



Sárosi György

VESZÉLYES ÁRU KÖZUTI SZÁLLÍTÁSI LOGISZTIKA A GAZDASÁG SZOLGÁLATÁBAN

Absztrakt

A közúti szektor meghatározó és vezető szerepe a veszélyes áruk szállítása terén is nyilvánvaló. Ez a folyóiratcikk a veszélyes áru közúti szállítások jelentőségét és gazdasági hatásait mutatja be röviden.

Kulcsszavak: iparbiztonság; logisztika, veszélyes áru közúti szállítás; katasztrófavédelem.

DANGEROUS GOODS ROAD TRANSPORTATION LOGISTICS IN SERVICE OF ECONOMY

Abstract

It is evidence that road sector has a determining and leading role in dangerous goods transportation activities. In this article the author will introduce shortly the importance and economic impacts of dangerous goods road transportation.

Key words: industrial safety; logistics, road transportation of dangerous goods; disaster management.



1. BEVEZETÉS

A közúti szektor meghatározó és vezető szerepe a veszélyes áruk szállítása terén is nyilvánvaló. Ez az előadás a veszélyes áruk szállítások jelentőségét és gazdasági hatásait mutatja be röviden.

Az IRU a közúti fuvarozás világszervezete 2018.november 6-8 között tartotta kongresszusát Ománban. Az Ománi Szultánságot néhány évvel ezelőtt, a 2013-2014 – es években még nem jegyezték a világ logisztikai térképén. Ma már Omán 2040-ig részletesen kimunkált, tudatos logisztikai stratégiával rendelkezik és a világbank 2018-ban kiadott jelentésében a logisztikai teljesítmény indexe (LPI) szerint már a 43 helyre tette. [1] A fejlesztések következtében a logisztikai szektor a GDP meghatározó részét adja, már jelenleg is Ománban.

Az IRU¹ idén 70 éves – a TIR² rendszert 1949-ben hozta létre mely később globális nemzetközi egyezmény lett. A szervezet elnöke: Umberto de Pretto. Ugyancsak az IRU bábáskodott 1957-ben a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó ADR Megállapodás³ létrejöttében. [2] Ezt követően a 60-as években a biztonsági kérdések vonatkozásában az IRU Bord létrehozta saját szervezetén belül a veszélyes áru munkabizottságot is, melyet rövidítve GEMD-nek hívnak. Az IRU - GEMD évente kétszer ülésezik és az EU-ban, meg az ENSZ-ben is állandó képvisellel rendelkezik.

¹ IRU: World Road Transport Organisation, Közúti Szállítási Szervezet, URL.: <https://www.iru.org/>

² TIR: UN ECE Convention on International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets (TIR Convention)

³ ADR: „A veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló európai megállapodás” az ADR (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road), amelyet 1957. szeptember 30-án kötöttek meg Genfben, és később két évente módosításokon megy keresztül. Magyarország 1979-ben csatlakozott az egyezményhez



2. VESZÉLYES ÁRU KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSI FEJLŐDÉSI TRENDEK BEMUTATÁSA

A veszélyes áruk fuvarozása kockázattal jár. A sajnálatos 2018. augusztus 06-i baleset ismét sokak figyelmét a veszélyes áru szállítási szektorra irányította. A baleset okait és következményeit jelenleg még vizsgálják, de biztosan hatással lesz a jövőbeni ADR tartányok kialakítására és védelmére. Ennek bizonyára gazdasági kihatásai is lesznek. További biztonsági fejlesztések szükségesek és a képzés hatékonyságát is növelni kell. Régi mondás, hogy a biztonság pénzbe kerül.

Az ADR a jelenlegi szabályozási helyzet szerint, még regionális szabályozás. Most, pontosabban 2018. november 18-tól már 51 szerződő fele van. San Marinó 2018.01.15-én írta alá 50.-ikként az ADR-t és az Egyezmény 7 cikkelyének (2) bekezdése alapján 1 hónap múlva ADR szerződő fele lett 2018.02.15-től. Nigéria csatlakozása 2018.10.18 -án történt harmadik Afrikai államként, így november 18-tól az ADR szerződő fele.



1. fénykép: ADR 2019 szabályozás. [3]

Ugyanakkor az ADR misszió terjeszkedési iránya a Közel-Kelet (arab országok), és a távol keleti országok, elsősorban Indiai és Kína, amely országok ADR-hez való csatlakozása a közeljövőben várható. A folyamat eredményeként ezekben az országokban is a műszaki biztonság és a képzés hatékonyságának színvonala emelkedni fog és az európai szint irányába mozdul.



Ahhoz, hogy az ADR bővítése lehetséges legyen az Egyezménynek szakítani kell az „Európai” kifejezéssel. Ez a misszió szempontjából most nagyon aktuális kérdés.

A módosításhoz az ADR 13. cikke szerint kell eljárni, melynek szerint a csatlakozott országok negyedének kell kezdeményeznie az erre irányuló konferencia összehívását, azaz legalább 13 ország szükséges, hogy az Egyezmény módosítási folyamata elinduljon. Az erre hivatott fórumot várhatóan 2019 első félévében össze is hívják.

A bővítés szempontjából felmerült az ADR 6. részének problémája is elsősorban a 6.7 és 6.8 fejezetek szerinti engedélyezési eljárások globális és regionális jellege, ami sokszor a tankonténerek kettős engedélyezésével jár. Meg kellene szüntetni a regionális jóváhagyásokat, ami az ADR 6.8 fejezetének megszüntetésével járna. Ugyanakkor az egész 6. rész műszaki szabályzatként különválhatna az ADR-től és nem feltétlenül az Egyezmény részeként kéne kezelni. Ezzel egyrészt csökkenteni lehetne az ADR terjedelmes méretét, másrészt a tervezési kérdésekben és szabványokban történő változtatásokat az egyezmény módosítása nélkül egyszerűbben lehetne bevezetni.

További lényeges kérdés, az ADR túl gyakori módosítása. A jellemzően két évente történő módosítási ciklus kevés időt ad a műszaki biztonsági szabályok gyakorlatba történő átültetéséhez. Mire a gyakorlati alkalmazás megvalósulna, újra változik a szabályozás. Ez nincs kedvező hatással a szállítás biztonságára. Fontos lenne a módosítások ciklusát növelni legalább 5 vagy 6 évre.

Az EN szabványok helyett pedig szükség lenne az ISO szabványokra áttérni, illetve az Ázsiai területen alkalmazott más szabványok például: GOST⁴ szabványok elfogadásának lehetőségét is meg kellene vizsgálni a szabályozás oldaláról. Az nem várható el a nem EU tagállamoktól, hogy a nemzetközi egyezményen keresztül EU szabványokat alkalmazzanak.

Az első Kínai nyelvű ADR-t 2018-ban adták ki. A jelenlegi kínai szabályozás szükségképpen az Engedményes (EQ) és Korlátozott mennyiségek (LQ) terén már harmonizál a globális előírásokkal. A járművek jelölése terén azonban nem.

⁴ GOST szabványokat regionális szinten használják Független Államok Közösségében, amelyeket az Eurázsiai Szabványügyi Mérésügyi Szervezet felügyelt (angol megnevezéssel: Euro-Asian Council for Standardization, Metrology and Certification, EASC)



A kínai ADR megjelenése tovább fogja gyorsítani a harmonizációs folyamatot. Kínai adatok szerint 2017 évben a Kínában szállított veszélyes áru mennyisége 1,6 milliárd tonna volt. Ennek 60 %-át közúton szállították. Ez jelentős mennyiség. Az ADR révén a veszélyes áruk szállításának biztonsági színvonala emelkedni fog Kínában.

Az európai veszélyes áru szektorról az elmúlt öt év statisztikai adatai szerint sok lényeges megállapítás tehető. Ez az időszak már a 2008-as válság utáni.

A veszélyes áru szektor teljes nemzetközi és belföldi ADR fuvarozási teljesítménye (összes veszélyes áru) 2017-ben több mind 82 milliárd Tkm volt. Az elmúlt 5 évet vizsgálva megállapítható, hogy mintegy 12 %-os növekedés volt tapasztalható, amit a trendvonal is jól érzékeltet. A veszélyes áru szektor, mit iparág jelentős, a gazdaságban betöltött szerepe nyilvánvaló és megkerülhetetlen. Nemcsak a korszerű árukereskedelmet, de az energiaszektort, a vegyipart és a hulladékszektort is kiszolgálja az iparág.

Csak a nemzetközi veszélyes áru fuvarozást nézve ugyancsak megállapítható, hogy az ADR fuvarozási teljesítmény nőtt. Ugyanakkor a magyar nemzetközi ADR fuvarozási teljesítmény az egész EU 28 -hoz viszonyítva nem növekedett olyan mértékben, mint ahogy azt várnánk. Mindössze 3 % körül mozog, és inkább stagnál, mint növekszik. Ez azért aggasztó, mert a magyar vegyipari export 75 %-a közvetlenül az EU 28 felé irányul. A magyar vegyipar által termelt érték a teljes magyar termelési érték kb.20%-át teszi ki és több mint 15 milliárd EUR. A magyar ADR fuvarozási teljesítmény stagnálásának oka összetett. Az egyik ismert jelenség, hogy a külföldi fuvarozók elviszik a magyar fuvarozók elől a magyar exportot. Gyakran ez megfelelő fuvarozási engedélyek nélkül történik. Ez a fuvardíjakon kívül összefügg azzal is, hogy az ellenőrző hatóságok nem képesek hatékonyan az illegális fuvarozást feltérképezni.

Az EU 28 összes belföldi veszélyes áru fuvarozási teljesítménye több mint 63 milliárd Tkm. A magyar teljesítmény 662 millió Tkm, ami hozzávetőleges 1 %.

Az magyar teljesítményben az elmúlt 5 évben csupán 2016-ban volt visszaesés, egyébként a gazdaság növekedésével együtt enyhe növekedés tapasztalható. Magyarországon a veszélyes áru kabotázs nem jelentős. Ez azért nem jelenti azt, hogy a belföldi fuvarozásban nincsenek problémák.



A fuvarozási szektor általános problémái természetesen a veszélyes áru fuvarozási szektorra is kihatnak. Most aktuálisan az EU mobilitási csomagját kell kiemelni.

A teljesség igénye nélkül többek között a km arányos útdíj bevezetése, a minimálbérre és pótlékokra vonatkozó előírások bevezetése, a gépkocsivezetők munkakörülményeinek feltételei, a kabotázs szabályozás nagy kihívás elé állítják a magyar közúti fuvarozókat, különösen a nyugat európai versenytársakhoz képest. A minimálbér szabályozás kifejezetten mutatja azt a törekvést, amellyel a közép és kelet európai fuvarozókat igyekeznek hátrányos helyzetbe hozni a nyugat európai fuvarozókhoz képest.

3. A VESZÉLYES ÁRU SEKTORRA HATÓ SPECIÁLIS TÉNYEZŐK

- A veszélyes áru fuvardíjak jelenleg nem tükrözik a magasabb kockázatot és a járulékos költségeket.
- A tevékenységhez veszélyes áru tanácsadóra van szükség. Speciális ADR felszereléseket kell biztosítani a szállításhoz. ADR típusjóváhagyott járműveket kell rendelni. A gépkocsivezetők ADR képzését és továbbképzését kell szervezni. Ezek egyrészt közvetlenül többletköltséget jelentenek, másrészt a gépkocsivezetőt több napra ki kell venni a munkából a képzések idejére és a járműveket évente vizsgára kell vinni, a tartányt tisztítani, stb., amelyek szintén költségesek.
- Az ADR gépkocsivezetői hiány aggasztóvá vált. A CEFIC⁵ 10 országra kiterjedő adatai alapján készített tanulmány szerint 2008-ban a gépkocsivezetői hiány 74.000 volt. A folyamat nagyon felgyorsult az elmúlt 10 évben és napjainkra a hiány háromszorosára nőtt. Sajnos a képzett magyar gépkocsivezetők is külföldön dolgoznak és már nemcsak a nemzetközi fuvarozásban, hanem a tagállamokon belüli belföldi szállításokban is. Ráadásul

⁵ CEFIC: European Chemical Industry Council, Európai Vegyipari Szövetség



azzal kell számolni, hogy az elkövetkező pár évben a kamion sofőrök 20 %-a nyugdíjba megy és az utánpótlás jelenleg nem biztosított.

- Reformálni kell az ADR ellenőrzésekre vonatkozó szabályozást is. A mennyiségi, illetve statisztikai szemléletű ellenőrzési rendszerről mielőbb át kell térni a kockázat alapú ellenőrzésre. A komplex közúti műszaki ellenőrzés egységes európai alkalmazása a veszélyes áru ellenőrzéseket is érinti. A jelenlegi kizárólag veszélyes áru ellenőrzésekre vonatkozó EU szabályozás elavult. Azon mielőbb változtatni kell.
- A TSM rendszer alkalmazása a tartányos és ömlesztett veszélyes áru szállításoknál számtalan megoldandó kérdést vet fel.
- További kérdés az ADR felügyeleti szabály alkalmazása és a gépkocsivezetők vezetési és pihenő idejének szabályozása közötti prioritás megoldása. Jelenleg nincs elegendő ADR parkoló és nem áll rendelkezésre kellő infrastruktúra, hogy a gépkocsivezető őrzött ADR parkolóban hagyhatta biztonságosan a veszélyes szállítmányt, hogy alkalmas szálláshelyen pihenjen.

5. VÁLTOZÁSOK ÉS HATÁSOK

- Fel kell készülni az ADR 2019 – es változásaira. [4]
- A Brexit kérdésköre külön téma. Az átmeneti idő 2019.03.30-tól 2020.12.31-ig tart. Ezt követően az EU és az Egyesült Királyság új gazdasági és politikai kapcsolata indul. Fel kell készülni a NO DEAL forgatókönyvre, annak minden negatív és pozitív hatásaival együtt.
- Felerősödött a veszélyes áru szektorban az e- fuvarlevél és az e-learning rendszerek bevezetése és alkalmazása. A fuvarozóknak ez újabb kihívás az elkövetkező években.
- Az EU Parlament 2018 májusában megkezdte az e- fuvarlevél bevezetésére vonatkozó rendelet előkészítési munkáit, miután több sikeres pilot és projekt valósult meg az elmúlt években. Az ADR 5.4.0.2 pontjának feltételeinek biztosítása céljából az ADR szerződő felei



megállapodtak abban, hogy támogassák az elektronikus fuvarokmány használatának harmonizált rendszerének megvalósítását a veszélyes áruk szállítása során.

- A smart tachográf bevezetése 2019-től egységesen, azzal fog járni, hogy új un. 2G tachográf kártyákat kell alkalmazni. Magyarországon a műhelykártyák 2019. márciustól, az össze többi kártya – beleértve a sofőr-kártyát is - pedig júniustól várható.
- Az önvezető járművek megjelenése (platooning, stb.) az ADR fuvarozásban elkerülhetetlen. Magyarországon már tavaly tesztelték a technológiát. A Volvo Trucks és a Waberer's járművek közötti forgalomban ötven kilométert tettek meg az M1-es autópályán. A kamionok Lébénynél hajtottak fel a sztrádára, majd Rábapatonánál, az M85-ös gyorsforgalmi úton fordultak vissza. A platooning technológiát még tesztelik, és mindennapos használata előtt rendezni kell a különböző országok közlekedési és egyéb szabályait is. Reálisan négy-öt év múlva 2025-től már üzemszerűen alkalmazható lesz a technológia és terjedni fog. Ez majd hatni fog a súlyos gépkocsivezetői hiányra is, és remélhetőleg mérsékeli azt.

6. ÖSSZFOGLALVA

Végezetül az ADR 2019 előírásait a 2018/1846/EU irányelvvel módosított 2008/68/EU irányelvvel összhangban 2019.06.30-ig kell a tagállamoknak bevezetniük.



7. fénykép: ADR 2019 szabályozás. [4]



Az új ADR a fenti kihívásokra nem ad átfogó és megnyugtató választ. Ráadásul számos olyan módosítást tartalmaz, mely újabb kihívások elé állítja a fuvarozókat és nehezíti az alkalmazást. Ugyanakkor néhány olyan szabályozási irány már fellelhető az új ADR-ben, amely biztató az új technológiák befogadása szempontjából és a globalizáció irányába mutat.

HIVATKOZÁSOK

[1] The World Bank. Global Rankings 2018.

URL.: <https://ipi.worldbank.org/international/global> (letöltés: 2018.12.25)

[2] Horváth, Hermina; Kátai-Urbán, Lajos; Kozma, Sándor; Sárosi, György; Vass, Gyula: Iparbiztonságtan II.: Kézikönyv a veszélyesáru-szállítmányokkal kapcsolatos feladatok ellátásához. Budapest, Magyarország : Dialóg Campus Kiadó (2018), 241 p. ISBN: 9786155680366 URL.: <https://ludita.uni-nke.hu/repozitorium/handle/11410/10899> (letöltés: 2018.12.25.)

[3] Labeline. ADR 2019 European Agreement, Regular Bound Manual – Code UNADR19. URL.: <https://www.labeline.com/product/adr-2018-19-eu-agreement-regular-bound/> (letöltés: 2018.12.25)

[4] Sárosi György: Változik az ADR! A veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó ADR 2019 változásairól Florian exPress 2018/3 szám pp. 33-37. URL.: https://hvesz.hu/files/Florian_press_decemberi_szam.pdf (letöltés: 2018.12.25.)

Dr. Sárosi György IRU-Gemd szakértő

sarosi.gyorgy@hvesz.hu

György Sárosi, expert, IRU Gemd Commitee

orcid.org/0000-0002-8142-5267