkoztak, amelyeket korábbi időszakokban már ellenőriztek, és az akkor feltárt hiányosságokat az üzemben tartó időközben pótolta.

9. ábra

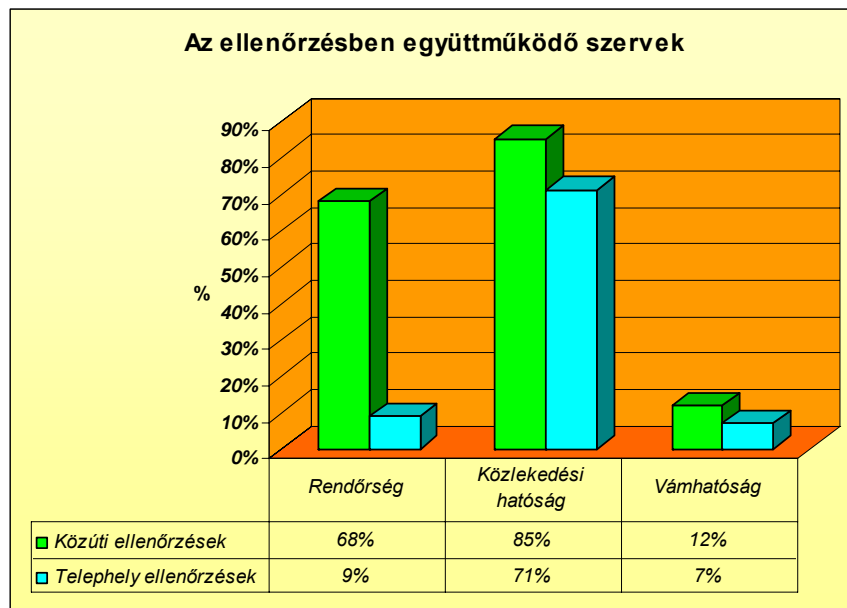


Legtöbb hiba a tűzoltó készülékekkel kapcsolatosan fordult elő, a fuvarokmányok, az írásbeli utasítás hiánya vagy nem megfelelő vezetése mellett, de jelentős és kiemelten kezelendő a járművek nem szabályos jelölése, bárcázása, a személyi védőfelszerelések hiánya, érvényességi idejének lejáta, vagy a figyelmeztető jelzőeszköz hiánya, működésképtelensége (9. ábra).

Általános tapasztalat, hogy a gépjármű üzemeltetője általában szabályszerűen gondoskodik a járművek ADR előírások szerinti felszereléséről, de néhány esetben elmulasztja azok rendszeres ellenőrzését. Ebből adódik a számos szavatossági, üzemképességi probléma, valamint a bárcák, táblák elhanyagoltsága.

Az ellenőrzésben közreműködő szakembereink javaslatára az intézkedéseket (összesen 379) a szabálytalanságok kijavítására hatáskörüknél fogva a rendőrség, a közlekedési felügyelet vagy a vámhatóság képviselői fogantatosították, ami többségében szabálysértési eljárás kezdeményezésében nyilvánult meg.

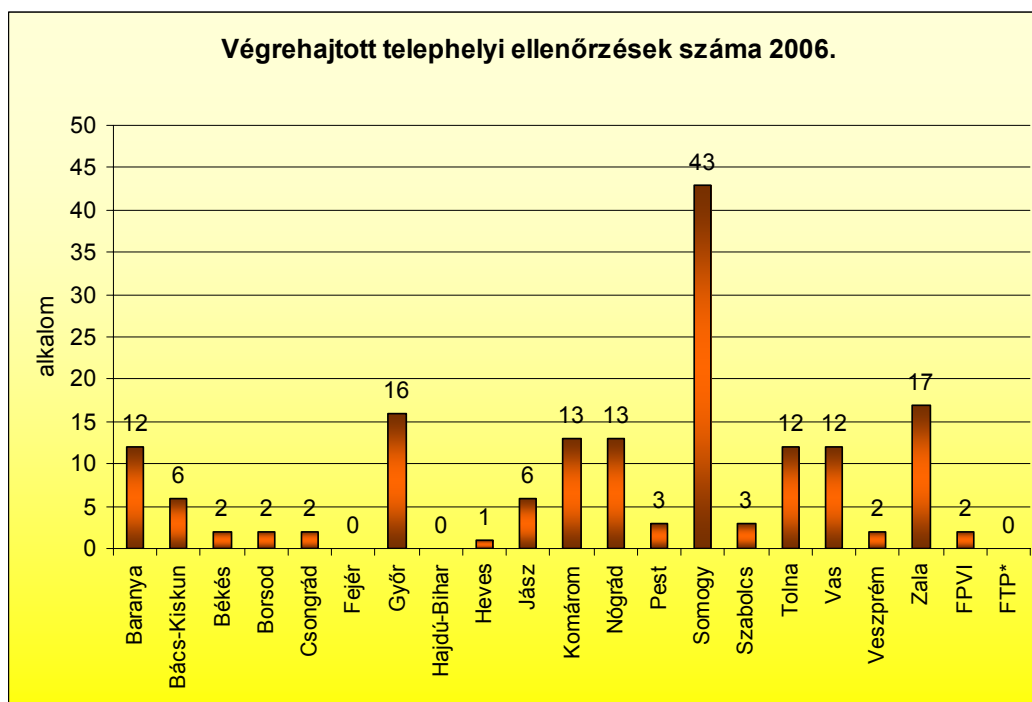
A szabálytalanságok feltárásakor alapvető cél a hibák megszüntetése, a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése volt. Az ellenőrzésben közreműködő szakembereink 96 esetben figyelmeztették a gépjárművezetőket a feltárt hiányosságokra, ha lehetséges volt, elrendelték a hibák helyszínen történő korrigálását. Súlyos illetve halmozott szabálytalanságok esetén helyszíni bírság kiszabására 51 esetben került sor, 73 esetben szabálysértési feljelentés történt. 58 esetben egyéb hatósági intézkedést kezdeményeztünk, 20 esetben a szállítmány feltartóztatására került sor. Az ellenőrzések eredményei alapján 101 esetben hívtuk fel írásban a szállító figyelmét a szabálytalanságok megszüntetésére, a hibák kijavítására. A feltárt hiányosságok és a kiszabott büntetések felsorolását a 2. sz. melléklet tartalmazza.



10. ábra

Telephelyi ellenőrzés

Telephelyi ellenőrzésre 2006-ban 166 esetben került sor. Az ellenőrzések során 43 gépjármű is ellenőrzésre került. A telephelyi ellenőrzések általában a közlekedési hatóság munkatársaival közösen történnek (80%), esetenként a rendőrség (15%) és/vagy a vámhatóság részvételével (11. ábra).



11. ábra

Megállapítható, hogy az ellenőrzésbe bevont üzemek közül a veszélyes anyagok gyártásával, felhasználásával, tárolásával, illetőleg a veszélyes hulladékkezeléssel, égetéssel foglalkozóknál, valamint az autóbontóknál, gumi- és a vegyi termékek gyártásánál tapasztalt hiányosságok száma meghaladja az egyéb tevékenységet végzőknél feltártakat.

Az ellenőrzések alapján megállapítható, hogy a vizsgált cégek mintegy 35 %-ban nem rendelkeztek biztonsági tanácsadóval. Az ellenőrzött telephelyek közül 72 telephely tartozik a közbiztonsági terv készítésére kötelezett cégek közé, ebből mindössze 22 esetben (30 %) állt rendelkezésre az ADR által megkövetelt közbiztonsági terv.

Az ellenőrzések fokozását az is indokolja, hogy – mint azt a fenti adatokból is láthattuk – a jogkövetés nem kielégítő. Ezért szükséges a veszélyes áru szállításban részt vevők (feladók, szállítók stb.) felmérése. A felmérés alapjául a saját adatbázisok (veszélyes hulladék szállítók, Seveso-s üzemek), illetve a társhatóságok (közlekedési hatóság, környezetvédelmi hatóság) adatbázisai szolgálhatnak.

Veszélyes hulladék határon át történő szállítása

Az Európai Közösségen belüli, az oda irányuló és az onnan kifelé történő hulladékszállítás felügyeletéről és ellenőrzéséről szóló 120/2004. (IV. 29.) Korm. rendelet előírásai szerint a hulladékok behozatala, kivitele és átszállítása során hatóságként az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség jár el. A főfelügyelőség a veszélyes hulladék behozatala, kivitele és átszállítása esetén a hulladék szállítására vonatkozó eljárásáról értesíti az OKF-t is.

Az OKF 2006-ban **98 esetben** kapott tájékoztatást mintegy 63000 tonna veszélyes hulladék határon át történő szállításáról, melyek adatait (cégnév, be- és kilépés helye, szállítási útvonal, engedély érvényessége, anyagfajta és mennyiség) a 3. számú melléklet tartalmazza (ugyanezen adatsor 2005-ben: 63 esetben 77000 tonna volt). Mintegy 30 fajta veszélyes

hulladék szállításra került sor, legnagyobb mennyiségben akkumulátorokat, illetve szerves oldószereket, lúgokat szállítottak.

Az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség által kiadott tranzit szállítási engedélyek csak a veszélyes hulladék szállítmány által belépésre igénybe vehető határátkelőhelyet jelöli ki, a kilépésre igénybe vehető határátkelőhelyet nem.

A veszélyes hulladékok határon át történő szállításának engedélyezési dokumentációja tartalmazza a szállítás tervezett útvonalát (és egyéb információkat), a hatóság által megküldött határozat azonban nem.

A szükséges adatokról egyeztetést kell kezdeményezni a hatósággal (Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség), majd a veszélyes hulladékok határon át történő szállítási adatait hozzáférhetővé kell tenni az ellenőrzésben résztvevők részére.

Veszélyes áru szállítás során bekövetkezett balesetek

Veszélyes áru szállításával kapcsolatos balesetek 2006.					
Ssz.	Baleset ideje	Baleset helye (lakott terület)	Szállító cég neve (vagy a balesetért felelős cég neve)	Vesz. anyag megnevezése	Egyéb (pl. személyi sérülés)
1	2006.03.02	Győr, Banai út 50-es km szelvényében	Schenker Kft. (feladó)	oldható ólomvegyület	
2	2006.03.10	74-es sz. főút (z.egerszegi HÖT vonult)	Vasi Transz Fuvarozási és Szállítmányozó Szolgáltató Kft.	Benzin	
3	2006.06.28	M0 19 km, OMV kút parkoló	szlovén rendszámú kamion	Peronit 28/E (robb. anyag)	
4	2006.07.06	Miskolc belváros	MIKEROBB Kft.	Ando-Prill, Permon (robb. anyagok)	
5	2006.08.23	Miskolc : 37-es főút, bevezető szakasz	Phönix Kft	bányaiszap	
6	2006.09.19	Balatonkeresztúr	Agrokémia	Cseppfolyós ammónia	
7	2006.10.06	Siófok térsége: M7 Bp felé 103-160 km (lakott településtől távol)	TotalHungaria Kft	PB palackok	1 fő meghalt
8	2006.12.12	M7 46 km	Valentini Fzvarozó és Szolgáltató Kft.	PB palackok	

3. számú táblázat

Összegzés

Az elmúlt év ADR ellenőrzéseinek tapasztalatai és adatai alapján elmondható, hogy az ellenőrzések fokozása következtében folyamatosan emelkedett az ellenőrzött gépjárművek száma és az ellenőrzések hatékonysága. Habár a szabályok betartása területén javulás mutatkozik, a megelőzés érdekében szükséges a közúti szállítás további szisztematikus, most már önálló hatósági jogkörben végzendő ellenőrzése.

A katasztrófavédelem szervei által tartandó ellenőrzések során a cél nem csupán az ellenőrzések számának növelése, hanem legalább azonos súlyt kell kapnia az ellenőrzések minőségének, a hiányosságok feltárásának, a hatékonyság fokozásának.

Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság
Ipari Baleset-megelőzési és Felügyeleti Főosztály
Budapest, 2007.

1. számú melléklet:

Kimutatás a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgató 15/2006. számú Intézkedésének végrehajtásáról								
Ssz.	Megyei KVI	2006						
		Útvonal kijelölés	Ell. Telephely	Közúti ellenőrzések				
				Tervezett ell.	Végrehaj- tott ell	Ell gépj. száma	Hibák	Intézked- ések
1.	Baranya	0	12	47	43	111	31	17
2.	Bács-Kiskun	0	6	23	24	72	5	5
3.	Békés	0	2	66	63	106	50	30
4.	Borsod-Abaúj-Zemplén	0	2	43	38	136	20	9
5.	Csongrád	18	2	49	37	59	5	5
6.	Fejér	0	0	47	46	160	72	40
7.	Győr-Moson-Sopron	0	16	74	64	171	46	23
8.	Hajdú-Bihar	0	0	40	37	106	28	14
9.	Heves	0	0	60	68	64	19	13
10.	Jász-Nagykun-Szolnok	0	6	47	42	87	26	15
11.	Komárom-Esztergom	0	13	43	29	170	19	7
12.	Nógrád	0	13	87	87	199	258	117
13.	Pest	0	3	51	45	75	25	19
14.	Somogy	0	43	59	57	209	37	26
15.	Szabolcs-Szatmár-Bereg	0	3	36	41	134	7	2
16.	Tolna	0	12	69	45	128	20	10
17.	Vas	0	12	61	72	131	15	9
18.	Veszprém	0	2	85	65	83	1	1
19.	Zala	0	17	66	55	41	7	3
20.	FPVI	NNN	2	36	30	141	35	14
21.	FTP*	0	0	36	31	149	35	17
22.	VKK	537	NNN	NNN	NNN	NNN	NNN	NNN
23.	Összesen	555	166	1089	988	2383	726	379

2.számú melléklet: szabálytalanságok típusa az ellenőrzési jegyzék alapján

SZABÁLYTALANSÁGOK TÍPUSA AZ ELLENŐRZÉSI JEGYZÉK ALAPJÁN					
Szabálytalanság típusa	Belföldi	Eu tagállam	Nem EU tagállam	Összesen	
11. Az ADR 1.1.3.6. szerinti mennyiségi határ túllépése	1	0	1	2	
13. Fuvarokmány(ok)	85	17	9	111	
14. Írásbeli utasítás(ok)	51	15	9	75	
15. Kétoldalú/többoldalú megállapodás, belföldi hatósági engedély	1	0	0	1	
16. Járműjövahagyási igazolás	8	3	1	12	
17. A járművezető oktatási bizonyítványa	21	0	2	23	
18. Az áruk szállítása engedélyezett	3	1	0	4	
19. A jármű(vek) engedélyezett(ek) a szállított árukra	6	1	0	7	
20. A szállítás módjára vonatkozó előírások	11	3	3	17	
21. Együvé rakási tilalom	2	1	0	3	
22. A rakomány berakása és rögzítése, árukezelés	39	5	4	48	
23. Szivárgás vagy sérült küldeménydarab	6	1	1	8	
24. Csomagoló eszközök UN jelölése, tartály és tartány jelölés	13	5	3	21	
25. Küldeménydarabok jelölése (pl. UN szám) és bárcázása	20	5	2	27	
26. Nagybárcák a tartányon, konténeren, járművön	27	2	5	34	
27. Jármű/szállítóegység/konténer jelölése	35	7	10	52	
28. Az ADR-ben előírt általános célú biztonsági felszerelés	a.) Kézilámpa a járműszemélyzet tagjainak	46	6	6	58
	b.) Legalább 1 db kerékkitámasztó ék/jármű	10	0	1	11
	c.) 2 db önmagában megálló figyelmeztető jelzés	18	1	1	20
	d.) Figyelemfelkeltő mellény vagy ruha	13	1	0	14
29. Szállított árunak megfelelő felszerelés	14	2	0	16	
30. Az írásbeli utasítás(ok)ban előírt további felszerelések	42	4	2	48	
31. Tűzoltó készülék(ek)	68	10	7	85	
40. Egyéb megjegyzések	25	4	0	29	
Összesen	565	94	67	726	
KISZABOTT BÜNTETÉSEK TÍPUSA ÉS SZÁMA					
Büntetés típusa	Belföldi	Eu tagállam	EU tagállam	Összesen	
Szabálysértési eljárás	60	8	5	73	
Bírság	38	7	6	51	
Figyelmeztetés, helyszínen korrigálás	79	8	9	96	
Szignalizáció	100	1	0	101	
Egyéb	18	1	1	20	
Egyéb	5	18	12	35	
Egyéb	3	0	0	3	
Egyéb	0	0	0	0	
Egyéb	0	0	0	0	
Összesen	303	43	33	379	

