

## Gumiabroncsok: lehetne kevesebb baleset, benzinfogyasztás, levegőszennyezés

### Miért vonakodik az EU a hatékony keréknyomás-felügyelő rendszer bevezetésétől?

**Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E), amelynek a Levegő Munkacsoport is tagszervezete, nemrég sajtónyilatkozatot<sup>1</sup> adott ki és tanulmányt<sup>2</sup> jelentetett meg arról, hogy miért szükséges szigorúan szabályozni a gumiabroncsok nyomására. A fellépést az indokolta, hogy az EU lazítani kívánja az előírásokat.**

Európában a gépjárművezetők 90 százaléka vezet nem megfelelő nyomású kerekekkel, 12 százalékuk pedig veszélyes gumiabroncsokat használ. Az előírtnál alacsonyabb gumiabroncs-nyomású autót vezetni több szempontból sem éri meg. Egyrészt növeli a balesetveszélyt, másrészt lényegesen többet fogyaszt az autó (uniós szinten ez összességében sok milliárd litert jelent), és ezzel nő a légszennyező anyagok kibocsátása. A gumik élettartalma is jelentősen megrövidül.

A hatékony keréknyomás-felügyelő rendszer érzékeli a csökkent gumiabroncs-nyomást és figyelmezteti a járművezetőt, aki így véget vethet a problémának. Nem nehéz belátni tehát, hogy egy hatékony keréknyomás-felügyelő rendszer bevezetése jelentős biztonsági, környezetvédelmi és gazdasági előnyökkel jár.

Az EU Általános Biztonsági Szabályzatának 9-es paragrafusa előírja, hogy 2012-től „ minden M1 kategóriás (legfeljebb 8 személy szállítására alkalmas) új autót fel kell szerelni megfelelő keréknyomás-felügyelő rendszerrel, ami veszély esetén vezetés közben képes figyelmeztetni a sofőrt a nem megfelelő keréknyomásról, a kerekek bármelyikében lépjen is fel, mert a megfelelő keréknyomás elengedhetetlen az optimális üzemanyagfogyasztás és a menetbiztonság szempontjából. A megfelelő keréknyomás-felügyelő rendszer műszaki tulajdonságait az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (UNECE) kell, hogy meghatározza, figyelembe véve, hogy az eszköz kifejlesztése legyen költséghatékony és technológia-semleges.”

Jelenleg arról folynak a tárgyalások, hogy mit jelent pontosan a „megfelelő”, a piacon ugyanis a különböző teljesítményű eszközök széles a választéka érhető el.

---

<sup>1</sup> Threat to EU tyre safety rules could cost lives (A kerékgumikra vonatkozó biztonsági előírások lazítása életetekbe kerülhet) 2009. október 19., <http://www.transportenvironment.org/News/2009/10/Threat-to-EU-tyre-safety-rules-could-cost-lives/>

<sup>2</sup> Saving lives, fuel and CO<sub>2</sub> – Why the EU should set stringent standards for tyre pressure monitoring systems (Kevesebb életvesztés, üzemanyag-használat és széndioxid-kibocsátás, – Miért vezessen be az EU szigorú előírásokat a kerékgumik nyomásellenőrzésére). 2009. október, [http://www.transportenvironment.org/Publications/prep\\_hand\\_out/lid:553](http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:553)

Az UNECE ezen a témán dolgozó munkacsoportját a nemzeti kormányok, ipari szervezetek, szabványügyi testületek és civil szervezetek szakértői alkotják. Ezeknek a szakembereknek az a dolga, hogy a témákban tudományos tapasztalataikon nyugvó javaslatokat adjanak, ne kereskedelmi érdekeket képviseljenek, mégis gyakran előfordul, hogy a nemzeti küldöttek az autóiparnak is dolgoznak, és a gyakorlatban inkább az autógyártók érdekeinek kedveznek.

Jelenleg is egy gyengébb szabályozás elfogadása mellett foglalnak állást az Autógyártók Nemzetközi Szervezete (OICA) és azok az országok, ahol gépkocsigyártás folyik: Svédország (Saab), Olaszország (Ferrari), Németország (Audi); veszélybe sodorva az elérhető biztonsági, környezeti és gazdasági előnyöket.

## A jelzés küszöbértéke

Az UNECE által javasolt jelzéseküszöb 0,4 bar, aminek alkalmazása esetén a fogyasztás és a CO<sub>2</sub>-kibocsátás 1,8 százalékkal csökkenne. 0,3 baros határérték esetében további 0,4 százalékat takaríthatnának meg, így összesen 12 megatonnával kevesebb CO<sub>2</sub> terhelné a levegőt.

Az Autógyártók Nemzetközi Szervezete további 0,15-0,25 barral többet tenne a 0,4 barhoz, ami 25-40 százalékkal csökkentené a rendelkezés hatékonyságát és létjogosultságot adna akár az indirekt elven működő rendszer használatának is.

A keréknyomás-felügyelő rendszerekre vonatkozó ISO szabvány jelenleg 0,3 bar küszöbértéket állapít meg. A környezet- és fogyasztóvédő civil szervezetek azért kampányolnak, hogy a határértéket 0,3 barban állapítsák meg, többek között azért is, hogy az esetleges mérési pontatlanságok se befolyásolhassák a jelzést, és ezáltal a biztonságot.

## Optimális üzemanyag-fogyasztás és útbiztonság

A gumiabroncs-nyomás meghatározására kétféle módszer létezik: a direkt módszer szenzorokkal méri a nyomást, az indirekt elven működő pedig különböző jelekből következtet az alacsonyabb a nyomásra (például nyomásvesztéskor megváltozik a kerék forgási sebessége).

Egy holland tanulmány szerint az indirekt rendszerrel felszerelt autókban gyakrabban fordult elő 0,5 baros vagy annál nagyobb nyomásesés, mint a keréknyomást felügyelő rendszerrel nem felszerelt autókban. Ennek az lehet az oka, hogy a használata a vezetőkben hamis biztonságérzetet kelt, és ezért ritkábban ellenőrzik a keréknyomást, mint ahogy korábban szokták. A direkt rendszerrel azonban az ilyen esetek 95 százaléka megelőzhető lett volna.

Ezek az eredmények jól bemutatják, hogy míg a direkt rendszer magas fokú védelmet biztosít, az indirekt rendszer haszna megkérdőjelezhető.

A döntés meghozatalához kért szakértői vélemény szerint a gumik kopása megfelelő gumiabroncs-nyomás esetén legalább 12 százalékkal kevesebb, ezzel együtt pedig csökken a kopásból adódó részecskeszennyezés is.

## Költséghatékonyság

A direkt keréknyomás-felügyelő rendszer bevezetése többletköltségekkel jár, de összességében hasznot hoz. Jelenleg a direkt elven működő rendszer 25, az indirekt módszerű 8 euróba kerül. Míg az indirekt esetében bizonytalan a fogyasztás csökkenése, a direkt körülbelül 2 százalékkal csökkenti a fogyasztást, ami egy átlagos autó élettartama során 400 euróval kevesebb üzemanyagköltséget jelent. További jelentős összeg takarítható meg a gumikon, mivel az alacsony keréknyomás a gumik túlzott kopását, sérülését okozza, ezért gyakrabban kell cserélni őket.

## Jelez, amikor kell?

Az UNECE 60 perc jelzési időt javasol, ami azt jelenti, hogy a vezető valószínűleg több utat is megtesz veszélyes kerekkel. Az Egyesült Államokban a jelzési idő egyébként 20 perc, ennél többet ésszerűtlen elfogadni. Ahhoz, hogy a keréknyomást felügyelő rendszer az elvárt előnyöket nyújtsa, a jelzés idejének az elérhető legjobb technológiát használva, a lehető leggyorsabbnak kell lennie ahhoz, hogy a vezető minél előbb tudomást szerezzen a problémáról, megszüntethesse azt és ezzel együtt a káros hatásait is.

A civil szervezetek 10 perc észlelési időt javasolnak, mert az autótutak többsége rövid ideig tart (átlagosan 20 perc). A szenzoros rendszer másodpercek alatt érzékeli a nem megfelelő nyomást, azonban 10 percre szükség van az adatok értékelésére, hogy a téves riasztás teljesen elkerülhető legyen.

## A civilek álláspontja

A közlekedéssel foglalkozó környezetvédelmi civil szervezetek véleménye szerint a keréknyomás-felügyelő rendszer bevezetésétől várt előnyök szempontjából lényeges, hogy az EU lépjen:

- vegye vissza az UNECE től a beépítendő eszköz paramétereinek meghatározását,
- legfeljebb 10 percen határozza meg a jelzési időt,
- a méréspontosság 0,03 bar legyen,
- a riasztás küszöbe 0,3 bar legyen.

A cél az egészség és a környezet lehető legkisebb károsítása, az elérhető legnagyobb biztonság és emellett a legkevesebb nem megújuló energia használata. Mindez elérhető, a kérdés már csak az, hogy az EU kiáll-e korábbi döntése mellett az autópálya lobbijával szemben.

2009. október 30.

*Lencsés Adrienn  
(a Levegő Munkacsoport megbízásából)*