

KKV TANÁCSADÓ

 2019/8. szám
augusztus

INNOVÁCIÓ

Toldi Gergely

Hogyan hatnak a technikai fejlesztések az ADR-szabályozásra?

1

INNOVÁCIÓ

Toldi Gergely

Hogyan hatnak a technikai fejlesztések az ADR-szabályozásra?

A közlekedés rendkívüli fejlődésen ment át már az elmúlt időszakban is, de ennek még messze nincs vége. A fejlesztések folyamatosan zajlanak számos témában, de van két terület, ami nagy valószínűséggel korszakalkotó jelentőségű lesz: az elektromos járművek és az önvezető járművek. Már megtalálhatóak a forgalomban is, de a fejlesztések még zajlanak. Természetesen mindkettőnek van hatása a veszélyes áru szállításra is. A jogszabályokban még csak nagyon kezdetleges formában vannak jelen, ha egyáltalán kitérnek már rá, de szakmai konferenciákon már gyakran felmerül a kérdéskör. Jelen cikket dr. Sárosi György ebben a témában tartott előadása ihlette.

Elektromos járművek

A hibrid, illetve az elektromos járművek esetén jelenleg gyakorlatilag automatikusan a lítium akkumulátorok merülnek fel. A korábbiakban már egy teljes cikket szenteltünk a lítium akkumulátorok problémáira, ezzel most nem foglalkozom újra részletesen.

Az elektromos járművek többszörösen is kapcsolódnak a veszélyes áru szállításhoz. Egyrészt a gyártási folyamatokban gon-

doskodni kell az akkumulátorok, illetve a járművek szállításáról, másrészt idővel megjelennek majd ilyen működtetésű járművek a veszélyes áru szállítás területén is.

Előbbiekre már kitér az ADR szabályzat. Ha nem is tökéletesen, de szabályozva vannak az akkumulátorok, illetve a járművek szállítási feltételei. A tapasztalatok alapján folyamatosan finomítják az előírásokat, és ez várható még az elkövetkező években is.

HATÓSÁGI ELLENŐRZÉS

dr. Dudás Katalin

A munkaügyi hatóság közlekedési bírságolási eljárása

4

FUVAROZÁS A GYAKORLATBAN

Kuzma Ferenc

Pihenőidő és tachográf-kötelezettség – gyakorlati kérdések és válaszok

7

BÉRÜGYVITEL

Józsné Maczkó Gabriella

A munkaszüneti nap díjazásának különleges bérügyviteli kérdései munkaidőkeret alkalmazása esetén

9

ADÓZÁSI PRAKTIKÁK

dr. Teszéri-Rácz Ildikó

A vállalati részvényopciók adózása

13

ÖNÖK KÉRDEZTÉK

Anyagköltség és igénybe vett szolgáltatás összefonódása

17

További hasznos tartalmak weboldalunkon:

www.mp-kkv.hu

A szállításra használt járművekre viszont jelenleg nincsenek még speciális előírások. A „normál” járművek esetén is megjelennek veszélyforrások, de a lítium akkumulátorok különleges veszélyeket jelentenek, nagy eséllyel specifikus előírások is szükségesek lesznek, így ilyen irányú módosítások várhatóak az ADR-ben. Hogy konkrétumot is említsek: mivel a lítium akkumulátorok önmelegedésre hajlamosak, gyújtóforrásként jelenhetnek meg, így elképzelhetőnek tartom, hogy tűzveszélyes anyagok szállítása esetén nem, vagy csak bizonyos biztonsági intézkedések fogantatásával lesznek használhatóak ilyen működtetésű járművek. Szintén látok rá esélyt, hogy a gázüzemű járművekhez hasonlóan az elektromos járművekre is fognak különleges követelményeket meghatározni. Ez utóbbi várhatóan nem a veszélyes áru szállítási szabályozásban fog megjelenni, hanem a normál közlekedésre vonatkozó előírásokban (pl. KRESZ).

A közelmúltban kezdték meg a tesztelését a hesseni autópályán az áramszedős teherautóknak, de Svédországban már korábban is folytattak teszteket. Ezzel próbálják megoldani az elektromos autózás egyik hátrányát, a rövid hatótávolságot. A járművek menet közben képesek tölteni a működtetésre szolgáló akkumulátorokat. Még messze nem biztos, hogy ebbe az irányba fognak elmenni a fejlesztők, de ha igen, akkor ezt az elektromos rendszert szintén figyelembe kell venni mint gyújtóforrást tűzveszélyes anyagok szállítása esetén. Jelen formában sem olcsó a rendszer tele-

pítése, de ha ezt robbanásbiztos kivitelben kellene megoldani, az nagyban nehezítené a kiépítést. Mindezt figyelembe véve számítani lehet arra is, hogy az áramszedős járművek – amennyiben bevezetésre kerülnek – nem lesznek használhatóak veszélyes áru szállításra, különösen a korábban említett tűzveszélyes anyagok esetén.

Önvezető járművek

Egy másik izgalmas terület az önvezető járművek kérdése. Önvezető személyautók már közlekednek az utakon, de már kamionok esetén is tesztelik a technológiát, ráadásul egy magyar tervező csapat is komoly eredményeket ért el a témában.

Napjainkban személyautók esetén inkább még vezetéstámogató rendszerekről beszélhetünk, ami nem nélkülözi a vezető személyét, de a fejlesztések abba az irányba tartanak – főleg a szállítmányozás területén –, hogy a járművek személyzet nélkül közlekedjenek. A magyar fejlesztő csapat jelenleg arra fókuszál, hogy telephelyeken belül vezető nélkül tudjon közlekedni, rámpára állni a kamion, de hosszú távon várhatóan már nem is lesz egyáltalán szükség személyzetre a járművön.

A személyzet nélkülözése feltétlenül szükségessé teszi az ADR felelősségi körök újragondolását. Jelenleg minden folyamatban feltételezzük az emberi jelenlétet, és ezekhez a személyekhez rendeljük a felelősségeket. Ha nem lesznek jelen a korábban definiált résztvevők,

teljesen aktualitásukat veszítik a hozzájuk rendelt feladatok. Ha lesznek is felelős személyek, teljesen más lesz a kötelességük. Különösen, ha a csomagolás és a rakodás területén is megjelennek az egyre inkább terjedő robotok. Innentől személyi felelőssége a robot, illetve járműgyártónak, a programozónak, továbbá a karbantartónak lesz. A konkrét operatív feladatokért a robotok fognak „felelni”, viszont ezt a jelenlegi jogi rendszer nem ismeri. Egy robot, egy gép nem jogi személy, így jelenleg nem kérhető számon rajta, ha hibázik. A téma ismerős lehet. Néhány éve még csak sci-fikben találkoztunk ezzel, de jelenleg már itt van a küszöbön a technológia bevezetése, aminek egy lehetséges fejleménye, hogy a robotokat, illetve az önvezető járműveket be kell valahogyan vonni a jogi személyek körébe. Akár ez a megoldás kerül bevezetésre, akár valamilyen más megoldás, várhatóan rendkívüli mértékben átrendezi a jelenlegi jogi helyzetet.

Szintén át kell alakítani a közúti ellenőrzéseket. Egyrészt az ellenőrizendő feltételek is változni fognak, másrészt kit és hogyan ellenőriznének? Szinte minden ellenőrizendő paraméter lekérdezhető lesz egy számítógép mellől, akár egy irodából.

Az emberi hibázás az operatív tevékenységben idővel kizárható lesz, legfeljebb a vezérlő programok működését kell ellenőrizni. Ezt szabályozási szinten is át kell majd vezetni, ami kapszán szintén hozzá kell nyúlni az 1.4 fejezethez („A résztvevők biztonsággal kapcsolatos kötelezettségei”).

További változások is várhatóak a szabályozásban, bár talán nem akkora horderőjük, mint a felelőségek köre. Amint nem lesz személyzet a járművön, értelmét veszti a legtöbb előírt felszerelés is: mi hasznát veszi az önvezető jármű a védőkesztyűnek, védőszemüvegnek, illetve ki fogja elhelyezni a kármentő edényt a szivárgáshoz, ki fogja a csatornát lezárni a fóliával?

Kísérő okmányt is felesleges lesz papír alapon csatolni a szállítmány mellé, mert nem lesz, aki ezt használná. Elektronikus úton bőven elegendő lesz kiállítani, mert így minden „résztvevő” hozzáférhet online módon. Menet közben gyakorlatilag csak esetleges beavatkozáskor lehet szükség rá, de ha megoldható a beavatkozók hozzáférése az adatokat tartalmazó szerverhez, ez sem jelenthet gondot.

Az e-okmány használatát már most is engedélyezi az ADR, és használatban is vannak már ilyen rendszerek az önvezető járművektől függetlenül. Ha belegondolunk, ez a megoldás még jobb is, mint a papír alapú okmány, mert baleset esetén előfordulhat, hogy sérül, vagy nem hozzáférhető a kísérő dokumentum, viszont a járműtől független szerver ilyen esetben is elérhető. Akár már vonulás

közben lehet informálódni a járművön lévő rakományról.

Speciális fejlesztési irány a járművek esetén a vészhelyzetet jelző rendszerek. Újabb járművekben van már példa arra, hogy bizonyos helyzetekben vészjelzést ad le a jármű. Nem kimondottan az önvezető járművekhez kapcsolódik, de mindenféleképpen a vezetést támogató rendszerek része ez is.

Természetesen ezt lehet használni tehergépjárműveknél is, sőt a riasztással egy időben már a veszélyes árura vonatkozó adatok is azonnal eljuthatnak a beavatkozókhoz. Gyakorlatilag azonnali a riasztás, továbbá már riasztáskor tudni lehet, mire kell számítani a kárhelyszínen. Gondolom, nem kell ecsetelni, hogy ez milyen hasznos lehet, és tulajdonképpen a technológia már rendelkezésre áll, kérdés, hogy a veszélyes áru szállítás jelent-e akkora piacot, hogy megéri a járműiparnak erre is koncentrálnia.

Külön említést igényelnek a drónok. Már van olyan futárcég, amelyik a nehezen megközelíthető helyekre drónokkal végzi a kiszállítást. Ezekben a szállítmányokban akár veszélyes áruk (pl.: gyógyszerek, háztartás vegyipari termékek) is jelen lehetnek, tehát a kérdés nagyon aktuális. A gond jelenleg az, hogy egyik szállítási

szabályzat sem vonatkozik ezekre az eszközökre. Ha lesz szabályozás, várhatóan nem az ADR-ben fog megjelenni, nagyobb valószínűséggel a légi szabályozásban, de biztosan módosítani kell a szállítási előírásokat. A felelőségek meghatározása hasonlóan nehéz feladat lesz, mint az önvezető járművek esetén.

Összegzés

A technika rohamosan fejlődik, ez természetesen igaz a közlekedésre is, ami jelentősen érinti többek között a veszélyes áru szállítást is. Az új fejlesztési irányok már részben megjelentek az ADR szabályzatban, de még komoly módosításokra lesz szükség. Az elektromos autókhoz kötődő lítium akkumulátorokkal kapcsolatban már vannak specifikus követelmények, de ez a terület még nem igényel szemléletmódváltást, ellenben az önvezető járművek kérdésével, ami alapjaiban fogja megváltoztatni főleg a felelőségek körét, érinteni fogja az ADR több fejezetét, továbbá az ellenőrzési eljárásokat is. Mivel az önvezető járművek is inkább már a jelen, mint a jövő, a módosításokra sürgősen szükség lenne.

A szerző veszélyesáru-szállítási biztonsági tanácsadó.

Kérjük kövessen minket a Facebook-on is, ahol a lehető leghamarabb informáljuk előadásainkról, akcióinkról, valamint elolvashatja szakértőink írásait egy-egy nagyobb horderejű változásról. Ne feledje bekapcsolni az értesítéseket a „Tetszik” gomb megnyomása után! Itt tesszük közzé azt is, ha egy előadásunk írásos és videóanyaga felkerült weboldalunk archívumába.

<https://www.facebook.com/menedzserpraxis>