

Iktatószám:	36340/579-7/2016.ált.
<u>Jogerő</u>/határozathozatal dátuma:	2016.05.14.
Közzététel jogcíme:	A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 80/A§ (1) i)
Közzététel dátuma:	2016. június 22.
Eljáró hatóság neve:	I. fok: Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Gödöllő Katasztrófavédelmi Kirendeltség; II. fok:---
Tárgy:	Bírság kiszabása a veszélyes áruk vasúti szállítására vonatkozó szabályok megsértése miatt
Ügyfél megnevezése, székhelye:	AWT RAIL HU Zrt.
Publikált dokumentum fájl neve:	36340/579-7/2016.ált.
Bíróságon megtámadva:	nem

Szám: 36340/579-7/2016.ált.

Tárgy: Bíróság kiszabása a veszélyes áruk vasúti szállítására vonatkozó szabályok megsértése miatt

Ügyfél: AWT RAIL HU Zrt.

Ügyintéző:

Telefon:

H A T Á R O Z A T

Az AWT RAIL HU Zrt. Ügyfél terhére a veszélyes áruk vasúti szállítására vonatkozó rendelkezések megsértése miatt **150.000, Forint, azaz százötven-ezer, Forint összegű**

b í r s á g o t s z a b o k k i.

A bíróság összegét jelen határozat jogerőre emelkedésétől számított 15 napon belül a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság Magyar Államkincstárnál vezetett 10023002-00283494-20000002 számú bíróság letéti számlára postai készpénz-átutalási megbízás felhasználásával, vagy banki átutalás útján köteles megfizetni. A bíróság befizetése során a közlemény rovatban hivatkozásként fel kell tüntetni a bírósághatározat típusát és a bíróságot határozat számát (**RID bíróság – 36340/579-7/2016.ált.**). (Külföldről történő utalás esetén, a Hungarian National Bank 1054 Budapest, Szabadság tér 8/9. IBAN HU89 1002 3002 0028 3494 2000 0002, SWIFT CODE: MANEHUHB, azonosítók felhasználásával kell az utalást teljesíteni.)

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 és meg nem fizetett bírságot adók módjára kell behajtani.

A határozat ellen a közléstől számított 15 napon belül a Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatósághoz címzett, de a Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Gödöllő Katasztrófavédelmi Kirendeltséghez (2100 Gödöllő, Szabadság út 28.) benyújtandó fellebbezéssel élhet.

A fellebbezés illetékköteles, melynek mértéke a fellebbezésben vitatott összeg minden megkezdett 10.000,- Forintja után 400,- Forint, de legalább 5.000,- Forint, és legfeljebb 500.000,- Forint. Ha a fellebbezési eljárás tárgyának értéke pénzben nem állapítható meg, a fellebbezés illetéke 5.000,- Forint. A közigazgatási hatósági eljárási illetéket az eljárás megindításakor illetékbélyeggel az eljárást kezdeményező iraton kell megfizetni, de a 10.000,- Forintot meghaladó eljárási illeték kiszabás alapján készpénz-átutalási megbízás útján vagy az állami adóhatóság által meghatározott számlaszámra átutalással, illetőleg amennyiben erre lehetőség van, bankkártyával is megfizethető. Ebben az esetben az illetékköteles iratot annak egy másolatával az illetékes állami adóhatósághoz kell benyújtani. Az irat illetékkiszabásra történő bemutatását az eredeti iraton igazolja az állami adóhatóság.

Az Ügyfelet terhelő eljárási költség megtérítéséről nem kellett döntenet, mert az eljárás során ilyen költség nem merült fel.

INDOKOLÁS

Az Ügyfelet a határozat rendelkező részében meghatározott összegű bírsággal sújtottam a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv C Függelék 2015. évi módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről szóló 2015. évi LXXXIII. törvényben (a továbbiakban: RID), valamint a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló szabályzat (RID) belföldi alkalmazásáról szóló 62/2013. (X.17.) NFM rendeletben meghatározott rendelkezések megsértése miatt az alábbiakban részletezettek szerint:

A Pest MKI Gödöllő Katasztrófavédelmi Kirendeltség 2016. március 23.-án DISASTER RID I. akció keretében RID ellenőrzést hajtott végre Gödöllő Katasztrófavédelmi Kirendeltség illetékességi területén kívül lévő Kelebia vasúti határátkelőhely területén, mely során a vonat számmal, és vontató járműazonosítóval rendelkező vasúti járműszerelvényt vizsgálta meg az érvényben lévő RID

előírásainak betartása céljából. A vonatszerelvényről a vontató járművet lekapcsolták, így a szerelvény 18 RID-es szállítást végző tartálykocsiját volt lehetőség RID vizsgálat alá vonni.

A MOL Nyrt. Dunai Finomítóból elindított, Kelebia Határátkelőhelyre érkező vasúti járműszerelvény 18 tartálykocsijának RID vasúti szállításra történő feladását a MOL Nyrt. végezte, míg a fuvarozást, szállítást az AWT RAIL HU Zrt. melyet az ellenőrzéskor a forgalmi irodában átadott „Vonatterhelési kimutatás”, és a CIM Fuvarlevél is igazolt. A vonatterhelési kimutatás, az ellenőrzés során megvizsgált kocsik azonosító számai, és a borítékban talált CIM Fuvarlevél összevetése után megállapítást nyert, hogy a vonatterhelési kimutatás 7. sorában lévő egyedi kocsi azonosítóval rendelkező tartálykocsi egyik oldalán a tartályleeresztő csonk vakkarima rögzítő csavarok közül egy hiányzott, és a tartálykocsi másik oldalán a narancssárga tábla több helyen sérült, kifakult. A vonatterhelési kimutatás 5. sorában lévő egyedi kocsi azonosítóval rendelkező tartálykocsi egyik oldalán szintén hiányzott egy csavar a tartályleeresztő csonk vakkarima rögzítő csavarjai közül.

A 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) 1.§ a) pontja alapján a veszélyes áruk vasúti szállítására vonatkozó rendelkezések betartásának ellenőrzése során felvett 36340/579-1/2016.ált. számú jegyzőkönyvben, valamint a 36340/579-1/2016.ált. számú jegyzőkönyv 1. számú mellékleteként iktatott kiegészítő adatlapjában részletezettek szerint az ellenőrzés alá vont és számú vasúti tartálykocsiknál lett RID hiányosság megállapítva, melyekben a RID hatálya alá tartozó, „... UN” megnevezésű veszélyes anyag volt szállítva.

Az ellenőrzésen a fuvarozást végző Ügyfél, valamint a tartálykocsik töltését, feladását végző MOL Nyrt. képviselője sem volt jelen. Az ellenőrzés végére az Ügyfél kocsivizsgálója (lakcíme:; személyi igazolvány száma:) kocsivizsgáló jelent meg, aki a jegyzőkönyv tartalmát megismerve, az abban foglaltakkal egyetértve, illetve tudomásul véve, a jegyzőkönyvet jóváhagyólag aláírta. kocsivizsgáló a RID ellenőrzési jegyzőkönyv 1. számú mellékleteként iktatott kiegészítő adatlapjában leírtak szerint vállalta, hogy a hiányzó két csavart pótolja, valamint a sérült narancssárga táblát lecseréli. A jegyzőkönyv egy-egy példánya a tartálykocsik fuvarozását Kelebia határátkelőhelyig végző Ügyfél részére, a 36340/579-3/2016.ált. számú végzés mellékleteként, valamint a CIM Fuvarlevél szerint a tartálykocsik feladását végző MOL Nyrt. részére a 36340/579-2/2016.ált. számú végzés mellékleteként megküldésre került.

A tartálykocsi leeresztő csonk vakkarima rögzítő csavarok hiánya a R. 3. melléklet 31. pontja szerinti, „Védőkupakok hiányoznak/ nincsenek becsavarva, vakkarimák/ rögzítő csavarok hiányoznak.” megnevezésű RID hiányosság közé sorolható, ami II. kockázati kategóriába sorolt mulasztásnak minősül. A narancssárga tábla esetén jegyzőkönyvezett RID hiányosság pedig a R. 3. melléklet 49. pontja szerinti, „A narancssárga táblák, a nagybárcák, a bárcák mérete vagy a betűk, számok, jelképek mérete nem felel meg az előírásoknak vagy sérült.” RID hiányosságok közé sorolható, ami III. kockázati kategóriába sorolt mulasztás.

A RID ellenőrzéskor megállapított RID hiányosságok alapján a katasztrófavédelmi hatóság a R. 16.§ (3) bekezdés b) pontja alapján a műszaki hiányosság körébe tartozó szabálytalanság esetében, annak megszüntetéséig, a veszélyes áru visszatartása helyett úgy döntött, hogy a tartálykocsit továbbengedi azzal a feltétellel, hogy Selymes Csaba kocsivizsgáló felelősséget vállal arra vonatkozóan, hogy a hiányzó két csavart pótolja, valamint a narancssárga táblát lecseréli.

Az eljárásban érintett ügyfelek a megküldött végzésben egyúttal nyilatkozattételre is fel lettek szólítva.

A MOL Nyrt. nyilatkozatának az alábbiakra kellett kiterjednie:

1. Ki volt a és számú vasúti tartálykocsik – melyek „... UN.....” megnevezésű veszélyes anyaggal voltak töltve - RID 1.4.3.3 szerinti töltője, valamint a RID 1.4.1 és 1.4.2.1. szerinti feladója? Állításukat szerződés, vagy megállapodás másolata megküldésével hitelt érdemlően igazolják.
2. Igazolja, hogy a és számú vasúti tartálykocsik esetében milyen módon teljesítette a RID 1.4.3.3 szerint töltőként, valamint a RID 1.4.1. és RID 1.4.2.1.1. szerinti feladóként előírt kötelezettségét, továbbá milyen módon teljesítette a RID 5.3.2 bekezdésében a narancssárga tábla megfelelése, valamint a RID 4.3 fejezetében a fémből készült tartályok helyes használatának megfelelése feladásra történt átadásakor előírt ellenőrzésére vonatkozó

kötelezettségét. Állítását olyan hiteles dokumentum bemutatásával, megküldésével is lehetőleg igazolja, ami a megállapított RID hiányosság miatti felelősség igazságosan történő százalékos megosztását a feladó, töltő, szállító között elősegíti.

A MOL Nyrt. nyilatkozattételi jogával élve válaszlevelében az alábbi nyilatkozatot tette:

1. A és számú vasúti tartálykocsik RID 1.4.3.3 szerinti töltője, valamint a RID 1.4.1 és 1.4.2.1 szerinti feladója a MOL Nyrt. volt.
2. A és számú vasúti tartálykocsik töltés előtt, közben és után feladás előtt RID szempontból ellenőrzésre kerülnek. Az ellenőrzésről ellenőrző lista készül, amelyet mellékelnek (1. és 2 sz. melléklet). Az ellenőrzés kiterjed a RID táblák, bárcák helyességére és állapotára, valamint a szerelvények, zárszerkezetek, csővezetékek állapotára is. Az ellenőrzés során rendellenességet nem tapasztaltak. A Dunai Finomító vasútállomáson történő feladás (3. sz. melléklet) során az átvevő vasúttársaság is ellenőrzi a feladandó szállítmányt, és amennyiben rendellenességet észlel, nem veszi át fuvarozásra. Jelen esetben a szállítmányt átvette, amely bizonyítja, hogy az a RID előírásoknak megfelelt.

Álláspontjuk szerint a MOL a RID szabályoknak megfelelő szállítmányt adott fel.

A MOL Nyrt. válaszleveléhez csatolta másolatban a és számú vasúti tartálykocsik töltés előtti, 2016.03.19.-én elvégzett vizsgálatáról szóló iratokat, és a 6 db „... UN.....” megnevezésű veszélyes anyaggal töltött tartálykocsi vasúti kocsikijelentő könyvét (sorszám:).

Az Ügyfél nyilatkozatának az alábbiakra kellett kiterjednie:

3. Ki volt a és számú vasúti tartálykocsik – melyek „... UN.....” megnevezésű veszélyes anyaggal volt/tal voltak töltve - RID 1.4.2.2. szerinti belföldi szállítója? Állításukat szerződés, vagy megállapodás másolata megküldésével hitelt érdemlően igazolják.
4. Igazolja, hogy a és számú vasúti tartálykocsik esetében milyen módon teljesítette a RID 1.4.1. és RID 1.4.2.2.1. szerinti szállítói kötelezettségét, továbbá milyen módon teljesítette a RID 5.3.2 bekezdésében a narancssárga tábla megfelelése, valamint a RID 4.3 fejezetében a fémből készült tartályok helyes használatának megfelelése szállításra történt átvételekor előírt ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségét. Állítását olyan hiteles dokumentum bemutatásával, megküldésével is lehetőleg igazolja, ami a megállapított RID hiányosság miatti felelősség igazságosan történő százalékos megosztását a feladó, töltő, szállító között elősegíti.

Az Ügyfél nyilatkozattételi jogával élve válaszlevelében az alábbi nyilatkozatot tette:

1. A és a pályaszámú vasúti kocsik – melyek „... UN.....” veszélyes anyaggal voltak töltve – belföldi szállítója az AWT RAIL HU Zrt. volt. Állítását a fuvarlevél és kocsilistával támasztotta alá.
2. A és a pályaszámú vasúti kocsik esetében a RID 1.4.1 és RID 1.4.2.2.1 szerinti, illetve a RID 5.3.2 és RID 4.3 fejezetei szerinti megfelelési nyilatkozatot az AWT RAIL HU Zrt. dolgozója végezte el Szabadka állomáson a Szerb vasút területén. Állítását a két vonatterhelési kimutatáson lévő fékpróba bejegyzéssel igazolja, mely bár nincs aláírva és kitöltve, a vonattal közlekedő eredeti dokumentumok szabályos vezetése mutatja, hogy ez a vizsgálat elvégzésre került. Az eredeti dokumentumokat a mozdonyról kell bekérnie, ezt megtette, amint megérkezik hozzá, soron kívül postázza. Csatolta még RID oktatási bizonyítványának másolatát, aki a műszaki kocsivizsgálatot, és RID vizsgálatot is végezte.

Az Ügyfél válaszleveléhez csatolta másolatban RID 1.3 fejezete szerinti oktatáson 2015.09.09.-én történt részvételét igazoló jegyzőkönyvet, a 2016.03.22.-én 15:35-kor, majd 19:34-kor kiállított két vonatterhelési kimutatást, a CÍM Fuvarlevelet, a 6 db „... UN” jelű veszélyes anyagot szállító tartálykocsi kocsijegyzékét.

Az Ügyfél utólag még megküldte a Kelebiát célállomásként jelölő vonatterhelési kimutatást, amelyen a kézzel írt beírás szerint 03.22.-én 19:20-kor Ferencvárosban a fékpróbát elvégezte, és egy MÁV menetlevelet, amiben a fékpróba, vonatvizsgálatra vonatkozóan ott van aláírása,

valamint az irat alsó részén látni, hogy a kérdéses vonatszerelvény Dunai Finomítóból történt elindítása után hol és mikor járt a Kelebia határátkelőhelyig történő megérkezéséig.

A fentiek alapján az alábbiakat állapítottam meg:

A RID 1.2.1 fejezetében lévő meghatározás alapján az Ügyfél szállítóként vett részt a veszélyes áru szállításában, így a RID 1.4. fejezetében a szállítóra vonatkozó biztonsági kötelezettségeket be kell tartania.

A RID 1.4.2.2.1 bekezdés a) pontja szerint a veszélyes áru szállítója csak olyan küldeményt vehet át fuvarozásra, szállításra, amely a RID szerint szállítható.

A RID 1.4.2.2.1 bekezdés c) pontja szerint szállítónak szemrevételezéssel meg kell győződnie arról, hogy sem a kocsinak, sem a rakománynak nincs nyilvánvaló hiányossága. Erre vonatkozóan nem lett egyértelműen bizonyítva, hogy az Ügyfél a szállításra átvételkor többek között a és a sz. tartálykocsikat, azok mindkét oldalát tételesen átvizsgálta volna, ahogy azt az UIC 471-3V Döntvény 5. pontjában leírtak szerint szállítóként arra vonatkozóan külön kötelezettséget vállalt. Amennyiben az Ügyfél eleget tett volna ellenőrzési kötelezettségének, akkor ezek a hiányosságok feltárássra kerültek volna, és akkor nyilvánvalóan meg sem kezdődhetett volna a szállítási folyamat.

A RID 1.4.2.2.2 bekezdés alapján az 1.4.2.2.1 a), b), d), e) és f) pontok esetében azonban a szállító megbízhat a többi résztvevőtől kapott információkban és adatokban.

A RID 1.4.2.2.1 bekezdés f) pontja szerint meg kell győződnie arról, hogy a kocsira előírt nagybárcák és jelölések el vannak helyezve. Az ellenőrzéskor kifogásolt narancssárga tábla nagy valószínűséggel már a szállításra átvételkor sérült volt, és a csavarok is hiányoztak, így már akkor, de szállítás közben mindenképpen fel kellett volna figyelni a RID hiányosságokra. Itt nem egy narancssárga tábla hiányáról van szó, amit esetleg szállítás közben levett valaki, hanem meglévő, de sérült narancssárga tábláról, amelyről nehezen képzelhető el, hogy szállítás közben valaki kárt okozott volna benne. A hiányzó csavarok bizonyítottság hiányában feltételezhetően nem ismeretlen elkövető által lettek eltávolítva, és mivel gáz szállítása történt, az is nehezen képzelhető el, hogy ismeretlen személyek le akarták engedni a gázt, hogy értékesítsék.

A RID 5.3.2.1.1 bekezdésében elő van írva, hogy az olyan áruk szállításánál, amelyekre a 3.2 fejezet „A” táblázat (20) oszlopában veszélyt jelölő szám van feltüntetve, a tartálykocsi mindkét oldalára az 5.3.2.2.1 pont szerinti, téglalap alakú, narancssárga táblát jól látható módon kell elhelyezni.

A RID 5.3.2.2.1 bekezdés szerint a narancssárga tábla az időjárás viszontagságainak ellenálló és a jelölés tartósságát biztosító anyagból kell készíteni. A táblának a kocsi helyzetétől függetlenül rögzítve kell maradnia.

A RID 5.3.2.2.2 bekezdés szerint a narancssárga táblán lévő számoknak, a számokat elválasztó vonalnak, és a keretnek 15 mm vonalvastagságúaknak kell lenniük. A veszélyt jelölő és UN számoknak kitörölhetetlennek kell lenniük, és az előírt méretek tűrése plusz/minusz10% lehet. Az ellenőrzésen jegyzőkönyvezettek alapján ezen RID előírás sem teljesült.

A RID szállítást végző Ügyfél nyilatkozatából, és a csatolt iratokból az olvasható ki, hogy a kocsivizsgálója elvégezte a fékpróbát és a kocsivizsgálatot. Hatóságunk a RID ellenőrzésen készített jegyzőkönyv tanúsága szerint 03.23.-án 07:40-kor fejezte be az ellenőrzést, és kocsivizsgáló a jegyzőkönyv aláírása után kezdte meg a tartálykocsi átvizsgálását, és a jegyzőkönyvben vállalt RID hiányosságok kijavítását.

A RID veszélyes áru szállításban résztvevő töltő, feladó és szállító a veszélyes áru továbbításakor egymással szerződési viszonyban állnak, így a veszélyes anyaggal való tevékenységük RID előírások szerinti elvégzését csak akkor tudják maradéktalanul teljesíteni, ha egymástól nem vesznek át úgy átadott veszélyes anyagot, hogy a biztonsági előírások teljesülését nem ellenőrzik le megfelelő részletességgel.

A hivatásos katasztrófavédelmi szerv eljárásai során a R. 12. § c) bekezdése rögzíti, hogy a katasztrófavédelmi hatóság a veszélyes áru szállításával vagy továbbításával kapcsolatos szabályok megsértése esetén az R 3. mellékletében meghatározott összegű bírságot szab ki.

A R. 3. melléklet A. táblázatában került meghatározásra a kockázati kategóriákba sorolt cselekmények, mulasztások bírságolási összege, valamint a bírságolással érintett cselekmény elkövetéséért felelőssé tehető köre. A táblázatban felsorolt szabálytalanságok közül **II. kockázati kategóriába** sorolja többek között a „Védőkupakok hiányoznak/nincsenek becsavarva, vakkarimák/rögzítő csavarok hiányoznak” RID szabálytalanságot, továbbá **III. kockázati kategóriába** a „A narancssárga táblák, nagybárcák, a bárcák mérete vagy a betűk, számok, jelképek mérete nem felel meg az előírásoknak vagy sérült” RID hiányosságot.

A R. 3. melléklet A. táblázat 31. pontja szerint abban az esetben, ha a tartályleeresztő csonk vakkarima rögzítő csavar hiányzik, ezen mulasztás miatt **400.000, ÷ 500.000, Forint** bírság megfizetésére a feladó, töltő, berakó és a szállító (fuvarozó) kötelezhető.

A R. 3. melléklet A. táblázat 49. pontja szerint abban az esetben, ha a veszélyt jelölő narancssárga táblán a számok mérete nem felel meg az előírásoknak, és egyben sérült, ezen mulasztás miatt **50.000, ÷ 100.000, Forint** bírság megfizetésére a feladó, csomagoló, berakó, töltő, és a szállító (fuvarozó) kötelezhető.

A R. 16.§ (1) bekezdése szerint, mivel jelen esetben a tartálykocsi meg volt töltve, a töltő, feladó és a szállító kötelezhető bírság megfizetésére, a bírság összegét a jogsértésben való felelősségük arányában fizetik meg.

A R. 16.§ (2) bekezdésnek megfelelően a megállapított szabálytalanságok esetében a külön-külön kiszabható bírság együttesen kerül kiszabásra, mivel mindkét szabálytalanság esetében a RID szabálytalanság elkövetése miatt bírság fizetésére kötelezhetőek megegyeznek.

A töltőre és feladóra vonatkozó RID szabálytalanság elkövetésében a MOL Nyrt., míg a szállítás szabálytalanságáért az Ügyfél vonható felelősségre. Mivel a R. alapján határozatomat mérlegelési jogkörben hoztam, ezért hatósági döntésem indokolás részében szerepeltetni szükséges a Ket. 72. § (1) ec) pontjában, valamint a 94/A. § (1) bekezdésében meghatározott mérlegelési körülményeket és szempontokat.

A bírság elkövetőkkel szembeni nagyságának megállapításakor a bírság összegét a Ket. 94/A. § (1) a) – g) pontjaiban meghatározott körülményeket mérlegelve az alábbiak szerint állapítottam meg:

- a) **a jogsértéssel okozott hátrány, ideértve a hátrány megelőzésével, elhárításával, helyreállításával kapcsolatban felmerült költségeket, illetve a jogsértéssel elért előny mértéke:** *a tartálykocsikon megállapított RID hiányosságok a fuvarozás során nem okoztak olyan hátrányt, aminek a megszüntetése jelentős költséggel járt volna, illetve a jogsértéssel a szállítást végző nem került kedvezőbb helyzetbe,*
- b) **a jogsértéssel okozott hátrány visszafordíthatósága:** *a hiányzó csavarok utólagos pótlása és a sérült narancssárga tábla lecserélése sem volt visszafordítható,*
- c) **a jogsértéssel érintettek körének nagysága:** *a jogsértéssel érintettek köre nem határozható meg egyértelműen, az Ügyfél a vonatkozó előírások megsértésével jelentős előnyt nem szerzett,*
- d) **a jogsértő állapot időtartama:** *a jogsértő állapot időtartama nem határozható meg egyértelműen, de a szállítás teljes ideje annak tekinthető annak ellenkezője bizonyítottasága hiányában,*
- e) **a jogsértő magatartás ismétlődése és gyakorisága:** *a hiányosság egy konkrét fuvarozási művelet során került feltárára, annak ismétlődése az Ügyfél esetében nem jellemző,*
- f) **a jogsértést elkövető eljárást segítő, együttműködő magatartása:** *Az Ügyfél az eljárás során a hatóság által nyilatkozattételre lett felszólítva, melyre vonatkozóan az Ügyfél élt nyilatkozattételi jogával,*
- g) **a jogsértést elkövető gazdasági súlya:** *az interneten elérhető céginformációs adatok szerint a cég domináns piaci szereplőnek mondható.*

A b), d) és g) pontokban foglaltakat súlyosbító körülményként, míg az a), e) és f) pontokban foglaltakat enyhítő körülményként vettem figyelembe. A hiányosság súlyának mérlegeléskor, a tényállás megállapítása során az ellenőrzéskor felvett 36340/579-1/2016.ált. számú jegyzőkönyvben és mellékletében leírtakat vettem figyelembe bizonyítékként. Figyelembe vettem továbbá azt, hogy az

Ügyfél múlt évben már egyszer hatóságunk által meg lett bírságotva RID szállításban szállítóként való részvételért, amikor is három tartálykocsinál lett jegyzőkönyvezve a leeresztő csomak vakkarima rögzítő csavar hiánya. Akkor az Ügyfél a RID hiányosság alapján kiszabott bírságot határidőre be is fizette.

Az Ügyfél nem ajánlott fel az eljárás során mellőzött bizonyítékot.

A fenti szempontok alapján a hiányosság kisebb súlya miatt a R. 3. melléklet 26. pontjában meghatározott bírság határok minimálisan kiszabható összegét, **400.000, Forint** bírságot indokolt megosztva, míg a R. 3. melléklet 49. pontjában meghatározott bírság határok minimálisan kiszabható összegét, **50.000, Forint** bírságot indokolt megosztva, a felelősség arányában kiszabni.

Figyelembe véve, hogy a megállapított RID hiányosság bekövetkezéséért a töltő, feladó és szállító felelőssége is megállapítást nyert, és az eljárás során egyik fél sem igazolta ennek ellenkezőjét, a bírságot a töltő, a feladó és a szállító között egyenlő arányban szükséges megosztani.

A fentiekre tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem és az Ügyfelet a RID előírások megszegéséért szállítóként **150.000, Forint, azaz százötven-ezer, Forint** összegű bírság megfizetésére kötelezem.

Tekintettel arra, hogy a feltárt szabálytalanság az *I/II/III.* kockázati kategóriába sorolandó, így a kockázati kategória általános leírása 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 fentiekben túl megállapítom, hogy 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. § (1) bekezdés e) pontja szerint a Ket. 94. § (2) bekezdés b) pontja alkalmazásának a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 82. § (2) bekezdése alapján 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 bírságolással összefüggő hatósági feladatok általános szabályairól szóló 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet 3. melléklet A. táblázatában foglalt esetekben van helye, azaz a hatósági felhívás kizárt.

A késedelmi pótlékra vonatkozó rendelkezések a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 132.§-án alapulnak. A bírság meg nem fizetése esetén a végrehajtás szabályait a Ket. 124. §-144§-a rögzíti.

A jogorvoslat lehetőségét a Ket. 98. § -ban meghatározottak szerint biztosítottam. A fellebbezési illeték mértékét az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 29. § (2) bekezdése, módját a 73.§-a írja elő. Az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény (a továbbiakban: Itv.) 73. § (1) bekezdése szerint a közigazgatási hatósági eljárási illetéket az eljárás megindításakor az eljárást kezdeményező iraton illetékbélyeggel vagy az eljárás kezdeményezését megelőzően banki átutalással kell megfizetni, az átutalás közleményrovatában az ügyfél neve, lakcíme vagy székhelye megjelölésével. Előzetes átutalás hiányában, az eljáró hatóság felhívásában szereplő határidőn belül banki átutalással az átutalás közleményrovatában az ügyfél neve, lakcíme vagy székhelye és az ügyszám megjelölésével kell megfizetni az Itv. 73. § (2)-(4), a (4a), a (7) és (8), valamint a (11) bekezdésben foglaltak kivételével.

Felhívom az Ügyfél figyelmét, a Ket. 98. § (1a) bekezdése alapján a fellebbezésben nem lehet olyan új tényre hivatkozni, amelyről az Ügyfélnek a döntés meghozatala előtt tudomása volt. A Ket. 102. § (3) bekezdés d) pontja alapján az elsőfokú hatóság a Ket. 98. § (1a) bekezdése megsértésével benyújtott fellebbezést érdemi vizsgálat nélkül elutasítja.

Határozatom jogalapja a R. 2. § b) pontja.

A Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Gödöllő Katasztrófavédelmi Kirendeltség hatáskörét 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. 3-5. §-aiban rögzítettek és a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 81/A. § (1) bekezdése alapján gyakorolta.

A Pest Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság Gödöllő Katasztrófavédelmi Kirendeltség illetékessége a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 22. § (1) c) pontjában és a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 4. § (1) bekezdése alapján az 1. mellékletében rögzítetteken alapul.

Gödöllő, 2016. április 26.

P. H.

kirendeltség-vezető

Készült: 2 példányban - Egy példány: 6 oldal

Kapják:

1. AWT RAIL HU Zrt. (H-1134 Budapest, Róbert Károly krt. 64-66.)
2. Gödöllő Katasztrófavédelmi Kirendeltség (Irattár)

Készítette:

Tímár István t. alez.
iparbiztonsági felügyelő