



Csongrád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság

H-6721 Szeged, Berliini krt. 16-18. ☒: 6701 Szeged, Pf. 414
Tel: 36-62/621-280 Fax: 36-62/621-299 e-mail: csongrad.titkarsag@katved.gov.hu



503/0976(3)-900(3)



Szám: 355-19/2013/IPB

Tárgy: A terhére bírság kiszabása a veszélyes áru közúti szállításra vonatkozó szabályok megsértése miatt.

Ügyintéző:

Tel., e-mail: 62/621-290,

HATÁROZAT

A, (a továbbiakban: **Ügyfél**) terhére a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó rendelkezések megsértése miatt **933.332-Ft,-** azaz **kilencszázharmincháromezer-háromszázharminckettő forint** összegű

bírságot szabok ki.

A bírság összegét jelen határozat jogerőre emelkedésétől számított **30 napon belül** a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság Magyar Államkincstárnál vezetett 10023002-00283494-20000002 számú számlaszámára, postai készpénz átutalási megbízás felhasználásával vagy banki átutalás útján köteles megfizetni.

A kötelezett késedelmi pótlékot köteles fizetni, ha pénzfizetési kötelezettségének határidőre nem tesz eleget. A késedelmi pótlék napi összege a határozatban megállapított pénzfizetési kötelezettségek együttes összegének a jegybanki alapkamat kétszeresének 365-ödével számított része. A kiszabott bírság meg nem fizetése esetén végrehajtási eljárást kezdeményeznek.

A határozat ellen a közléstől számított **15 napon belül** az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságnak (1149 Budapest, Mogyoródi út 43.) címzett, de a Csongrád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságnál benyújtandó **37.600-Ft** értékű illetékbélyeggel ellátott fellebbezéssel lehet élni.

Eljárási költség megtérítéséről nem kellett dönten, mert az eljárás során ilyen költség nem merült fel.

INDOKOLÁS

A Csongrád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Szegedi Katasztrófavédelmi Kirendeltsége a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 20.§-ában kapott jogkörében eljárva, a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet rendelkezései alapján a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó rendelkezések betartásának ellenőrzését végezte 2013. november 16-án 16:00-tól az 5431 és 5432 számú utak kereszteződésétől 150 méterre Szeged irányában történt közúti balesetnél.

„Az ellenőrzést végző részéről az ellenőrzés során tapasztalt lényeges körülmények és megállapítások:

Az ellenőrzött szállító egység (frsz.: ...) az 1. Számú melléklet szerinti veszélyes anyagokat szállította 1420 kg mennyiségben. A fent említett helyszínen balesetet szenvedett, rakományának egy része az út menti árokba szóródott. A baleseti helyszíni szemle után ADR ellenőrzés alá vontuk. A fuvarokmányok alapján mentesség nélküli ADR-es szállítást végzett. Az ellenőrzés során megállapítást nyert, hogy a fenti forgalmi rendszámú szállítóegységen sem elöl sem hátul narancssárga tábla nem volt kihajtva. A fuvarokmányokból, illetve a sofőr elmondása alapján küldeménydarabos szállítási mód szerint folyt a szállítás. A helyszínen tapasztaltak alapján ez csak részben felelt meg a küldeménydarabos szállítási mód követelményeinek. Az UN 3077 HULLADÉK KÖRNYEZETRE VESZÉLYES SZILÁRD ANYAG, M.N.N (elektronika hűtő), 9., III.(E) nem volt megfelelően csomagolva, bárcázva..”

Az ellenőrzés során megállapítást nyert, hogy a a **061/209-2/2013/SZEGED IPB** számú jegyzőkönyvben foglaltak szerint megsértette a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás „A” és „B” Melléklete kihirdetéséről, valamint a belföldi alkalmazásának egyes kérdéseiről szóló 2013. évi CX. törvényben (továbbiakban: ADR) rendelkezéseit.

Tárgyi ügyben **2013.11.16-án** a **355/2013/IPB** számon hatósági eljárás indult.

Az eljárás keretében, tényállás tisztázása érdekében a **355-5/2013/IPB** számon nyilatkozattételre hívtam fel ügyfelet, mert a baleset helyszínén rendelkezésre álló fuvarokmányban ő szerepelt, mint az áru **feladója**.

Ezzel egyidejűleg a fuvarokmányban és a baleset helyszínén szállítóként szereplő, (továbbiakban:) is nyilatkozattételre szólítottam fel a **355-4/2013/IPB** számú végzésemben.

Ezt követően ügyfél, 2013. december 17-én írásban kérte a **355-5/2013/IPB** számú tényállás tisztázására történő nyilatkozattétel határidejének hosszabbítását, melyet hatóságom elfogadott és 2014. január 8-ig engedélyezett.

2014. január 8-án beérkezett, **355-10/2013/IPB** számon iktatott nyilatkozatban, melyet a írt, az alábbi található:

„1, 2013.11.16-án szállított veszélyes hulladék szállítása során az alkalmazott szállítási módok a következők voltak:

Küldeménydarabos szállításként feladott anyagok:

- (1) ADR hordó: UN1263, UN 2588, UN 1325
- (5) ADR Zsák: UN 1210, UN 2795, UN 1950
- (4) ADR Doboz: UN1993

Ömlesztett szállításként feladott anyagok:

- UN 3077

A szállítás során a feladói szerepkört: A, a csomagoló, berakó (töltő), szállítói feladatört a látta el.

Az alkalmazott csomagolóeszközöket a biztosítja a veszélyes hulladék szállításához.

2, A hulladék berakását kézi erővel a gépkocsivezető (.....) és a rakodó (.....) végezte. A rakodó csak a rakodás során vett részt, nem utazott a gépjárművel.

Mindkét személy a alkalmazottja.

3, A járművön, konténereken, küldeménydarabokon a jelölések elhelyezése a kötelezettsége.

4, Az MG 2013/951 nyomtatványt a készítette a által megadott ADR információk és megrendelő alapján.

Csatolmányok:

- Szerződés a Szegedi Környezetgazdálkodási Nonprofit Kft és a között
- Visszamért mérlegelt súlyokról szóló irat.”

A nyilatkozata alapján az ADR szerinti **Feladó** szerepkört ők, a **Csomagoló, Berakó (Töltő), Szállító** tevékenységét pedig a látta el.

2014. január 8-án beérkezett, **355-11/2013/IPB** számon iktatott nyilatkozatban, melyet a írt, az alábbi szerepel:

„1.) 2013.11.16-án telephelyéről a szállított veszélyes hulladék szállítása során küldeménydarabos és ömlesztett áruszállítást alkalmaztunk vegyesen.

2.) Küldeménydarabos szállítás:

- (1) Hordó: UN1263, UN2588, UN1325
- (5) ADR Zsák: UN1210, UN2795, UN1950
- (4) ADR Doboz: UN1993

ADR szerinti résztvevők a következők:

Feladó:

Csomagoló, berakó, szállító:

3.) Ömlesztett szállítás: UN3077

ADR szerinti résztvevők a következők:

Feladó:

Töltő, szállító:

A hulladék berakását kézi erővel a gépkocsivezető (...) és a rakodó (...) végezte. A rakodó csak a rakodás során vett részt, nem utazott a gépjárművel.

Mindkét személy a Alkalmazottja. ADR oktatáson részt vettek 2013-ban. (oktatási jegyzőkönyv mellékelve)

4.) Az MG 2013/951 nyomtatványt a Készítette a által megadott ADR információ és megrendelő alapján”

A nyilatkozata alapján az ADR szerinti **Csomagoló, Berakó (Töltő), Szállító** szerepkört ők, a **Feladó** tevékenységét pedig a látta el.

A két nyilatkozat azonos, így egyértelműen megállapíthatóak az ADR szerinti szerepkörök. A szállítási mód ezen szállítás kapcsán, ömlesztett és küldeménydarabos volt, ezért megkerestem a **Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal Budapest Fővárosi Kormányhivatala Mérésügyi és Műszaki Biztonsági Hatóságát.**

A kérdésem az alábbi volt:

„Ömlesztett szállítási mód esetén, amennyiben nem külön ömlesztett áru (BK1, BK2) konténerben, hanem magán a jármű közvetlen rakfelületén történik a szállítás, milyen az Önök hatósága által kiadott jóváhagyási igazolással kell rendelkeznie a járműnek?

Ezen igazolással az ADR 3.2 A táblázat 17. oszlopában lévő VVI különleges előírás alapján az ömlesztett veszélyes áru fuvarozása szabályosan kivitelezhető-e az adott járművel?

Amennyiben igen, az előzőekben említett hatósági eljárásban szükséges tisztázni, hogy a ... frsz-ú tehergépjármű rendelkezett-e 2013. november 16-án érvényes, Önök által kiadott igazolással.”

2014. január 23-án beérkezett, **355-15/2013/IPB** számon iktatott állásfoglalásban, melyet a **Budapest Főváros Kormányhivatala Mérésügyi és Műszaki Biztonsági Hatósága Műszaki Biztonsági Osztálya** írt, az alábbi található:

„A szállító jármű 2 féle lehet

1 A járművet BK1, vagy BK2 konténerként kell jóváhagyatni. Ez azt jelenti, hogy a jármű úgy működik mint egy konténer.

2 A járművet nem kell jóváhagyatni, hanem jelölni kell rajta a szállítmányt, amennyiben küldeménydarabként van rajta a veszélyes anyag, megfelelő, jóváhagyott csomagolásban.”

Mivel arról, hogy a fenti jármű rendelkezett-e jóváhagyással, válasz nem érkezett, így a-t nyilatkozattételre hívtam fel a **355-16/2013/IPB** számú végzésemben, hogy a balesetet szenvedett ... forgalmi rendszámú gépjárművük 2013.11.16-án rendelkezett-e érvényes jóváhagyással.

2014. 02.12-én beérkezett, **355-17/2014/IPB** számon iktatott nyilatkozatban, melyet a Írt, az alábbi található:

„1.) 2013.11.16-án a ... forgalmi rendszámú, Mercedes Benz 817 típusú gépjárművünk nem volt BK1 és BK2 minősítésű konténer.

Az UN 3077, ömlesztett áru raklapon volt rögzítve, és raklappal volt elválasztva a küldeménydarabos árutól. A szállításnál a VVI különleges előírást alkalmaztuk.”

2014.01.09-én hatóságom megkereste a **Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatóságát**, ugyanis az eljárás során szükséges volt tisztázni, hogy a gépjárművezető valóban rendelkezett-e érvényes, az ADR 8.2 fejezetében előírt veszélyes árut szállító járművezetői oktatási bizonyítvánnyal, mert ügyfél egy 2011.07.28-ig érvényes, meg nem hosszabbított, tehát már lejárt oktatási bizonyítvány másolatát küldte meg részemre.

A megkeresésre az alábbi válasz érkezett:

„Az Önök által megadott adatok alapján, nyilvántartásunk szerint fent nevezett személy 2011.05.20-án tett sikeres ADR (küldeménydarabos 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9 osztályokra) vizsgát. A kiállított okmány sorszáma 57214, érvényessége 2016. 07.27.”

A válasz alapján, a baleset időpontjában a **gépjárművezető rendelkezett érvényes ADR oktatási bizonyítvánnyal.**

1. **Az ellenőrzés során és a fuvarokmányok alapján megállapítást nyert, hogy ügyfél mentesség nélküli ADR-es szállítást végzett és a fent nevezett szállítóegységen sem elől, sem hátul narancssárga tábla nem volt kihajtva, valamint nem volt veszélyességi bárcákkal ellátva:**

A helyszínen rendelkezésre álló fuvarösszesítőn (MG-2013/951 számú) szereplő küldeménydarabos veszélyes áruk egy eset kivételével III. szállítási kategóriába sorolt veszélyes áruk, melyeket fuvarozás szempontjából 1190 pontnak kell tekinteni (1kg veszélyes áru egyenlő 1 ADR szerinti ponttal, tehát 1190kg=1190 pont). Egy anyag esetében beszélhetünk II. szállítási kategóriáról, jelen esetben UN1263 HULLADÉK, FESTÉK, 3, II. (D/E), mely (becsült) 250 kilogramm volt az összesítő szerint.

Az ADR 1.1.3.6.4 pontja kimondja, hogy:

„Ha külön szállítási kategóriába tartozó veszélyes árukat szállítanak egy szállítóegységben, akkor:... - a „2” szállítási kategóriába tartozó anyagok és tárgyak mennyisége 3-mal szorozva, és a „3” szállítási kategóriába tartozó anyagok és tárgyak mennyisége együttesen nem haladhatja meg az 1000-t.”

A becsült 250 kilogramm súlyú II. szállítási kategóriás veszélyes áru, az ADR szerint 750 pontnak felelt meg a szállítás során. Tehát a gépjárművön található II-es és III-as kategóriába tartozó anyagok összesen 1940 pontnak feleltek meg jelen szállítás kapcsán, mely túllépte az ADR 1.1.3.6 pontja szerinti mentességet.

Adott szállítás kapcsán, az ADR 1.1.3.6 pontja nem alkalmazható, tehát nem vehető figyelembe az 1000 pontos határ. **Továbbá az csak küldeménydarabos szállításra vonatkozik, jelen esetben pedig ömlesztett és küldeménydarabos szállításról együttesen beszélünk.**

Ügyfél, nyilatkozatában csatolta a mérlegelés utáni mért súlyokat, melyeket összeadva és figyelembe véve a II. és III. kategóriában használt különbségeket, 1146 pontnak megfelelő veszélyes árut szállított 2013.11.16-án, tehát járművét elől és hátul kötelező lett volna megjelölnie narancssárga táblákkal, jelen esetben kihajtani azokat, illetve nagybárcákkal ellátni.

Az ADR 5.3.2.1.1 pontja kimondja, hogy:

„A veszélyes árukat szállító szállítóegységekre két, függőleges síkban elhelyezett, narancssárga, téglalap alakú táblát kell elhelyezni, amelyek megfelelnek az 5.3.2.2.1 pontnak. Az egyik táblát a szállítóegység elejére, a másikat a hátuljára, a jármű hossz tengelyére merőlegesen kell rögzíteni. A tábláknak jól láthatóaknak kell lenniük”

Az ADR 5.3.1.2 pontja kimondja, hogy:

„...A nagybárcákat a konténerek, MEG-konténerek mobil tartányok és tankkonténerek mindkét oldalára és mindkét végére el kell helyezni...”

Az ADR 5.3.1.3 pontja kimondja, hogy:

„Ha a szállító járművön levő konténerekre, MEG-konténerekre, tankkonténerekre vagy mobil tartányokra erősített nagybárcák kívülről nem láthatóak, akkor ugyanolyan nagybárcákat kell elhelyezni a járművek mindkét oldalára és hátuljára. Egyébként a járműveket nem kell nagybárcával megjelölni.”

Az ADR 5.3.1.4 pontja kimondja, hogy:

„...*Ömlesztett árut szállító járművek, tartányjárművek, battériás járművek, MEMU-k és leszerelhető tartányos járművek nagybárcával való megjelölése...*”

Az ADR 5.3.1.4.1 pontja kimondja, hogy:

„...*A nagybárcákat a jármű mindkét oldalára és hátuljára el kell helyezni...*”

Az adott szállítás során az ömlesztett szállítási módban feladott veszélyes anyagok a ponyvás gépjármű platóján voltak elhelyezve, ömlesztett áru konténer használata nélkül, ezért a gépjárművet kellett volna nagybárcával megjelölni, mint BK1 vagy BK2 konténert.

A fentiek alapján a veszélyes áru szállítása nem felelt meg a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet 2. számú melléklet I. kockázati kategória 15. pontjában leírtaknak: „*a járművön semmilyen jelölés, illetve nagybarca nincs*” – mulasztási tétel alá kell besorolni.

Ezért a közúti áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet 5. melléklet 2. táblázatának I. kockázati kategóriába tartozó cselekmény vagy mulasztás 15. pontja szerinti - „*A járművön nincs semmilyen jelölés, illetve nagybarca*” – mulasztási tétel alá kell besorolni, mely **800.000.-Ft** bírságösszeget állapít meg.

A fent nevezett Korm. Rendelet e pontja a bírságolással érintett cselekmény elkövetéséért felelőssé tehető körben a **feladó, töltő, szállító (fuvarozó)-t** jelöli meg.

Ügyfél esetében a **feladó** felelősség állapítható meg, így felelőssége arányában a fenti bírságösszeg **1/3-része** öt sűjtja, mely **266.666ft**, azaz **kettőszázhatvanhatezer hatszázhatvanhat** forint.

2. Az ellenőrzés során megállapítást nyert, hogy nem megfelelő szállítóeszközzel történt az ömlesztett veszélyes áruk szállítása.

2.1.) Ezen hiányosság tekintetében az ömlesztett áru konténerek, illetve konténerek/járművek jóváhagyására jogosult **Budapest Főváros Kormányhivatala Mérésügyi és Műszaki Biztonsági Hatósága Műszaki Biztonsági Osztályától (továbbiakban: MKEH) a 355-13/2013/IPB** számon iktatott jogsegélyben az alábbiak tisztázását kértem:

Amennyiben az ömlesztett szállítási móddal szállított veszélyes anyag esetében az anyagra vonatkozóan *ADR 3.2 A táblázat 17. oszlopában lévő VVI különleges előírás szerepel és a szállítás során VV1-es különleges előírásokban, valamint az ehhez kapcsolódó egyéb az ADR 7.3.1 szakaszában foglaltakat betartják, kell-e a járműnek valamilyen más egyéb minősítéssel rendelkeznie.*

Az MKEH a BPS-03/00592-01/2014 állásfoglalásban az alábbiakat nyilatkozta:

„*A szállító jármű 2 féle lehet*

1 A járművet BK1, vagy BK2 konténerként kell jóváhagyni. Ez azt jelenti, hogy a jármű úgy működik mint egy konténer.

2 A járművet nem kell jóváhagyni, hanem jelölni kell rajta a szállítmányt, amennyiben küldeménydarabként van rajta a veszélyes anyag, megfelelő, jóváhagyott csomagolásban.”

2.2.) Az MKEH válasza alapján BK1, vagy BK2 konténerként kellene jóváhagyni a járművet, ezért tényállás tisztázása végett megnyilatkoztattam a ... Kft-t, hogy a balesetet szenvedett ... forgalmi rendszámú gépjárművük 2013.11.16-án rendelkezett-e érvényes jóváhagyással.

2014. 02.12-én beérkezett, **355-17/2014/IPB** számon iktatott nyilatkozatban, melyet a írt, az alábbi található:

„1.) 2013.11.16-án a ... forgalmi rendszámú, Mercedes Benz 817 típusú gépjárművünk nem volt BK1 és BK2 minősítésű konténer.

Az UN 3077, ömlesztett áru raklapon volt rögzítve, és raklappal volt elválasztva a küldeménydarabos árutól. A szállításnál a VVI különleges előírást alkalmaztuk.”

Az ADR 7.3.3. pontja kimondja, hogy:

„Az ömlesztett fuvarozásra/szállításra vonatkozó különleges előírások a 7.3.1.1 b) pont alkalmazása esetén

A következő különleges előírásokat kell betartani, ha a 3.2 fejezet”A” táblázat 17 oszlopában fel vannak tüntetve:

VW1 VVI Ömlesztett fuvarozható/szállítható fedett vagy ponyvás kocsiban/járműben, zárt konténerben vagy ponyvás konténerben...”

Az ADR 7.3.1.1 b) pontja kimondja, hogy:

„...a 3.2 fejezet „A” táblázat 17 oszlopában VW/VV (betűkkel kezdődő) kóddal jelölt különleges előírás van feltüntetve, amely ezt a fuvarozási/szállítási módot kifejezetten megengedi, és ezen szakasz előírásain kívül a 7.3.3 szakaszban található, vonatkozó különleges előírás feltételeit is betartják...”

Az ADR 7.3.1.3 pontja kimondja, hogy:

„Az ömlesztettáru-konténernek, konténernek, ill. a kocsijármű felépítményének portömörnek kell lennie és úgy kell lezárni, hogy normális szállítás körülmények között (ideértve a rezgése, a hőmérséklet-, páratartalom-vagy a nyomásváltozás hatását is) a tartalomból semmi ne szabadulhasson ki.”

Az ADR 7.3.1.6 pontja kimondja, hogy:

„Az ömlesztett szilárd anyag nem reagálhat veszélyesen az ömlesztettáru-konténer, a konténer, ill. a kocsijármű, a tömítések és a felszerelések – beleértve a tetőket és ponyvákat – azon részeivel, amelyekkel érintkezésbe kerülhet, ill. a védőbevonattal és lényegesen nem gyengítheti azokat. Az ömlesztettáru-konténert, a konténert, ill. a kocsit/járművet úgy kell gyártani vagy átalakítani, hogy az áru ne hatolhasson be a fa padlóburkolat hézagaiba, és ne érintkezessen

az ömlesztettáru-konténer, konténer, ill. a kocsi/ jármű olyan részeivel, amelyeket az anyag maradéka megtámadhat.”

Az ADR 7.3.1.7 pontja kimondja, hogy:

„Berakás és szállításra történő átadás előtt minden ömlesztettáru-konténert, konténert, ill. kocsit/járművet meg kell vizsgálni, ill. ki kell tisztítani, hogy ne tartalmazzon a belsejében vagy a külsején semmiféle olyan maradékot, amely:

-a szállítandó anyaggal veszélyes reakcióba léphet;

-hátrányosan befolyásolhatja az ömlesztettáru-konténer, a konténer, ill. a kocsi/jármű szerkezeti épségét;

-befolyásolhatja az ömlesztettáru-konténer, a konténer, ill. a kocsi/jármű veszélyes áru megtartó képességét.”

A fentiek alapján a veszélyes áru szállítása nem felelt meg a veszélyes áruk közötti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet 1. számú melléklet I. kockázati kategória 3. pontjában leírtaknak: „nem engedélyezett szállítási móddal vagy nem megfelelő szállítóeszközzel történő szállítás”-mulasztási tétel alá kell besorolni.

Ezért a közúti áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet 5. melléklet 1. táblázatának I. kockázati kategóriába tartozó cselekmény vagy mulasztás 3. pontja szerinti - „nem engedélyezett szállítási móddal vagy nem megfelelő szállítóeszközzel történő szállítás” – mulasztási tétel alá kell besorolni, mely **600.000.-Ft** bírságösszeget állapít meg.

A fent nevezett Korm. Rendelet e pontja a bírságolással érintett cselekmény elkövetéséért felelőssé tehető körben a **feladó, szállító (fuvarozó)**-t jelöli meg.

Ügyfél esetében a **feladó** felelősség állapítható meg, így felelőssége arányában a fenti bírságösszeg **1/2-része** öt sűjtja, mely **300.000ft**, azaz **háromszázezer** forint.

- 3. Az ellenőrzés során megállapítást nyert, hogy a küldeménydarabos szállítási módban szállított veszélyes áruk csomagolóeszközei nem voltak megfelelően bárcázva, jelölve.**

Az ADR 5.2.1.1 pontja kimondja, hogy:

„Hacsak a RID/ADR-ben nincs másként előírva, minden küldeménydarabon jól látható módon és tartósan fel kell tüntetni a benne lévő veszélyes áru UN számát, amely elé az „UN” rövidítést kell írni. Az UN számok és az „UN” betűk magassága legalább 12mm kell legyen, kivéve a legfeljebb 30 liter űrtartalmú vagy legfeljebb 30kg nettó tömegű küldeménydarabokat és a legfeljebb 60 liter víztérfogatú palackokat, amelyeknél a betűmagasság legalább 6mm kell legyen, és kivéve a legfeljebb 5 liter térfogatú vagy legfeljebb 5kg nettó tömegű küldeménydarabokat, ahol azoknak alkalmas méretűnek kell lenniük. Csomagolatlan tárgyak esetén a feliratot magán a tárgyon, vagy a kereten, a kezelő-, tárolóeszközökön vagy indítóállványon kell feltüntetni”

Az ADR 5.2.2.1. pontja kimondja, hogy:

„ A 3.2 fejezet „A” táblázatában felsorolt minden anyagnál vagy tárgynál az 5 oszlopban megadott bárcá(ka)t kell elhelyezni...”

A helyszínen készített videó és fényképfelvételek alapján a szállított küldeménydarabokon nem szerepelt UN szám, egy része nem a szállított anyagra vonatkozó veszélyességi bárcával volt jelölve, illetve a fennmaradó többi küldeménydarabon egyáltalán nem volt veszélyességi bárca.

A fentiek alapján a veszélyes áru szállítása nem felelt meg a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet 2. számú melléklet II. kockázati kategória 10. pontjában leírtaknak: „*helytelen bárcázás, jelölés vagy nagybárcázás*” – mulasztási tétel alá kell besorolni.

Ezért a közúti áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet 5. melléklet 2. táblázatának II. kockázati kategóriába tartozó cselekmény vagy mulasztás 10. pontja szerinti - „*helytelen bárcázás, jelölés vagy nagybárcázás, vagy azok hiánya*” – mulasztási tétel alá kell besorolni, mely **400.000.-Ft** bírságösszeget állapít meg.

A fent nevezett Korm. Rendelet e pontja a bírságot érintett cselekmény elkövetéséért felelőssé tehető körben a **feladó, csomagoló, berakó, szállító (fuvarozó)**-t jelöli meg.

Ügyfél esetében a küldeménydarabos szállítás során **feladó** felelősség állapítható meg, így felelőssége arányában a fenti bírságösszeg **1/4-része** öt sújtja, mely **100.000ft**, azaz **százezer** forint.

4. Az ellenőrzés során megállapítást nyert, hogy az alábbi, küldeménydarabosként szállított veszélyes áruk nem megfelelő csomagolóeszközökben voltak elhelyezve:

I.) UN1263 HULLADÉK, FESTÉK, 3, II. (D/E)

II.) UN1210 HULLADÉK, NYOMDAFESTÉK SEGÉDANYAG 3, III. (D/E)

III.) UN1993 HULLADÉK, GYÚLÉKONY, FOLYÉKONY ANYAG, M.N.N (fáradt olaj), 3, III. (D/E)

IV.) UN1325 HULLADÉK, GYÚLÉKONY, SZERVES SZILÁRD ANYAG, M.N.N.(festékes fém), 4.1, III. (E)

V.) UN1325 HULLADÉK, GYÚLÉKONY, SZERVES SZILÁRD ANYAG, M.N.N.(olajos műanyag), 4.1, III. (E)

VI.) UN1325 HULLADÉK, GYÚLÉKONY, SZERVES SZILÁRD ANYAG, M.N.N.(vegyszeres göngyöleg), 4.1, III. (E)

VII.) UN1950 HULLADÉK, AEROSZOLOK, 2.1 (D)

VIII.) UN1325 HULLADÉK, SZILÁRD, MÉRGEZŐ PESZTICID, M.N.N.(növényvédőszer (szilárd)), 6.1, III. (E)

IX.) UN1325 HULLADÉK, NEDVES, LÚGOS AKKUMULÁTORTÉLEPEK, 8, (E)

A helyszínen készített videó és fényképfelvételek alapján a küldeménydarabos veszélyes áruk minősítetlen hordókban, levágott tetejű hajlékony oldalfalú IBC-ben, tető nélküli vödörökben voltak elhelyezve.

Az ADR 4.1.1.1 pontja kimondja, hogy:

„a veszélyes árukat olyan, jó minőségű csomagolóeszközökbe (IBC-be, nagycsomagolásba), kell csomagolni, amely elég erős ahhoz, hogy ellenálljon azoknak az igénybevételeknek, ütdéseknak, amelyeknek rendes körülmények között a szállítás során, a szállítóeszközök közötti átrakás, a szállítóeszközből a raktárba való berakodás során ki van téve, illetve amelyek akkor léphetnek fel, amikor tovább kézi vagy gépi árukezelés céljából a rakodólapról vagy az egyesítő csomagolásból eltávolítják. A csomagolóeszközöket (IBC-eket, nagycsomagolásokat), úgy kell gyártani és lezárni, hogy a szállításra kész küldeménydaraboknál elkerülhető legyen a tartalom bármilyen szivárgása vagy **kiszóródása**. Ez a szokásos szállítási körülmények között különösen a rezgésekből, illetve a hőmérséklet, a páratartalom vagy a nyomás változásából adódhat (pl. a tengerszint feletti magasság változásának eredményeként). A csomagolóeszközöket (az IBC-eket és a nagycsomagolásokat) a gyártó előírásai szerint kell lezárni. Veszélyes anyagnak nem szabad a csomagolóeszköz (IBC, nagycsomagolás) külsejére tapadnia. **Ezek az előírások egyaránt érvényesek az új, az ismételten felhasznált, az átalakított, ill. a felújított csomagolóeszközökre, az új, az ismételten felhasznált, a javított, ill. az átalakított IBC-kre, valamint az új, az átalakított, ill. az ismételten használt nagycsomagolásokra**”

Az ADR 4.1.1.2. pontja kimondja, hogy:

„a belső csomagolóeszközök kivételével minden csomagolóeszköznek (IBC-nek, nagycsomagolásnak) meg kell felelnie a 6.1.5, 6.3.5, 6.5.6 szakaszban (ill. a RID/ADR-ben máshol) levő előírások szerint vizsgált gyártási típusnak. Azokat a csomagolóeszközöket, amelyeknél nincs szükség tömörségi vizsgálatra, a 6.1.1.3 bekezdés tartalmazza.”

A fentiek alapján a veszélyes áru szállítása nem felelt meg a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet 2. számú melléklet I. kockázati kategória 7. pontjában leírtaknak: „**jóváhagyás nélküli csomagolóeszközök használata**” – mulasztási tétel alá kell besorolni.

Ezért a közúti áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet 5. melléklet 2. táblázatának I. kockázati kategóriába tartozó cselekmény vagy mulasztás 7. pontja szerinti - „**Jóváhagyás nélküli csomagolóeszközök használata**” – mulasztási tétel alá kell besorolni, mely **800.000.-Ft** bírságösszeget állapít meg.

A fent nevezett Korm. Rendelet e pontja a bírságolással érintett cselekmény elkövetéséért felelőssé tehető körben a **feladó, töltő** (töltő felelősségének vizsgálata nem releváns), **csomagoló, szállító (fuvarozó)**-t jelöli meg.

Ügyfél esetében a küldeménydarabos szállítás során **feladó** felelősség állapítható meg, így felelőssége arányában a fenti bírságösszeg **1/3-része** őt sújtja, mely **266.666ft**, azaz **kettőszázhatvanhatezer-hatszázhatvanhat** forint.

Ezen a hiányosságok a helyszínen készült **061/119-2/2013/SZEGED IPB** számú jegyzőkönyvben rögzítésre kerültek és az elkészített fényképek, valamint videó felvételek ezeket a tényeket megfelelően dokumentálták.

A fentiek alapján az összes bírságösszeg: **933.332** –Ft, azaz **kilencszázharminchármezer-háromszázharminckettő forint**.

A jelen határozatomban megnevezett fuvarozóeszköz által végzett veszélyes áru szállításának fenti időpontban végrehajtott közúti ellenőrzés során felvett **061/209-2/2013/SZEGED IPB** számú jegyzőkönyv alapján megállapítást nyert, hogy az ADR-ben meghatározott kötelezettségét **ügyfél**, mint az **feladója** megszegte, ezért a fentiekben részletezettek alapján, határozatom rendelkező részében foglaltak szerint döntöttem.

Tekintettel arra, hogy a feltárt szabálytalanságok az I. és II. kockázati kategóriákba sorolandók, így a kockázati kategóriák általános leírásai alapján a tényállás emberi élet, egészség veszélyeztetésével jár. Emiatt a kis- és középvállalkozásokról, fejlődésük támogatásáról szóló 2004. évi XXXIV. törvény (a továbbiakban: Kkv. tv.) a Kkv. tv. 12/A. § (1) bekezdésébe foglalt figyelmeztetés, illetve a Ket. 94.§ (1) bekezdés a) pontjában szabályozott hatósági felhívás alkalmazása a Kkv. tv. 12/A. (2) bekezdés a) pontjára tekintettel kizárt, mivel a feltárt jogszabálysértés az emberi életet, testi épséget vagy egészséget veszélyezteti. Ennek okán az ügyfél kis- és középvállalkozói minőségének vizsgálatával összefüggő eljárási cselekményeket mellőzni szükséges.

A fentiekén túl a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 94. § (2) bekezdés b) pontjának alkalmazásáról szóló 80/2009. (XII. 29.) KHEM rendelet 2.§ (5) bekezdés b) pontjában foglaltak alapján a Ket. 94. § (2) bekezdés b) pontja alkalmazásának a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § (1) bekezdés e) pontja alapján a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet 5. mellékletében foglalt esetekben van helye. Megállapítom, hogy a hatósági felhívás erre tekintettel is kizárt.

A bírság megfizetésének határidejét, módját az egyes közúti közlekedési szabályokra vonatkozó rendelkezések megsértésével kapcsolatos bírsággal összefüggő hatósági feladatokról, a bírságok kivetésének részletes szabályairól és a bírságok felhasználásának rendjéről szóló 42/2011. (VII.11.) NFM rendelet 16 § (1) bekezdése, a Kkt. 20.§ (6) bekezdése figyelembevételével állapítottam meg.

A késedelmi pótléokra vonatkozó rendelkezések a: Ket. 138.§-án alapulnak. A bírság meg nem fizetése esetén a végrehajtás szabályait a Ket. 125. §-153.§-a rögzíti.

A jogorvoslat lehetőségét a Ket. 98. § -ban meghatározottak szerint biztosítottam.

Az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 29. § (2) bekezdésében előírtak alapján az első fokú határozat elleni fellebbezés illetéke a fellebbezéssel érintett összeg minden megkezdett 10.000 forintja után 400 forint, de legalább 5000 forint, legfeljebb 500.000 forint.

$933.332 / 10.000 = 94 * 400 = \mathbf{37.600 - Ft}$.

A jogorvoslat lehetőségét a Ket. 98. § -ban meghatározottak szerint biztosítottam.

Határozatom a Kkt. 20.§. (1), (2) és (4) bekezdésében, a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I.11) Korm. rendelet 3.§ (1) bekezdésében, a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint

a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendeletben, valamint az egyes közúti közlekedési szabályokra vonatkozó rendelkezések megsértésével kapcsolatos bírsággal összefüggő hatósági feladatokról, a bírságok kivetésének részletes

szabályairól és a bíróságok felhasználásának rendjéről szóló 42/2011. (VII.11.) NFM rendeletben, és a Ket.-ben foglalt rendelkezéseken alapul.

A Csongrád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság hatáskörét a Kkt. 20. § (2) bekezdése, továbbá a közúti közlekedéssel kapcsolatos egyes bíróságok kivetésének részletes szabályairól és az egyes közúti közlekedési szabályokra vonatkozó rendelkezések megsértésével kapcsolatos bírsággal összefüggő hatósági feladatokról, a bíróságok kivetésének részletes szabályairól és a bíróságok felhasználásának rendjéről szóló 42/2011. (VII.11.) NFM rendelet 2. § (bf) pontjában rögzítettek alapján gyakorolta. Az Igazgatóság illetékessége a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtására kiadott 234/2011. (XI.10.) Kormányrendelet 1. melléklet a) pontján alapul.

Szeged, 2014. február 25.

PH

.....
tanácsos
megyei igazgató

Készült: 2 pld-ban
Terjedelme: 12oldal
Kapják: 1.) (....) / Tértivevény
2.) Irattár

Iktatószám:	355-19/2013/IPB
Jogerő/határozathozatal dátuma:	2014.03.16.
Közzététel jogcíme:	A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (Ket.) 80/A. § (1) bekezdésének i pontja
Közzététel dátuma:	2014.07.16
Eljáró hatóság neve:	Csongrád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság
Tárgy:	A (....) terhére bírság kiszabása a veszélyes áru közúti szállításra vonatkozó szabályok megsértése miatt.
Ügyfél megnevezése, székhelye: Kft. (....)
Publikált dokumentum fájl neve:	355-19-2013-IPB
Bíróságon megtámadva:	nem