

Budapest, 2016. augusztus 11.

Dr. Seszták Miklós
nemzeti fejlesztési miniszter
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Budapest

Tárgy: A nehéz tehergépkocsik holtterének csökkentése az Európai Unióban

Tisztelt Miniszter Úr!

Tanulmányok foglalkoznak azzal a kérdéssel, mennyire biztonságosan közlekednek a tehergépkocsik, de különösen a nehéz tehergépkocsik, vontatók az utakon. Sok halálos baleset nem következne be, különösen településeken belül, ha a gépkocsivezető jobban látná, mi történik közvetlenül előtte és kétoldalt, vagyis ha a mainál kisebb lenne a holtter. A probléma ismert, 2015-ben meg is született a 2015/719 (EU) számú irányelv, amely a közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK irányelvet módosította. Az ebben az ügyben releváns módosítás lényege, hogy a tehergépkocsi vezetőfülkéje lehet hosszabb annak érdekében, hogy a gépkocsivezető közvetlen rálátása a környezetére a mainál jobb legyen. A rendelet 9a cikkelye¹ azt írja elő, hogy az Európai Bizottság 2017. május 27-ig vizsgálja meg,

¹ „9a. cikk

(1) Az energiahatékonyság – különösen a vezetőfülkék aerodinamikai teljesítményét illető – javítása és a közúti közlekedés biztonságának növelése céljából túl lehet lépni az ezen irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat azon járművek és jármű-kombinációk esetében, amelyek megfelelnek a (2) bekezdésben meghatározott követelményeknek és a 2007/46/EK irányelvnek, amennyiben vezetőfülkéjük jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és biztonsági teljesítményt biztosít. Az ilyen vezetőfülkével felszerelt járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük az ezen irányelv I. mellékletének 1.5. pontjában foglaltaknak, és a megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése nem eredményezheti a szóban forgó járművek hasznos teherbírásának a növekedését.

(2) Az (1) bekezdésben említett járművek forgalomba hozatalát megelőzően el kell végezni azok jóváhagyását a 2007/46/EK kerete szerinti típus-jóváhagyási szabályoknak megfelelően. 2017. május 27-ig a Bizottság felméri, hogy az említett keretnek megfelelően szükséges-e az ilyen vezetőfülkével rendelkező járművek típusjóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket megállapítani. A felmérés során a Bizottság figyelembe veszi a következőket:

- a járművek vagy jármű-kombinációk aerodinamikai teljesítményének javulása;
- a veszélyeztetett úthasználók és a gépjárművezetők általi láthatóságuk javítása, különösen a gépjárművek holtterének csökkentésével;
- az ütközés esetén más úthasználóknak okozott károk vagy sérülések csökkentése;
- a járművezetők biztonsága és kényelme.

Ebből a célból a Bizottság – adott esetben – jogalkotási javaslatot nyújt be a 2007/46/EK irányelv kerete szerinti típus-jóváhagyási szabályok módosítására.

vajon a típusbevizsgálásról szóló rendeleten kell-e változtatni ahhoz, hogy a teherautógyárak piacra dobhassanak jó kilátású vezetőfülkéjű modelleket. Ha ez megtörténik, az első ilyen járművek az irányelv szerint 2020-ban jelenhetnek meg az EU útjain. Vagyis még közel négy évet kellene várnunk a gyalogosok és biciklisták életének megóvásához szükséges minimális holtterű nehéz tehergépkocsik megjelenésére.

Ugyanakkor – nem utolsósorban az egyre fejlettebb automatikus vezetést segítő rendszerek (ADAS), és ezek korszakváltást jelentő összegzése, a vezető nélküli gépkocsik megjelenése, illetve a VW botrány által kikényszerítve – folyamatban van az Európai Bizottságban a közúti járművek biztonságosságát biztosító típusbevizsgálási előírások felülvizsgálata. Az Európai Bizottság Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatósága (DG GROW) Gépjárműipari és Mobilitási Egysége előadást tartott a Gépjármű Munkacsoport (Motor Vehicle Working Group, MVWG) 2016. februári ülésén. Ebben az előadásban felvázolták a gépjárművek biztonsága javításának ütemtervét a következő évekre. Két jogszabály kiegészítését tervezik az új követelményekkel². Ebből az előadásból³ kiderül, hogy az ütemtervben meglehetősen alacsony prioritással szerepel a vezető kilátásának kötelező javítása az új típusú tehergépkocsikban. A tehergépkocsi elejének áttervezési programja 2028. szeptember elsejére irányozza elő a közvetlen kilátás kötelező szabályozását az új típusokban. Igaz, 2020. szeptember elsejétől a technikai segédeszközöket – kamera és egyéb érzékelők – már kötelezővé tennék. Indoklásképpen a 2015/719 (EU) számú irányelv bevezetőjének (5) pontját említi az előadás⁴.

Miután a városi áruszállításban használt, úgynevezett terítő tehergépkocsik kínálatában már ma is létezik Európában közel 100 százalékos kilátású modell, elfogadhatatlan a Levegő Munkacsoport szerint, hogy csak 12 év múlva kívánja az Európai Bizottság előírni a holtter nagyságát a típusbevizsgálásnál. Ez a biztonságos tehergépkocsik piaci megjelenését tekintve akár 14 évet is jelenthet. A mai tehergépkocsik jó részének nagy holttere évről évre sok száz kerékpáros és gyalogos halálát okozza Európában, közülük sokan honfitársaink. Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács évi 4 000 halálos teherautós balesetről tud Európában. Az áldozatok közül mintegy ezer kerül ki a legveszélyeztetettebbek, a gyalogosok és a biciklisták közül. A szintén ezer körüli városi tehergépkocsi balesetnek a felében hal meg gyalogos vagy kerékpáros, pedig ezek a balesetek többnyire alacsony sebesség mellett következnek be.

Tudni lehet, hogy egyes teherautógyáraknak már van tapasztalatuk olyan vezetőfülke-elrendezés kialakításában, amelyből a vezető szinte mindent lát maga előtt és maga mellett is.

(3) Az (1) bekezdést esettől függően három évvel a (2) bekezdésben említett jogi aktusokat érintő módosítások átültetésének vagy alkalmazásának napjától kezdődően kell alkalmazni.”

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:01996L0053-20150526&from=EN>

² Az Európai Parlament és a Tanács 661/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról; és az Európai Parlament és a Tanács 78/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a gépjárműveknek a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról,

³ http://www.utacceram.com/images/utac/actus/Regulations_Review-General_and_Pedestrian_Safety.pdf

⁴ (5) A járművek új kialakítású vezetőfülkékkel való felszerelésének lehetővé tétele hozzájárulhat a közúti közlekedés biztonságának növeléséhez, mégpedig a gépjármű holtterének csökkenése révén, többek között a szélvédő alatti területen, ami számos veszélyeztetett úthasználó, például gyalogos és kerékpáros életét mentheti meg. Ez az új kialakítású vezetőfülke olyan szerkezeti elemeket is magában foglalhat, amelyek a jármű ütközésekor energiát nyelnek el. A jármű vezetőfülkéjének potenciális térfogat-növekedése javítja továbbá a járművezető biztonságát és kényelmét. A hosszabb vezetőfülkékre vonatkozó fokozott biztonsági előírások kidolgozását követően meg lehetne fontolni, hogy érdemes-e kiterjeszteni ezeket az előírásokat olyan járművekre is, amelyekre nem vonatkozik a hossz növelése.



Stef Cornelis, az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E, a Levegő Munkacsoport is tagja) munkatársa tett közzé egy tanulmányt arról, hogyan lehet eltüntetni a holtteret a tehergépkocsikból⁵. A tanulmányból kiderül, hogy a Scania P N3 tehergépkocsinak gyakorlatilag már ma sincs holttere. A holtter nagyságát leginkább az határozza meg, milyen magasan van a gépkocsivezető az út fölött, és hogy mekkorák az ablakok. Vagyis ha kevesebb balesetet akarunk, minél alacsonyabbra kell ültetni a vezetőt és panoráma-ablakokat kell kialakítani.

Arra kérjük Önt, mint a közlekedési szakpolitika irányítóját, intézkedjen arról, hogy a közeljövőben meginduló szakmai tárgyalásokon, amelyeken a végleges menetrendje kialakul a jó kilátású vezetőfülke kötelezővé tételének, munkatársai tegyenek meg mindent, hogy mire a 2015/719 (EU) rendelettel módosított 96/53/EK rendelet szerint az autógyárak piacra léphetnek a mainál 80 cm-rel hosszabb vezetőfülkéjű tehergépkocsikkal, addigra készüljön el az a szabályozás, amely ezt követően igen rövid határidővel kötelezővé teszi az autógyárak számára holtter nélküli tehergépkocsik piacra vitelét.

Kérjük, szíveskedjék tájékoztatni a fentiekkel kapcsolatos álláspontjáról.

Tisztelettel:



Vargha Márton
közlekedési témafelelős



Lukács András
elnök

⁵ Stef Cornelis: Eliminating truck blind spots – a matter of (direct) vision, 2016
<https://www.transportenvironment.org/publications/eliminating-truck-blind-spots—matter-direct-vision>

