

Az Amerikai Egyesült Államok és Magyarország szárazföldi veszélyesáru-szállítással kapcsolatos intézményi, ellenőrzési és szankcionálási rendszerének összehasonlító elemzése

Comparative Analysis of the Institutional, Control and Sanction Systems for the Land Transport of Dangerous Goods in the United States of America and Hungary

Bori Milán
szerző

Szervezet, beosztás: FKI Közép-pesti Katasztrófavédelmi Kirendeltség, főelőadó
Email: milan.bori@katved.gov.hu

Almási Csaba tű. őrnagy
társszerző

Nemzeti Közszolgálati Egyetem, tanársegéd
Email: almasi.csaba@uni-nke.hu

ORCID: 0000-0001-5251-2954 

Dr. habil. Kátai-Urbán Lajos tű. ezredes társszerző
Nemzeti Közszolgálati Egyetem, tanszékvezető
egyetemi docens

Email: katai.lajos@uni-nke.hu

ORCID: 0000-0002-9035-2450 

Absztrakt:

Veszélyes anyagok nemzetközi és belföldi szállítása jelentős kockázattal járó, ugyanakkor globális szinten kiemelt fontosságú kérdés, amelynek biztonságát minden országban igyekeznek szigorú hatósági felügyeleti rendszerrel garantálni. Az egyes országok eltérő jellegű szabályozási módszertannal rendelkeznek, amelyek közül a szerzők jelenlegi publikációjában bemutatják a magyar hatósági felügyeleti rendszert, majd megvizsgálják az Amerikai Egyesült Államok releváns jogintézményeit. A veszélyes áruk szállítására vonatkozó, különböző szabályozó és felügyeleti módszertanok összehasonlító elemzése, a tapasztalatok értékelése és következtetések levonása pozitívan befolyásolhatja hasonló jellegű intézkedések meghozatalára vonatkozó döntések előkészítését és jövőbeni hatékonyságát.

Jelen publikációban a szerzők a közúti, a vasúti és a folyami veszélyesáru-szállításra koncentrálnak, a légi, a tengeri és a csővezetékessé szállítási technológiákat nem érintik.

Kulcsszavak: veszélyesáru-szállítás, ADR, történelem, hatósági eljárás, bírság

Abstract:

The international and domestic transport of hazardous substances is a high-risk but high-priority global issue, and all countries are striving to ensure its safety through a rigorous system of regulatory controls. Each country has a different regulatory methodology, of which the authors in the current publication describe the Hungarian regulatory oversight system and then examine the relevant US legislation. The comparative analysis of different regulatory and supervisory methodologies for the transport of dangerous goods, the evaluation of experiences and the drawing of conclusions can positively influence the preparation and future effectiveness of decisions to take similar measures.

In this publication, the authors focus on the transport of dangerous goods by road, rail and inland waterways, and do not cover air, sea and pipeline transport technologies.

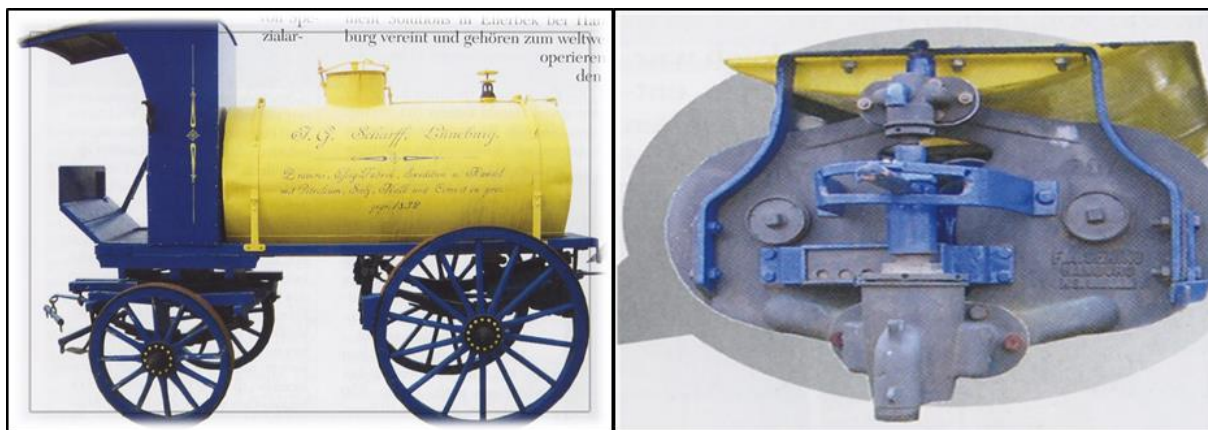
Keywords: dangerous goods transport, ADR, history, administrative procedure, fine

A 18-19. században felfedezett új energiaforrások, a Nagy-Britanniában kibontakozó műszaki forradalom, elsőként a gőzerő szolgálatba állítása eredményezte az ipari kapitalizmus kialakulását, a vásárlásra szánt termékek tömeges termelését. George Stephenson angol mérnök 1814-ben egy olyan gépet tervezett, mellyel 6 km/óra sebességgel lehetett szenet szállítani, majd 1829-ben bemutatta annak tökéletesített változatát, a „Rocketet”, mely önállóan már 45 km/óra, tehervagonokat vontatva 15-20 km/óra sebességre volt képes [1].

A szén, az akkori energiahordozó szállításának korszerűsítése és felgyorsítása további lendületet adott az ipari forradalomnak. Látható, hogy egy készáru, vagy alapanyag elérhetőségének, utánpótlásának gyorsasága és biztonsága a gazdasági fejlődés és a versenyképesség kulcsfontosságú tényezője.

Egy adott ország fejlettsége a közlekedés technikai hatékonyságán keresztül is mérhető. A 19. században ennek mutatója a vasúthálózat kiterjedtsége volt, amely jól mutatja az Egyesült Államok és Nagy-Britannia kibontakozó erőfölényét és világvezető szerepét. A nehézgép-gyártás egyre nagyobb mennyiségű szén- és vasérc-kitermelést igényelt, továbbá magával hozta az acélgyártás és a vasolvasztás forradalmasítását. A kőolajszármazékok felfedezését a világításhoz használt, jobb nyersanyag utáni kutatás eredményezte. Az első olajkutat 1859-ben létesítették az Egyesült Államok Pennsylvania Államában található Oil Creek-ben. A 20. század elejétől a szénhidrogén-energiahordozók fokozatosan szorították ki a szenet. Az elektromosság alkalmazása a 19. század végétől kezdett széles körben kibontakozni, miután az amerikai Graham Bell 1876-ban szabadalmaztatta a telefont és Michael Faraday 1831-re feltalálta a dinamót. 1894-ben a német Gottlieb Daimler megalkotta az első, négyütemű benzinmotort, melynek alapján az Egyesült Államokban Henry Ford elkezdte az autók tömeggyártását. 1895-ben Wilhelm Conrad Röntgen elkészítette első felvételét a róla elnevezett röntgensugár alkalmazásával. A belga kémikus, Ernest Solvay (1838-1922) sóból, ammóniából és kalcium-karbonátból nátrium-karbonátot állított elő, mellyel megkezdődhetett a nátronygyártás, mely a szappan előállításának, továbbá az üveg-és fényképipar alapját jelentette [1].

Veszélyes áruk szállítását először vasúton kezdték el szabályozni az 1800-as évek végén, de a második világháború után, az úthálózatok fejlődésével egyre fontosabbá vált a közúti szállításokra vonatkozó rendelkezések kidolgozása is [2]. A veszélyes anyagok közúti szállítására vonatkozó első írott szabályok a 18. század végéről, Németországból valók. Ilyen az első rakományrögzítési előírás, amely 1789-ben, Münsterben jelent meg, majd 1799. június 19-i, berlini a „Lőpor-szállítások biztonsági szabályzata” című előírást.



1. kép: Közúti tartányjármű 1905-ből (Marke Dapolin, a mai Esso) és az 1862-ben alapított Sening-cég töltő- és kimérő berendezése (Forrás: ld. [3]).

A második világháború után, 1945-ben megalakult az Egyesült Nemzetek Szervezete (ENSZ), melynek egyik főszerve, az ENSZ Gazdasági és Szociális Tanács (*United Nations Economic and Social Council, ECOSOC*) 1947-ben felállította az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságát (*United Nations Economic Commission for Europe, UNECE*) annak érdekében, hogy elősegítse az európai gazdaság felzárkózását [4].

Az ECOSOC a Veszélyes Áruk Szállításának Szakértői Albizottsága (*Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, „TDG”*) foglalkozik a „Veszélyes Áruk Szállítására vonatkozó Ajánlások, Modell Szabályzások”, vagy „Sárga Könyv” (*Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulations, „Orange Book*) kidolgozásával. Az első Modell Szabályzás 1956-os.

A Modell Szabályozások alapján az UNECE Kormányközi Szervezetének Szárazföldi Szállítási Bizottság (*Inland Transport Committee, „ITC”*) Veszélyesáru-szállítási Munkacsoportja (*Working Party on the Transport of Dangerous Goods, „WP.15”*) készíti 1957 óta páratlan évente az ADR, az ADN és a RID módosításait.

A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (*European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road, ADR*) első változatát 1950-ben mutatták be, majd 1957. szeptember 30-án, Genfben kötötték meg és 1968. január 29-én lépett hatályba [2]. Az ADR- megállapodáshoz 2024-ig 54 tagállam csatlakozott [5].

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményt (*Convention concerning International Carriage by Rail, COTIF*) 1980. május 9-én Bernben kötötték. Az Egyezményhez, amelynek jelenleg 51 tagja van, Magyarország az 1986. évi 2. számú törvényerejű rendelet kihirdetésével csatlakozott. A Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Egyezményt 1999. június 3-án Vilniusban kötötték, amely egyben a COTIF „C” Függelékét képezi (*Convention concerning International Carriage by Rail, Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail, RID – Appendix C to COTIF*). A RID-hez eddig 45 ország csatlakozott [6].

A Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodást (*The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)*) 2000. május 26-án Genfben írták alá. Az ADN célja a veszélyes áruk nemzetközi belvízi szállításának biztonságának javítása, a környezetvédelem elősegítése a szállítás során bekövetkező balesetekből származó szennyezés megelőzésével, valamint a szállítási folyamatok könnyítése és a veszélyes áruk nemzetközi kereskedelmének előmozdítása. Az ADN az európai vízi szállítási szektorban kulcsfontosságú szerepet tölt be, és hozzájárul a fenntartható és biztonságos közlekedés előmozdításához Európában és azon túl is. A Megállapodásnak jelenleg 18 résztvevője van [7].

Az Európai Unióban a veszélyes áruk közúti ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló Európai Parlament és a Tanács 2022/1999 EU irányelvben, valamint a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelvben foglaltak kötelező érvényűek valamennyi tagállamra vonatkozóan.

A 2008/68/EK irányelvet a veszélyes áruk belső piacának javítása és az ilyen típusú áruk közlekedésével kapcsolatos előírások harmonizációja érdekében vezették be. Fő célja a közúti veszélyesáru-szállítás biztonságának és hatékonyságának növelése, valamint a környezetvédelmi és közegészségügyi kockázatok csökkentése. Az 2022/1999/EU irányelv szintén a biztonságos és hatékony szállítás elősegítését célozza. Összességében a két irányelv kulcsfontosságú jogi eszköz az európai veszélyesáru-szállítás szabályozásában, amely hozzájárul a közúti biztonság és a környezetvédelem javításához.

2.1 A hazai szabályozási rendszer bemutatása

Magyarország földrajzi fekvése fontos szerepet tölt be a keleti és déli országokba irányuló és onnan induló szállításban. A belföldi szállítványozás mellett a tranzit szállítványok aránya is meglehetősen nagynek mondható, így hazánkban nagyon fontos szerepet tölt be a közlekedési infrastruktúra [8].

2.1.1 Ellenőrzés

Magyarországon veszélyes áruk szállításának ellenőrzését első sorban a hivatásos katasztrófavédelmi szerv végzi. Közúton történő szállítás esetén a közúti forgalomban, vasúti fuvarozásnál a vasúti pályákon, üzemváltó-, határállomásokon, vasúti üzemi létesítmények területén, vízi szállítás során pedig a nemzeti és nemzetközi vízi útvonalakon, kikötők területén, veszteglő helyeken, valamint az egyes szállítási ágazatok telephelyein számíthatnak ellenőrzésre a szállításban résztvevők [9].

Ma hazánkban a *közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény* 20. § (1) e) értelmében a veszélyes áruk szállítására, a szállítóra (fuvarozóra), a közúti járműre és annak személyzetére, az áru feladójára, átmeneti tárolójára, a csomagolóra, a berakóra, a töltőre, a címzettre és a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó kinevezésére és képzésére vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhetők. A jogszabály (2) és (11) bekezdése alapján a bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására és önálló ellenőrzésére:

- a közlekedési hatóság,
- a rendőrség,
- a vámhatóság és
- a katasztrófavédelmi hatóság jogosult.

A vasúti és folyami szállításokra 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* szóló 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet vonatkozik.

2.1.2 Szankcionálás

Amennyiben a hatóság ellenőrzése során jogsértést tapasztal, hivatalból eljárást indít. Az eljárás megindításának részletes szabályairól az *általános közigazgatási rendtartásról* szóló 2016. évi CL. törvény rendelkezik. Abban az esetben, ha az ellenőrzés során szabálytalanság került feltárássra, a hatóság szankciót alkalmaz és bizonyos esetekben a járművet is feltartóztatja.

A bírsággal érintett cselekmény, súlyossága alapján kockázati kategóriákhoz van rendelve közúti, vasúti és belvízi úti szállítás esetében egyaránt. Ezek a kockázati kategóriák az I-II-III csoportok szerint vannak megkülönböztetve.

A hazai jogi szabályozás értelmében, bizonyos feltételek teljesülése mellett, alkalmazható 90, 70, illetve 50%-os bírságösszeg-csökkentés, amennyiben az adott bírságolási rendeletekben meghatározott kizáró tényezők egyike sem merül fel. Szankcióként bizonyos esetekben figyelmeztetés is alkalmazható a hatóság részéről.

	Az ADR betartásának olyan elmulasztása, amely haláleset, súlyos személyi sérülés vagy jelentős környezetkárosodás okozásának nagyfokú kockázatával jár. Ekkor intézkedések történnek a jármű feltartóztatása, a továbbhaladás megakadályozása.” (I. kockázati kategória)		Felelős
1.	Az ADR szerint a szállításból kizárt veszélyes áru szállítása.	650 000 forint	feladó, berakó, szállító (fuvarozó)
2.	Nem engedélyezett szállítási móddal vagy nem megfelelő szállítóeszközzel vagy nem megfelelő műszaki állapotú szállítóeszközzel történő szállítás vagy olyan, a jóváhagyásban foglaltaknak nem megfelelő járművel történő szállítás amely közvetlen veszélyt jelent.	650 000 forint	feladó, töltő, berakó, szállító (fuvarozó), jármű üzemeltetője
3.	Veszélyes áru szállítása anélkül, hogy erre bármilyen jelzés vagy információ utalna.	650 000 forint	feladó, berakó, csomagoló, töltő, szállító (fuvarozó)

1. táblázat: Példák rendkívül súlyos szabálysértésekre és a hozzájuk kapcsolódó bírságösszegekre közúti szállítás esetében (készítették a szerzők, a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet alapján)

A közúti szállítás esetén kiszabható egyesített bírságösszeg nem haladhatja meg üzemeltető esetén az 1 950 000 forintot, járművezető esetén a 195 000 forintot.

	A RID és az ADN betartásának olyan elmulasztása, amely haláleset, súlyos személyi sérülés vagy jelentős környezetkárosodás okozásának nagyfokú kockázatával jár. (I. kockázati kategória)		Felelős
1.	A RID szerint a fuvarozásból kizárt veszélyes áru továbbítása. (RID)	500 000 forint	feladó, berakó, szállító (fuvarozó)
2.	Megfelelő jóváhagyási bizonyítvánnyal nem rendelkező úszólétesítménnyel történő szállítás. (ADN)	500 000 forint	üzemeltető, szállító (fuvarozó), feladó, töltő
3.	Veszélyes áru szivárgása, szóródása. (RID)	500 000 forint	feladó, töltő, berakó, szállító (fuvarozó), jármű üzemeltetője
4.	Veszélyes áru szivárgása vagy szóródása, mely nem tartozik a 11. pont alá, de melynek során fennáll az élővíz azonnali szennyezésének veszélye. (ADN)	500 000 forint	feladó, berakó, csomagoló, töltő, szállító (fuvarozó)

2. táblázat: Példák rendkívül súlyos szabálysértésekre és a hozzájuk kapcsolódó bírságösszegekre közúti szállítás esetében. (készítették a szerzők, a 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet alapján)

A vasúti és belvízi szállítás esetén kiszabható egyesített bírságösszeg nem haladhatja meg a 2 200 000 forintot, ugyanazon ügyfél tekintetében.

2.2 Az Amerikai Egyesült Államok szabályozási rendszerének bemutatása

Az Egyesült Államok fejlődésének elsősorú természeti tényezője a Mississippi volt, a világ vezető gazdaságává pedig az irdatlan távolságok legyőzésének képessége, a szállítás és a hírközlés terén aratott győzelme tette. A gőzgép megjelenése után, a vasút kora előtt, a vízi úton való szállítás lendítette fel Amerikát, Fulton maga is részese lett a gőzhajózási üzletnek, 1807-ben húszévi monopóliumot szerzett New York Állam összes vízi útjára, majd New Orleansra. A folyók összekötésére csatornák épültek és az első vasútvonalakat az állami csatornahálózathoz kapcsolódva, annak kiszolgálására építették. A vasút mellett az 1830-1860-as években a postakocsi-hálózat és a telegráf is működött, miután Samuel Morse 1837-ben megépítette elektromos táviróját, mely rövid időn belül az államigazgatás, a kereskedelem és az általános kommunikáció nélkülözhetetlen eszközévé vált [10].

A szövetségi kormány régóta foglalkozik veszélyes anyagok szállításának biztonsági kérdéseivel. A robbanóanyagok és gyúlékony anyagok szállítására vonatkozó jogszabályokat először a tizenkilencedik század közepén hozták meg. A Kongresszus 1908-ban fogadta el a robbanóanyagokról és gyúlékony anyagokról szóló törvényt, amely felhatalmazta az Államközi Kereskedelmi Bizottságot (*Interstate Commerce Commission*), hogy alkosson meg a robbanóanyagok és más veszélyes anyagok csomagolására, jelölésére, rakodására és kezelésére vonatkozó szállítási szabályokat.

Az 1974. évi veszélyes anyagok szállításáról szóló törvény (*Hazardous Materials Transportation Act, HMTA*) néven ismert szövetségi jogszabály kiterjesztette az Egyesült Államok Közlekedési Minisztériumának (*U.S. Department of Transportation, DOT*) hatáskörét a veszélyesáru-szállítás szabályozásának vonatkozásában. A HMTA kimondja, hogy ha a hivatal úgy találja, hogy egy adott anyag szállítása aránytalan kockázatot jelent a lakosság egészségére, biztonságára vagy tulajdonára, akkor azt veszélyes áruként kell megjelölni. Ma a veszélyes anyagok szállítására vonatkozó követelmények a Egyesült Államok Szövetségi Törvénykönyve (*Code of Federal Regulations, CFR*) 49. címének 100-185. részében vannak meghatározva. A 49 CFR 101. cikk táblázata ma már több mint 3000 helyes szállítási megnevezést tartalmaz [11].

2.2.1 Ellenőrzés

A PHMSA (*U.S. Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration*) a csővezetékek és veszélyes anyagok biztonságos kezelésének szövetségi szintű központi igazgatási szerve, a veszélyes áruk csővezetékes és a különböző közlekedési ágazatokban történő szállítására vonatkozó előírások kidolgozását és ellenőrzését végzi. A PHMSA a DOT közvetlen irányítása alá tartozik [12].

A globális harmonizáció érdekében az UNECE Veszélyesáru-szállítási Munkacsoportjának, a fentebb említett „WP.15” –nek, teljes szavazati jogú tagja az Egyesült Államok is, amelyet a PHMSA képvisel [13].

A PHMSA szerkeszti a veszélyes áruk szállítására vonatkozó balesetek során alkalmazandó intézkedések gyűjteményét, a *Veszélyelhárítási útmutató* című kézikönyvet (*Emergency Response Guidebook, ERG*), mely az első beavatkozó veszélyhelyzeti szolgálatok számára, a kezdeti kritikus 30 perc időtartamára ad iránymutatásokat.



2. kép: Emergency Response Guidebook (ERG) [14].

Az Amerikai Egyesült Államokban a veszélyes áruk közötti szállítására vonatkozó szabályok meghatározásában és ellenőrzésében a DOT közvetlenül is részt vesz.

A DOT különböző szabályozásokat alkalmaz a veszélyes áruk biztonságos szállításának biztosítása érdekében, amelyeket részletesen kifejtenek a CFR 49-ben. A DOT szabályozásai többek között az alábbi témaköröket tartalmazzák:

- Veszélyes anyagok definíciója és osztályozása.
- Csomagolási követelmények.
- Címkézési és jelölési előírások.
- Szállítási dokumentációk követelményei.
- Kikötők és szállítási útvonalak biztonsági előírásai.
- Baleseti intézkedések és követelmények.

A belvízi veszélyesáru-szállítására vonatkozó szabályozásokat a DOT és az Egyesült Államok Partiórsége (*United States Coast Guard, USCG*), határozza meg. Az Egyesült Államokban a belvízi veszélyes áruk szállítását ugyanakkor többféle jogi keretrendszer is szabályozza. A fő jogszabályi alapot a Szövetségi Belvízi Veszélyes Anyagok Szállítására vonatkozó Törvény (*Federal Water Pollution Control Act*) jelenti, amelynek célja a vízi környezet védelme és a szennyezőanyagok kibocsátásának minimalizálása.

Emellett számos állami és helyi szinten elfogadott rendelkezés is létezik, melyek további specifikációkat és előírásokat tartalmaznak az adott terület veszélyes anyagokkal történő szállítására vonatkozóan. A belvízi veszélyes áruk szállításának szabályozásában kiemelkedő szerepe van az Egyesült Államok Környezetvédelmi Ügynökségének (*Environmental Protection Agency, EPA*), valamint az Amerikai Partnerek a Vízi Környezetért Szövetségének (*American Waterways Operators, AWO*), amelyek közös erőfeszítésekkel dolgoznak az ágazat biztonságának és környezetvédelmi teljesítményének javításán.

Az Egyesült Államokban a veszélyes áruk vasúti szállítását Szövetségi Vasúti Hivatal (*Federal Railroad Administration, FRA*) és PHMSA szabályozzák.

A vasúti veszélyesáru-szállításra vonatkozó szabályozásokat az alábbi szabályozó eszközök együttesen tartalmazzák:

- *Code of Federal Regulations, 49.*
- *Hazardous Materials Transportation Act.* (veszélyes anyagokra vonatkozó előírások); meghatározzák a veszélyes áruk vasúti szállítására vonatkozó általános előírásokat, beleértve az osztályozást, csomagolást, jelölést, dokumentációt és baleseti intézkedéseket.
- Az *FRA* előírásai; kiegészítő jellegű előírásokat állapít meg a vasúti biztonságra és a vasúti szállításra vonatkozóan, amelyek pozitívan befolyásolják a veszélyes áruk szállítását.
- Az *EPA* előírásai.

2.2.2 Szankcionálás

Az Egyesült Államokban a polgári jogi szankciókat a kormány 2024 januárjától megemelte, mely egyértelmű jelzésként szolgál a DOT részéről, hogy a szabályok betartása fontos és nem elhanyagolható. Létfontosságú, hogy a veszélyes anyagok szállításával és kezelésével foglalkozó munkáltatók, munkavállalók, érdekelt felek és szervezetek lépést tartsanak a legújabb veszélyességi előírásokkal, különösen ezeknek a büntetéseknek a fényében. A megnövelt polgári jogi büntetési összegek a biztonság és a szabályok betartásának jelentőségét erősítik. A pénzbírság, a *CFR 49.* alapján, a veszélyes anyagokra vonatkozó előírásainak megsértése esetén szabható ki. A szövetségi törvény előírja, hogy ezeket a büntetéseket évente korrigálni kell a gazdasági inflációnak megfelelően, annak érdekében, hogy megőrizték elrettentő hatásukat [15].

Megnevezés	2024. január előtti bírságösszeg	2024. január utáni bírságösszeg	Bírságösszegek átszámítva
A veszélyes anyagok szállítására vonatkozó előírások megsértése	\$96.624	\$99.756	35.189.011 forint (régi) 36.329.639 forint (új)
A veszélyes anyagok szállítására vonatkozó előírások megsértése, amely halált, súlyos betegséget, súlyos sérülést vagy jelentős anyagi kárt okoz	\$225.455	\$232.762	82.107.329 forint (régi) 84.768.429 forint (új)
Minimális büntetés a veszélyes anyagok szállítására vonatkozó szabályok megsértéséért	\$582	\$601	211.956 forint (régi) 218.875 forint (új)

3. táblázat: Néhány, a CFR-ben közzétett megemelt bírságösszeg [15] (készítette: Bori Milán)

A 3. táblázat adatai alapján megállapítható, hogy a magas összegek célja, hogy rávilágítsanak a veszélyes anyagokra vonatkozó előírások megalkotásának, felügyeletének és betartásának komolyságára, valamint erősítsék a szállításban résztvevők szerepét a szabályozások napi szintű betartásában.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A 4. táblázat tartalmazza az Amerikai Egyesült Államok szankciórendszerében megjelenő bírságot érintett cselekményeinek és összegeinek összehasonlítását a magyarországiéval. A hazai tételek és bírságösszegek hozzárendelésénél a mindhárom ágazatot és az I. kockázati kategóriát vettük alapul. Nem vettük számításba a mezőgazdasági vegyszerek és üzemanyagok mezőgazdasági vontatóval vagy lassú járművel vontatott pótkocsival történő közúti szállításáról szóló rendelet megsértése esetén alkalmazandó, eleve alacsonyabb bírságösszegeket.

Megnevezés	USA	USA bírságösszegek forintban	HUN
A veszélyes anyagok szállítására vonatkozó előírások megsértése, amely halált, súlyos betegséget, súlyos sérülést vagy jelentős anyagi kárt okoz	\$232.762	84.768.429 forint	1 950 000 forint
Minimális büntetés a veszélyes anyagok szállítására vonatkozó szabályok megsértéséért	\$601	218.875 forint	390 000 forint

4. táblázat: Az Amerikai Egyesült Államokban és Magyarországon alkalmazott bírságösszegek összehasonlítása (készítette: Bori Milán, forrás: ld. [15]).

Az Amerikai Egyesült Államok és Magyarország veszélyes áruk szállításával kapcsolatos intézményei, szankcionálási rendszere, jogi szabályozása és tartalma jelentős különbségeket, ugyanakkor több hasonlóságot is mutatnak egymáshoz képest. Az Egyesült Államokban a PHMSA felelős a veszélyes anyagok szállításának felügyeletéért és szabályozásáért, azonban a különböző szektorokban működő szövetségi és állami szervezetek is részt vesznek a szabályozásban és ellenőrzésben. Hazánkban a veszélyes áruk szállítását különböző minisztériumi szervezetek irányítása alá tartozó hatóságok felügyelik, például a hivatásos katasztrófavédelmi szerv, a rendőrség, a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV).

Az Egyesült Államokban a szankcionálás szigorúbb, komoly pénzbírságokkal és büntetőeljárásokkal járhat az egyes veszélyesáru-szállítási szabályok megsértése.

Összességében elmondható, hogy az Amerikai Egyesült Államok és Magyarország között, főként az eltérő jogrendből következően, jelentős különbségek vannak a veszélyes áruk szállításának felügyeletével kapcsolatos feladatmegosztásban és intézményszervezésben. Szintén különbség mutatkozik a szankcionálási rendszerekben, a szankciók mértékében is. Ugyanakkor, szakmafilozófiai vonatkozásában, az egyes hatóságok kijelölése alapvetően megegyező célrendszer alapján történik, amelynek elsődleges eleme a közlekedésben résztvevők- és a környezetbiztonság magas szintű garانتálása.

4. IRODALOMJEGYZÉK

- [1] Nagy Mézes Rita (szerk.): *Világtörténelmi Enciklopédia, Az ipari forradalomtól a 20. századig*. Budapest: Kossuth Kiadó, 2007. ISBN: 978-963-09-5580-5
- [2] UNECE: *50th anniversary* [Online]. Elérhetőség: <http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15adr50.html> (2024-06-14)
- [3] Sárosi György: *A veszélyes áruk szállításának szabályozástörténete*. Kiadó: CARGO Közlekedési Kft, 2017. ISBN 978-963-12-9545-0
- [4] UNECE: *Mission*. [Online] Elérhetőség: <http://www.unece.org/mission.html> (2024-06-14)
- [5] United Nations Treaty Collection: CHAPTER XI, TRANSPORT AND COMMUNICATIONS, B. Road Traffic: 14. *Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), Geneva, 30 September 1957* [Online] Elérhetőség: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_en (2024-06-14)
- [6] The International Rail Transport Committee, Rail Transport Law, COTIF. [Online]. Elérhetőség: <https://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/> (2024-06-14)
- [7] United Nations, Treaty Collection: CHAPTER XI, TRANSPORT AND COMMUNICATIONS, D. Water Transport: 6. *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN). Geneva, 26 May 2000* [Online]. Elérhetőség: https://treaties.un.org/Pages/CTCTreaties.aspx?id=11&subid=D&clang=_en&clang=_en (2024-06-14)
- [8] Kátai-Urbán Lajos, Kozma Sándor, Vass Gyula: *Veszélyes szállítmányok felügyeletével kapcsolatos jog- és intézményfejlesztési tapasztalatok értékelése*. Hadmérnök 10. évf. 3. sz. (2015).
- [9] Kátai-Urbán Lajos, Vass: *Veszélyes üzemek és szállítmányok biztonsága Magyarországon*. Védelemtudomány: Katasztrófavédelmi online tudományos folyóirat 4. évf. iparbiztonsági különszám (2019).
- [10] Paul Johnson: *Az amerikai nép története*. Budapest: Akadémia Kiadó, 2016. ISBN: 978-963-05-9591-9
- [11] Bureau of Transportation Statistics: *Hazardous Materials Transportation Regulation* [Online]. Elérhetőség: https://www.bts.gov/archive/publications/special_reports_and_issue_briefs/special_report/2011_01_26/hmtr (2024-06-14)
- [12] U.S. Department of Transportation: *Regulatory Responsibilities and Contacts* [Online]. Elérhetőség: <https://www.transportation.gov/regulations/regulatory-responsibilities-contacts> (2024-06-14)
- [13] Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHAMSA): *ADR and RID* [Online]. Elérhetőség: <https://www.phmsa.dot.gov/international-program/adr-and-rid> (2024-06-14)
- [14] Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHAMSA): *Emergency Response Guidebook (ERG)*. [Online] Elérhetőség: <https://www.phmsa.dot.gov/hazmat/erg/emergency-response-guidebook-erg> (2024-06-14)
- [15] Federal Register: *Revisions to Civil Penalty Amounts, 2024*. [Online] Elérhetőség: <https://www.federalregister.gov/documents/2023/12/28/2023-28066/revisions-to-civil-penalty-amounts-2024> (2024-06-25)