

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Egy európai közlekedésbiztonsági térség felé – A 2020-ig terjedő időszakra szóló stratégiai közúti közlekedésbiztonsági iránymutatások (vélemény az Európai Parlament felkérésére)

(2011/C 48/06)

Előadó: **Virgilio RANOCCHIARI**

2010. június 2-án az Európai Parlament úgy határozott, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSz.) 304. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Egy európai közlekedésbiztonsági térség felé: a 2020-ig terjedő időszakra szóló stratégiai közúti közlekedésbiztonsági iránymutatások.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2010. szeptember 6-án elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2010. szeptember 15.–16-án tartott, 465. plenáris ülésén (a szeptember 15-i ülésnapon) 128 szavazattal 4 ellenében, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB ismételten megállapítja, hogy a 3. európai közúti közlekedésbiztonsági cselekvési terv célkitűzése – hogy 2001–2010 között a felére csökkenjen a közúti balesetek halálos áldozatainak száma – még az EU-bővítés hatásától eltekintve is rendkívül ambíciózus volt. A 2008-as hivatalos adatok szerint ugyanis a közúti balesetek halálos áldozatainak számának csökkenése a 27 tagú EU-ban a 2001-es adatokhoz viszonyítva 28,4 % volt. Az Európai Bizottság legújabb adatai ugyanakkor meglepő eredményekről tanúskodnak, melyek szerint 2010-ben több, mint 40 %-kal csökkenhet a közúti balesetek halálos áldozatainak száma.

1.2 Az, hogy a halálos áldozatok számának 50 %-os csökkentését miért nem lehet elérni, az alábbi tényezők együttes hatására vezethető vissza:

1.2.1 a közösségi szint csupán a cselekvési tervért és a megvalósítás irányvonalaíért felelős, az intézkedéseknek a cselekvési terv keretén belüli végrehajtása azonban a különböző tagállami szintek feladata;

1.2.2 a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos intézkedések végrehajtása és betartatása tagállamonként eltérő;

1.2.3 a közlekedésbiztonságra vonatkozó statisztikai adatok egységes értelmezése is hiányzik az uniós tagállamok körében;

1.2.4 az elmúlt évtized során az úthasználók elméleti és gyakorlati oktatása felkészítése helyett a szabályok érvényesítése kapott kiemelt hangsúlyt;

1.2.5 nem tűztek ki köztes célokat a tagállamok számára, és nem szenteltek különleges figyelmet a kockázati arány tagállamok közötti eltéréseinek, amelyek pedig országokra szabott menetrendet tennének szükségessé.

1.3 Az EGSZB megállapítja, hogy a „passzív és aktív” biztonsági intézkedések terén az elmúlt évtizedben jelentős javulás volt tapasztalható, ami különösen annak köszönhető, hogy az iparág a személyautókban és a nehézgépjárművekben műszaki biztonsági innovációk széles körét vezette be. A jövőben szigorítani lehetne a biztonsági előírásokat; intézkedéseket kellene hozni arra való tekintettel is, hogy a közelmúltban megjelentek a piacon a nagyon olcsó személyautók, amelyek éppen csak megfelelnek a biztonsági előírásoknak.

1.3.1 Ennél is rosszabb a helyzet az elsősorban Délkelet-Ázsiából importált olcsó moperek és motorkerékpárok terén, amelyek gyakran nem felelnek meg az európai típus-jóváhagyási előírásoknak. Ez kiemelkedően fontos kérdés, tekintettel arra, hogy a kétkerekű motoros járművek vezetői az autósoknál 18–20-szor nagyobb eséllyel szenvednek komoly sérüléseket a közutakon, ugyanakkor a városi közlekedés zsúfoltsága miatt egyre több ingázó választ ilyen közlekedési eszközt.

1.4 Az elmúlt évtizedben a közúti infrastruktúra biztonságossága terén elért eredményeket tekintve az EGSZB arra a következtetésre jutott, hogy sokkal többet lehetett volna tenni. A legfontosabb előrelépést az alagutak biztonságosságáról szóló tanácsi irányelv jelentette, amely Európa-szerte igen pozitív hatással járt. A vidéki közutakkal és a másodlagos hálózatokkal kapcsolatban azonban, amelyek a közúti balesetek halálos áldozatainak 50 %-áért felelnek, nem figyelhető meg jelentősebb javulás.

1.5 Az EGSZB javasolja a következő tényezők figyelembevételét annak érdekében, hogy a 2020-ig tartó időszakra szóló, 4. európai közúti közlekedésbiztonsági cselekvési terv jobb eredményeket érjen el:

1.5.1 az EU és a tagállamok közötti felelősségmegosztásra való tekintettel határozott politikai vezetésre van szükség;

1.5.2 összehangolt, részletes statisztikai adatok szükségesek a 27 tagú EU közúti közlekedésének biztonságáról;

1.5.3 célokat kell kitűzni a súlyos sérülést elszenvedő útasználókra vonatkozóan, és ki kell alakítani a súlyos sérülés egységes definícióját;

1.5.4 szigorúbb közösségi politikára van szükség a közlekedésbiztonsági intézkedések harmonizációja és szabályozása terén, illetve ehhez kapcsolódóan támogatást kell nyújtani a tagállamok számára annak biztosítása érdekében, hogy jobban és gyorsabban valósítsák meg a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatos intézkedéseket, köztük az egész Európára kiterjedő „eCall” rendszer kötelező jellegű kiépítését, amennyiben az önkéntes megközelítés nem működik;

1.5.5 nagyobb figyelmet kell fordítani az útasználók – különösen a fiatalok és az idősek, valamint az egyéb védtelen közlekedők, például a motorkerékpárosok, a kerékpárosok és a gyalogosok – differenciált elméleti és gyakorlati felkészítésére;

1.5.6 a gépjárműparkot kezelő munkaadókat (és különösen a magánszférában működőket) be kellene vonni a jelenlegi és jövőbeli projektekbe például az ingázás során előforduló koccanások csökkentése terén bevált gyakorlatok előmozdítását illetően, hogy ösztönözzék munkavállalóikat a tömegközlekedés használatára, és alakítsanak ki flottabiztonsági politikákat. A kidolgozás alatt álló munkahelyi közlekedésbiztonsági ISO 39001 ennek fontos eszköze lesz;

1.5.7 a védtelen útasználói kategóriák számára uniós jogszabályokra van szükség. Például új típusjávahagyás szükséges a kétkerekű motorkerékpárokat illetően, amely kiter az ABS vagy CBS kötelező jellegére 150cm³ fölött, valamint az automatikus fényszóró-bekapcsolásra; ezenkívül a vezetői engedélyekről szóló irányelv felülvizsgálatába be kell építeni a műszaki vizsgákat és a kétlépcsős oktatást;

1.5.8 az infrastruktúrafejlesztéssel kapcsolatosan az EGSZB ajánlja, hogy az új cselekvési terv tartalmazza azt a célkitűzést, mely szerint emelni kell a transzeurópai közúthálózat biztonsági szintjét, és a szóban forgó hálózaton kívül eső közutak legalább 25 %-át fel kell fejleszteni a hálózat színvonalára;

1.5.9 a cselekvési tervnek ambiciózus, de realizisztikus célokat kell tartalmaznia. Így nem elég egy átfogó célt javasolnia a közúti balesetek halálos áldozatainak számának csökkentésére vonatkozóan, hanem a súlyos sérülteket és a védtelen útasználókat, például a gyalogosokat, a kerékpárosokat és a motorkerékpárosokat illetően is meghatározott célokat kellene kitűznie. Az átfogó célkitűzéssel kapcsolatban az EGSZB rámutat, hogy a kockázati arányok az EU-n belül nagymértékben eltérőek, és ezért határozottan javasolja, hogy 2020-ra a 2010. évi tagállami adatok alapján differenciált célokat tűzzenek ki a balesetek halálos áldozatainak csökkentésére vonatkozóan;

1.5.10 az EGSZB szerint a cselekvési tervben meghatározott célok elérésének biztosításához szükséges, hogy az EU évenkénti ellenőrzést végezzen. Ennek érdekében az EGSZB javasolja egy erre a célra szánt Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Ügynökség felállítását, amelynek feladata az lenne, hogy kijelölt tagállami közlekedésbiztonsági képviselőkkel együttműködésben figyelemmel kísérje és nyomon kövesse a cselekvési terv megvalósítását.

1.6 Végül, de nem utolsósorban az EU-nak szoros és tartós kapcsolatot kell kialakítania „a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések évtizedével” – melyet az ENSZ hirdetett meg –, világszintű vezető pozícióra törekedve ezen a téren.

2. Bevezetés

2.1 2010. április 28-án Brian Simpson, az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságának (TRAN) elnöke a Parlament eljárási szabályzatának 124. cikke értelmében egy az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elnökének, Mario Sepinek címzett levélben feltáró vélemény kidolgozására kérte fel az EGSZB-t a közúti közlekedésbiztonság tárgyában.

2.2 Levelében Brian Simpson utalt az Európai Bizottság 2010. március 31-én közzétett új, 2010. évi munkaprogramjára, amelyben szerepel egy „európai közúti közlekedésbiztonsági térség” létrehozását célzó új, közúti közlekedésbiztonsági csomag kidolgozására vonatkozó javaslat.

2.3 Brian Simpson arra kérte az EGSZB-t, hogy vizsgáljon meg néhány alapvető kérdést az elmúlt évtized vonatkozásában: mennyire voltak eredményesek az uniós szintű politikák az útasználók magatartásának megváltoztatásában, a járművek passzív biztonságának fokozásában, valamint a közúti infrastruktúra javításában? Milyen sikerrel hajtották végre a tagállamok ezeket a politikákat? És végezetül: mire lenne szükség ahhoz, hogy létrejöhessen egy mind a 27 tagállamra kiterjedő, tényleges „közúti közlekedésbiztonsági térség”?

2.4 Az Európai Bizottság 2001-ben tette közzé közlekedés-politikai fehér könyvét, amelyet 2003-ban egy cselekvési terv követett. A mindkét dokumentum azon a célkitűzésen alapult, hogy 2010-re a felére kell csökkenteni a közúti balesetek halálos áldozatainak számát.

2.5 A rendelkezésre álló legújabb, 2008-as adatok a 15 tagú EU-ban (2001-hez képest) 36,8 %-os, a 27 tagú EU-t tekintve pedig 28,4 %-os csökkenést mutattak a közlekedési balesetek halálos áldozatainak számában. Ez jelentős eredmény, azonban sajnos nem éri el az Európai Bizottság 50 %-os célkitűzését. Az Európai Bizottság nemrégiben közzétette 2009-es adatait és 2010-re szóló előrejelzéseit, melyek nincsenek messze az eredeti célkitűzéstől, összességében több, mint 40 %-ra téve a csökkenést.

2.5.1 Az EGSZB szerint ha sikerül elérni ezeket a jelentős eredményeket, akkor ez inkább a legutóbbi közúti közlekedésbiztonsági jogszabályok hatálybalépésének és a járműbiztonság fejlesztésének lesz köszönhető, mintsem az úthasználói magatartás megváltozásának, ezen a téren ugyanis még sok a teendő.

2.6 Ahhoz, hogy tudjuk, milyen intézkedéseket kell tartalmaznia az új stratégiának, mindenképpen tisztázni kell, hogy mely politikák és kezdeményezések jártak eredménnyel az elmúlt évtizedben, és melyek voltak sikertelenek.

2.7 Az Európai Bizottság által az elmúlt tíz évre összeállított cselekvési terv három fő területre koncentrált:

- az egyéni magatartás megváltoztatása, például a biztonsági övek, a gyermekbiztonsági rendszerek és a mobiltelefonok használatát illetően, valamint az ittas vezetés felszámolása,
- a biztonságosabb járművek kifejlesztésére és értékesítésére vonatkozó iparági kezdeményezések támogatása,
- az infrastruktúra javítására vonatkozó intézkedések – például a közutak és az alututak jobb megtervezése, valamint a modern elsősegély-rendszerek harmonizálása a tagállamok között.

2.8 Az Európai Bizottság 2009 áprilisa és júliusa között nyilvános konzultációkat tartott azzal a céllal, hogy bevonja az európai polgárokat, valamint a nemzeti, regionális és helyi szintű kormányzati szereplőket, továbbá az üzleti és szakmai szektorokat annak feltárásába, hogy melyek azok a legfontosabb közlekedésbiztonsági problémák, amelyekkel a közúti közlekedésbiztonsági cselekvési tervnek 2011 és 2020 között foglalkoznia kell, illetve annak meghatározásába, hogy mely kiemelt intézkedéseket kell meghozni ahhoz, hogy csökkenjen az EU közútjain a halálesetek és súlyos sérülések száma, amely elfogadhatatlanul magas, és nagy költségekkel jár.

2.9 Az EGSZB egyetért a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsággal abban, hogy egy új közúti közlekedésbiztonsági cselekvési terv elfogadása előtt el kell végezni a korábbi politikák – az Európai Bizottság 2001-es közlekedéspolitikai fehér könyve és 2003-as cselekvési terve – hatékonyságának elemzését.

2.10 Ehhez az elemzéshez fel lehetne használni többek között a közelmúltban összegyűjtött információkat, valamint az elmúlt évek során a témában készült EGSZB-veleményekben kifejtett álláspontokat. Ezek a vélemények egyértelművé teszik, hogy az EGSZB szerint a közúti közlekedés biztonságának javítása a közlekedéspolitika egyik legfontosabb kérdése, amely érdemes arra, hogy még gazdasági megszorítások idején is kiemelt helyet kapjon a tagállamok napirendjén.

2.11 Eközben világszerte fontos eseményeknek lehetünk tanúi. A 2009. novemberben Moszkvában tartott, a közúti

közlekedésbiztonságnak szentelt első világszintű miniszteri konferenciát (*Time for action* [Cselekedni kell]) követően az ENSZ Közgyűlése a 2011–2020 közötti időszakra meghirdette „a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések évtizedét”, amelynek célja, hogy világszerte stabilizálódjon, majd pedig csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma. Napjainkban e valóságos járványban évente több mint egymillió ember veszti életét és mintegy 20 millióan szenvednek súlyos sérüléseket – 90 %-uk alacsony és közepes jövedelmű országokban. Globális szinten az ilyenfajta „pandémia” gazdasági következményeit a különböző országok által termelt GDP 1–3 %-ára becsülik. Európában a társadalomra háruló költségek 2009-ben mintegy 130 milliárd eurót tettek ki.

2.12 A fentiekkel kapcsolatban az EGSZB úgy véli, hogy a jelenlegi lendületet kihasználva az EU-nak az új közúti közlekedésbiztonsági cselekvési terv révén lehetősége nyílik arra, hogy világszinten vezető szerephez jusson a közlekedésbiztonság terén. Ezt az esélyt nem szabad elszalasztani.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az EGSZB-nek rá kell mutatnia arra, hogy az eddigi közlekedésbiztonsági politikák elemzéséhez elengedhetetlen, hogy rendelkezünk a 27 uniós tagállamból származó dokumentált és összehasonlítható mennyiségi és minőségi statisztikai adatokkal. Jelenleg az EU minden tagállamból kap alapvető közlekedésbiztonsági adatokat, de számos ország esetén az információ minősége és részletessége továbbra sem megfelelő, és nem teszi lehetővé az úthasználók, az útkategóriák, az időjárási körülmények és a sérülés súlyossága szerinti megkülönböztetést.

3.2 Tekintettel arra, hogy az elmúlt harminc évben az uniós közutakon megháromszorozódott a forgalom, az EGSZB üdvözli az EU által elért jelentős előrelépést abba az irányba, hogy 2010-re 50 %-kal csökkenjen a közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma. Ez már a 15 tagú EU számára is ambiciózus célkitűzés volt – amint arra a 2003. december 10-én elfogadott, a 2003–2010 közötti közlekedésbiztonságról szóló véleményében az EGSZB rámutatott –, a kibővített Európában pedig még nehezebben érhető el.

3.3 Az EGSZB kiemeli, hogy az EU a közúti balesetek halálos áldozatainak számának csökkenésére vonatkozóan meghatározott ugyan egy igen ambiciózus célt, a súlyos sérülést elszenvedő úthasználókat illetően azonban nem. Pedig a súlyos sérültek száma 2001 és 2008 között a 27 tagú EU-ban csupán 18 %-kal csökkent. Ezért – annak érdekében, hogy drasztikus csökkenést érjünk el az ezen a téren – az Európai Bizottság új cselekvési tervének tartalmaznia kellene ilyen célú intézkedéseket is, amelyeket a tagállamoknak kell majd végrehajtaniuk, amint megegyezés születik a súlyos és könnyebb sérülések egységes meghatározásáról.

3.4 Azt a kérdést illetően, hogy az elmúlt évtizedben mennyire voltak eredményesek az uniós szintű politikák az úthasználók magatartásának megváltoztatásában, nem szabad elfelejteni, hogy közösségi szinten csupán a cselekvési tervről és a végrehajtásra vonatkozó iránymutatásokról születik döntés. A cselekvési terv intézkedéseinek végrehajtása a szubszidiaritási elvnek megfelelően a tagállamok különböző kormányzati szintjeire hárul.

3.5 Ha az összes tagállam azonos irányvonalak mentén alkalmazná a cselekvési tervben összefoglalt intézkedéseket, akkor kevesebb probléma merülne fel. Sajnos azonban a tapasztalatok szerint ez nem így van, ugyanis továbbra is nagy eltérések figyelhetők meg az egyes uniós tagállamok közlekedésbiztonsági szintje között. A közúti közlekedésbiztonság terén a végrehajtást és az érvényesítést célzó intézkedések országokként eltérőek, és az EGSZB szerint kétségtelen, hogy a szigorúbb közösségi politika hatékonyabb eredményekkel járna.

3.6 Az EGSZB ezért hangsúlyozza az ambiciózusabb harmonizációs és szabályozási program kidolgozásának és végrehajtásának, illetve ahhoz kapcsolódóan a tagállamok részére nyújtott támogatásnak a jelentőségét annak biztosítása érdekében, hogy jobban és gyorsabban valósítsák meg a közlekedésbiztonsági intézkedéseket. A megoldás ezen a téren egy Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Ügynökség felállítása lehet.

3.6.1 A közúti közlekedésen kívül ugyanis valamennyi közlekedési módhoz kapcsolódik közlekedésbiztonsági ügynökség. A közúti ügynökség egy viszonylag kicsi, de hatékony végrehajtó szerv kellene hogy legyen, melynek munkáját folyamatosan segítik a tagállamok által kijelölt közúti közlekedésbiztonsági képviselők.

3.6.2 Az EGSZB szerint az ügynökség – kihasználva a már létező szerveket, például az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpontot –, hatékonyabban kellene hogy végezze a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos végrehajtó munkát. Évről évre ellenőrizhetné például a „veszterhes pontok” térképét, megjelölhetné a veszélyes közutakat, és az eredményekről tájékoztathatná az uniós úthasználókat, ahogyan azt egy korábbi EGSZB-velemény már kérte⁽¹⁾. Az ügynökség az országos és helyi közúti közlekedésbiztonsági csoportosulásokat is támogathatná azáltal, hogy EU-szerte ösztönzi és terjeszti a gyakorlatban bevált módszereket.

3.6.3 Az ügynökség emellett gondoskodhatna arról, hogy a közúti közlekedésbiztonságot beépítsék a többi kapcsolódó politikába, például az oktatásba, az egészségügybe és a környezetvédelembe, és menetrendet dolgozhatna ki rövid és hosszú távú prioritásokkal, amivel orvosolná az előző terv egyik legfontosabb gyengeségét.

3.7 Az úthasználók magatartásának az elmúlt évtizedben tapasztalt megváltozásával kapcsolatosan elmondható, hogy a halálos áldozatok több mint fele közvetlenül magatartásbeli tényezőkből ered. Ilyen például a sebességkorlátozás be nem

tartása, a vezetők fiatalsága vagy tapasztalatlansága, illetve az ittas vezetés. Az EGSZB szerint az oktatás, a szabályok érvényesítése és a gyakorlati felkészítés egyformán fontos és kölcsönösen hat egymásra, de legtöbbit mindenki a megfelelő oktatással nyer.

3.8 Az EGSZB rámutat, hogy az elmúlt évtizedre szóló európai bizottsági cselekvési terv három dimenziójának egyike „az egyéni magatartás megváltoztatása” volt. A közúti járművek számának az elmúlt évtized során tapasztalt növekedése miatt meg kellene erősíteni az erre a területre vonatkozó politikákat.

3.9 Nem hagyhatjuk figyelmen kívül azt sem, hogy egyes védtelen úthasználói kategóriák (motorkerékpárosok, kerékpárosok, gyalogosok) aránytalanul nagy kockázatnak vannak kitéve. Az EGSZB az ilyen úthasználói kategóriák magatartásának befolyásolására szolgáló eszközként javasolja a biztonságos közlekedésre való nevelés bővítését, kiegészítve a kétkeű motoros járművek típusjövahagyására vonatkozó átfogó szabályozási kerettel és a kétkeű motoros járművek vezetői számára biztosított kétlépcsős képzéssel.

3.10 Ezen túlmenően fontos felismerni, hogy az EU népessége öregszik, és hogy a közlekedésbiztonsági politikának konkrét intézkedésekre – például az intelligens közlekedési rendszerekre, a megfelelően átalakított járművekre és infrastruktúrára, a figyelemfelkeltésre és az oktatásra – kell koncentrálnia.

3.11 A következő évtized tekintetében az EGSZB azt tanácsolja, hogy a politika az úthasználók differenciált elméleti és gyakorlati felkészítését, illetve tudásuk felmérését helyezze középpontba, különös tekintettel a „veszélyeztetett” csoportokra: a fiatal és az idős generációkra, valamint a védtelen úthasználói kategóriákra, például a motorkerékpárosokra, a kerékpárosokra és a gyalogosokra.

3.12 Az EU szintjén a politikát közúti közlekedésbiztonsági cselekvési tervben kell rögzíteni, amely egyértelmű és szigorú, a tagállamok által végrehajtandó javaslatokat tartalmaz. Éves szinten jól meghatározott statisztikai adatokkal is visszajelzést kellene adni az Európai Bizottságnak, ami lehetővé tenné a gyors reagálást. Az Európai Bizottságnak ugyanakkor fel kellene szólítania a tagállamokat, hogy mielőbb hajtsák végre a közúti biztonsággal kapcsolatos hatályos és jövőbeli jogszabályokat.

4. Részletes megjegyzések

4.1 A sikeres közlekedésbiztonsági politika előtt álló nagy kihívást az uniós, a nemzeti és a helyi szinteken tevékenykedő hatóságok együttműködése jelenti. Miközben a technikai kérdések terén az uniós jogszabályok elfogadásával és végrehajtásával lehet előrelépést elérni, az úthasználók magatartásának megváltoztatását csak nemzeti szinten lehet előmozdítani. Emiatt elengedhetetlennek tűnnek a szigorú uniós iránymutatások és az éves visszajelzések a tagállamoktól az Európai Bizottság felé.

⁽¹⁾ HL C 80., 2004.3.30., 77–80. o.

4.2 Az úthasználók magatartásának megváltoztatásával kapcsolatos uniós politika hatékonyságát illetően az EGSZB megállapítja, hogy a szubszidiaritás elve és a nyomkövetési lehetőségek hiánya miatt az EU politikája nem járt osztatlan sikerrel. A magatartás pozitív befolyásolásának legjobb módja – különösen a fiatal gépjárművezetők és az idős úthasználók esetében – a gyakorlati felkészítés és a folyamatos oktatás. A tagállamok eltérő és néha nem megfelelő módon alkalmazták ezeket az eszközöket.

4.3 Az EGSZB meg van győződve arról, hogy e magatartás-típusokkal kapcsolatosan a következő évtizedben minden tagállamban valamennyi úthasználói kategóriában a gyakorlati felkészítésre és az oktatásra kell helyezni a hangsúlyt. Ilyen intézkedés lehet például a közlekedési alapismeretek kötelező tárgyként való bevezetése az iskolákban, illetve – fakultatív alapon – e tudásanyag folyamatos elmélyítésének ösztönzése.

4.4 A tagállamoknak rendszeres, célzott kampányokat kell kialakítaniuk az úthasználók figyelmének felkeltésére és magatartásának befolyásolására, olyan, biztonsággal kapcsolatos témákkal szólítva meg az úthasználókat, mint az egymás kölcsönös tisztelete, a védőfelszerelések, a sebesség, valamint az alkohollal és a drogokkal kapcsolatos kérdések. Ezzel párhuzamosan a szabályok betartására is hangsúlyt kell helyezni.

4.5 Az új cselekvési tervben kiemelt figyelmet kell fordítani a közlekedésbiztonsági kockázati arányra, amely az egyes európai országokban eltérő mértékű. 2008-ban a magas kockázatú országokban négyszer akkora volt a kockázati arány, mint az alacsony kockázatú országokban. Azokban a tagállamokban, amelyekben a kockázati arány egyértelműen az EU-átlag felett van, magasabb arányú csökkentést kell megcélozni a közúti balesetek halálos áldozatainak és súlyos sérültjeinek számára vonatkozóan, a 2010-es adatok alapján differenciált célokat tűzve ki 2020-ra.

4.6 A „passzív és aktív” biztonság terén az elmúlt évtizedben jelentős javulás volt tapasztalható, ami különösen annak köszönhető, hogy az iparág a személyautók és a nehézgépjárművek vonatkozásában műszaki biztonsági intézkedések széles körét vezette be. Az uniós keretprogramokon belül finanszírozott K+F-projekttek előmozdíthatják az intelligens közlekedési rendszerek technológiáinak további fejlesztését.

4.7 A gazdasági válság miatt új és egyre veszélyesebb jelleggel szembesülünk: nagyon olcsó személyautók jelentek meg a piacon, amelyek éppen csak megfelelnek a minimális biztonsági előírásoknak. A biztonság garantálása és növelése érdekében emelni lehetne a meglévő járműpark biztonsági szintjét, ha az autókat – ahol csak lehet – utólag felszerelnék az új biztonsági berendezésekkel. Nélkülözhetetlenek az időszakos ellenőrzések és az évenkénti felülvizsgálatok. Ennél is rosszabb a helyzet a kétkerekű motoros járműveknél, amelyekkel kapcsolatosan elengedhetetlen a piacfelügyelet és az időszakos ellenőrzés.⁽²⁾ Az EGSZB úgy véli, hogy az EU-nak a biztonsági normák emelésével kell reagálnia.

4.8 A fentiekkel összefüggésben új uniós típus-jóváhagyási jogszabályok szükségesek a kétkerekű motorkerékpárokat ille-

tően, amely kiter az ABS vagy CBS kötelező jellegére 150cm³ fölött, és a vezetői engedélyekről szóló irányelv felülvizsgálatába be kell építeni a műszaki vizsgákat és a kétlépcsős oktatást. Az EU-nak ezen túlmenően figyelemfelkeltő kampányokat is támogatnia kellene, biztosítandó a legfontosabb biztonsági előírások betartását.

4.9 A közutak és az útszélek kialakítása jelentős szerepet játszik a balesetekben. Az ezen a területen végzett felmérések szerint a közúti infrastruktúra a balesetek mintegy 30 %-ában játszik szerepet. Itt tehát még nagyarányú fejlődésre van lehetőség. Kiderült, hogy a magasabb fokú biztonság fő akadályai nem csupán pénzügyi korlátokhoz, hanem a probléma iránti érzékenység általános hiányához is kapcsolódnak. A statisztikák szerint gyakran a vidéki közutak a legveszélyesebbek. Az uniós támogatáshoz (TERN: transzeurópai közúthálózat, strukturális alapok) feltételül lehetne szabni a biztonságos utak építését. Mindenesetre alapvetően fontos, hogy a közúti infrastruktúra megtervezésekor, kiépítésekor és karbantartásakor figyelembe vegyék a motorkerékpárosok biztonságát is.

4.10 Az EGSZB megállapítja, hogy az infrastruktúra biztonságosabbá tételére vonatkozóan az elmúlt évtized leghatékonyabb intézkedése a 3. közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program egyik javaslata, az alagutak biztonságáról szóló irányelv (2004/54/EK) volt. Az irányelv bevezetése Európaszerte erőteljes hatással járt.

4.11 Az infrastruktúrafejlesztéssel kapcsolatosan az EGSZB ajánlja, hogy az új cselekvési terv tartalmazza azt a célkitűzést, mely szerint emelni kell a transzeurópai közúthálózat biztonsági szintjét, és a szőben forgó hálózaton kívül eső közutak legalább 25 %-át fel kell fejleszteni a hálózat színvonalára. A közúti közlekedés biztonságához jelentős mértékben hozzájárulna egyrészt az infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv módosításáról szóló tanácsi határozat elfogadása, amely kötelező jellegű műszaki mellékleteket tartalmaz, és hatálya kiterjed a TREN-be nem tartozó utakra is, másrészt pedig a biztonságos városi közúti infrastruktúrára vonatkozó európai iránymutatások elfogadása. Rövid távon az EU-nak ösztönöznie kell a tagállamokat arra, hogy mielőbb bevezessék az infrastruktúrával kapcsolatos irányelv négy intézkedését: a közúti biztonsági hatástanulmányokat, a közúti biztonsági felülvizsgálatot, a hálózati biztonságkezelést és a biztonsági ellenőrzéseket.

4.12 Figyelemmel a közös felelősségvállalásra, az EGSZB meg van győződve arról, hogy egy mind a 27 tagállamra kiterjedő, valódi „közúti közlekedésbiztonsági térség” létrehozásához alapfeltétel a határozott politikai vezető szerep. Az uniós szintű, de a tagállami (nemzeti és regionális szintű) döntéshozóknak is meg kell győződniük a hosszú és rövid távú jogszabályi változások – erőteljes tájékoztató kampányokkal kísért – végrehajtása terén megvalósítandó együttműködés fontosságáról. Az európai közlekedésbiztonságban érintett főbb magánszférabeli szereplők szakértelmének felhasználása támogatottsághoz vezet, emellett költséghatékony megoldás.

⁽²⁾ HL C 354 2010.12.28., 30. o.

4.13 A magánszférában a vállalati járműflottát kezelő munkaadók fontos lépéseket tehetnek a helyes irányba, mivel a munkahelyi kiküldetésekkel és az ingázással járó közlekedés komoly veszélyforrást jelent. A közúti balesetek halálos áldozatainak számának csökkentését célzó intézkedéseknek – a közúti áruszállítási szektoron túlmenően – ki kell terjedniük mindenfajta, a foglalkozás gyakorlásához kapcsolódó járművezetésre.

4.13.1 A magán- és közszférabeli munkaadóknak támogatniuk kellene az ingázás során előforduló koccanások csökkentése terén bevált gyakorlatokat azzal, hogy amikor csak lehet, a tömegközlekedés használatára ösztönzik a munkatársakat, flottabiztonsági iránymutatásokat dolgoznak ki és nyomon követik a flotta biztonsági teljesítményét. Ezen a téren jó példa az Európai Bizottság által társfinanszírozott PRAISE⁽³⁾ projekt, amelynek célja a foglalkozás gyakorlásával kapcsolatos közlekedésbiztonság-menedzsment előmozdítása és a munkaadók ellátása a megfelelő szakismeretekkel. Ez a kérdés az Európai Munkahelyi Biztonsági és Egészségvédelmi Ügynökség (EU-OSHA) számára is érdekes lehet.

4.13.2 Ebben az összefüggésben a munkahelyi közlekedésbiztonság terén új nemzetközi ISO standard (39001) kidolgozása van folyamatban. Bevezetése 2011 végén várható. Az Európai Bizottságnak felhívást kellene intéznie a Közúti Biztonsági Charta összes aláírójához, hogy mielőbb szerezzék meg az ISO 39001 minősítést.

4.14 A „közúti közlekedésbiztonsági térség” további feltételei: több és összehasonlítható statisztikai információ a tagállamokról, évenkénti visszajelzés a tagállamoktól az Európai Bizottság felé, EU-szintű ellenőrzési és nyomonkövetési rendszer kialakítása egy Európai Közlekedésbiztonsági Ügynökség segítségével, az uniós jogszabályok megfelelő és gyors átültetése az összes tagállamban, nagyobb hangsúly fektetése a gyakorlati felkészítésre és a folyamatos oktatásra, valamint kiemelt figyelem fordítása a fiatal és az idős úthasználókra.

4.15 Az EGSZB javasolja, hogy a cselekvési terv tartalmazzon ambíciózus, de realiztikus célokat. Politikai okokból a következő évtizedre kitűzött cél – mint a korábbi is – átfogó kell hogy legyen. A közlekedési balesetek halálos áldozatainak számának csökkentését illetően az EGSZB nem szól hozzá a vitához konkrét százalékos értékek javasolásával, de határozottan ajánlja, hogy a súlyos sérülések csökkentésére, valamint a közúti balesetet és sérüléseket elszenvedő védtelenebb úthasználók, például a gyalogosok, kerékpárosok és motorkerékpárosok számának visszaszorítására vonatkozóan is tűzzenek ki meghatározott célokat.

4.16 Ezen túlmenően az EU-nak – esetleg a Közúti Közlekedésbiztonsági Ügynökségen keresztül – nem csupán hosszú távú, hanem köztes célokat is ki kell tűznie, műszaki segítségnyújtási programot kezdeményezve a balesetek csökkentését célzó nemzeti stratégia kidolgozásában kevésbé jól haladó tagállamok támogatására.

Kelt Brüsszelben, 2010. szeptember 15-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE: *preventing road accidents and injuries for the safety of employees* [közúti balesetek és sérülések megelőzése a munkavállalók biztonsága érdekében] (www.etsc.eu/PRAISE.php).