

Dr. Vass Gyula

A veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzése 2010. II. félévében

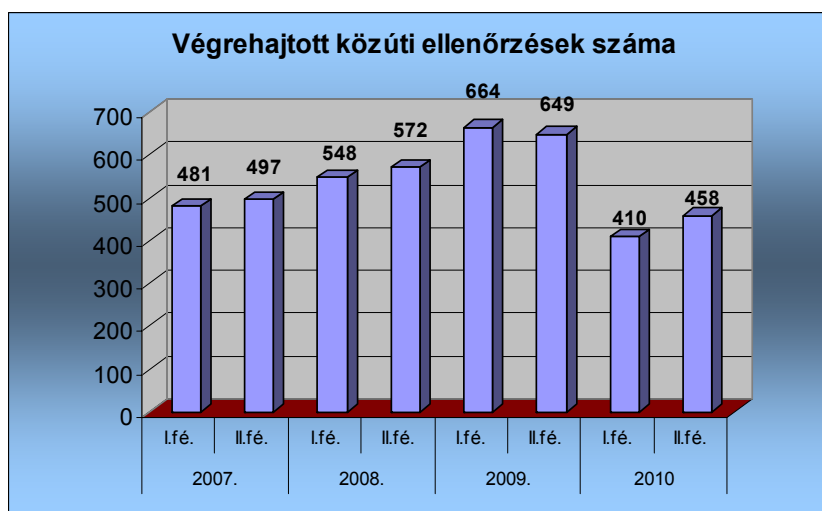
A veszélyes áruk szállításának területe – jelentőségének növekedésével, összetett kockázati viszonyaival – évek óta egyre preferáltabbá válik az Európai Unióban és hazánkban is. Összefoglalónk a 2010. II. félévi időszakra vonatkozóan a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésével, a veszélyes áru szállítás telephelyi ellenőrzésével, valamint az ellenőrzések során tapasztalt szabálytalanságok szankcionálásával kapcsolatos adatokat mutatja be.

VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁS ELLENŐRZÉSE

Közúti szállítmányok ellenőrzése

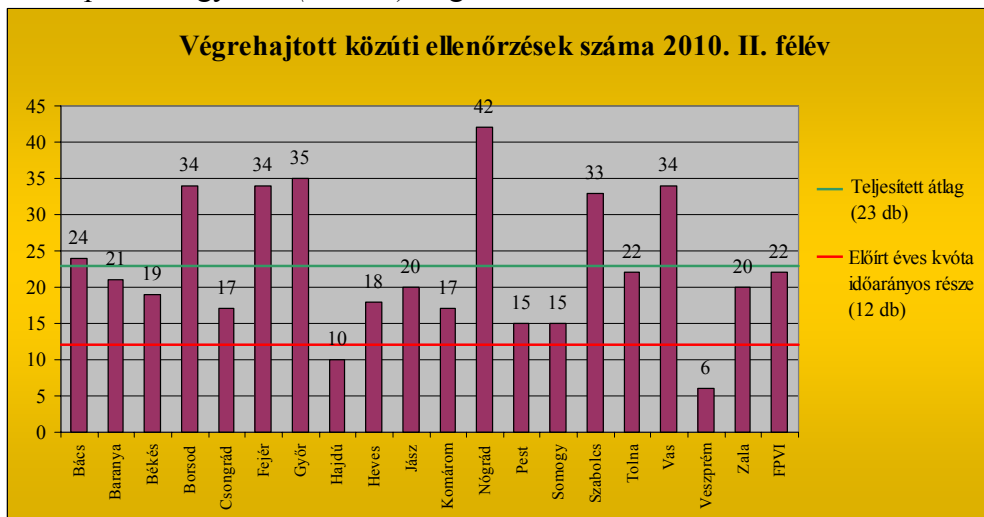
A megyei katasztrófavédelmi igazgatóságok szakemberei 2010. II. félév során 458 alkalommal vettek részt közúti ellenőrzésen (1. ábra).

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



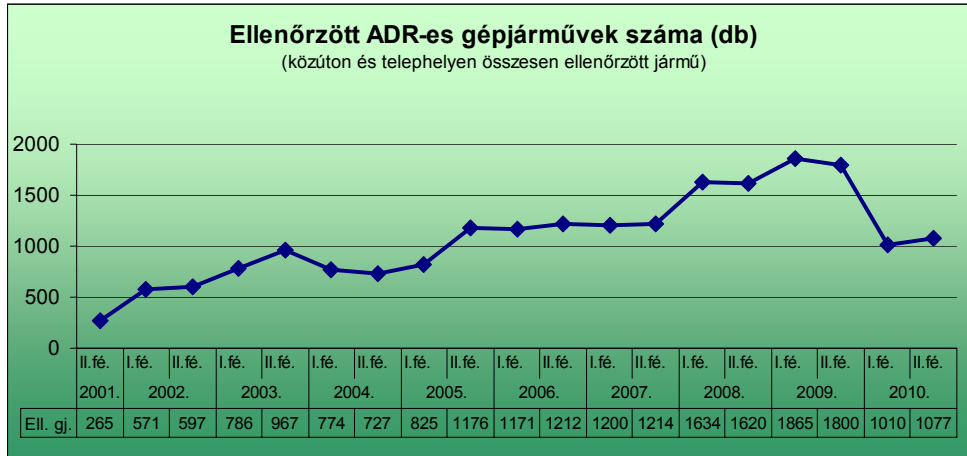
1. ábra

Közúti ellenőrzést legtöbb alkalommal 2010. II. félévében Nógrád-, Győr-, Borsod-, Csongrád-, Vas- és Szabolcs megyében hajtottak végre, a legkevesebb alkalommal, pedig Hajdú és Veszprém megyében (2. ábra) végeztek.



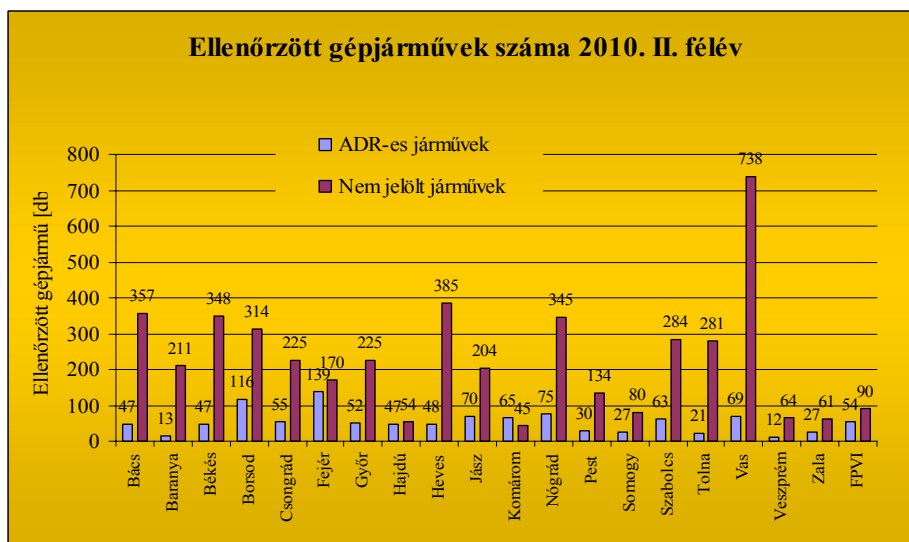
2. ábra

Az ellenőrzési alkalmak számának komoly mértékű csökkenése mellett, az összes ellenőrzött gépjárművek száma a 2009. év hasonló időszakához képest (1800 gj.) szintén jelentős – mintegy 40,2%-os – csökkenést mutat, így 2010. II. félévben 1077 db veszélyes árut szállító gépjárművet ellenőriztek munkatársaink (3. ábra).



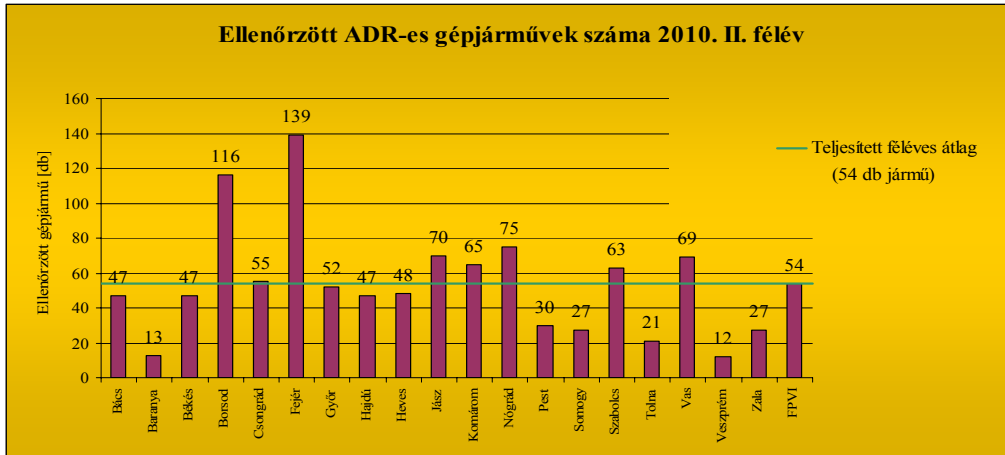
3. ábra

A fenti adatok a veszélyes árut szállító járművekre vonatkoznak, ezen túlmenően azonban az úgynevezett „fekete fuvarok” kiszűrése érdekében az igazgatóságok az elmúlt év II félévében 4615 db olyan, nem jelölt járművet is ellenőriztek, melyek nem szállítottak veszélyes árut (4. ábra). A nem jelölt járművek vizsgálata során több esetben került feltárássra olyan szállítás, ahol veszélyes árut szállítottak a vonatkozó előírások betartása, illetve annak mindennemű szándéka nélkül.



4. ábra

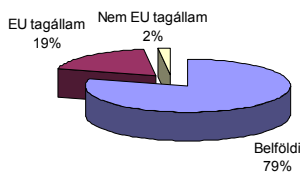
A fentiek alapján, az ellenőrzési alkalmak számától részben függetlenül, 2010. II. félévben a legtöbb ADR-es gépjárművet Fejér megyében (139 db), Borsod-Abauj-Zemplén megyében (116 db), és Nógrád megyében (75 db) ellenőrizték. A legkevesebb jármű ellenőrzésére Veszprém- kivételével, Baranya- (13 db), és Tolna megyében (21 db) került sor (5. ábra).



5. ábra

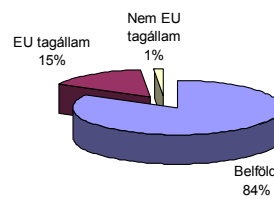
Össességében elmondható, hogy a **katasztrófavédelem jelenléte a közutakon a továbbiakban is kiemelkedően fontos** feladatot jelent, amely nagymértékben hozzájárul a közlekedés biztonságának növeléséhez. Több esetben **az ellenőrzési alkalmak számának növekedése nem vonta maga után automatikusan, az ellenőrzött gépjárművek számának növekedését.**

Szállítóegységek eloszlása nemzetiség szerint 2010. II. félév



6. ábra

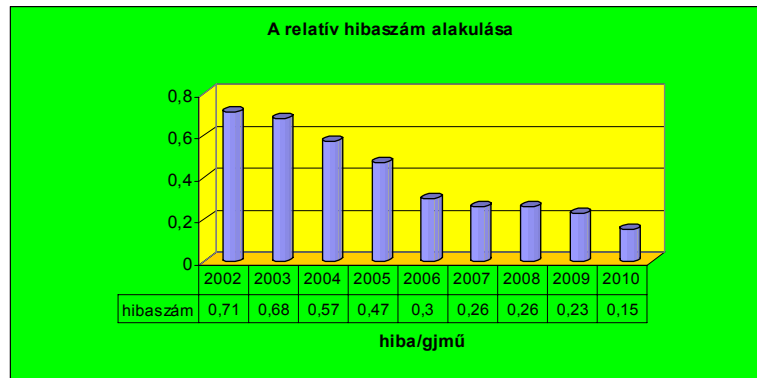
Hibás szállítóegységek eloszlása nemzetiség szerint (az összes hibás szállítóegységhez viszonyítva)



7. ábra

Az ellenőrzött 1077 gépjármű közül 71-nél tártak fel szakembereink hiányosságot – melyek nemzetiség szerinti arányát a 6. ábra szemlélteti. A 2010. évben tapasztaltak alapján a **legtöbb hiányosság a belföldi fuvarozást vállaló kisebb hazai vállalatok, illetve az Európai Unióból származó külföldi cégek gépjárműveinél fordult elő.** Az előző évek ugyanezen időszakának tapasztalatához képest csekély mértékben változott a hibás szállítások aránya az EU-s, a nem EU-s és a belföldi járművek között (7. ábra).

Az ellenőrzésekben ténylegesen résztvevőket, az ellenőrzött ADR-es és ezen belül a hibás járművek számát, valamint a területi szervek által végzett ellenőrzések hatékonysági mutatóját a 2. számú melléklet táblázata tartalmazza.



8. ábra

Az ellenőrzésben résztvevők a 2010. II. félévében végzett ellenőrzéseik során, többféle problémából eredően 142 hibát állapítottak meg. Elmondható, hogy a hibák sokszor halmozottan jelentkeztek, de azok száma a vizsgált járművek arányában az előző évekhez képest (8. ábra) több mint 30%-al csökkent, így **2010-ben 0,15 hibát állapítottak meg az ellenőrök egy gépjárműre vetítve** (2010. II. félévében ez a szám 0,13 hiba/gépjármű volt).

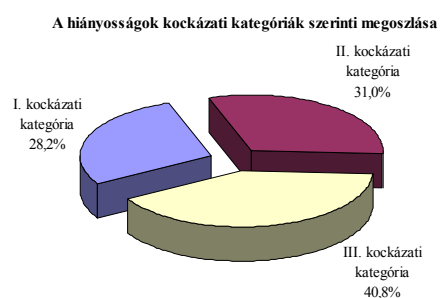
A szabálytalan szállítások számának nagy mértékű csökkenésének okai lehetnek egyrészt, a közlekedési morál, a szállítói fegyelem pozitív változása. Másrészt lehetséges magyarázat lehet még az is, hogy a 2010-es évben bekövetkezett természeti és ipari katasztrófák következményeinek felszámolásában, sok esetben azok a munkatársak vettek részt, akik az ADR-es ellenőrzésekben nagyobb tapasztalattal rendelkeznek, így az ellenőrzések végrehajtása a kisebb tapasztalattal rendelkező munkatársakra hárult. Ebből következően, a felderítési hatékonyság csökkenése, nagymértékben szerepet játszhatott a hibák, illetve a hibás járművek számának csökkenésében.

Az ellenőrzések szükségességét és hatékonyságát igazolja továbbá az is, hogy a tárgyidőszakban szakembereink több, a korábbiakban már ellenőrzött gépjárművel találkoztak, amelyek üzemeltetői a feltárt hiányosságokat időközben pótolták.

Ezzel ellentétben olyan vállalkozások is szerepelnek a nyilvántartásban, amelyeket az elmúlt év során már több megyei igazgatóság is megbírságotl különböző hiányosságok miatt és ennek ellenére a következő ellenőrzés során újfent találnak az ellenőrök hiányosságot.



9. ábra



10. ábra

A feltárt 142 hibából a legtöbb hiba a fuvarokmányok nem megfelelő vezetése mellett (26 esetben), a tűzoltó készülékekkel (22 esetben), a járművek (24 esetben), illetve a küldeménydarabok (16 esetben) nem szabályos jelölésével, bárcázásával, valamint a rakományrögzítéssel kapcsolatosan (13 esetben) fordult elő.

Kiemelten kezelendő a csomagoló- és szállító eszközök UN jelölésének problémái, az írásbeli utasítás és fuvarokmányok hiánya, jelentős mértékű a védőfelszerelések és a figyelmeztető jelzőeszközök érvényességi idejének lejártja, vagy működésképtelensége, valamint a

rakomány rögzítése(9. ábra). Még mindig **jelentős azon szállítmányok száma, melyeknél a szabálytalanságok halmozottan jelentkeztek**. Több esetben találkoztak ellenőreink olyan veszélyes árut szállító gépjárművel, mely az ADR egyetlen előírását sem tartotta be. Ezek között egyaránt megtalálható volt mind hazai, mind külföldi gépjármű.

A szabálytalan járművek kockázati kategória szerinti eloszlását a 10. ábra szemlélteti, mely megmutatja, hogy az ellenőrzések során közel azonos arányban kerültek feltárássra az egyes kockázati kategóriákba tartozó szabálytalansággal szállító járművek. Lényeges kiemelni, hogy a súlyosabb, ezáltal az első alkalommal is bírságolásra kötelezett (I-es és II-es) kockázati kategóriákba tartozó szabálytalanságokkal szállító járművek aránya majdnem eléri a 60%-ot, mely igen jelentősnek mondható.

Az ellenőrzésben közreműködő szakemberek 2010. II. félévben 5 esetben figyelmeztették a gépjárművezetőket a helyszínen a feltárt hiányosságokra. Súlyos, illetve halmozott szabálytalanságok esetén bírság kiszabására 43 veszélyes áru szállítással kapcsolatban került sor, 28 esetben írásbeli figyelemfelhívás történt. Egyéb hatósági intézkedést 6 esetben kezdeményeztek és 4 esetben a szállítmány feltartóztatására került sor. A feltárt hiányosságok és a kiszabott büntetések felsorolását a tájékoztató 3. sz. melléklete tartalmazza.

Az elmúlt év II. félévében a közlekedési hatósággal (32%), a rendőrséggel (39%), valamint a vám- és pénzügyőrséggel (21%) közös ellenőrzésekre is sor került, mely részben a határátkelőhelyeken részben, pedig a mozgó ellenőrző csoport munkatársaival valósult meg. Esetenként a tűzoltóságok munkatársai is bevonásra kerültek az ellenőrzésekbe (7%).

Több megyét érintő, összehangolt ellenőrzések

A több megyét érintő – az elkerülő útvonalakon is – egyidejűleg tartott ellenőrzések, a korábbiakhoz képest nagyobb számban kerültek végrehajtásra. Az ellenőrzéseken részt vettek az érintett igazgatóságok, esetenként a Nemzeti Közlekedési Hatóság regionális szervei, a megyei rendőr-főkapitányságok területileg illetékes szervei, az Autópálya Rendőrség, valamint a vám- és pénzügyőrség és a hivatásos önkormányzati tűzoltóságok szakemberei. Az elvégzett több megyét érintő ellenőrzések tapasztalatai egyértelműen azt jelzik, hogy **indokolt ilyen jellegű ellenőrzések sűrűbbé tétele**, miután ezen alkalmakkor – ellenőrizetlen elkerülő út nem lévén – több olyan veszélyes áru szállítmány került ellenőrzés alá, mely az ADR egyetlen előírását sem tartotta be.

Telephelyi ellenőrzések

Telephelyi ellenőrzésre 2010. II. félévben 117 esetben került sor, **amely ugyan 18,75%-kal kevesebb a 2009. év ugyanezen időszakára vonatkozó telephelyi ellenőrzések számánál (144 telephely)** Az ellenőrzések során a telephelyeken lévő gépjárművek ellenőrzésére is sor került. (11. ábra)

A telephelyi ellenőrzések során, 13 telephelyen tártak fel valamilyen hiányosságot. A telephelyi ellenőrzés alá vont szervezetek lehetőség szerint költségkímélő módon próbálnak jogkövető magatartást tanúsítani. Több esetben a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadói szerződéseket az ellenőrzések előtt kötik csak meg.

Az ellenőrzések alapján megállapítható, hogy a vizsgált 117 telephely közül 71 rendelkezett biztonsági tanácsadóval, tehát a telephelyeknek csak egy része felelt meg a jogszabályi előírásoknak. Megjegyzendő azonban, hogy az ellenőrzött telephelyeknek nem mindegyike kötelezett biztonsági tanácsadó alkalmazására. A fentiekén túlmenően, az ellenőrzött telephelyek közül 23 telephely tartozott a közbiztonsági terv készítésére kötelezett cégek közé, ahol a tervek az esetek túlnyomó többségében rendelkezésre álltak. **A telephelyi ellenőrzésekkel a szabálytalanságok nagy része megelőzhető, ezért a telephelyi ellenőrzések fokozása szükséges.**

A telephelyi ellenőrzéseket az is indokolja, hogy feltehetően a Seveso szabályozás hatálya alóli mentesség érdekében az üzemeltetők egy része veszélyes anyagaikat rendezetlen helyzetű ipari parkokban és kisebb telephelyeken igyekeznek elhelyezni. E folyamat különösen jellemző a közép-magyarországi régióra.

A hatékonyság növelése érdekében a telephelyi ellenőrzésekbe időnként több hatóságot is (tűzoltóság, vámhatóság, környezetvédelem stb.) célszerű bevonni. A fenti adatokból is látható, hogy a jogkövetés ezen a területen nem kielégítő, ezért szükséges a veszélyes áru szállításban részt vevők (feladók, szállítók, csomagolók stb.) felmérése, melynek kiindulási alapjául részben a saját adatbázisaink (veszélyes hulladék szállítók, Seveso-s üzemek, ellenőrzött járművek üzemeltetői, feladók, stb.), részben a társhatóságok (közlekedési hatóság, környezetvédelmi hatóság) adatbázisai szolgálhatnak.

SZANKCIÓK

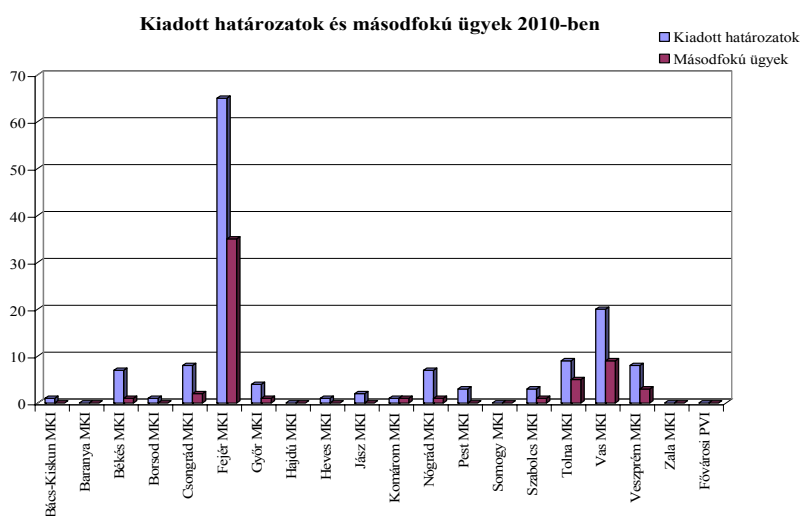
A 2010. évben a szabályok megszegőivel szemben – az esetek többségében – elsőfokú eljárás keretében, közigazgatási határozat kiadásával, a területileg illetékes igazgatóságok bírságot szabtak ki. Egy-egy bírságtétel az egyes feltárt szabálytalanságtól függően 10.000,- Ft-tól 800.000,- Ft-ig terjedhet, mely több szabálytalanság esetén összeadódik, így a kiszabásra kerülő bírság összege több millió forintot is elérhetett, annak ellenére, hogy a jogszabályváltozások a kiszabható bírság maximális összegét ügyfelenként egymillió forintban korlátozták. Több felelős esetén ugyanis a bírság összegét meg kell osztani a felelősök között, így egyes esetben a bírság összege két-, vagy háromfelé is osztódhat és csak ezt követően érvényesül a bírságmaximum.

A 4. számú melléklet táblázatából kitűnik, hogy a **2010. évben a területi szervek csupán háromnegyede élt bírság kiszabásának lehetőségével, így az év során a 104 súlyos hibával történt szállítás kapcsán összesen 140 db** (2009-ben 353 db; 2008-ban 302 db; 2007-ben 75 db) bírsággal kapcsolatos **határozat került kiadásra** országos szinten, melyhez 59 db (2009-ben 137 db; 2008-ban 107 db; 2007-ben 31 db) másodfokú határozat fűződik. Ennek megfelelően az elsőfokon kiadott határozatok **42%-a került másodfokra**. Ez a magas szám, elsősorban a jogszabályban szereplő bírságtételek nagyságával magyarázható, ugyanis nyilvánvaló hiányosság és szabálytalanság esetén is megpróbálnak a felelősök kibújni a bírságfizetés kötelezettsége alól, vagy jelentős bírságcsökkentést remélnék a másodfokú hatóságtól, illetve ezzel is megpróbálják a bírság befizetésének határidejét a lehető legkésőbbi időpontra kitolni. A korábbi várakozásokkal ellentétben, az igazgatóságok jogalkalmazási tapasztalatainak bővülése nem járt a másodfokú ügyek számának csökkenésével.

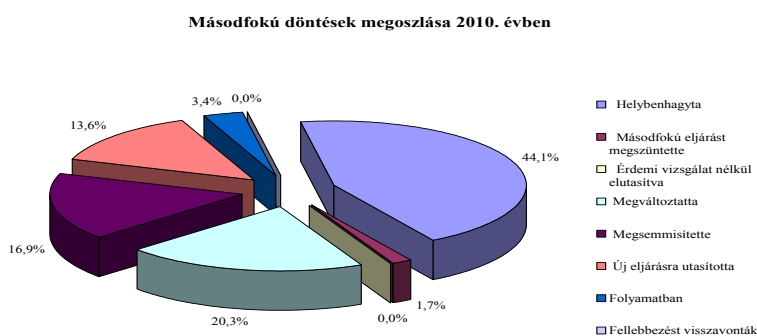
Az 59 db másodfokon indult eljárás során, 27 esetben az elsőfokú döntés változatlan maradt, amiből 26 esetben helybenhagyó másodfokú határozat született. Egy esetben a

másodfokú eljárás megszüntetésre került a fellebbezési illeték – felszólítás ellenére sem történő – megfizetésének elmaradása miatt.

A másodfokon indult ügyekben az elsőfokú határozat megsemmisítésére 10 esetben került sor. Egyrészt, bizonyítottság hiányában, másrészt, súlyos eljárási szabálytalanságok miatt, harmadrészt, mert olyan résztvevő részére lett kiszabva bírság, aki az ADR szerint nem volt felelős a feltárt szabálytalanságért. Hasonló okok, valamint a tényállás nem kellő tisztázása miatt, az elsőfokon eljárt igazgatóság új eljárás lefolytatására lett utasítva, melyre 8 esetben került sor. Ezen kívül 12 esetben a bírságösszeg megváltoztatása történt jórészt azért, mert az elsőfokú hatóság valamilyen hibát vétett (pl.: nem a megfelelő bírságtétel alá sorolta be a feltárt szabálytalanságot, illetve olyan bírságtételek is kiszabásra kerültek, amelyek a jogalkotói szándékból nem vezethetők le, vagy nem volt elégséges egy-egy bírságtétel indokolása).



12. ábra



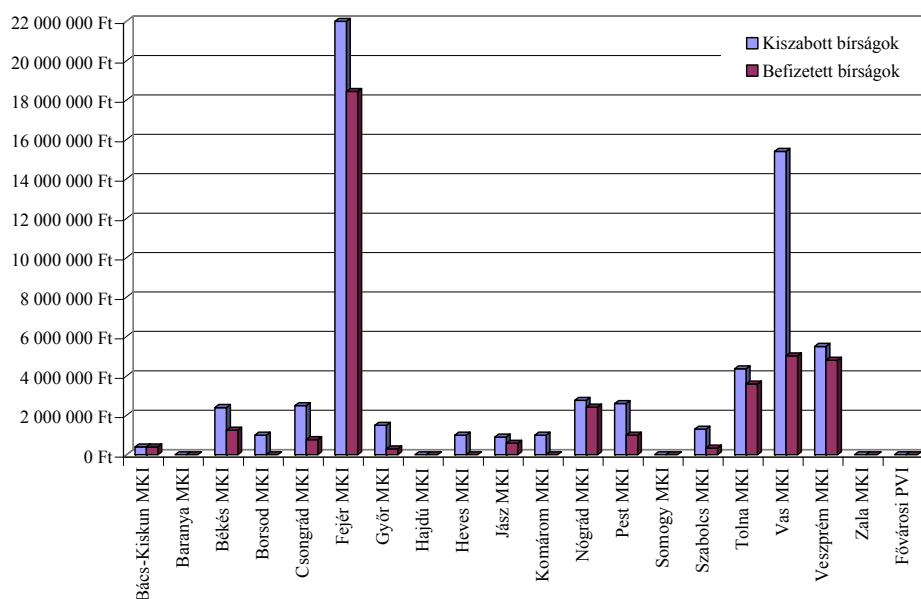
13. ábra

A 13. ábra egyértelműen szemlélteti a másodfokú eljárás során született döntések megoszlását. Jól látható, hogy a megfellebbezett ügyek 20%-ának megváltoztatása, valamint a közel egy nyolcadának új eljárásra történő utasítása egyaránt nagyon magas értékek, melyeket összegezve nem sokkal maradnak el a helybenhagyott ügyek arányától.

2010-ben a másodfokú eljárásokban kiadott **59 db határozatból és végzésből 8 db ellen nyújtottak be bíróságra keresetet**. A bíróság előtt megtámadott másodfokú döntések közül 2 esetben a bíróság helyben hagyta a másodfokú hatóság döntését és az ügyfelet a kiszabott bírság megfizetésére kötelezte. Egy esetben elfogadta az ügyfél kifogását és – az elégtelen

bizonyítékokra való hivatkozással – a másodfokú döntést hatályon kívül helyezte. A többi ügy (5 db) jelenleg folyamatban van, még nem került sor bírósági döntéshozatalra.

Kiszabott és befizetett bírságok 2010-ben



14. ábra

A kiszabott bírságok összegei (14. ábra) hasonló képet mutatnak a határozatokkal, annak ellenére, hogy az ellenőrzések során feltárt hiányosságok mind súlyukban, mind számukban eltérnek egymástól, amelyek a bírságösszegekben is megjelennek, illetve nem minden feltárt szabálytalanság került szankcionálásra.

Össességében a veszélyes áru szállítás szabályainak megsértése miatt 140 db határozattal közel 70 millió forint bírságot szabtak ki (2009-ben 353 db határozattal 212,45 millió forint, 2008-ban 302 db határozattal 149,17 millió forint; 2007-ben 75 db határozattal 27,88 millió forint)

VESZÉLYES ÁRU SZÁLLÍTÁS SORÁN BEKÖVETKEZETT BALESETEK

A veszélyes áru szállítás során bekövetkezett balesetek vizsgálata kiemelt jelentőségű. 2006-ban 8 baleseti jelentés érkezett a BM OKF-re, 2007-ben 12 esetben, 2008-ban 15 esetben, 2009-ben 13 esetben, míg **2010-ben 18 esetben vizsgálták** az igazgatóságok (6. számú melléklet) veszélyes árut szállító járművel bekövetkezett **balesetet**.

A veszélyes áru szállítás során bekövetkezett balesetek kivizsgálását a VFCS (VFSZ) végzi, mivel a lakosság védelme érdekében az ilyen típusú balesetekhez a VFCS (VFSZ) vonulásra kötelezett. A balesetek kapcsán elmondható, hogy a legtöbb esetben alapvetően közlekedési szabályszegés, figyelmetlenség volt a bekövetkezés oka, de esetenként árukezelési szabálytalanságok a rakomány rögzítésének szabálytalansága is tetten érhető volt a vizsgálatok eredménye alapján.

Dr. Vass Gyula t. ezredes
főosztályvezető

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	0	0	0	0	
13. Fuvarokmány(ok)	22	4	0	26	
14. Írásbeli utasítás(ok)	2	2	1	5	
15. Kétoldalú/többoldalú megállapodás, belföldi hatósági	0	0	0	0	
16. Járműjövahagyási igazolás	0	1	0	1	
17. A járművezető oktatási bizonyítványa	0	0	0	0	
18. Az áruk szállítása engedélyezett	0	0	0	0	
19. A jármű(vek) engedélyezett(ek) a szállított árukra	0	0	0	0	
20. A szállítás módjára vonatkozó előírások	2	0	0	2	
21. Együvé rakási tilalom	0	0	0	0	
22. A rakomány berakása és rögzítése, árukezelés	11	2	0	13	
23. Szivárgás vagy sérült küldeménydarab	4	0	0	4	
24. Csomagoló eszközök UN jelölése, tartály és tartány	9	2	0	11	
25. Küldeménydarabok jelölése (pl. UN szám) és bárcázása	13	3	0	16	
26. Nagybárcák a tartányon, konténeren, járművön	3	0	0	3	
27. Jármű/szállítóegység/konténer jelölése	18	6	0	24	
28. Az ADR-ben előírt általános célú biztonsági felszerelés	a.) Kézilámpa a járműszemélyze	2	1	0	3
	b.) Legalább 1 db kerékkötés	0	0	0	0
	c.) 2 db önmagában megálló figy	0	1	0	1
	d.) Figyelemfelkeltő mellény vag	0	1	0	1
29. Szállított árunak megfelelő felszerelés	2	2	0	4	
30. Az írásbeli utasítás(ok)ban előírt további felszerelések	3	2	0	5	
31. Tűzoltó készülék(ek)	18	3	1	22	
40. Egyéb megjegyzések	0	1	0	1	
Összesen	109	31	2	142	

KISZABOTT BÜNTETÉSEK TÍPUSA ÉS SZÁMA

Büntetés típusa	Belföldi	EU tagállam	Nem EU tagállam	Összesen
Szabálysértési eljárás	0	0	0	0
Bírság	37	6	0	43
Figyelmeztetés, helyszínen korrigálás	4	1	0	5
Szignalizáció	28	0	0	28
Egyéb	0	5	1	6
Összesen	69	12	1	82

	Belföldi	EU tagállam	Nem EU tagállam	Összesen	
Közúton ellenőrzött szállítóegységek száma	851	199	22	1 072	
Az ADR-nek nem megfelelő szállítóegységek száma	59	11	1	71	
A feltartóztatott szállítóegységek száma	0	4	0	4	
Veszélyes áruk becsült mennyisége (kg)	6 884 802	2 409 454	231 774	9 526 030	
(liter)	982 768	74 870	0	1 057 638	
A megállapított szabálytalanságok száma kockázati kategóriák szerint	I. kockázati kategória	17	3	0	20
	II. kockázati kategória	17	4	1	22
	III. kockázati kategória	25	4	0	29

Veszélyes áru szállításával kapcsolatos balesetek – 2010.

Ssz	Baleset ideje	Baleset helye	Szállító cég neve	Vesz. anyag megnevezése	Küldő	Egyéb
1.	2010.01.06.	4232. sz út (GPS koord. 46:57,28; 20:55,83)	PÉBÉ-COOP Kft.	UN 1965 Szénhidrogén-gáz keverék, cseppfolyósított m.n.n.	Békés MKI	Közlekedési baleset.
2.	2010.02.01.	Izsák belterület	Moltrans Kft.	UN1202 Gázolaj és UN 1203 Motorbenzin	Bács MKI	Közlekedési baleset.
3.	2010.03.03.	4113. sz. út Jánd és Gulács között	Molnár Ferenc egyéni vállalkozó	UN 1013 szén-dioxid, UN 1046 hélium, sűrített, UN 1072 oxigén, sűrített, UN 1956 sűrített gáz m.n.n.	Szabolcs MKI	Közlekedési baleset. A jármű árokba borult.
4.	2010.03.09.	74. sz. főút 54. km szelvény		UN 1977 nitrogén, mélyhűtött cseppfolyósított	Zala MKI	Közlekedési baleset.
5.	2010.03.25.	811. sz. út 7. km szelvény	West Bridge Kft.	UN 1202 Dízelolaj	Fejér MKI	Közlekedési baleset.
6.	2010.03.30.	32. sz. főút 54. km szelvény Jászberény külterület	EUROTRANS 2004 Kft.	UN 1203 Motorbenzin	Jász MKI	Közlekedési baleset.
7.	2010.07.22.	8. sz. főút 185. km szelvény		UN 3257 magas hőmérsékletű folyékony anyag m.n.n. (üres tartány) UN 1072 oxigén, sűrített	Vas MKI	Közlekedési baleset. Két veszélyes árut szállító jármű ütközött.
8.	2010.08.24.	Kisvárdai GE Hungary telephelye Kft.	Révész Trans Kft.	UN 1049 hidrogén, sűrített	Szabolcs MKI	Telephelyen bekövetkezett tartány szivárgás.
9.	2010.09.11.	1. sz. főút Tata külterület szomódi elágazás	Moltrans Kft.	UN 1202 Dízelolaj	Komárom MKI	Közlekedési baleset.
10.	2010.09.18.	3217. sz. út 13. km. szelvény	Transport Miedzy Narodowy	UN 1778 Fluorokovavasav	Jász MKI	Közlekedési baleset.
11.	2010.09.22.	Tata, Kőkúti Általános Iskola melletti közterület	FORTUNA Logistic Kft.	UN 1230 metanol, UN 1789 klór-hidrogénsav (sósav), UN 2031 salétromsav, UN 2209 formaldehid oldat	Komárom MKI	Közlekedési baleset. Tolatás közben rézsűn elakadt és megdőlt.
12.	2010.10.08.	56. és 55. sz főút kereszteződése, körforgalom	Rotislav Kucera, Nakladni Doprava	UN 3257 magas hőmérsékletű folyékony anyag m.n.n.	Tolna MKI	Közlekedési baleset.
13.	2010.10.13	52. sz. út 38. km. szelvény	O és K Trans Kft.	UN 2067 Ammónium-nitrát alapú műtrágya	Bács MKI	Közlekedési baleset.
14.	2010.10.26.	M7-es autópálya 42. km. szelvény	ABS Bonifer Hungary Kft.	UN 3257 magas hőmérsékletű folyékony anyag m.n.n.	Fejér MKI	Közlekedési baleset.
15.	2010.11.03.	M3-as autópálya 161. km. szelvény	GAS-OIL Trans Kft.	UN 1965 Szénhidrogén-gáz keverék, cseppfolyósított m.n.n.	Borsod MKI	Közlekedési baleset.
16.	2010.11.26.	Békéscsaba, vasúti pályaudvar	S.C. OLTCHIM S.A. (a tartálykocsi tulajdonosa), Rail Cargo a fuvarozó	UN 1789 klór-hidrogénsav (sósav)	Békés MKI	Vasúti tartálykocsi szivárgása.
17.	2010.12.03.	8. sz. főút 16. km szelvény	Wimmer Transportdienst Kft.	UN 1073 oxigén, mélyhűtött, cseppfolyósított	Fejér MKI	Közlekedési baleset.
18.	2010.12.15	Szajol, külterület, Szajoli Bázistelep bekötő út	Klacska Kft.	UN1202 Gázolaj és UN 1203 Motorbenzin	Jász MKI	Közlekedési baleset.