

X. Évfolyam 2. szám - 2015. június

**ENGLER Ádám**  
[engler.adam@nkh.gov.hu](mailto:engler.adam@nkh.gov.hu)

## **A KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS SZEREPE A KRITIKUS INFRASTRUKTÚRÁBAN**

### *Absztrakt*

*A cikkben arra törekszem, hogy bemutassam a közúti áruszállítás milyen hangsúlyos szerepet tölt be az ellátási láncok biztonságában. A bizonyításra felhasználok a jelenlegi nemzeti és nemzetközi szabályzó rendszert, valamint be kívánom mutatni a kritikus infrastruktúrákban megjelenő közlekedési rendszer fontosságát. Megpróbálok rávilágítani a jelenlegi jogszabályi háttér közbiztonságot érintő előremutató újdonságaira és az esetlegesen meglévő hiányosságaira is.*

*In my thesis I would like to show the importance of road transportation in the security of supply management. To prove it I would like to use the international and national regulatories, and I would like to present the importance of transportation to critical infrastructure. Im trying to highlight the present regulatories attachment to public security and new aims by mentioning in the same time their lacks as well.*

**Kulcsszavak:** közlekedésbiztonság, közúti áruszállítás, ellátási lánc, kritikus infrastruktúra, traffic security, road transport, supply chain, chritical infrastructure

## KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS (ÁRUSZÁLLÍTÁS) FONTOSSÁGA

Prezenszki József 2005-ben szerkesztett Logisztika II. könyve szerint: a magyar közlekedéspolitika négy stratégiai irányt jelöl ki az ország közlekedési rendszerének fejlesztésére. Ezek: az Európai Unióba integrálódás elősegítése; a szomszédos országokkal az együttműködés feltételeinek és az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése; az emberi élet és környezet védelme; hatékony, piackonform közlekedésszabályozás. [1] Nyilvánvaló, hogy kilenc évvel ezelőtt az emberi élet védelme elsődlegesen a közlekedésbiztonság és a baleseti mutatók csökkentését jelentette, de mára ez a fogalom több tartalommal rendelkezik, úgymint kritikus infrastruktúra védelem és ellátási lánc biztonság.

A következő részben áttekintést kívánok nyújtani a hazai áruszállítás eloszlásáról, valamint bizonyítani szeretném azt az állítást, hogy hazánkban a közúti áruszállítás a legjelentősebb disztribúciós szektor.

A közlekedés személyek és tárgyak helyváltoztatása, ami rendszerint technikai eszközök, berendezések igénybevételével valósul meg, és elsődlegesen térbeni, földrajzi távolságok leküzdésére irányul. A gyakorlatban a helyváltoztatás létrehozását nevezzük közlekedésnek, függetlenül attól, hogy a közlekedési eszköz üresen vagy rakottan halad.

A közlekedés technikai sajátosság és feladatkör szerint az alábbi alágazatokra osztható fel:

- közúti közlekedésre,
- vasúti közlekedésre,
- vízi közlekedésre,
- légi közlekedésre és
- csővezetékes szállításra. [2]

A közlekedés további felosztása történhet jármű, pálya, résztvevők köre (ember) és a tárgy szerint is.

A közúti áruszállítás a legelterjedtebb közlekedési alágazat, egyrészt az európai földrajzi adottságok, tagállami adókedvezmények, másrészt az egyik legnagyobb versenyképességét jelentő szállítási rugalmassága miatt. Mindezt bizonyítja a közlekedési munkamegosztásban elfoglalt helye és szerepe is. A közlekedési munkamegosztást a következőkben kétféleképpen – szállított áru tömege és árutonna/km szerint- osztályozom.

**1. táblázat.** Áruszállítás összesen

Forrás: [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)

Év	Szállított-árak- tömege, ezer tonna	Ebből			
		vasúti	közúti	vízi	csővezetékes
2001	207-043	50-117	129-935	2-903	24-064
2002	293-845	50-370	217-099	3-006	23-360
2003	291-227	50-612	214-390	2-105	24-107
2004	297-581	51-726	213-339	7-356	25-142
2005	314-032	50-850	228-935	8-413	25-818
2006	338-642	54-705	250-801	7-327	25-793
2007	331-518	53-983	243-299	8-410	25-809
2008	343-954	51-542	258-380	8-829	25-189
2009	303-079	42-277	229-809	7-744	23-232
2010	280-020	45-794	199-848	9-951	24-410
2011	268-501	47-424	182-840	7-175	31-050
2012	249-679	46-884	165-514	8-135	29-140
2013	255-109	49-085	169-210	7-857	28-949

A fenti táblázat 2001-2013 között a hazai áruszállítási volument mutatja be a szállított áruk tömege szerinti eloszlásban. A statisztikai adatokból kitűnik a közúti áruszállítás jelentősége, mely 62-66 %-ban veszi ki részét az összes szállított árutömeg vonatkozásában.

**2. táblázat. Áruszállítás összesen**  
Forrás: [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)

Év	Árutonna-kilométer, millió	Ebből			
		Vasúti	közúti	vízi	csővezetékes
2001	26-241	7-731	<b>12-500</b>	1-055	4-904
2002	30-959	7-752	<b>17-143</b>	1-120	4-912
2003	32-614	8-109	<b>18-199</b>	1-117	5-149
2004	36-716	8-749	<b>20-598</b>	1-904	5-410
2005	41-993	9-090	<b>25-138</b>	2-110	5-591
2006	48-426	10-167	<b>30-495</b>	1-913	5-779
2007	53-912	10-137	<b>35-804</b>	2-212	5-723
2008	53-522	9-874	<b>35-743</b>	2-250	5-637
2009	50-154	7-673	<b>35-373</b>	1-831	5-262
2010	50-565	8-809	<b>33-721</b>	2-393	5-623
2011	51-091	9-118	<b>34-528</b>	1-840	5-581
2012	50-755	9-230	<b>33-735</b>	1-982	5-802
2013	53-168	9-722	<b>35-817</b>	1-924	5-694

A 2. számú táblázat árutonna-kilométer szempontjából mutatja be a 2001-2013 közötti szállítási teljesítményt, melyből jól látszik, hogy 47-67 % közötti a közúti áruszállítás részaránya az összes árutonna-kilométer értékhez képest.

A két táblázat adatai egyértelműen bizonyítja, hogy minden európai és hazai állami szabályozás ellenére a közúti áruszállítás versenyképessége nem csökken, sőt bizonyos összehasonlításban még növekszik is. Ennek okai egyrészt a földrajzi adottságokban valamint a relatíve kis szállítási távolságokban, másrészt az utóbbi évtized infrastrukturális fejlesztéseiben, nevezetesen a közúti úthálózat kiépítésében és folyamatos fejlesztésében keresendők. A hazai átlagos közúti szállítási távolság kb. 208 km, ami európai szinten alacsonynak tekinthető, azonban egy 520 km-es nyugati-keleti fekvésű országban arányaiban átlagosnak mondható, különös tekintettel ha az adott ország területét vesszük alapul. A magyarországi autópályák hossza a vizsgált időszakban (2001-2013) 571 km-ről 1361 km-re nőtt, ami jelentős 230 %-os növekedést jelent. [4] Az elért eredményekhez kapcsolódó beruházásokhoz is közúti árutovábbítási feladatokat ellátó vállalkozásokat vettek igénybe, amely közvetetten is alátámasztja, hogy a közúton végzett szállítások –különösen az alágazati jellemzői miatt- primátust élveznek. Az autópálya hálózat fejlesztése nemzetközi kényszer is, hiszen a határokig érő autópálya a környékbeli belföldi és külföldi régiók fejlesztéséhez is hozzájárul.

A fejezet elején állított hipotézis igazolást nyert a fenti mutatók és okfejtés alapján, ezért a dolgozat későbbi részében a szállítási ágazatok közül a közúti áruszállítással fogok csak részletesen foglalkozni.

## KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS KÖZBIZTONSÁGI VIZSGÁLATA

Hazánkban a közúti közlekedés komplex szabályozását a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény hivatott szabályozni. A jogszabály többek között kitér a következő közúti közlekedéssel összefüggő feladatok koordinálására:

- a közúti közlekedés tervezése, fejlesztése, szabályozása és ellenőrzése,
- a közúti közlekedés szervezeti és működési feltételeinek meghatározása,
- a közúthálózat fejlesztése, fenntartása, üzemeltetése,
- a közúti közlekedés hatósági, igazgatási és nyilvántartási feladatainak ellátása,
- a járművek műszaki vizsgálata,
- a közúti közlekedési szakemberek és a közúti járművezetők vizsgáztatása,
- a közúti közlekedés biztonságát szolgáló nevelés, felvilágosítás és propaganda.

A törvény ezeket a feladatok részben helyi (önkormányzati) részben állami feladatként jelöli meg. A gyakorlatban a fenti feladatokhoz illeszkedve számos kormányrendelet, miniszteri rendelet állapítja meg a részlet és keretszabályokat, amely előírások végrehajtásában több hatóság is részt vesz.

Fontos megemlíteni, hogy a törvény közbiztonsági szempontot csak a következő esetben fogalmaz meg: „Közúti járművezetői engedélyt az kaphat, aki a jogszabályban meghatározott életkort betöltötte, az előírt iskolai végzettséggel rendelkezik, egészségi és közbiztonsági szempontból a vezetésre alkalmas és eredményes képesítő vizsgát tett.” [5]

Napjaink terrorizmussal fenyegetett világában a közúti közlekedési szektort átfogó számos szabályozóból kevésnek mondható a fenti meghatározás. A szakirodalomban általában célpontok tárgyai szerint kormányzati, rendvédelmi szervek, diplomáciai testületek, üzleti érdekeltségek, média, közlekedési rendszer, turizmus, energetikai és telekommunikációs rendszerek, oktatási intézmények és vallási közösségek elleni terrortámadásokat különböztetnek meg. [6]

A közlekedési rendszer fenyegetettsége alatt többek között a személyszállítás (autóbusz), vasúti szállítás vagy a közlekedési műtárgyak elleni támadásokat értjük, azonban nem elhanyagolható szempont az áruszállítás lehetséges destruktív hatása sem.

Jó példa erre a veszélyes áruk közúti szállításáról szóló európai megállapodás (ADR) rendelkezése, ahol a 2001.09.11-ei események hatására, a következő módosításban már új fejezetként jelent meg az ún. közbiztonsági előírások és ezen belül a nagy közbiztonsági kockázattal járó veszélyes árukra vonatkozó előírások. A rendelkezés lényege, hogy veszélyes árut csak megfelelően azonosított szállító illetve fuvarozó szállíthat, valamint azon anyagok meghatározása, amelyekkel terrorista cselekmények alkalmával vissza lehet élni, vagy súlyos következményekkel járhat, pl. tömeges balesetet vagy tömegpusztítást idézhet elő, vagy – különösen a radioaktív anyagok esetében – súlyos társadalmi gazdasági zavart okozhat. [7]

Megítélésem szerint a közúti közlekedést szabályzó előírásokban, a tevékenység engedélyezésekor és felügyelete során egyre fajsúlyosabb szerepet kap a piaci szereplők közbiztonsági vizsgálata, melyet a következő részben fogok kifejteni.

## KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS UNIÓS ÉS NEMZETI SZABÁLYOZÁSA

A közúti áruszállítás európai szabályozásában a 2009-es, míg hazai szabályozásában a 2011-es esztendő mondható fordulópontnak, ugyanis ezekben az években alapvetően megváltoztak a szektort érintő előírások és nagymértékben liberalizálódott a fuvarozási piac. Ezek –akár ellátási láncra gyakorolt- hatásai az azóta eltelt rövid időre való tekintettel még teljes

biztonsággal nem felmérhetők, de kijelenthető hogy megváltoztatta a logisztikából ismert RST folyamat szállítási szegmensét.

2011-ig Magyarországon a belföldi és a nemzetközi közúti árufuvarozás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló 14/2001. (IV. 20.) KöViM rendelet, valamint a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet együttes alkalmazását kellett figyelembe venni a közúti árufuvarozás terén. Az Európai Unióban 2009. október 21-én kihirdették a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete, mely az unió tagországai számára egységes szerkezetet állapított meg a közúti fuvarozói szakma engedélyezésére és végzésére tekintettel, megengedve a tagállami eltéréseket néhány részletszabályban. A nemzeti jogszabály elkészítésére két év türelmi idő került megállapításra, így 2011 év végén hirdették ki a díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet.

A következőkben áttekintést kívánok nyújtani a fontosabb előírásokról és a közbiztonságot is érintő változásokról.

## **A szabályozási környezet változásai**

Az uniós jogszabály a következő négy alapfeltételt követeli meg ahhoz, hogy egy vállalkozás közúti árufuvarozói engedélyt kapjon:

- jó hírnév,
- megfelelő pénzügyi helyzet,
- szakmai alkalmasság,
- tényleges és állandó székhely.

A fenti elvárások közül lényeges változás következett be a jó hírnév vonatkozásában, hiszen a vállalkozást szakmai szempontból vezető személy(ek)nek az alábbiak vonatkozásában kell bizonyítani feddhetetlen előéletüket:

1, nincs olyan komolyabb ok a szakmai irányító vagy a fuvarozási vállalkozás jó hírnevének megkérdőjelezésére, mint például az alábbi területeken hatályos nemzeti jogszabályok súlyos megsértése miatt hozott, büntetőjogi felelősséget megállapító ítélet vagy kiszabott szankció:

- kereskedelmi jog,
- fizetésektelenséggel kapcsolatos jogszabályok,
- a szakma fizetési és foglalkoztatási feltételei,
- közúti közlekedés,
- szakmai felelősség,
- ember- vagy kábítószer-csempészet; és

2, a szakmai irányító vagy a fuvarozási vállalkozás tekintetében egy vagy több tagállamban súlyos bűncselekmény elkövetéséért nem hoztak büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletet vagy nem szabtak ki szankciót különösen az alábbiakra vonatkozó közösségi jogszabályok súlyos megsértése miatt:

- a gépjárművezetők vezetési és pihenési ideje, munkaideje, a menetíró készülék elhelyezése és használata,
- a nemzetközi forgalomban részt vevő haszongépjárművek maximális súlya és mérete,
- a gépjárművezetők alapképzése és továbbképzése,
- a haszongépjárművek közúti alkalmassága, beleértve a gépjárművek kötelező műszaki vizsgálatát,

- a nemzetközi közúti árufuvarozási piacra vagy adott esetben a közúti személyszállítási piacra jutás,
- a veszélyes áruk biztonságos közúti fuvarozása,
- bizonyos jármű-kategóriáknál sebességhatároló készülékek elhelyezése és használata,
- vezetői engedélyek,
- a szakma gyakorlásának engedélyezése,
- állatok szállítása. [8]

A jogszabály idézett szempontjai a hatósági ellenőrzések által is felderített leggyakoribb és legsúlyosabb szabálytalanságokat tartalmazzák, melyek alapelvárások a modern európai fuvarpiac versenysemleges és közlekedésbiztonsági elvárásoknak is megfelelő működéséhez. Nyilvánvaló, hogy a közelmúltban rohamtempóban bővített Európai Unió „rég” tagállamai – mint más területen is- a fuvarozói szektorban is találkozott a kelet-európai mentalitással, amit a hazai közúti ellenőrzések statisztikái is igazolnak.

A fentiekben túl a rendelet meghatározza, hogy melyek a legsúlyosabb jogsértések amelyek a tevékenységi engedély visszavonását és a felelős vezetők tevékenység végzésétől történő eltiltását eredményezheti. Többek között hamis vezetői engedélyek egyéb hamis dokumentumok felhasználása, valamint a közúti közlekedés közvetlen balesetveszélyét jelentő szabálytalanságok elkövetése, mely gyakorlatilag közbiztonsági kockázatot rejt magába.

A hazai szakmai előírás –élve a nemzeti eltérés jogával- a szakmai irányítón túl az ügyvezetőkre és egyéni vállalkozás esetén a tulajdonosokra is kiterjeszti a jó hírnév követelményének teljesítését.

A közbiztonság fogalmát kiterjesztően értelmezve az 1988 évi I. törvényben is található rendelkezés: „Közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozás vezetője és szakmai irányítója csak olyan személy lehet, aki büntetlen előéletű.” [5]

A jó hírnévre vonatkozó részletes követelményrendszer a büntetlen előéletet igazoló hatósági erkölcsi bizonyítvánnyal nem igazolható teljes körűen, hiszen a büntetőjogi felelősséget megállapító szankció nem feltétlenül von maga után bejegyzést az erkölcsi bizonyítványba. A hiányzó büntetőjogi felelősségre vonás nyilvántartására, -például próbára bocsátás- egy közös európai elektronikus nyilvántartás jött létre, melyhez Magyarország 2014-ben csatlakozott. Az informatikai alkalmazás minden uniós tagállamban tevékenykedő fuvarozó szakmai irányítót nyilvántart, mely intézkedéssel az illetékes hatóságok várhatóan még inkább kiszűrik a jó hírnévvel nem rendelkező személyek tevékenységét. Szükségesnek tartom feltenni a kérdést, vajon mi szükség volt erre a szigorításra? Miért nem volt elég a korábban alkalmazott büntetlen előéletet igazoló hatósági erkölcsi bizonyítvány? Vitathatatlan tény, hogy a közlekedésbiztonság és az árufuvarozói piac versenysemlegesége volt az elsődleges cél, azonban a részleteket vizsgálva láthatjuk, hogy nemzetbiztonsági célokat is szolgált ez az intézkedés.

A pénzügyi helyzetre és szakmai alkalmasságra vonatkozó előírások változása nem befolyásolta a dolgozat későbbi részében kifejtésre kerülő ellátási láncok biztonságát, a változtatás lényegében gyakoribb képzési követelményt és pénzügyi tőkeemelést jelentett. Ezzel szemben a tényleges és állandó székhely követelménye új fogalomként jelent meg az uniós jogszabályban. A vállalkozásnak az érintett tagállamban rendelkeznie kell telephellyel, ahol fő üzleti dokumentumait tárolja, különös tekintettel az összes számviteli dokumentumra, a személyzet irányításával kapcsolatos dokumentumokra, a vezetési és pihenési időkre vonatkozó adatokat tartalmazó dokumentumokra és minden egyéb olyan dokumentumra, amelyhez az illetékes hatóságnak adott esetben hozzá kell férnie az e rendeletben meghatározott követelmények teljesítésének ellenőrzése céljából. A tagállamok előírhatják, hogy a területükön székhellyel rendelkező vállalkozások helyiségeiben egyéb dokumentumok is mindenkor

hozzáférhető legyenek. A járművekre vonatkozóan tevékenységeit ténylegesen és folyamatosan, a megfelelő adminisztratív felszereltséggel egy ugyanabban a tagállamban található, a szükséges műszaki berendezésekkel és létesítményekkel ellátott operatív központból kell irányítani. [8]

A leírtakat megvizsgálva jól látszik az a jogalkotói szándék, hogy különböző „fantom” cégek ne alakulhassanak az uniós tagállamok egyikében sem.

A rendelet jelentősen megváltoztatta az engedélyezett járművek és vállalkozások körét, nevezetesen a kizárólag 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó járművekkel végzett áru fuvarozás mentességét élvez az engedélyezési és hatósági nyilvántartási kötelezettség alól. Ez a piaci liberalizáció arra enged következtetni, hogy a kisebb árumennyiséget szállítani képes járművekkel fuvarozó vállalkozások kevesebb közlekedésbiztonsági és közbiztonsági kockázatot jelentenek.

**3. táblázat.** Személy sérüléses közúti közlekedési balesetek az okozók szerint

Forrás: [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)

Év	Teherszállító járművek
2001	2027
2002	1816
2003	1787
2004	1980
2005	1920
2006	1987
2007	1845
2008	1708
2009	1541
2010	1569
2011	1517
2012	1452
2013	1476

A fenti állítás a táblázat alapján igazolni látszik, mivel közel 30 %-al csökkent a teherszállító járművek által okozott balesetek száma a vizsgált időszakban, tehát helyesnek tűnik a nagyobb tömeget szállítani képes járművekre helyezni a hangsúlyt. A rövid alkalmazási idő miatt, konkrét pozitív hatását még nem lehet teljes biztonsággal kijelenteni, ugyanis jelei mutatkoznak, hogy a kisebb össztömegű haszonjárművekre átterjedt szállítások a vezetési idők regisztrálásának hiányában elképesztő futásteljesítményt produkálnak, ami a közlekedésbiztonsági veszélyt leszámítva, -a kis szállítási volumen miatt- csekély közbiztonsági kockázatot rejt magába.

## KRITIKUS INFRASTRUKTÚRA ÉS A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS KAPCSOLATA

Az infrastruktúrák sok évtized óta léteztek és többé-kevésbé létfontosságú feladatokat láttak és látnak el a társadalmak és az államok számára, maga a terminológia csupán az elmúlt két-három évtizedben terjedt el és vált a politikai, illetve tudományos érdeklődés tárgyává. Ugyanakkor nem a fogalom intellektuális értéke miatt kelt nagy érdeklődést a kérdés, hanem abból a felismerésből kiindulóan, hogy ezen infrastruktúrák sebezhetősége nem csak magukra a létesítményekre jelentenek veszélyt, hanem elsősorban az azok által, vagy azokon keresztül

kiszolgált érdekekre: a közhatalomra, a közbiztonságra, a közegészségre, a társadalmi jólétre, a gazdasági működőképességre. Ez persze önmagában nem új jelenség, az viszont igen, hogy az Európában és Észak-Amerikában visszaszoruló hagyományos – jogi értelemben vett államközi – hadviselés helyébe új, nehezebben beazonosítható fenyegetések léptek, melyeknek célpontja egyre kevésbé egy-egy állam annak fegyveres erőivel és eszközeivel, hanem egyre inkább maga a civil lakosság és az anyagi javak. [14]

Történelmi példák sokasága bizonyítja, a kritikus infrastruktúrák védelmének fontosságát nem lehet csak etimológiai, vagyis a kifejezés nyelvtani jelentésének alapján vizsgálni, hiszen koronként változtak a természetes és mesterséges környezetet veszélyeztető tényezők és körülmények. Tudomásul kell venni, hogy az egyes régiók kritikus infrastruktúráinak fenyegetettsége jelentős eltéréseket mutat. Más kockázataik vannak egy földrengés-veszélyes országnak, ahol ráadásul a terrorfenyegetettség szintje is magas, mint például Magyarországnak, ahol a természeti katasztrófák és a terrorcsoportok nem veszélyeztetik nap, mint nap a lakosság biztonságát. Nem elég azonban csak a döntéshozókkal megértetni, hogy igen szükséges a kritikus infrastruktúra védelme, amely csak akkor lehet sikeres, ha ösztársadalmi támogatást tudhat maga mögött. A társadalmi támogatás megnyerése csak akkor lehet sikeres, ha a központi kormányzat felelős politikusai mellett az önkormányzati vezetők, a kritikus infrastruktúra tulajdonosai és üzemeltetői is megértik, hogy mi a kötelességük a kritikus infrastruktúra védelem területén. [9] Magyarországon is szükséges a paradigmák és a stratégiák folyamatok felülvizsgálata. [10]

Az Egyesült Államokban 1998-ban Bill Clinton által kiadták a kritikus infrastruktúra védelmét szabályzó elnöki direktívát (PDD63), mely sokkal átfogóbb értelmezést adott a meghatározó jelentőséggel bíró infrastruktúrákról és az általuk nyújtott szolgáltatások védelméről. 2001. szeptember 11-ét követően nem egészen egy hónap alatt pontosították, illetve egészítették ki a kritikus infrastruktúra védelem szektorait is. Ez nem jelentett statikussá váló változást, hiszen a terrortámadás-sorozatot követő két évben több ízben kiegészítették az egyes területek tartalmát. Ezt a szakaszt a gyors eredményre való törekvés jellemezte, 2003 végére elnöki direktíva szabályozta azokat a területeket, amelyeket nemzetbiztonsági és gazdasági szempontból létfontosságúnak ítélték meg.

Ebben az alábbi területeket nevezték meg:

- energetika;
- információtechnológia;
- telekommunikáció;
- kémiai anyagok, vegyi üzemek;
- közlekedési rendszerek (közösségi közlekedés, repülés, hajózás, vasút);
- vészhelyzeti mentőszervek;
- mezőgazdaság és élelmiszeripar;
- közegészségügy;
- vízellátási rendszerek;
- bank- és pénzügy;
- nemzeti emlékművek és szimbólumok;
- védelmi ipari bázis. [12]

A felsorolásból látható, hogy a közlekedés kiemelt helyet foglalt el azok között a rendszerek között, amelyről úgy ítélték meg, hogy kiemelt fontosságú lehet az Egyesült Államok nemzetbiztonsága és gazdasági érdekei számára. Ezt nem lehet véletlennek tekinteni, ugyanis a 2001. szeptember 11-ei összehangolt akciók világosan rámutattak a közlekedési rendszer sérülékenységre. A közlekedési szektorban a másodlagos hatások például úgy jelentkeztek, hogy a repülőtereket, tengeri kikötőket napokig bezárták, így az export- és import-forgalom leállt, illetve csak lassan indult újra. A későbbi szigorítások pedig alapjaiban változtatták meg



az Egyesült Államokba érkező, illetve az onnan kiinduló személy-és áruforgalmat. Ezek az intézkedések nem csupán az átlagos tájékozottsággal rendelkező európai ember által is ismert vízumkényszerre, a repülési tilalmi lista bevezetésére vagy a határátkelési procedúrára, az ellenőrzés szabályainak szigorítására irányultak. Alapvető változások történtek az áruforgalom lebonyolítási rendjében is. A mai szabályokhoz és gyakorlathoz képest a 2001. szeptember 11. előtti időkben az áruk, konténerok, járművek, terminálok, illetve kísérő okmányok és dokumentációk ellenőrzése túlzottan liberálisnak, már-már hanyagnak tűnhet. A KIV-szektorok változásáról és az egyes területek kiegészítéséről összességében elmondható, hogy a korábbiakkal ellentétben a közlekedést már egységes rendszerként kezelték. Ennek a kijelentésnek az alátámasztását jelentheti az is, hogy már a hajózást is a kritikus infrastruktúra körébe sorolták. [12]

Az események azonban cselekvésre kényszerítették az Európai Uniót. 2004. március 11-én – napra pontosan két és fél évvel az Egyesült Államokat ért terrortámadás-sorozatot követően – a választási kampány hajrájában az al-Kaidához köthető terroristák robbantásos akciókat követtek el a spanyol főváros, Madrid ellen is. A madridi robbantások után – 2004. július 18-19-ei ülésén – az Európai Tanács felszólította az Európai Bizottságot a kritikusnak számító infrastruktúrák védelmével és biztonságával foglalkozó átfogó stratégia megalkotására. A Bizottság még abban az évben meghatározta a kritikus területeket és a legfontosabb közösségi feladatokat. A munkát kétség kívül felgyorsította, hogy 2005. július 7-én egy újabb tagállamban, az Egyesült Királyságban követtek el súlyos következményekkel járó és infrastruktúra-elemeket támadó öngyilkos merényleteket. A madridi és a londoni közösségi közlekedési rendszer elleni támadások rávilágítottak az európai infrastruktúrák terrorizmussal szembeni sérülékenységre. Ráadásul az akciókat nem a két ország „hagyományosnak” számító terrorszervezetei, az ETA vagy az IRA, illetve azok szakadár szervezetei követték el. Mindkét terrortámadás azt is bizonyította, hogy az al-Kaida valós veszélyt jelent az Európai Unió tagállamaira. A növekvő terrorfenyegetettség valószínűleg felgyorsította a közösségi kritikus infrastruktúra védelemmel foglalkozó ún. Zöld Könyv 2007. november 17-ei előterjesztését, mely folyamat így is nagyon lassúnak bizonyult. Ha a 2011. szeptemberi amerikai eseményekre tekintünk vissza, bő hat év kellett az európai tagállamoknak, hogy meghatározzák és komolyan vegyék a kritikus infrastruktúra védelem létjogosultságát. A dokumentum az alábbi 11 kritikus infrastruktúra-területet határozta meg:

- energetika,
- információs és kommunikációs technológiák,
- vízellátás,
- élelmiszerbiztonság,
- egészségügy,
- pénzügyi rendszer,
- közbiztonság és igazságügyi rendszer,
- közigazgatási rendszer,
- közlekedés (közúti, vasúti és légi közlekedés, belvízi, óceáni és tengeri hajózás),
- vegyipar és nukleáris ipar,
- űr és kutatás. [12]

A Zöld Könyv meghatározta a közösségi és nemzeti szintű kritikus infrastruktúrák azonosításának és közösségi együttműködésének az alapelveit. [11]

Magyarországon az Európai Unióhoz történő csatlakozás után a tárgykörrel kapcsolatban több kormányrendelet született és a minisztériumi szerveknél a védelempolitikával foglalkozó osztályok elkezdtek feldolgozni a nemzetközi tapasztalatokat, hozzáfogtak a jogszabályok előkészítéséhez. [12]

A modern társadalmak nagymértékben függenek a technikai és virtuális infrastruktúra rendszerektől (energiaellátás, ivóvízellátás, informatikai hálózatok stb.), amelyek komplex

rendszerét is egymástól való függőségek jellemzik. E rendszerek működési zavarai, illetve egyes elemeinek ideiglenes kiesése, vagy megsemmisülése jelentős kihatással vannak mindennapi életünkre, a gazdaság és a kormányzat hatékony működésére. Az állam, a gazdaság szereplői, valamint a lakosság részéről elvárás, hogy ezen alapvető létfontosságú, vagy kritikus infrastruktúrák lehető legnagyobb biztonsággal működjenek. A kritikus infrastruktúra elemek terrorcselekményekkel, természeti katasztrófákkal és balesetekkel szembeni védelme érdekében fontos, hogy az infrastruktúrák működésének megzavarása vagy manipulálása megelőzhető, kivédhető, illetve lehetséges mértékben rövid, kivételes és kezelhető legyen. A kritikus infrastruktúra védelmének nemzeti sajátosságokat tükröző szabályozása érdekében részletes elemzéssel fel kell tárnunk a modern társadalom számára nélkülözhetetlen infrastruktúrák esetében fennálló kockázati tényezőket és azok várható következményeit. A vizsgálatot megelőzően szükséges elvégezni a fogalmak tisztázását, egységes értelmezését, a veszélyforrások besorolását, valamint a megelőzés és védelem irányának, tartalmának, feladatainak megfogalmazását. A Zöld Könyv elsődleges célkitűzése, hogy biztosítsa a nemzeti kritikus infrastruktúrák védelméről (továbbiakban: NKIV) szóló nemzeti program megvalósítását és egy jogszabály megalkotását, összegezze a kormányzati szereplők NKIV-vel kapcsolatos célokra, szempontokra, alapelvekre, fogalmakra és a megvalósítás alapvető formáira vonatkozó álláspontját. [13] A kötelezettségeknek eleget téve a nemzeti fejlesztési miniszter 2011 márciusában a kormányzati szervek részéről kijelölt vezetők és az érintett infrastruktúra-tulajdonosok, üzemeltetők, valamint az érintett érdekvédelmi szervezetek, tudományos testületek bevonásával a kritikus infrastruktúra védelmi konzultációs fórumot hozott létre. [15]

A kormány meghatározta az egyes területekért felelős minisztériumokat, hatóságokat, tartalmazta a nemzeti programról szóló Zöld Könyvet, illetve meghatározta a szektorok nemzeti felosztását. A kormányrendelet 10 szektort nevezett meg, amelyekhez összességében 43 alrendszer, illetve ágazat tartozik. A III. szektorhoz, a közlekedéshez, a közlekedési alágazatokat és logisztikai központokat sorolták.

Az Országgyűlés 2012. november 12-én törvényt fogadott el a nemzeti és az európai kritikus infrastruktúrák védelméről. A jogszabály egyébként az idegenül hangzó kifejezés helyett a létfontosságú rendszerek és létesítmény elnevezést használja. A törvény rendelkezik az európai és magyar kritikus rendszerek kijelöléséről, a kijelölés visszavonásáról, a nyilvántartás rendjéről, az üzemeltetői biztonsági tervek bevezetésének szükségességéről, valamint az ellenőrzés rendjéről. [12] [16] A munka ezen a ponton nem állt meg, ugyanis 2013-ban a kormány megalkotta a fenti törvényhez kapcsolódó végrehajtási rendeletet, mely a részletszabályokat tisztázza. [17] A 2013-as év jogalkotási folyamatának egyik lezárásaként az év végén megjelentek az ún. ágazati jogszabályok is, nevezetesen a létfontosságú vízgazdálkodási és agrárgazdasági rendszerelemek és létesítmények azonosításáról, kijelöléséről és védelméről szóló kormányrendeletek. [18] [19] Látható, hogy az ágazati részletszabályok területén még van szabályozatlan terület, remélhetőleg a közeljövőben folytatódik a megkezdett munka, és megjelennek a –közlekedést is érintő- rendeletek.

Tény, hogy az infrastruktúrák védelmével kapcsolatban közel két évtizede folyó elméleti és gyakorlati kutatások eredményeiként könyvelhető el, hogy ma már nemzetközi szinten (ENSZ, EU, NATO), különböző biztonságpolitikai tanácskozó szervezetek elemzéseire és irányelveire alapozva, az időközben megalakított szakbizottságok (a kritikus infrastruktúrák védelmével foglalkozók) koordinálásával, szervezettebb és eredményesebb tudományos kutatómunkát folytatnak e területeken a tagállamok. Megvalósult a kritikus infrastruktúrák védelmével kapcsolatos tevékenység nemzetközi és tagállami szintű jogi szabályozása, megkezdődött (sok helyen már lezárult) az egyes országok infrastruktúráinak – ezzel párhuzamosan a határokon átnyúló, ún. európai infrastruktúráknak is – a felmérése, a civilizációs és természeti eredetű

katasztrófák hatásainak és a veszélyeztetett infrastruktúrák kockázatának elemzése, és a lehetséges intézkedési tervek kidolgozása. [15]

Az előzőekben leírtak alapján összegezhető, hogy mind az USA-ban, Európai Unióban és Magyarországon is a támadások – melyek alapvetően jó tapasztalatokkal járnak más fajta rendkívüli események pl. árvíz, hóhelyzet bekövetkezésekor és felszámolásakor bekövetkezésével (Magyarországon szerencsére csak lehetőségével) egyre inkább felgyorsult a KIV-el kapcsolatos kormányzati munka. A kidolgozott tanulmányok és jogszabályok mindegyikében megjelenik a közlekedés, mint kritikus infrastruktúra elem.

## ÖSSZEFOGLALÁS, KONKLÚZIÓ

A releváns hazai és nemzetközi szakirodalom áttekintése alapján elmondható, hogy a modernkori terrorizmusban egyáltalán nem elhanyagolható kockázati faktor a közlekedési rendszerek elleni támadás. Annak ellenére, hogy a közúti közlekedés áruszállítási szegmensét tekintve egyelőre még nem következett be súlyos esemény, igyekeztem a közúti áruszállítást közbiztonsági szempontból bemutatni, mert úgy gondolom, hogy az itt jelentkező támadás esélye egyenes arányban nő a megnövekedett mobilitási igény kielégítésével. Mindez olyan kockázati faktort hordoz magában, amellyel érdemes számolni és törekedni kell arra, hogy ez a típusú rizikó faktor a minimálisra legyen csökkentve. A kritikus infrastruktúra része a közúti közlekedés, és annak ellenére, hogy a közösségi közlekedésben jelentkezett eddig számottevő támadás, én a közúti áruszállításra koncentráltam, hiszen a tehergépkocsival elszállítható veszélyes vagy nem veszélyes anyagok mennyiségük miatt is jelentős fenyegetést jelenthetnek, akár egy „mozgó bomba” formájában. Abból a feltételezésből indultam ki, hogy nem csak a járműveket eltéríteni igyekvő terroristák okozhatnak havariát, hanem a szállító vállalkozások és képviselőik (gépkocsivezetők) is potenciális veszélyforrást jelenthetnek. A terrorizmus jelenlegi trendjei azonban nem azt támasztják alá, hogy a közúti áruszállítás biztonságát a terrortámadások veszélye fenyegetné. [20] Ezért a biztonságot komplex módon kell értelmezni

A igyekeztem bemutatni a közúti áruszállítás jelenlegi, és a témámhoz illeszkedő nemzetközi és belföldi szabályozását, valamint kísérletet tettem az ellátási láncok biztonságával összefüggő újdonságok bemutatására. Meggyőződésem szerint az áruszállítást meghatározó jogszabályokban megjelent jó hírnév követelménye nem csak közlekedésbiztonsági célokat szolgál, hanem segítségére lehet egy kritikus infrastruktúra védelemmel kapcsolatos akut intézkedésnél is. Bemutattam, hogy a szabályozást érintő változások közvetett módon pozitív hatással vannak az ellátási láncok biztonságára, különösen, ha a jó hírnévhez köthető szabálytalanságok adatbázisa kiterjesztően kerül felhasználásra.

### Felhasznált irodalom

- [1] Prezenszki József (szerk.), Logisztika II. Budapest, 2005.
- [2] Szegedi Zoltán-Prezenszki József: Logisztika-menedzsment, Budapest, 2005.
- [3] Központi Statisztikai Hivatal: szállítás, közlekedés éves adatok  
[http://www.ksh.hu/szallitas\\_kozlekedes](http://www.ksh.hu/szallitas_kozlekedes) Letöltés ideje: 2014.10.17.
- [4] Magyarországi autópálya hálózat alakulása  
[http://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g\\_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1i](http://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1i) Letöltés ideje: 2014.10.16.
- [5] 1988 évi I törvény a közúti közlekedésről (2014.10.15-én hatályos állapot)
- [6] Horváth Attila: Terrorfenyegetettség: célpontok, nagyvárosok közlekedés  
<http://www.zmne.hu/dokisk/hadtud/Horv%E1th.pdf> pp.1-9 Letöltés ideje: 2014.10.16.

- [7] 2013 évi CX törvény a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás „A” és „B” Melléklete kihirdetéséről, valamint a belföldi alkalmazásának egyes kérdéseiről (2014.10.15-én hatályos állapot)
- [8] Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK Rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (2014.10.15-én hatályos állapot)
- [9] Horváth Attila: Hogyan értessük meg a kritikus infrastruktúra komplex értelmezésének szükségességét és védelmének fontosságát? Hadmérnök V. Évfolyam 1.szám-2010 március pp.379-383  
[http://www.hadmernok.hu/2010\\_1\\_horvatha.pdf](http://www.hadmernok.hu/2010_1_horvatha.pdf) Letöltés ideje: 2014.10.18.
- [10] [10] Bukovics I. (2009): Párbeszéd a válságkezelésről. Egy katasztrófavédő és egy válságkezelő vitája a válságról és annak kezeléséről. Hadmérnök. III. évfolyam, 3. szám. pp. 32-40.  
[http://www.hadmernok.hu/archivum/2009/3/2009\\_3\\_bukovics.html](http://www.hadmernok.hu/archivum/2009/3/2009_3_bukovics.html)  
 Letöltés ideje: 2014.10.18.
- [11] Zöld Könyv az európai kritikus infrastruktúrák védelmének európai programjáról. Európai Közösségek Bizottsága. Brüsszel, 2005
- [12] Horváth Attila: A kritikus infrastruktúra védelem komplex értelmezésének szükségessége. In.: Horváth Attila (szerk) Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből I. Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest pp.18-34
- [13] 2080/2008. (VI. 30.) Korm. határozat a Kritikus Infrastruktúra Védelem Nemzeti Programjáról (2014.10.16-án hatályos állapot)
- [14] Précseyi Zoltán- Solymosi József: Kritikus infrastruktúrák azonosítása: körkép az EU-ban és az USA-ban tapasztalható nehézségekről  
[http://hadmernok.hu/archivum/2008/1/2008\\_1\\_precsenyi.pdf](http://hadmernok.hu/archivum/2008/1/2008_1_precsenyi.pdf) p60  
 Letöltés ideje: 2014.10.18.
- [15] Tóth Bálint: A kritikus infrastruktúraelemek azonosításának kérdései a közúti közlekedés területén In.: Horváth Attila (szerk) Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből I. Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest pp.41-42
- [16] 2012. évi CLXVI. törvény a létfontosságú rendszerek és létesítmények azonosításáról, kijelöléséről és védelméről (2014.11.29-én hatályos állapot)
- [17] 65/2013. (III. 8.) Korm. rendelet a létfontosságú rendszerek és létesítmények azonosításáról, kijelöléséről és védelméről szóló 2012. évi CLXVI. törvény végrehajtásáról (2014.11.29-én hatályos állapot)
- [18] 541/2013. (XII. 30.) Korm. rendelet a létfontosságú vízgazdálkodási rendszer elemek és vízellétesítmények azonosításáról, kijelöléséről és védelméről (2014.11.29-én hatályos állapot)
- [19] 540/2013. (XII. 30.) Korm. rendelet a létfontosságú agrárgazdasági rendszer elemek és létesítmények azonosításáról, kijelöléséről és védelméről (2014.11.29-én hatályos állapot)
- [20] Horváth L. Attila: A terrorizmus csapdájában. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2014. 278 p.