

redundáns, ahogy ismétlődnek a kommunikációs csatornák kialakítására szükséges eszközök is. A teherautó ugyanazt az adatot több üzenetben küldi el különböző csatornákon keresztül, különböző időben. És arról nem is beszéltünk, hogy a tulajdonos további IT megoldásokat szeretne bevezetni, de a valós idejű

adatok kinyeréséhez szükséges új kommunikációs csatornák építéséhez szükséges befektetés, bonyolultság elrettenti.

A digitális iker ezekre a kihívásokra találták ki. Az iker leválasztja az összes rendszert a valós fizikai eszközről, így könnyebbé válik az egyiken vál-

toztatni, hiszen az nem érinti a másikat. Mindez csökkenti a kommunikációs csatornák kialakítására fordított összegeket és az adat redundanciát, hiszen a sok rendszer ugyanazzal a digitális ikerrel van közvetlen kapcsolatban.

*A szerző IT-szakújságíró.*

## Dinamikusan bővülő piac

A digitális iker piaca a 2019-es 3,8 milliárd dolláros értékről 35,8 milliárd dollárra bővül 2025-re, 37,8 százalékos éves növekedési ütem mellett – állítja a Markets and Markets kutatása. A piac bővülését a termékfejlesztéssel kapcsolatos költségcsökkentés, a be nem tervezett leállások csökkenése hajtja, ugyanakkor a prediktív karbantartás (adatok alapján jósolják meg a fizikai gép meghibásodásának idejét, ezt megelőzik tervezett karbantartással) iránti kereslet is komoly igényt támaszt a rendszer iránt. Az autógyártás és a szállítás marad a két vezető iparág a technológiák elfogadásának és használatának területén.

## HATÓSÁGI ELLENŐRZÉS

Toldi Gergely  
ADR-ellenőrzések

**Legyen bármilyen részletes vagy szigorú egy szabályozás, sajnos az önmagában semmit nem ér, ha nincs párosítva megfelelő ellenőrzési rendszerrel. Mint sok más területen, a közúti veszélyes áru szállítás esetén is leginkább csak az ellenőrzésekkel, és főleg a szankciókkal, azon belül is a bírságokkal lehet elérni, hogy szabályosak legyenek a szállítmányok.**

### Hatóságok

A közúti veszélyes áru szállításban az ún. illetékes hatóság az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM). A minisztérium munkatársai készítik elő a veszélyes áru szállítással kapcsolatos jogszabályokat, továbbá az ő feladatuk a nemzetközi kapcsolattartás is. Azonban az ellenőrzési feladatok más hatóságokhoz lettek rendelve.

Magyarországon jelenleg közúti veszélyes áru szállítás ellenőrzését az alábbi hatóságok végezhetik:

- közlekedési hatóság,
- rendőrség,
- vámhatóság,
- katasztrófavédelmi hatóság.

Mind a négy hatóság jogosult ellenőrzést végezni a közutakon, de akár a szállítási folyamatokban érintett vállalkozások (pl.: feladó, címzett, csomagoló, töltő) telephelyein is.

A közlekedési hatóság az elmúlt időszakban számos átalakuláson esett át, jelenleg az ITM-hez tartozik. Korábban többek között Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) és Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) néven is ismert volt. Olyan gyakran változik a megnevezésük, hogy néha a saját munkatársaik sem tudják, éppen hogyan hívják őket.

Igazából nem is a megnevezésükkel kell foglalkoznunk (főleg, mivel még most is találkozhatunk NKH felirattal ellátott ellenőrző járművekkel), hanem a funkciójukkal.

A közlekedési hatóság számos egyéb közlekedésbiztonsági terület (pl.: tengelysúly-terhelés, járművek műszaki állapota, tachográf) mellett a veszélyes áru szállítást is ellenőrzi. Az ADR-ellenőrzések főleg az egyéb jogköri területekkel együtt történnek, általában önállóan, de előfordul bizonyos akciók keretében, hogy egyéb hatóságokkal összevontan is végeznek ilyen irányú tevékenységet. Telephelyi ADR-ellenőrzéseket rendkívül ritkán tartanak, inkább a közúti ellenőrzés a jellemző.

A rendőrség a jogszabályok által fel van hatalmazva

ADR-ellenőrzésre, de nem igazán van példa arra, hogy ebben a témakörben mozgolódnának. A másik három hatósághoz képest kisebb létszámban lettek kiképezve erre a területre, és a felkészítésük sem olyan szintű, mint a társhatóságoknál. Amennyiben közúti ellenőrzéseik során veszélyes áruval találkozunk a járművön, főleg, ha szabálytalanságot feltételezünk, általában a katasztrófavédelmi hatóság munkatársait szokták bevonni.

A Nemzeti Adó- és Vámhivatal (NAV) berkein belül a vámhatóság munkatársai korábban számos határátkelői ellenőrzést végeztek, és gyakran találkoztak veszélyes árukkal is, így nagy arányban lettek felkészítve az ADR-re is. Bár a határon gyakorlatilag megszűntek az ilyen jellegű kontrollok, a vámügyi ellenőrzések továbbra is folynak az ország területén, és a hatóság az ADR-rel is foglalkozik továbbra is. Jellemzően közúton, terminálok területén aktívak, de van példa telephelyi ellenőrzésre is, különösen a jövedéki adóval terhelt áruk (pl.: etil-alkohol, üzemanyagok) esetén, aminek a többsége az ADR hatálya alá is tartozik.

A katasztrófavédelmi hatóság a legaktívabb a négy hatóság közül. Természetesen hozzájuk is több szakterület tartozik, de a közutakon jellemzően kizárólag ADR-ellenőrzéseket végeznek. A telephelyi ellenőrzések túlnyomó többsége a katasztrófavédelemhez köthető, de ilyen esetben gyakran vonják össze a vizsgálatot egyéb hozzájuk tartozó szakterülettel (pl.: tűzvédelem, Seveso, polgári védelem stb.).

Érdemes megjegyezni, hogy a közúti alágazat mellett a katasztrófavédelem jogosult ellenőrizni a vasúti (RID), a belvízi (ADN) és a légi (ICAO-TI / IATA-DGR) veszélyes áru szállítást is. Sok katasztrófavédelmi munkatárs biztonsági tanácsadói tanfolyamot végzett el, ami a legmagasabb szintű végzettségnek tekinthető. A fentieknek megfelelően a továbbiakban leginkább a katasztrófavédelemre jellemző ellenőrzési gyakorlatot mutatom be.

### **Az ellenőrzések menete**

Mindegyik korábban bemutatott szervezet önállóan is jogosult ADR-ellenőrzést tartani, de gyakoriak az egyéb hatóságokkal, illetve egyéb szakterülettel összevont ellenőrzési akciók is (pl.: TISPOL, DISASTER). Az ellenőrzés közúton értelemszerűen előzetes értesítés nélkül történik, bár gyakran gyorsan híre megy, hol tevékenykedik éppen valamelyik hatóság. Telephelyen belül azonban előfordul, hogy előzetesen írásban kiértékelik az ügyfelet, de bejelentés nélküli ellenőrzésre is van példa.

Közúton az indokolt ideig (amit nagyon nehéz pontosan meghatározni) feltartóztathatja a hatóság a járművet. Biztosítani kell az ellenőr hozzáférését a rakományhoz, a dokumentumokhoz, felszerelésekhez. Ezekbe sok minden belefér: kinyitathat plombált rakteret, megbonthat egyesítőcsomagolást vagy akár csomagolóeszközt is, sőt akár mintavételre is jogosult a veszélyes áruból. Ez utóbbira viszonylag ritkán kerül sor, pedig a besorolással kapcsolatos problémák

leginkább csak így lehetnének kimutathatóak, és a megfelelő besorolás az alapja a biztonságos veszélyes áru szállításnak.

Telephelyen belül bejárást kell biztosítani minden érintett területre, továbbá rendelkezésre kell bocsátani minden igényelt iratot, dokumentumot. Erősen javasolt a vállalkozás részéről hozzáértő személyt biztosítani kísérőként, ha van a cégnek biztonsági tanácsadója, érdemes őt is bevonni az ellenőrzésbe. Az ellenőrzés keretén belül a legtöbb esetben bejárásra is sor kerül, ahol nem feltétlenül csak ADR-szemponthoz néz a hatóság.

Az ellenőrzések során előfordul, hogy fénykép- vagy videofelvételt készítenek az ellenőrök, illetve gyakran csatolják a jegyzőkönyv mellé a különböző dokumentumok, iratok (pl.: fuvarokmány, éves jelentés, ADR-képzés jelenléti íve) másolatait.

Ha az ügyfélnek bármilyen észrevétele, fenntartása van, azt feltétlenül írásban jeleznie kell a jegyzőkönyvben, ez nagyban segítheti akár az elbírálást, akár a későbbi esetleges fellebbezést.

### **Ellenőrzési szempontok**

Az ellenőrzéseket a hatóságok egységes jegyzékek alapján végzik, bár kisebb eltérések előfordulhatnak. Külön nyomtatvány van a közúti és a telephelyi szemléhez. A jegyzékek címszavakban tartalmazzák az ellenőrizendő témaköröket, így csak felkészült ellenőrök képesek korrekt módon elvégezni az ellenőrzést. Többek között ezért fontos az ellenőrök folyamatos képzése, az

egy pontot megfelelő módon kell értelmezni a megfelelő kitöltéshez, ráadásul mindig az aktuális ADR-szabályzatnak megfelelően kell eljárni.

A legfontosabb közúti ellenőrzési szempontok:

- okmányok megléte és jogszabályoknak való megfelelése,
- szállítóeszközök (pl.: tartányok, konténerek, csomagolóeszközök) megfelelése,
- jelölések, feliratok megléte, megfelelése,
- rakomány elhelyezése, rögzítése a járművön,
- jármű felszerelések megléte és megfelelése.

Telephelyen ellenőrzött témakörök:

- telephelyen lévő járművek,
- tanácsadó kijelölése,
- éves, ill. baleseti jelentések
- ADR 1.3 képzések,
- közbiztonsági terv,
- áru-előkészítési folyamatok (pl.: csomagolás, töltés),
- jármű-nyilvántartások,
- korábbi fuvarokmányok,
- egyéni védőfelszerelések,
- veszélyes hulladék kezelése,
- töltő-, lefejtőhelyek.

Amennyiben az ellenőr hiányosságot tapasztal, ezt írásban rögzíti a jegyzőkönyvben, amiből egy példányt az ügyfélnek (közúti ellenőrzés során a járműszemélyzetnek) is át kell adnia. Fontos, hogy ez még nem feltétlenül jelenti a hiányosság elismerését.

Az ellenőrzés eléggé szubjektív, sok minden múlik az ellenőrről. Ebből adódóan gyakran hallani a különböző megyék közötti eltérésekről, előfordulhat, hogy

valami az egyik megyében még megfelelő, de egy másik ellenőrzés során már nem fogadják el.

## Szankcionálás

Az ellenőrzések csak a különböző szankciókkal együtt lehetnek hatásosak. Az ADR-hez kötődően több „lehetőség” is rendelkezésre áll a hatóságoknak.

Közúton súlyos hiányosság esetén az elsődleges szankció a szállítmány feltartóztatása, addig, amíg az ügyfél nem szünteti meg a hiányosságot. Előfordulhat az is, hogy egy harmadik fél végzi el a szükséges intézkedéseket, de a költségeket ilyenkor is a felelős résztvevő állja. Ez természetesen nem mentesít a későbbi bírságok alól, ráadásul szélsőséges esetben ezek pótlása akár meg is haladhatja a bírság összegét (pl. ha gondoskodni kell egy szivárgó tartányjarmű biztonságos területre való szállításáról és átfertéséről). Telephelyen észlelt hibák esetén megtilthatják az áru elszállítását a hiányosság megszüntetéséig.

Szabálytalanság megállapítása esetén a hatóság eljárást indít, amiről végzésben tájékoztatja az ügyfelet. A tényleges bírságot határozatban állapítják meg, amit szintén utólagosan írásban küldenek ki. Helyszíni bírság nincs, legfeljebb csak közúton, külföldi cégek esetén élhetnek ezzel, mivel ez esetben nehézkes lehet a büntetés utólagos behajtása.

A bírság mértékét jogszabály határozza meg [156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet], amely-

ben részletezve vannak a legjellemzőbb szabálytalanságok, hozzárendelve fix bírságösszegek, sőt a felelősségre vonható résztvevőket (pl.: feladó, szállító, járművezető) is rögzíteték. A legkisebb bírság összeg 30 000 forint, míg a legsúlyosabb tételekhez 500 000 forint van párosítva. A hatóságnak nincs mérlegelési lehetősége, a rendeletben szereplő összeget kell kiszabni, legfeljebb annyi mozgástér van, hogy melyik tételhez rendeli hozzá. Több hiányosság esetén az egyes tételek összeadódnak, de legfeljebb 2,2 millió forint szabható ki egy ellenőrzés kapcsán.

Ha esetleg több felelős is felmerül az eljárás során, akkor felelősségük mértékében megosztják köztük a büntetés mértékét, bár a gyakorlatban egyenlő arányban kerül megosztásra a bírság a résztvevők között. Amennyiben a feltárt hiányosság nem szerepel a rendeletben, akkor sincs ok az öröme, hiszen ilyenkor általános tételek használhatóak, amelyekhez ráadásul elég magas bírságösszegek vannak párosítva. Sajnos ennek következtében előfordulhat, hogy egy jelentéktelenebb hiba esetén nagyobb összeg kerül kiszabásra, mint egy komolyabb hiányosság esetén.

Egy 2017-es módosításnak köszönhetően a különböző mentességek szerinti szállításoknál kicsit „igazságosabb” a bírságolás: az eredeti összeg 10 vagy 30%-a szabható ki, annak függvényében, hogy milyen mentesség került alkalmazásra, míg korábban megegyeztek a büntetések a „normál” veszélyes árukkal.

*Elméleti példa:*

Amennyiben egy LQ-mentesség szerint csomagolt spray-s flakon nem volt megfelelően rögzítve a raktárban, 2017 előtt 800 000 forint bírsággal volt büntethető. Ez meggyezett bármilyen más veszélyes áru (pl.: 1000 literes IBC-ben lévő vegyszer) nem megfelelő rögzítésért járó szankcióval. A módosításkor egyrészt 500 000 forintra csökkent ez a tétel, és az LQ-mentesség esetén csak a 10%-át szabhatják ki, így már „csak” 50 000 forint lenne a retorzió.

Amennyiben az ügyfél úgy ítéli meg, a határozatban foglaltak ellen van lehetősége fellebbezni. A korábbi idősakkal ellentétben mostanában jellemzően már eléggé átgondoltak és megalapozottak a hatósági megállapítások, így viszonylag ritkán fordul elő, hogy a teljes bírság elkerülhető, általában legfeljebb csak a bírság csökkentésére van lehetőség.

Jellemző fellebbezési indokok:

- rossz tételhez lett rendelve a szabálytalanság,

- az ellenőrzéskor nem lett figyelembe véve valamilyen mentességi lehetőség,
- nem megfelelően lett megálapítva a felelős,
- több felelős esetén nem megfelelő arányban lett elosztva a bírság.

Nem kimondottan szankció, de szabálytalan szállítmány esetén lehetséges következmény lehet egy telephelyi ellenőrzés is. Erre jellemzően akkor szokott sor kerülni, ha a közúti ellenőrzés során olyan hiányosságot állapítanak meg, ami a feladó (esetleg berakó vagy töltő) cégre vezethető vissza. Ilyenkor a hatóság munkatársai gyakran megjelennek az adott telephelyen rövid időn belül, jellemzően előzetes bejelentés nélkül. Ekkor természetesen akár további elmarasztalások is felmerülhetnek.

Ha kisebb mértékben is, mint korábban, de sajnálatos módon még mindig előfordulnak olyan szankciók, amelyek nem feltétlenül a biztonságról szólnak. Gya-

koriak az olyan eljárások, amelyekben csak valamilyen formai hiányosság merül fel (pl.: oktatási jelenléti ív nem megfelelő kitöltése, rossz sorrend a fuvarokmányban, a felismerhetőséget nem befolyásoló eltérés a jelöléseken), de a bírság ilyenkor is kiszabásra kerül, sokszor hasonló nagyságrendben, mintha súlyos szabálytalanság történt volna. A jogszabályt szigorúan nézve jogos a szankcionálás, de szakmai szemmel nézve ezek semmilyen kockázatot nem jelentenek, elegendő volna legfeljebb figyelmeztetéssel élni. Erre a jelenlegi szabályozás nem ad lehetőséget. Nagy szükség lenne a jogszabályok olyan módosítására, ami ez irányba mozdítaná el a folyamatokat. Senki nem vitatja az ellenőrzések és a szankciók szükségességét, de ezeket feltétlenül értelmesen, és főleg a biztonságot szem előtt tartva kellene használni, nem bevételi forrásnak tekinteni.

*A szerző veszélyesáru-szállítási biztonsági tanácsadó.*

## ADÓZÁSI PRAKTIKÁK

Sinka Júlia

### Enyém, tiéd, övé? Idegen tőke a cégben

**Az, hogy egy cég fizetőképese vagy sem, mind beszállítói, mind tulajdonosai számára rendkívül fontos kérdés. Egy társaság mérleg- és eredménykimutatásából kiszámíthatóak azok a mutatók, amelyek idejekorán figyelmeztetnek az ingtag pénzügyi helyzetére.**

A mérleg- és az eredménykimutatás – nem is beszélve a gyakran méltánytalanul elhanyagolt kiegészítő mellékletére – hasznos

segítője a tulajdonosoknak és üzleti partnereiknek is.

A vállalkozások számtalan más vállalkozással kerülnek kapcsolatba, melyekről – főként azok pénzügyi helyzetéről – nem rendelkeznek elegendő információval. Pedig nem szorul magyarázatra, mennyire és miért fontos minden társaság számára, hogy a cég – amelynek szállít vagy szolgáltatást végez – megfizesse tevékenysége ellenértékét.

A gazdasági társaságok mérleg- és eredménykimutatásai az interneten is hozzáférhetőek.

Kétségtelen, hogy az éves beszámolási kötelezettség (és annak határideje) miatt nem mindig naprakész az a kimutató, amit találunk, de a mérleg vizsgálata általában lehetővé teszi, hogy nagy valószínűséggel következtetéseket vonjunk le az üzleti partnerünk pénzügyi helyzetéről.