

## KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG A HOLTÉRMENTESSÉG ÉRDEKÉBEN

# Tükröm, tükröm, mondd meg nékem...

## JOGSZABÁLYI ELŐÍRÁS TÜKÖRRENDSZEREKRE

Ki van a járművem jobb oldala mellett, főleg ott, a jobb oldali első sarokrésznél, a kerék közelében? Mert az ülésből nem látni! – sóhajtozik a korosodó, régimódi tehergépkocsi vezetője. Egy kis nyújtózással, ide-oda hajlással lehet ugyan javítani a dolgon, de minden akkor sem látható. Kivéve, ha van egy jó külső tükrrendszer. Mert ma már van, nagyon is sokféle, egyik jobb mint a másik. Sőt egy ideje már csak olyan új járművek helyezhetők forgalomba, amelyek ilyenekkel felszereltek. A nagy autógyárak egyfajta versengésben is vannak, ki tudja a legoptimálisabban alkalmazni a szabályt, hiszen a tükrök felszerelése akár kedvezőtlen aerodinamikai hatással is járhat. Bár van olyan megoldás is – az alábbi példában látható MAN megoldás is ezekhez tartozik –, ahol bizonyítottan még javult is a jármű légellenállási tényezője.

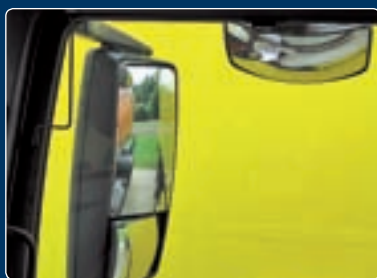
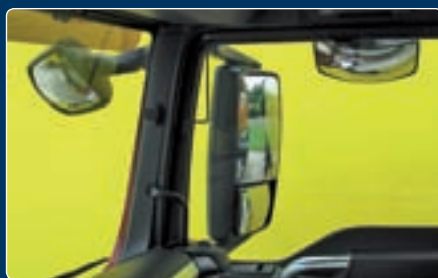
**T**udom, nem mindenki örül, mert pénzbe fog kerülni, költség keletkezik, amittől nem lesz kézzelfogható eredmény a jármű tulajdonosa számára, csak egy újabb kiadás. De nincs választási lehetőség, a szabályt alkalmazni kell, az Európai

Unió irányelve alkalmazása az utolsó fázisba lépett.

„A magyar jogszabályoknak a holtértükörrel kapcsolatos rendelkezései 2008. augusztus 6-án lépnek hatályba. Az ezt követően sorra kerülő időszakos műszaki vizsgán



1–2. A jármű előtt álló férfi kívülről és a vezetőüléssel fényképezve



3–6. Na erről szól a mostani szabályozás, a jármű mellett elhelyezkedők megfigyelhetőségéről – egy jó tükrrendszer mellett gyakorlatilag nincs holtlér



már a tükröket, illetve a holtlérmentességet is ellenőrzik. A nem megfelelő tükrök cseréjét, kiegészítését 2009. március 31-ig végre kell hajtani, függetlenül a soron következő időszakos műszaki vizsga időpontjától. 2009. március 31-ét követően már csak olyan N2 és N3 kategóriájú tehergépkocsik vehetnek részt a közúti forgalomban, melyeknél a jobb oldali oldalra látás és hátralátás holtlérmentes. A 2008. augusztus 6. és 2009. március 31. között időszakos vizsgálatra kerülő járművek forgalmi engedélyének érvényességét csak 2009. március 31-ig hosszabbítják meg, amennyiben a jobb oldali oldalra látás és hátralátás nem holtlérmentes. 2009. március 31-e után pedig az időszakos vizsgálat eleve sikertelen, ha a fenti követelmény nem teljesül.”

Így szól a hivatalos tájékoztatás, ami még fontos adat, a 2000. január 1-je után forgalomba helyezett tehergépkocsik esetében kötelező az előírás alkalmazása.

Érdemes végigfutni a legérdekesebb érveken, megfontolásokon, melyek a szabályozáshoz vezettek. **Az Európai Parlament és a Tanács 2007/38/EK irányelve (2007. július 11.) a közösségben nyilvántartásba vett nehéz-tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről című fejezetben találtam mindjárt 19-et. Tényleg csak a legfontosabbakat emelem ki:**

- Számos baleset következik be nehéz-tehergépjárművek azon vezetői miatt, akik nincsenek tudatában annak, hogy saját járművükhöz nagyon közel vagy a mellett egyéb úthasználók is tartózkodnak. E balesetek gyakran a kereszteződésekben, csomópontokban vagy körforgalmakban történő irányváltáshoz kapcsolódnak, amikor a vezetők a – járműveiket közvetlen körbevevő területen kialakuló – holtlérben lévő úthasználókat nem veszik észre. A becslések szerint évente körülbelül 400 ember hal meg Európában ilyen okok miatt, a legtöbbjük veszélyeztetett úthasználó, kerékpáros, motorkerékpáros, illetve gyalogos.

- A bizottság a 2001. szeptember 12-i „Az európai közlekedéspolitikai 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyvében célul tűzte ki, hogy 2010-ig az EU-ban a felére csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma. Harmadik közúti közlekedésbiztonsági cselekvési programjában a bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy felülvizsgálja a közvetett látást biztosító, így a holtlér csökkentését szolgáló eszközöknek a már forgalomban lévő nehéz-tehergépjárművekre történő utólagos felszerelésével kapcsolatos kérdést, és így hozzájáruljon a halálos kimenetelű közúti balesetek csökkentéséhez.

- A közvetett látást biztosító eszközök, mint például a nagy látószögű és a közelre látó visszapillantó tükrök, kamerák, monitorok vagy az egyéb, típusjóváhagyásban részesült közvetett látást biztosító rendszerek bővítik a vezető látóterét és fokozzák a jármű biztonságát.

- A közvetett látást biztosító eszközök és az ilyen eszközökkel felszerelt járművek típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok azonban csak az újonnan nyilvántartásba vett járművekre vonatkoznak. A már forgalomban lévő járművekre ezért nem vonatkoznak a 2003/97/EK irányelvben megállapított kötelezettségek.

● Az ilyen járművek által okozott és a veszélyeztetett úthasználókat érintő halálos és súlyos kimenetelű közúti balesetek csökkentése érdekében helyénvaló, hogy az érintett járműveket addig is utólagosan közvetett látást biztosító továbbfejlesztett eszközökkel szereljék fel.

● A már forgalomban lévő járműveket fel kell szerelni az oldalirányú holtteret csökkentő és a 2003/97/EK irányelv technikai követelményeinek megfelelő tükrökkel. Ez a legtöbb érintett jármű esetében technikailag kivitelezhető.

● Mindazonáltal helyénvaló és arányos mentességet és eltéréseket biztosítani azon járművek esetében, amelyek hátralévő élettartama rövid, amelyek felszerelt oldalsó tükre a 2003/97/EK irányelvben meghatározottnál csak csekély mértékben fed le kisebb látóteret, valamint azon járművek esetében, amelyeknél gazdaságilag nem kivitelezhető az említett irányelvnek megfelelő tükrökkel való felszerelés.

● Az ezen irányelv által megállapított szabályok és eljárások nem vonatkoznak azon N2 és N3 kategóriába tartozó járművekre, amelyek nyilvántartásba vételére és/vagy típusjóváhagyására és/vagy üzembe helyezésére 2000. január 1-je előtt került sor, és amelyeket főként történeti érdekességük miatt üzemeltetnek.

● Azon tehergépkocsik tekintetében, amelyek műszaki és/vagy gazdasági okokból nem képesek teljes egészében megfelelni ezen irányelv rendelkezésének, az illetékes hatóságoknak alternatív megoldásokat kell figyelembe venniük és jóváhagyniuk. Ilyen esetekben a tagállamoknak közölniük kell a bizottsággal a megengedett és jóváhagyott műszaki megoldások listáját, a bizottságnak pedig ezeket hozzáférhetővé kell tennie minden tagállam számára.

● Az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó és a közvetett látást szolgáló továbbfejlesztett eszközökkel fel nem szerelt járműtípusok – mint például a könnyű-tehergépjárművek vagy buszok – gyakran résztvevői a holtér következtében előidézett baleseteknek. Ezért a közúti közlekedés biztonságának javítása és előmozdítása érdekében szükséges az aktív és passzív biztonsági követelményekre vonatkozó közösségi jogszabályok folyamatos felülvizsgálata.

Akit érint, számos helyen tájékozódhat, például bármilyen kétséges esetben lehet fordulni a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakembereihez. Az említett irányelvek egyébként tartalmazzák azokat a műszaki paramétereket is, amelyek mentén a szabályozást érvényesíteni kell! Azt gondolom, mindenkinek van teendője, még annak is, akire éppenséggel nem vonatkozik a szabály. Gépkocsivezető, tulajdonos, mindenkinek végig kell járni a flottát, mi a helyzet...

Amit már én tennék hozzá a témakörhöz, ha most úgyszólván kötelező teendők vannak tükrügyben – egy széles kínálati piac formálódik a feladatkör mellé –, gondolkodjanak el azon fuvarozók is, akiknek járműveire nem kötelező a szabály. Azaz Magyarországon – ahol bizonyosan százezres nagyságrendű azon járműveknek a száma, amelyeket 2000. január 01. előtt helyeztek forgalomba – ezen járművek nagy része már alkalmas a szabványnak is megfelelő tükrök elhelyezésére. Sőt egy lendülettel lehetne akár a szélvédő elé is egy tükröt szereltetni, ami a kocsis elölti közvetlen teret fedi le. Nagyon jó példákkal, kiváló megoldásokkal találkoztam!



**7 8** 7–11. Egy komplett személygépkocsi is képes a jármű mellé „rejtőzködni”!  
**9 10**  
**11 12** 12. A vezetőüléssel felállva, előre-hajolva figyeltem a kocsis elölti részt, ilyen a napi csúcsforgalomban nem szoktunk csinálni...



Nézzék meg az **1. képblokkot (1–6 kép)**, a jármű elölti, melletti úriember a fülkéből nem látható, viszont a tükrökben jelenléte kifejezetten jól megfigyelhető. Nemcsak egy gyalogos, kerékpáros vagy motoros tud úgy a kamion jobb eleje mellé kerülni, hogy az a vezetőülésből előre, illetve oldalra tekintve nem látható. Egy egész személygépkocsi is képes így „elbújni”. Nézzék



csak a **7–12. képsorozat** képeit, és itt eljutottunk a következő lépcsőfokig. Ez utóbbi, egyébként egy valós baleset bizonyítási kísérlete kapcsán láttam, hogy ez a Volvo bizony kiváló tükrökkel volt felszerelve. Azt csak figyelni, használni kellett volna, hát ez az... Lesznek tehát tükrök – a jogszabály mindössze ennyit ír el –, de azokat tessék szívesen használni is, mert csak úgy kerülhetők el a sokszor valóban tragédiával végződő balesetek!

**Boncsér Sándor**  
igazságügyi  
műszaki szakértő,  
30/986-5485

**Kerékpáros,  
gyalogos  
a tehergépkocsi  
alatt...**