

Dr. Lázár Gábor

Az ADR ellenőrzés EU szabályozása és gyakorlati végrehajtásának fő jellemzői

Szerzőnk az említett biztonsági intézkedés vizsgálatát is magában foglaló közúti ellenőrzés európai uniós szabályozását, és gyakorlati végrehajtásának fontosabb jellemzői kerülnek górcső alá.

ADR ellenőrzés – európai uniós szabályozás

Az európai hatókörű ADR szabályozás az ellenőrzés szempontjait is egységesítette, korszerűsítette. Az első ilyen tárgyú irányelvet – a közúti veszélyes áruszállításra vonatkozó szabályok 1968-as érvénybe lépéséhez viszonyítva – meglehetősen későn, 1995-ben fogadta el az Európai Tanács. A 95/50/EG számon megjelent direktíva már egy részletes ellenőrzési jegyzéket tartalmazott, továbbá a szabálytalanságokat is egységes szempontok szerint tipizálta. A 2001/26/EK számú módosító irányelv az 1995 óta bekövetkezett tudományos, műszaki fejlődéshez igazította az ellenőrzési jegyzék néhány pontját.

Néhány évvel később – 2004/112/EK számú direktívával – újra módosították az ellenőrzésre vonatkozó előírásokat, ebben a szabálytalanságok kódjait felváltotta a veszélyességük szerinti csoportosítás. A 2005-től életbe lépett irányelv három súlyossági kategóriába sorolta a hiányosságokat. Ennek nyomán az I.-be kerültek a legnagyobb kockázatot magukban rejtő mulasztások. A 2008/54/EK számú direktíva csupán jogtechnikai szempontból érintette a veszélyes áru közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó szabályokat, rendezése bizottsági hatáskörbe tartozott.

Járművek kiválasztása

Az ellenőrzési tevékenység egységes szabályba rendezésével a közösség biztosítani kívánta a tagországokon belüli ADR szállítások nagyobb biztonságát, függetlenül a járművek honosítási bejegyzésétől. A gyakorlati megvalósítás tekintetében javasolják, hogy a járművek kiválasztása random módon történjen, továbbá a közúthálózat jelentős hányadára terjedjen ki.

Telephelyi ellenőrzés

A kidolgozói munka során több közösségi tagállam (Svédország, Belgium, Hollandia) is jelezte, hogy a tapasztalataik szerint a szabálytalanságok megelőzésének egyik leghatékonyabb módja a telephelyi ellenőrzés. Adott vállalatoknál akkor is ellenőrzést kell tartani, ha a közúti ellenőrzés során a járműnél súlyos hiányosságot tártak fel. Amennyiben a súlyos, vagy ismétlődő szabálytalansággal közlekedő jármű, vállalkozás nem az ellenőrzést végző ország területén honos illetve bejegyzett, akkor az illetékes tagország hatóságait intézkedésre lehet felkérni. Az intézkedések foganatosításáról, valamint eredményéről a felkérést küldő ország hatóságát tájékoztatni kell. A módosított 95/50/EG irányelv erről az ellenőrzési fajtáról – ellentétben a közúton végrehajtottal – a tagországoknak nem határoz meg jelentési kötelezettséget.

Jelentések rendje

A 95/50/EG irányelv szerint tehát, a tagországoknak éves jelentési kötelezettsége van az Európai Bizottság felé, a bizottság pedig legalább háromévente köteles jelentést benyújtani az

Európai Tanácsnak, valamint az Európai Parlamentnek. Az első bizottsági jelentés az 1997-1998 közötti időszak vizsgálata alapján készült.

Hol jelenik meg az ellenőrzés?

A brüsszeli bizottság legutóbbi, 2010 július 7-én kiadott összegző dokumentuma a tagállamok jelentési kötelezettségének teljesítéséről megállapítja többek között, hogy nem minden ország alkalmazta a módosított irányelvnek megfelelő kockázati kategóriákat. További probléma volt esetenként, hogy bizonyos évekhez nem kapcsolódott adat. A hiányosan adatot közlő két ország egyike Magyarország, mivel 2006-ban hazánk nem rendelkezett az EUROSTAT módszer alkalmazásával felvett, vagy bármilyen más az ADR szállítási teljesítményre vonatkozó releváns adattal. Az adott évre feltüntetett értéket a későbbi évek adataiból extrapolálással nyerték (1. sz. táblázat).

Hogyan mér az EU?

Ennek kapcsán érdemes megjegyezni, hogy az EU szintjén egységes statisztikai adatfelvétel számos területet érint, ezek között az egyik a szállítás. Az EUROSTAT DS-073082 táblázata vonatkozik az ADR szállítás éves teljesítményére. Ezen belül a veszélyes áruk típus szerinti bontásban is megtalálhatók. A tagországoknak tehát ADR teljesítményüket tonnában vagy tonna-kilométerben lehetett megadni és erre kellett vetíteni az ellenőrzéseik számát, ezáltal összevethető az egyes országok ellenőrzési aktivitása.

Tagállam/év	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AT	960	924	1064	985	1132	940	972	1122	1054	1178
BE	2768	3545	4177	3779	2623	2284	2473	2203	2191	1904
BG	:	:	:	:	:	:	:	438	491	694
CY	:	:	:	134	118	159	221	166	224	181
CZ	:	2905	2117	1905	2172	1498	1814	1875	1376	1140
DE	12 261	12 782	13 437	12 034	12 777	13 524	13 158	13 717	12 834	13 616
DK	887	853	827	998	780	901	693	933	620	1256
EE	:	:	:	:	25	24	286	193	276	189
EL	:	:	:	:	2040	3875	1975	3085	2228	3144
ES	8998	10 690	10 300	12 036	12 185	12 669	12 474	12 700	12 671	12 605
FI	1946	2077	2427	2253	2401	1818	2165	2317	1847	1574
FR	8328	7607	8132	8471	8797	8701	8825	9456	9755	9441
HU	:	:	:	:	:	:	:	1099	1217	1348
IE	597	954	1139	1094	1414	1468	1403	1340	1291	1351
IT	10 875	10 894	11 086	10 523	10131	9935	11 406	10777	11392	:
LT	:	:	:	:	1173	1151	383	461	461	384
LU	200	189	245	337	327	344	444	445	468	364
LV	:	:	:	117	153	97	159	154	162	185
MT								28	28	
NL	950	848	2123	1680	1664	2021	2203	2390	2098	2554
PL	:	:	:	:	:	3651	3649	3267	4708	5380
PT	1571	1276	1775	1730	1900	2066	1984	2046	1979	1846
RO	:	:	:	:	:	:	:	2559	2057	1782
SE	:	1779	1623	2009	1778	1450	1634	1743	1409	1265
SI	:	:	542	407	418	477	620	571	631	662
SK	:	:	:	:	406	431	366	517	562	281
UK	10 790	11 654	10 655	10 178	9899	7983	8766	7590	7808	:
NO	1085	1139	828	908	1120	886	944	931	1454	1018

1. Táblázat: Az EU-s tagországok és Norvégia ADR-s szállítási teljesítménye éves bontásban, millió tonnakilométerenként

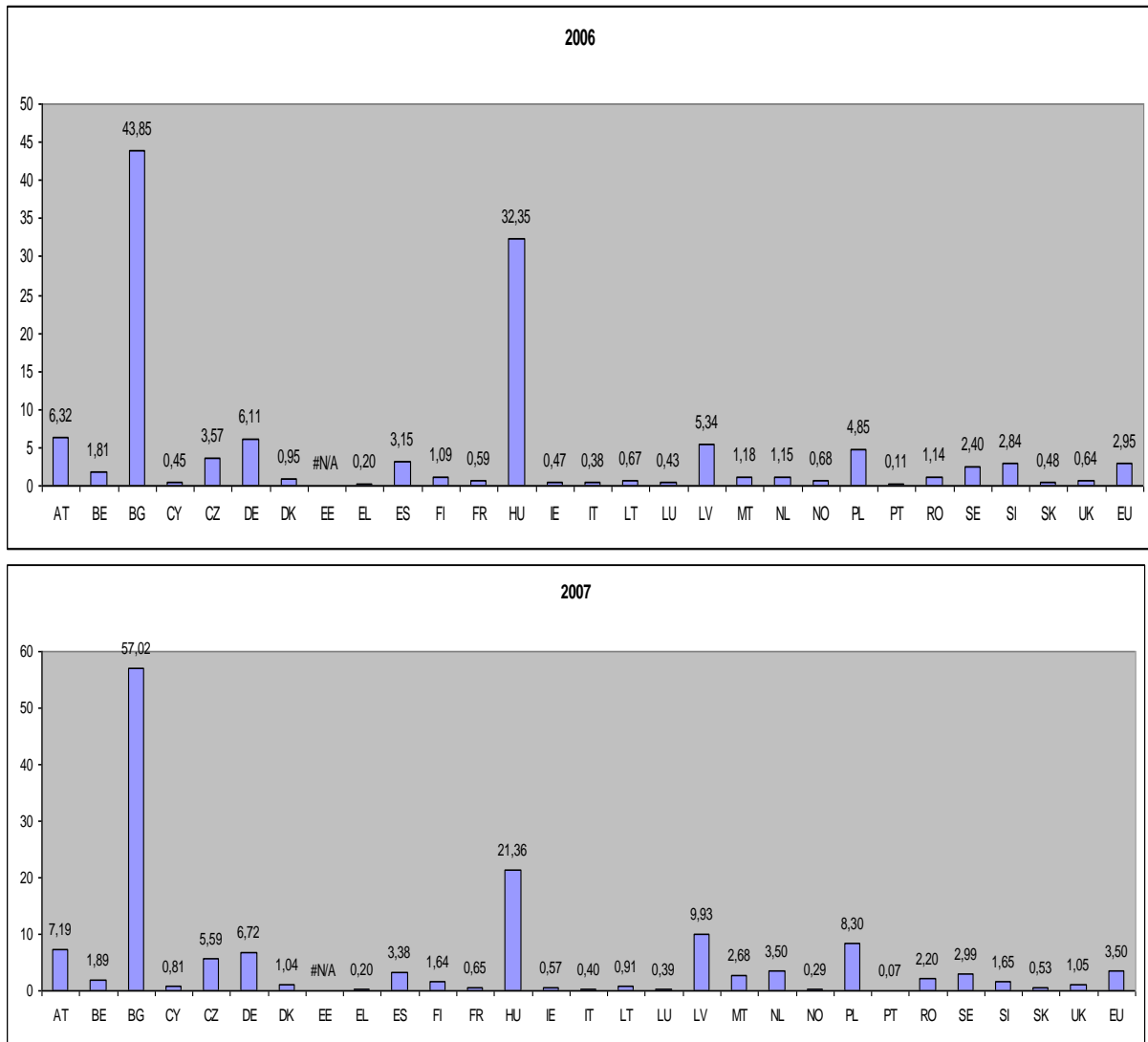
Az ellenőrzések száma évekre lebontva az egyes országok tekintetében rendkívül érdekes képet mutat. Például 2004-ben Németországban 103 975, Magyarországon 74 546, ugyanakkor a hazánkhoz hasonló adottságú Csehországban 11 334, míg Portugáliában 192 ellenőrzést végeztek a hatóságok. (2. sz. táblázat)

ORSZÁG/ÉV		2003	2004	2005	2006	2007
AT	Az ellenőrzések száma	5831	5420	5273	7089	7580
	A meg nem felelés %-os aránya				36,49 %	36,00 %
	Az 1. veszélyességi kategória %-os aránya				24,62 %	24,55 %
CZ	Az ellenőrzések száma		11 334	17 796	6694	7691
	A meg nem felelés %-os aránya				5,83 %	5,60 %
	Az 1. veszélyességi kategória %-os aránya				26,46 %	17,87 %
DE	Az ellenőrzések száma	106 653	103 975	88 915	83 760	86 225
	A meg nem felelés %-os aránya				Nem szolg. adatot	20,18 %
	Az 1. veszélyességi kategória %-os aránya				Nem szolg. adatot	47,00 %
HU	Az ellenőrzések száma		74 546	41 609	35 555	25 995
	A meg nem felelés %-os aránya				1,63 %	4,30 %
	Az 1. veszélyességi kategória %-os aránya				23,10 %	27,03 %
PT	Az ellenőrzések száma	67	192	171	235	137
	A meg nem felelés %-os aránya				76,17 %	73,72 %
	Az 1. veszélyességi kategória %-os aránya				Nem szolg. adatot	42,50 %
RO	Az ellenőrzések száma				2914	4517
	A meg nem felelés %-os aránya				9,37 %	5,58 %
	Az 1. veszélyességi kategória %-os aránya				69,60 %	64,77 %
SK	Az ellenőrzések száma			83	247	300
	A meg nem felelés %-os aránya				0,00 %	0,67 %
	Az 1. veszélyességi kategória %-os aránya				Nem szolg. adatot	0,00 %
EU	Az ellenőrzések száma				244 710	285 466
	A meg nem felelés %-os aránya				12,11 %	14,44 %
	Az 1. veszélyességi kategória %-os aránya				40,57 %	41,06 %

2. Táblázat: Néhány EU tagország ADR ellenőrzési tevékenysége (kiválasztás a szerzőtől)

Kimagasló hazai adat

Az ellenőrzések gyakorisága tekintetében, a 2006-2007 közötti időszakot vizsgálva Magyarország kimagasló értéket jelentett: 2006-ban 32,35 és 2007-ben 21,36 millió tonna-kilométerenként. Az összes többi ország esetében – Bulgária kivételével – legalább egy, de több ország esetében is két nagyságrenddel kisebb mutatószám található, így például Csehországnál ez a szám: 3,57 és Portugáliánál 0,11. Az uniós átlag e tekintetben: 2,95. (ld.: 1. sz. ábra)

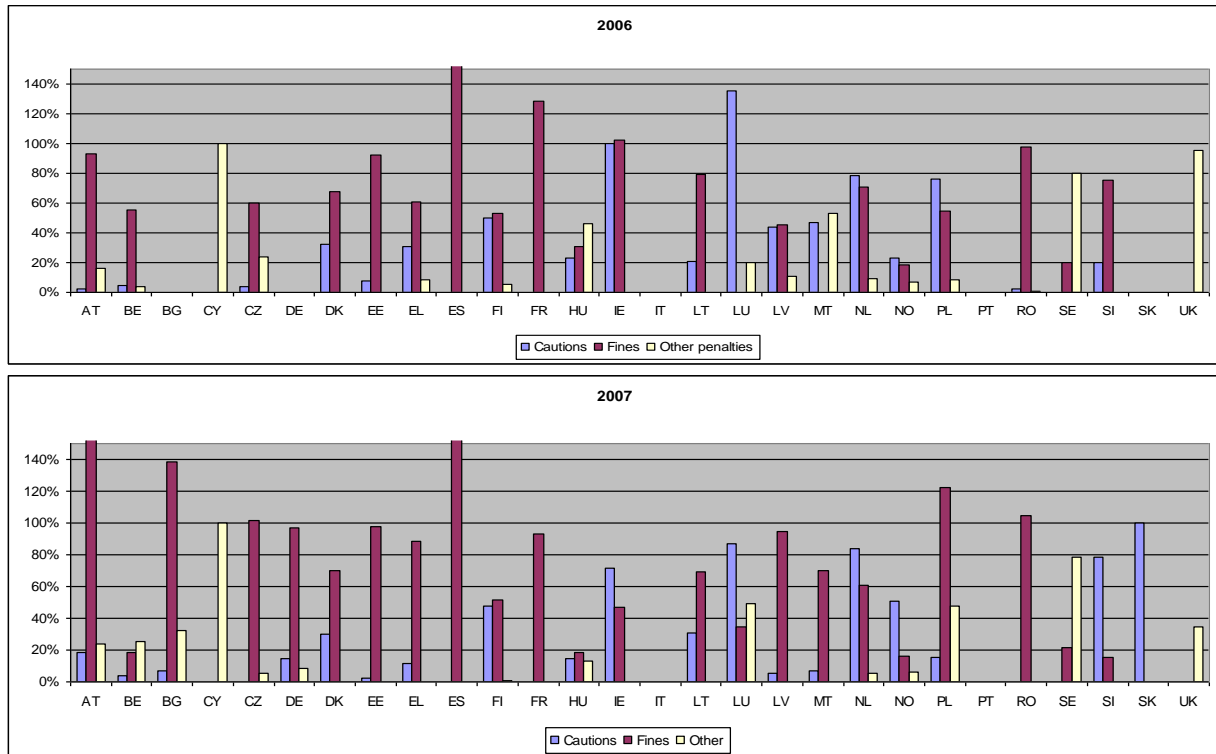


1. ábra: Az ellenőrzések gyakorisága az EU tagországaiban

A szankciók fajtája

A megállapított szabálytalanságok után alkalmazott szankciók fajtája és mértéke országonként jelentős különbségeket mutat (2. sz. ábra). Ennek oka, hogy az ellenőrzés lefolytatásának rendjét, az egyes hiányosságok pontos értelmezését és szankcionálásának mértékét a tagországok saját jogrendjükben szabályozzák. A bizottság számára nehézséget okozott a jelentésekben szereplő adatok statisztikai összesítése, ez részben néhány tagállam adatszolgáltatásával, másrészt az országonként eltérő a jogi eljárásrenddel függ össze. Például az angol nyelvű jelmagyarázatban szereplő: *cautions*, *fines* lefordítva különböző nyelvekre, más-más jogi tartalommal rendelkezhet. Az ilyen, illetve hasonló ellentmondások észlelése után a bizottság 2011. február 21-én ajánlást adott ki a veszélyes áruk közúti szállításának

ellenőrzésére vonatkozó jelentés egységessé tétele érdekében. Az említett problémát azzal oldotta fel, hogy a tétel adatrögzítésénél az ADR ellenőrzést végző szervezet tagjainak közúton hozott döntését kell figyelembe venni, az esetleges későbbi jogi eljárás eredményétől függetlenül. Az „egyéb” típusú büntetések kategóriájába pedig azon intézkedéseket sorolta, amelyekkel kapcsolatban további jogi lépések történtek.



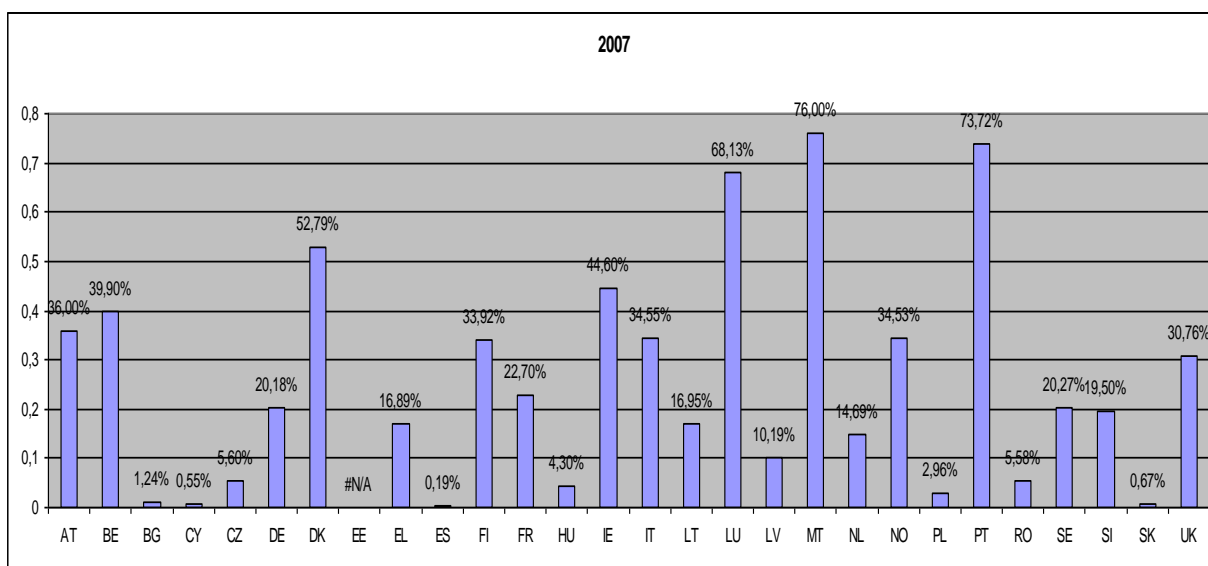
2. ábra: A szankcionálás fajtáinak (figyelmeztetés, pénzbüntetés, szabálysértési eljárás) alakulása

Pénzbüntetések mértéke

A pénzbüntetések mértékét vizsgálva – a vázolt okok miatt – jelentős szórással találkozunk. Például míg a rakomány berakás, rögzítés, árukezelés büntetési tétele hazánkban 800 000 Ft, addig Ausztriában ugyanez a tétel 4500 és 50 000 EUR között mozog, az Uniót kívüli Svájcban súlyos esetben 500 CHF, közepesen súlyos esetben 300 CHF, enyhébb esetben 100 CHF. A hazánkkal szomszédos országban a 22.1. ellenőrzési pontba került hiányosság I. és II. kategóriájú is lehet, tehát enyhébb súlyú.

Ellenőrzés és hatékonyság

A büntetésekhez hasonló egyenetlenség tapasztalható az ellenőrzések gyakorisága és az ellenőrzések hatékonysági mutatóiban is. Németországban, Ausztriában tízszer nagyobb a valószínűsége annak, hogy egy ADR-es járművet ellenőrzés alá vonnak, mint pl. Olaszországban. Ugyanakkor feltűnő, hogy fajlagosan Magyarországon az egyik legalacsonyabb az ADR szabályoknak nem megfelelő járművek száma: mindössze 4,3%. Ennél csak Szlovákiában és Lengyelországban alacsonyabb ez a mutató, ami például Ausztriában eléri a 36%-ot (3. sz. ábra). Ide kívánczok az a tény is, hogy nyugati szomszédunknál a második leggyakoribban szankcionált hiányosság fajta a rakományrögzítésből fakad.



3. ábra: Az ADR-nek nem megfelelő szállítóegységek aránya

Források

- A bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és az Európai Tanácsnak a veszélyes áruk közötti szállítása ellenőrzésének egységes eljárásáról szóló 95/50/ek Tanácsi Irányelv tagállamok általi alkalmazásáról, Brüsszel, 2010.
- Az Európai Bizottság Ajánlása a veszélyes áruk közötti szállításának ellenőrzésére vonatkozó jelentéstételről, Brüsszel, 2011.
- http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Bilder/DE/Kontrollen/Kontrollleur.jpg?__blob=normal (letöltve: 2012. 10. 18.-n)
- Az Európai Bizottság 2004/112/EK Irányelve a veszélyes áruk közötti szállítása ellenőrzésének egységes eljárásáról szóló 95/50/EK tanácsi irányelv műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról, Brüsszel, 2004

Dr. Lázár Gábor egyetemi docens

Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Katasztrófavédelmi Intézet