

2017. november 14., kedd

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

ÁLLÁSFOGLALÁSOK  
EURÓPAI PARLAMENT

P8\_TA(2017)0423

**A halálos kimenetelű közúti balesetek csökkentése: a gépjárműbiztonság javítása az EU-ban**

**Az Európai Parlament 2017. november 14-i állásfoglalása „A halálos kimenetelű közúti balesetek csökkentése: a gépjárműbiztonság javítása az Európai Unióban” című bizottsági dokumentumról (2017/2085(INI))**

(2018/C 356/01)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság „A halálos kimenetelű közúti balesetek csökkentése: a gépjárműbiztonság javítása az Európai Unióban – Jelentés a fejlett járműbiztonsági funkciók nyomon követéséről és értékeléséről, valamint azok költséghatékonyságáról és megvalósíthatóságáról az általános járműbiztonságról, valamint a gyalogosok és egyéb veszélyeztetett úthasználók védelméről szóló rendeletek felülvizsgálata céljából” című jelentésére (COM(2016)0787) és az ezt kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentumra (SWD(2016)0431),
- tekintettel a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló, 2009. július 13-i 661/2009/EK európai parlamenti és a tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup>,
- tekintettel az Európai Parlament és a Tanács a gépjárműveknek a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 2003/102/EK és a 2005/66/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. január 14-i 78/2009/EK rendeletére <sup>(2)</sup>,
- tekintettel az Unió területén közlekedő haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről és a 2000/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 2014/47/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(3)</sup>,
- tekintettel a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló, 2015. március 11-i (EU) 2015/413 európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(4)</sup>,
- tekintettel 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 tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/719 európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(5)</sup>,

<sup>(1)</sup> HL L 200., 2009.7.31., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 35., 2009.2.4., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 127., 2014.4.29., 134. o.

<sup>(4)</sup> HL L 68., 2015.3.13., 9. o.

<sup>(5)</sup> HL L 115., 2015.5.6., 1. o.

2017. november 14., kedd

- tekintettel a 112-es egységes európai segélyhívó szolgáltatáson alapuló fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/758 európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup>,
- tekintettel „A közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv végrehajtása: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című, 2015. szeptember 9-i állásfoglalására <sup>(2)</sup>,
- tekintettel az Európai Unión belüli közúti fuvarozásról szóló, 2017. május 18-i állásfoglalására <sup>(3)</sup>,
- tekintettel „A 2011–2020 közötti közúti közlekedésbiztonságról – az első mérföldkő a károokra vonatkozó stratégia felé” című, 2013. július 3-i állásfoglalására <sup>(4)</sup>,
- tekintettel a 2011 és 2020 közötti európai közúti közlekedésbiztonságról szóló, 2011. szeptember 27-i állásfoglalására <sup>(5)</sup>,
- tekintettel „Útítterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. december 15-i állásfoglalására <sup>(6)</sup>,
- tekintettel a Bizottság „Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiája – mérföldkő az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás megvalósítása felé” című közleményére (COM(2016)0766),
- tekintettel a Bizottság „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” című közleményére (COM(2010)0389),
- tekintettel a „CARS 2020: Cselekvési terv a versenyképes és fenntartható európai gépjárműiparért” című bizottsági közleményre (COM(2012)0636),
- tekintettel a Bizottság „Útítterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvére (COM(2011)0144),
- tekintettel a Bizottság „Új technológiák és szabályozatlan intézkedések előnyei és megvalósíthatósága a járművekben tartózkodók biztonsága és a veszélyeztetett úthasználók vonatkozásában” című, a Közlekedési Kutatólaboratórium által készített és 2015. március 26-án közzétett jelentésére,
- tekintettel „Az Európai Bizottság 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó, a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatásai hatodik célkitűzésének végrehajtásáról – Az első mérföldkő a károokra vonatkozó stratégia felé” című bizottsági szolgálati munkadokumentumra (SWD(2013)0094),
- tekintettel a Tanácsnak a közúti közlekedésbiztonságról szóló, a 2017 márciusi valletai nyilatkozatot támogató, 2017. június 8-i következtetéseire,
- tekintettel a Bizottság által 2017. május 31-én közzétett „Európa mozgásban” csomagra, amely 8 jogalkotási kezdeményezést tartalmaz, külön hangsúlyt helyezve a közúti közlekedésre,
- tekintettel az ENSZ Közgyűlésének a közúti közlekedés globális biztonságának javításáról szóló, 2016. április 15-i 70/260. számú határozatára,
- tekintettel eljárási szabályzata 52. cikkére,

<sup>(1)</sup> HL L 123., 2015.5.19., 77. o.

<sup>(2)</sup> HL C 316., 2017.9.22., 155. o.

<sup>(3)</sup> Elfogadott szövegek, P8\_TA(2017)0228.

<sup>(4)</sup> HL C 75., 2016.2.26., 49. o.

<sup>(5)</sup> HL C 56. E, 2013.2.26., 54. o.

<sup>(6)</sup> HL C 168. E, 2013.6.14., 72. o.

2017. november 14., kedd

- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság véleményére (A8-0330/2017),
- A. mivel évente mintegy 25 500 ember veszti életét Európa közútjain, és mintegy 135 000-en szenvednek súlyos sérüléseket, és ezért a tagállamokkal egyeztetve több és hatékonyabb intézkedésre van szükség a „nulla halálos áldozat” céljának eléréséhez;
- B. mivel a közúti közlekedésbiztonság három tényezőtől függ: a járművektől, az infrastruktúrától és a járművezetők viselkedésétől, és ezért mindhárom területen intézkedéseket kell hozni a közúti közlekedésbiztonság javításának fokozása érdekében, továbbá hatékony intézkedéseket kell hozni az aktív és passzív járműbiztonság területén;
- C. mivel a személygépjárművek, a kisméretű haszongépjárművek és a tehergépjárművek átlagos életkora az Európai Unióban folyamatosan nő, és jelenleg már meghaladja a 10 évet; mivel a gépjármű életkora közvetlen hatással van a közúti balesetek következtében bekövetkező sérülésekre és károokra;
- D. mivel a vezetéstámogató rendszerek biztonságosabbá teszik a járműveket, valamint lehetővé teszik a csökkent mozgásképességű személyek és az idősök közúti közlekedésben való biztonságos és aktív részvételét;
- E. mivel az intelligens forgalomirányító rendszerek csökkentik a forgalmi torlódásokat, figyelmeztetik a járművezetőt az útvonalán fennálló veszélyekre, és ezért hozzájárulnak a balesetokozás kockázatának csökkentéséhez;
- F. mivel az önállóan közlekedő járművek irányába történő elmozdulás gyors ütemben halad előre, és általánosságban a közúti közlekedésbiztonság rendkívül fontos kérdés, és a Bizottságnak ezért legkésőbb 2018 első negyedévéig be kell nyújtania az általános biztonságról szóló rendelet átdolgozását; mivel bármely további késedelem minden esetben elfogadhatatlan volna;
- G. mivel az összes halálos baleset 38 %-a városi területen történik, és mivel az áldozatok gyakran veszélyeztetett úthasználók, a tagállamoknak a városi közlekedés megtervezése során figyelembe kell venniük a veszélyeztetett úthasználókat és javítaniuk kell a velük szemben a többi közlekedési mód viszonylatában alkalmazott elbánást; mivel a Bizottságnak elő kell terjesztenie a gyalogosbiztonságról szóló rendelet felülvizsgálatát;
- H. mivel egyértelmű összefüggés van a közúti közlekedésbiztonság és a hivatásos úthasználók munkakörülményei között;

### **Általános követelmények**

1. hangsúlyozza, hogy a tagállamoknak hatékony és rendszeres közúti ellenőrzéseket kell végezniük, mert a balesetek legfőbb okai között továbbra is az adott közlekedési viszonyoknak nem megfelelő, túlzott sebesség, a figyelmetlenség és az ittas állapotban, illetve kábítószer hatása alatt való vezetés, továbbá a túlzott fáradtság szerepelnek, és ezért:
- a) felhívja a Bizottságot, hogy határozza meg az ellenőrizendő M1 és N1 járműkategóriájú járművek százalékos arányát;
- b) felhívja a Bizottságot, hogy vezessen be szigorúbb ellenőrzéseket a hivatásos úthasználó járművezetők kötelező munkaidő-korlátozásai és pihenőideje megfelelő érvényesítése céljából;
- c) felhívja a tagállamokat, hogy biztosítsák a bevált gyakorlatok cseréjét mindenekelőtt az intelligens végrehajtási stratégiákat illetően, és a szabálysértőkre vonatkozóan írjanak elő visszatartó erejű büntetéseket;
2. megjegyzi, hogy az EU-ban az évente előforduló összes halálos közlekedési baleset körülbelül 25 %-át alkoholfogyasztás okozza; ezért annak felmérésére hívja fel a Bizottságot, hogy milyen lehetséges hozzáadott értéket teremtené a járművezetők uniós szinten harmonizált maximális véralkoholszintjének bevezetése, amelyet a jogosítvány megszerzését követő első két évben, valamint a hivatásos járművezetők esetében 0,0 ezrelékben állapítanának meg, és üdvözlöi, hogy bizonyos tagállamok a zero tolerancia elvére épülő politikát alkalmaznak az ittas vezetésre;

2017. november 14., kedd

3. szem előtt tartva a máltai elnökség által 2017. március 29-én kiadott, a közúti közlekedésbiztonság javításáról szóló vallettai nyilatkozatot, sürgeti a Bizottságot, hogy a 2020 és 2030 közötti évtizedre vonatkozó új közúti közlekedésbiztonsági stratégiájába foglalja bele az Európai Unión belüli súlyos közúti sérülések számának felére csökkentésére vonatkozó célkitűzést;
4. felszólítja a tagállamokat, hogy rendszeres és hatékony karbantartás útján jelentősen javítsák közúti infrastruktúrájukat, így a közúti jelzőtáblák és jelzőrendszerek állapotát, valamint végezzenek megfelelő korszerűsítő munkálatokat a forgalom volumenéhez való alkalmazkodás érdekében, továbbá hogy vezessenek be innovatív intézkedéseket a vezetéstámogató rendszerek teljes működőképességének biztosítása és interoperabilitásának fokozása céljából, ami úgynevezett intelligens infrastruktúra kialakításához vezet; felszólítja a Bizottságot, hogy hozzon létre mechanizmust annak biztosítására, hogy az európai közúti infrastruktúra megfelelő állapotban maradjon;
5. rámutat, hogy az infrastruktúrát érintő módosítások (például bizonyos típusú szalagkorlátok vagy a forgalmat lassító eszközök) olykor baleseteket idézhetnek elő vagy tehetnek súlyosabbá, különösen a motorkerékpárok esetében; ezért felszólítja a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot az ezek hátrányainak kijavítását célzó szabványosítási intézkedésekre;
6. megállapítja, hogy számos járművezető nincs tisztában azzal, hogy az autópályákon folyosót kell kialakítani a mentőjárművek behajtásához, illetve azzal, hogy ezt hogyan kell megvalósítani, ezért felszólítja a Bizottságot, hogy állapítson meg egységes szabályokat az ilyen folyosók kialakítására vonatkozóan és indítson európai figyelemfelhívó kampányt;
7. megállapítja, hogy a közúti forgalomban életüket veszítő gyalogosok és kerékpárosok csaknem fele 65 évesnél idősebb, és a közúti balesetek számítanak a legfőbb haláloknak a fiatalok körében; ezért felszólítja a tagállamokat, hogy a korhoz kötődő baleseti kockázatokat megelőző, a nyilvánosság felé megfelelően kommunikált programok kialakítása révén tegyék lehetővé az idősebbek és a fiatal járművezetők közlekedésben való biztonságos részvételét;
8. megállapítja, hogy a városi területeken belüli halálos közlekedési balesetek áldozatai 51 %-ban gyalogosok és kerékpárosok, és ezért arra ösztönzi a városokat, hogy mobilitási terveikbe vegyenek be olyan célkitűzéseket, amelyek a közúti és közlekedési balesetek számának csökkentésére irányulnak; emellett felszólítja a tagállamokat, hogy a kritikus baleseti csomópontok kezelése, valamint több biztonságos, a gyalogosokat és kerékpárosokat kiszolgáló infrastruktúra kiépítése és karbantartása, illetve a meglévő infrastruktúra bővítése és modernizálása, illetve a jelzések megfelelőbb kihelyezése révén vegyék fokozottabban tekintetbe a veszélyeztetett úthasználókat; felszólítja a Bizottságot, hogy tegyen további uniós szintű intézkedéseket a meglévő finanszírozási programok hozzáférhetőségével kapcsolatban a kerékpáros infrastruktúra széles körű fejlesztésének előmozdítása érdekében, valamint tegye kötelezővé olyan új, aktív és passzív járműbiztonsági technológiák alkalmazását, amelyek védelmet nyújtanak különösen a veszélyeztetett úthasználók számára;
9. megjegyzi, hogy mivel egyes kerékpárosok nem ismerik és/vagy nem tartják be a közlekedési szabályokat, időnként olyan helyzeteket idéznek elő, melyek a saját és a közúti közlekedés többi résztvevőjének biztonságát veszélyeztethetik; felszólítja a Bizottságot, vegye fontolóra, hogy milyen javaslatot tehet a kerékpár biztonságosabb használata érdekében, ezáltal lehetővé téve, hogy a kerékpár harmonikusan illeszkedjen a többi városi közlekedési módhoz;
10. ösztönzi az intelligens közlekedési rendszer (ITS) üzemeltetőit és a közösségi közlekedési szolgáltatókat, hogy fejlesszék tovább az olyan technológiákat a járművek tekintetében, amelyek arra ösztönzik a járművezetőket, hogy városi területre érve váltsanak át biztonságosabb közlekedési módra;
11. megállapítja, hogy az új közlekedési eszközök, így az elektromos kerékpárok és egyéb elektromos mobilitási eszközök egyre népszerűbbé válnak; ezért felhívja a Bizottságot, hogy haladéktalanul vizsgálja meg az ilyen járművekkel kapcsolatos biztonsági előírásokat, és a szubszidiaritási megfontolások megfelelő figyelembe vételével nyújtson be javaslatokat e járműveknek a közúti közlekedésbe való biztonságos bevonása érdekében;
12. megjegyzi, hogy a biztonsági rendszerek fejlesztése és beépítése a közúti biztonságot hivatott garantálni, ezért ehhez bizonyos alkalmazkodási időszakokra van szükség; ezért felszólítja a Bizottságot, hogy a különleges műszaki jogszabályok hatályba léptetése előtt hagyjon elegendő időt ezek fejlesztésére;
13. emlékeztet rá, hogy a gépjármű kilométer-számláló műszer által jelzett érték meghamisítása továbbra is megoldatlan problémát jelent, különösen a használt autók piacán, amint azt a Bizottság az általa a fogyasztók szemszögéből készített, a használt autók piacának működéséről szóló tanulmányban megállapította; sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy hatékony intézkedések és jogszabályok révén kezeljék a kilométer-számlálók manipulálásának vagy meghamisításának problémáját;

2017. november 14., kedd

14. megjegyzi, hogy minél több jármű közlekedik az utakon, annál valószínűbb, hogy balesetek következnek be; ezért felszólítja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy népszerűsítsék a tömegközlekedést és a megosztott mobilitást, különösen a városi területeken, a közlekedő járművek számának csökkentése és a kerékpárok és a hivatásos járművezetők által vezetett járművek arányának növelése érdekében;

15. rámutat arra, hogy a járművek kötelező felszereltsége tagállamonként eltérő, és ezért felszólítja a Bizottságot, hogy állítsa össze a kötelező felszereltség alá tartozó tárgyak uniós szintű, kötelező erejű listáját;

16. kitart amellett, hogy az Uniónak és kutatóközpontjainak vezető szerepet kell játszaniuk az autonóm járművek kifejlesztésében, mivel ezek forradalmasítani fogják a gépjármű-ágazatot, különösen a közúti biztonság tekintetében, mivel a várakozások szerint évente több ezer emberéletet mentenek majd meg, ezenkívül hozzájárulnak a belső piac digitalizálásához;

### **A közúti közlekedésbiztonság növelését szolgáló vezetéstámogató rendszerek**

17. hangsúlyozza, hogy az összes baleset mintegy 92 %-a emberi mulasztásra vagy az emberi mulasztás járművekkel és/vagy infrastruktúrákkal való interakciójára vezethető vissza, és hogy ezért csak azon biztonságfokozó vezetéstámogató rendszerek beépítését kell kötelezővé tenni, amelyek tudományosan bizonyított módon jelentős mértékben hozzájárulnak a közúti közlekedésbiztonság növeléséhez, pozitív költség-haszon arányt mutatnak, és piaci alkalmazásra érettek; úgy véli, hogy emellett a vételár ebből eredő növekedése nem lehet olyan aránytalan mértékű, hogy ennek következtében a rendszerek megfizethetlenné váljanak azok számára, akiknek a gépjárművet szánták, továbbá a közúti közlekedésbiztonság szempontjából jelentős vezetéstámogató rendszereket rendszeresen tesztelni kell;

18. felszólítja a Bizottságot, hogy a járművek piacfelügyelete során tesztelje az említett biztonsági eszközöket;

19. úgy véli, hogy a magasabb szintű biztonsági normák és felszerelések előnyei csak a jelenlegi és a jövőbeli rendelkezések végrehajtása és hathatós érvényre juttatása esetén valósulhatnak meg; ezzel összefüggésben kéri a típusjóváahagyó hatóságok és az uniós műszaki szolgálatok európai szintű felügyeletének fokozását; emellett kéri, hogy Unió-szerte nagyobb mértékben és függetlenebbül ellenőrizzék a közúti járműveket a forgalomba hozatal után annak biztosítása érdekében, hogy továbbra is megfeleljenek a biztonsági követelményeknek;

20. hangsúlyozza, hogy meg nem felelés megállapítása esetén az európai fogyasztók számára lehetőséget kell nyújtani gyors, megfelelő és összehangolt korrekciós intézkedések igénybevételére, szükség szerint a járművek egész Unióra kiterjedő visszahívását is beleértve; úgy véli, hogy a gazdasági szereplőknek kell felelősséget vállalniuk a nem megfelelő vagy visszahívás által érintett járművek tulajdonosainak okozott minden kárért;

21. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fejlesszék a közúti forgalomban részt vevő járművek biztonsági szintjét, valamint hogy támogassák az olyan fejlesztéseket és újításokat, amelyek növelik a már használatban lévő gépjárművek biztonságát a járművek olyan, költséghatékony közlekedésbiztonsági rendszerekkel való utólagos felszerelése révén, amelyek segítik a járművezetőket abban, hogy jobban reagáljanak a veszélyes helyzetekben;

22. felszólítja a gyártókat és az üzemeltetőket, hogy

- a) valamennyi vezetéstámogató rendszer esetében tegyék észlelhetővé a járművezető számára azok aktiváltsági állapotát,
- b) kikapcsolható rendszerek esetében gondoskodjanak olyan kétfokozatú kikapcsolási mechanizmusról, amelynek keretében a járművezető először csak a figyelmeztető jelzést kapcsolhatja ki, és csak egy második lépésben állíthatja le magát a rendszert;
- c) biztosítsák, hogy a vezetéstámogató rendszer a jármű minden egyes újraindítása után újból aktív állapotba kerüljön; valamint
- d) vezessenek be olyan árpolitikát, amely arra ösztönzi a vásárlókat, hogy olyan járműveket válasszanak, amelyek el vannak látva biztonsági, illetve a vezetőt segítő rendszerekkel;

23. hangsúlyozza, hogy a figyelmeztető jelzéseknek olyan egyértelműen különbözniük kell egymástól, hogy ösztönösen megállapítható legyen, melyik rendszerre vonatkozik a támogatás, és hogy a figyelmeztető jelzéseknek ezenfelül az idősek, a fogyatékkal élők, így a látás- és/vagy hallássérült személyek és a csökkent mozgásképességű személyek által is jól észlelhetőnek kell lenniük; ezért olyan, egységes szabványok elfogadására szólítja fel az érintett feleket, amelyek lehetővé teszik szolgáltatónkénti egyedi megoldások alkalmazását;



2017. november 14., kedd

24. üdvözlí, hogy a European New Car Assessment Programme (Euro NCAP – Európai Új Autó Értékelő Program) fogyasztói tesztprogramban vizsgált szinte összes gépkocsi öt csillagot kapott, valamint hogy a gépkocsigyártók többsége sikeresen megfelelt az új Euro NCAP követelmények jelentette kihívásnak; megjegyzi ugyanakkor, hogy nem az összes Európában értékesített gépkocsitípust tesztelik az Euro NCAP-vel, és ugyanazon típus nem minden példányát értékesítik ugyanazon műszaki specifikációval, ami azt eredményezheti, hogy a fogyasztók számára nem lesz átlátható a helyzet, és ami így hamis bizalomérzetet kelthet a jármű iránt a vásárolt típus tényleges teljesítményéhez képest; ezért emlékeztet arra, hogy egy határozott alapnormára van szükség a kötelező biztonsági követelményekre vonatkozóan, amelyek biztosítják, hogy az Európai Unióban használt és értékesített járműpark egészében minden szükséges biztonsági felszerelés rendelkezésre álljon;

25. úgy véli, hogy az Euro NCAP programnak mindig az adott modell tényleges járműbiztonságát kellene tükröznie, és szorgalmazza, hogy a közúti közlekedés biztonságának magas szintjét biztosító járművek fejlesztésének további előmozdítása érdekében, valamint azért, hogy Európa továbbra is ambíciózus maradjon és globális vezetőként lépjen fel a gépjárműbiztonság terén, a program az új járművek biztonságának felmérése során törekedjen a jogszabályokban rögzített minimumszabályok meghaladására, és vegye figyelembe a megújított minimumszabályokat;

26. felszólítja a Bizottságot, hogy hangolja össze a szabványok meghatározását az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságával (ENSZ EGB), hogy nemzetközi szintű koherencia alakuljon ki, és egyúttal a minimálisra korlátozódjanak a vezetéstámogató rendszerek beépítésének kötelezettsége alóli kivételek, hogy ily módon széles körben növelhető legyen a közúti közlekedés biztonsága; hangsúlyozza továbbá, hogy a gyártóknak világosan megfogalmazott információs anyagokat kellene kidolgozniuk annak érdekében, hogy a gépkocsivezetők jobban megértsék a különböző vezetéstámogató rendszereket és funkcióikat;

27. olyan harmonizált európai megközelítést szorgalmaz, amely figyelembe veszi az összes meglévő nemzetközi és nemzeti jogszabályt, és biztosítja egymást kiegészítő jellegüket;

28. felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a különleges rendeltetésű járművek városi balesetekben játszott szerepét, és szükség esetén szüntesse meg a vezetéstámogató rendszerek beépítésének kötelezettsége alóli jelenlegi kivételeket;

29. hangsúlyozza, hogy a járművezetési oktatásnak magában kell foglalnia a kötelező vezetéstámogató mechanizmusok használatával kapcsolatos rendszeres és kiegészítő képzéseket, külön figyelmet fordítva az idősekre és a csökkent mozgásképességű személyekre; sürgeti az autósiskolákat egyrészt arra, hogy az e rendszerek működtetéséhez kapcsolódó kérdéseket építsék be képzéseikbe, másrészt arra, hogy a vezetői engedély megszerzését kössék professzionális közúti gyakorlati képzés elvégzéséhez;

30. megállapítja, hogy a – többek között adóalapú vagy biztosításalapú – pénzügyi ösztönzők alkalmazása az olyan intézkedések esetén, mint amilyen például kiegészítő biztonságfokozó vezetéstámogató rendszerek új és használt gépjárművekbe történő beépítése vagy ezeknek a járművezetői oktatásba történő beépítése, elősegítheti a fejlett biztonsági funkciókkal felszerelt járművek piaci elterjedését; felkéri a tagállamokat, hogy mérlegeljék az ilyen mechanizmusok bevezetését;

31. felszólítja a Bizottságot, hogy írja elő a piaci szereplők számára, hogy gondoskodjanak olyan nyílt szabványok és interfészek alkalmazásáról, amelyek tovább javítják az átjárhatóságot, hogy – a védett adatok és a szellemi tulajdon tiszteletben tartása mellett – a vonatkozó jármű- és rendszerinformációkhoz és ezek frissítéseikhez való hozzáférés révén független, bármely képzett szakember által lefolytatható vizsgálatokat lehessen végezni;

32. hangsúlyozza, hogy az (EU) 2016/679 általános adatvédelmi rendeletnek, valamint a magánélethez és a személyes adatok védelméhez való jognak megfelelően biztosítani kell a magas szintű adatvédelmet és adatmegőrzést, valamint a nagyfokú informatikai biztonságot, hogy kizárható legyenek a fedélzeti rendszerekbe történő távoli beavatkozás vagy a kompatibilitási ellentmondások által előidézett új baleseti kockázatok; javasolja az adatok feletti rendelkezési jog elvének vizsgálatát;

33. hangsúlyozza, hogy a közúti közlekedéshez kapcsolódó aktív biztonság szempontjából fontos a műholdas helymeghatározó rendszerekből származó megbízható hely- és időmeghatározási információk felhasználása és az EGNOS-/GNSS-rendszer alkalmazása; az erőfeszítések fokozására szólít fel annak elérése érdekében, hogy a közúti közlekedéshez kapcsolódó aktív biztonság szempontjából az EGNOS-/GNSS-rendszer pontossága egy méternél jobb legyen, hogy a rendszer a jármű sebességének csökkentése helyett képes legyen automatikus beavatkozásra és a jármű útvonalának eltérítésére; szorgalmazza, hogy az EGNOS/GNSS-adatok fedélzeti ellenőrző rendszerekbe történő beépítése révén fokozzák a közúti biztonságot;

2017. november 14., kedd

### **A balesetek elkerülését szolgáló biztonsági intézkedések**

34. örvendetesnek tartja, hogy 2015 novembere óta valamennyi új uniós tehergépjárművet és autóbust kötelezően el kell látni vészfékrendszerrel, de felszólítja a Bizottságot, hogy kötelező jelleggel írja elő a gyalogosokat, kerékpárosokat, könnyű, motorral hajtott kétkerekű járműveket és motorkerékpárokat felismerő rendszerrel ellátott automata vészfékaszisztensek személygépkocsikba, könnyű haszongépjárművekbe, buszokba és különösen nehéz tehergépjárművekbe történő beépítését, mivel azok az erőteljes önálló fékezés és az ennek köszönhető rövidebb fékút miatt jelentősen hozzájárulhatnak a balesetek elkerüléséhez;

35. szorgalmazza a nehéz tehergépjárművek elülső részének biztonságosabb, oly módon történő kialakítását, hogy jobban észre lehessen venni a gyalogosokat és a kerékpárosokat, valamint az ütközéshárításra és az ütközések következményeinek mérséklésére szolgáló akadályok létrehozását;

36. szorgalmazza a sebességhatárok, a stoptáblák és a közlekedési lámpák jelzésére szolgáló, felülírható intelligens sebességhatároló rendszerek kötelező beépítését, amelyek azért avatkoznak be, hogy elősegítsék, hogy a járművezetők a sebességhatárokon belül maradjanak; felszólítja a tagállamokat, hogy gondoskodjanak a közúti jelzőtáblák kifogástalan állapotáról és az útburkolati jelzések jó láthatóságáról; hangsúlyozza, hogy az intelligens támogató rendszerek megfelelő működéséhez az aktuális sebességhatárokat feltüntető, frissített online autóstérképekre van szükség;

37. hangsúlyozza, hogy a közúti közlekedés biztonságának javításához a járművekre szerelt egyértelmű jelzőfények segítségével meg kell könnyíteni, hogy a többi úthasználó észlelje a járművek lassulását, és elvárja a villogó féklámpa vagy a villogó vészjelző lámpa mint vészfékezés-visszajelző kötelező használatát;

38. hangsúlyozza, hogy közúti közlekedés biztonsági vonatkozása miatt kötelező jelleggel elő kell írni egy felülírható sávtartássegítő rendszert, amely nemcsak figyelmeztet, hanem megfelelően be is avatkozik, anélkül azonban, hogy a járművezetőt megfosztaná a közvetlen beavatkozás lehetőségétől; hangsúlyozza, hogy e figyelmeztető rendszer használatához az szükséges, hogy az útburkolati jelzések jól felismerhető állapotban legyenek;

39. kiemeli, hogy a nehéz tehergépjárművek és buszok esetében a vezetők közvetlen rálátásának növelése és a holtterek csökkentése vagy kiküszöbölése elengedhetetlen e járművek közúti biztonságának növeléséhez; ezért felszólítja a Bizottságot, hogy írjon elő a közvetlen rálátásra vonatkozó, ambiciózus és differenciált szabványokat, valamint írja elő elülső, oldalsó és hátsó kamerák, valamint kanyarodássegítő rendszerek kötelező beszerelését, gondoskodva arról, hogy ezek az intézkedések összhangban álljanak az (EU) 2015/719 irányelvvel, és ne járjanak az ezen irányelvben rögzített végrehajtási határidők elhalasztásával;

40. hangsúlyozza, hogy biztosítani kell az indításgátló alkoholszondák és a vezető figyelmetlenségét és fáradtságát felismerő rendszerek beszerelésének előfeltételeit, és ajánlja, hogy a hivatásos járművezetők, illetve a korábban alkohol hatása alatt közlekedési balesetet okozó és ezért ittas vezetésért elítélt járművezetők tekintetében rehabilitációs intézkedésként alkalmazzanak indításgátló alkoholszondát;

41. megállapítja, hogy a tehergépjárművek a halálos közúti balesetek 15 %-ában érintettek, valamint hogy a veszélyeztetett úthasználók évente körülbelül 1 000 olyan halálos baleset áldozatává válnak, amely tehergépkocsival kapcsolatos; felszólítja ezért a Bizottságot, hogy gyorsítsa fel a közvetlen rálátásra vonatkozó differenciált ambiciózus szabványok, az intelligens sebességhatároló rendszer, valamint a kerékpáros- és a gyalogosfelismerő rendszerrel ellátott automatikus vészfékző rendszer kötelező bevezetését a nehéz tehergépjárművek tekintetében;

### **A balesetek következményeinek mérséklését szolgáló biztonsági intézkedések**

42. megállapítja, hogy a gumiabroncsok levegőnyomása nagy jelentőséggel bír a közúti közlekedés biztonsága, az üzemanyag-fogyasztás, valamint a kibocsátás szempontjából; ezért felszólítja a Bizottságot, hogy kötelező jelleggel írja elő gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszerek beszerelését; felszólítja továbbá a Bizottságot, hogy a gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszerekkel kapcsolatos, a valós körülmények közötti teljesítményre irányuló, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságában elfogadott módosításokat ültesse át az uniós jogba;

43. szükségesnek tartja a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető intelligens rendszer kötelező beépítését minden járműkategória esetében valamennyi első ülés, az M1 és N1 járműkategóriák esetében pedig valamennyi hátsó ülés tekintetében;

2017. november 14., kedd

44. úgy véli, hogy a nyaksérülések elkerülése érdekében fontos előírni az automatizált biztonságiöv-beállító rendszerek kötelező beépítését;
45. felszólítja a Bizottságot, hogy a fedélzeti e-segélyhívó rendszer beépítésének kötelezettségét 2019-től a motor-kerékpárokra, a nehéz tehergépjárművekre és a buszokra is terjessze ki, és hogy annak utólagos beszerelését is tegye elérhetővé, hogy minél több forgalomban lévő járműbe beszerelhető legyen;
46. szorgalmazza az egész Unióra kiterjedő, pontos és megbízható baleseti statisztika összeállítását, ideértve a balesetek okaira vonatkozó statisztikákat, az expozíciós adatokat, valamint a sérülések és a balesetek áldozatainak számbavételét is, és megállapítja, hogy egy adatrögzítő feketedoboz e tekintetben különösen hasznos lehet, az adatoknak azonban névtelennek kell maradniuk, kiértékelésük pedig kizárólag baleseti kutatáshoz használható fel;
47. szorgalmazza, hogy Unió-szerte gyűjtsenek adatokat a járművekben utazó, ütközéstől eltérő okokból meghalt vagy megsebesült áldozatokról; megállapítja, hogy nem áll rendelkezésre adat a járművekben bekövetkezett hóguta áldozatairól;
48. az utasbiztonság védelmének maximalizálása érdekében hatékonyabb tűzvédelmi szabályokat követel a különböző meghajtású buszok – többek között a CNG-meghajtású autóbuszok – tekintetében;
49. megállapítja, hogy a tehergépjárművek átalakított első aláfutáságtólója 20 %-kal csökkenthetné a személygépkocsik és a tehergépjárművek közötti frontális összeütközés során bekövetkező halálos balesetek számát; felszólítja a Bizottságot, hogy minden új tehergépjármű tekintetében tegye kötelezővé a jobb energiaelnyelő képességű első aláfutáságtóló használatát;
50. a frontális, az oldalirányú és a járművek hátsó részét érintő ütközések kötelező tesztelését követeli az alábbiak esetében:
- a) magasított üléspozíciójú és 2 500 kg-ot meghaladó össztömegű városi terepjárók (SUV-ok); valamint
  - b) elektromos meghajtású és egyéb új meghajtási technológiával rendelkező járművek;
51. felszólítja a Bizottságot, hogy aktualizálja továbbá a gépjárművek passzív biztonsági rendszereire vonatkozó tesztelési követelményeket, hogy azok a frontális és hátulról történő ütközések esetén valamennyi veszélyeztetett úthasználó védelmére – tehát nemcsak a gyalogosokéra, hanem a kerékpárosokéra is – kiterjedjenek;
52. felszólítja a Bizottságot annak biztosítására, hogy elegendő és reális idő álljon a piac rendelkezésére az említett intézkedésekhez való alkalmazkodáshoz;
53. hangsúlyozza, hogy a nehéz tehergépjárművek méreteinek és össztömegének megállapításáról szóló (EU) 2015/719 irányelv komoly lehetőséget rejt magában a tehergépkocsik biztonságának javítása tekintetében; felszólítja a Bizottságot, hogy gyorsítsa fel az irányelvvel kapcsolatos munkát, és haladéktalanul terjessze elő értékelését;

o

o o

54. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.