

HU

HU

HU



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2010.7.20.
COM(2010) 389 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

**A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos
politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra**

{SEC(2010) 903}

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra

BEVEZETÉS

A közúti közlekedésbiztonság fontos társadalmi kérdés. Az Európai Unióban 2009-ben több mint 35 000 ember – ami egy közepes méretű város lélekszámának felel meg – halt meg az utakon, és mintegy másfél millióan sérültek meg. Ez a társadalom számára hatalmas költséget jelent, 2009-ben ez az összeg megközelítőleg 130 milliárd EUR-t tett ki¹.

A Bizottság „Európa 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája” című közleményében² hangsúlyozta, milyen fontos Európa számára a társadalmi kohézió, a környezetbarátabb gazdaság, az oktatás és az innováció. Mindezeknek az európai közlekedéspolitika számos területén kifejezésre kell jutniuk, a közlekedéspolitikának pedig olyan célok megvalósítására kell törekednie, mint a minden polgár számára hozzáférhető fenntartható mobilitás megvalósítása, a közlekedés szén-dioxid-mentesítése és a technológiai haladás kínálta előnyök maradéktalan kihasználása. A közúti közlekedésbiztonság kiemelt helyet kap abban a készülő fehér könyvben, amely a 2010-től 2020-ig tartó időszakra vonatkozó közlekedéspolitikával foglalkozik, mivel a balesetet szenvedő úthasználók számának csökkentése alapvető fontosságú a közlekedési rendszer átfogó teljesítményének javítása, valamint a polgárok és a vállalkozások igényeinek és elvárásainak kielégítése szempontjából.

Ebből adódóan olyan koherens, holisztikus és integrált megközelítésre van szükség, amely érvényre juttatja a többi szakpolitikai céllal fennálló szinergiát. Arra kell törekedni, hogy a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos szakpolitikákba – helyi, országos, európai és nemzetközi szinten egyaránt – beépüljenek más közpolitikák célkitűzései, és ez fordítva is igaz.

A javasolt szakpolitikai iránymutatás a legteljesebb mértékben tekintetbe veszi a harmadik közúti közlekedésbiztonsági program (2001–2010) során kapott eredményeket, amelyek rámutatnak arra, hogy a közúti közlekedésbiztonság területén elért jelentős előrelépés ellenére is további, még fokozottabb erőfeszítésekre van szükség.

A 2020-ig tartó időszakra vonatkozóan a közúti biztonságról szóló európai politikai iránymutatás olyan átfogó igazgatási keretet és ambiciózus célokat kíván javasolni, amelyek a nemzeti és helyi stratégiák kialakításához is alapul szolgálhatnak. A leírt intézkedéseket a szubszidiaritás elvével összhangban a legmegfelelőbb szinten és a legmegfelelőbb eszközökkel kell végrehajtani.

¹ A HEATCO tanulmányban (hatodik kutatási és technológiafejlesztési keretprogram) kiszámított statisztikai élettartam értékén alapuló számadat.

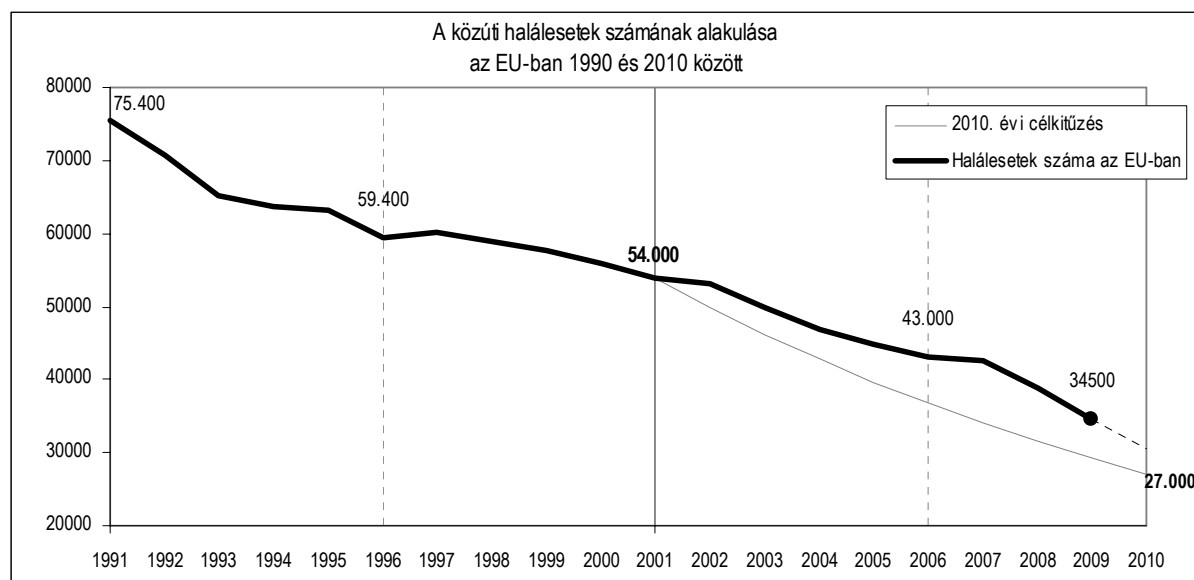
² COM(2010) 2020.

A Bizottság álláspontja szerint e szakpolitikai iránymutatás keretében elsődlegesen a következő három intézkedést kell megvalósítani:

- a tagállamokban bevált legjobb módszerekre támaszkodó, strukturált és átfogó együttműködési keret létrehozása, ez ugyanis alapvető feltétele a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó, közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás eredményes alkalmazásának,
- a sérültek ellátására és az elsősegélynyújtásra vonatkozó stratégia a közúti balesetek következtében keletkező sérülések számának csökkentésére irányuló sürgető és fokozott igénynek megfelelően,
- a veszélyeztetett közúthasználók biztonságának javítása, különösen a motorkerékpárosoké, mivel esetükben a baleseti statisztikák különösen aggasztóak.

2. A HARMADIK EURÓPAI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CSELEKVÉSI PROGRAM UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSE

A Bizottság 2003. június 2-án elfogadta a harmadik európai közúti közlekedésbiztonsági cselekvési programot, amely többek között azt a nagyratörő célt tűzte ki, hogy az EU 2010-ig felére csökkenti a halálos közúti balesetek áldozatainak számát, valamint 62 konkrét intézkedésre tett javaslatot a járművek, az infrastruktúra és a felhasználók biztonságával kapcsolatban. Utólagos értékelés készült a cselekvési program hatásairól, végrehajtási szintjéről és hatékonyságáról (a dokumentum megtalálható az interneten, a következő oldalon: a <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Ugyan az eredeti célkitűzés 2010 végéig valószínűleg nem teljesül, a cselekvési program látványosan előmozdította a közúti biztonság javítása érdekében tett tagállami erőfeszítéseket.



3. ELVEK ÉS CÉLKÍTÜZÉSEK

3.1. Elvek

Törekvés a legszigorúbb közúti közlekedésbiztonsági előírások érvényesülésére Európa-szerte

A közlekedésbiztonsági politikának az intézkedések középpontjába a polgárokat kell helyezni: arra kell ösztönöznie őket, hogy elsődlegesen ők feleljenek saját, valamint a többi közúthasználó biztonságáért. Az Európai Unió közúti biztonsággal foglalkozó szakpolitikája a közúti közlekedésbiztonság fokozására, valamint egész Európában a polgárok biztonságos és környezetbarát mobilitásának biztosítására törekszik. Célja továbbá, hogy a fokozottan veszélyeztetett úthasználók biztonságának javítására összpontosuló célzott erőfeszítések révén előmozdítsa a méltányosságot az úthasználók szintjén.

A közúti biztonságra vonatkozó integrált megközelítés

A jövőbeli közúti közlekedésbiztonsági politikát az egyéb uniós szakpolitikai területeknek is helyénvaló figyelembe venniük, mint ahogy az előbbinek is tekintettel kell lennie ezen egyéb szakpolitikák célkitűzéseire. A közúti biztonság szorosan összefügg többek között az energetikai, környezetvédelmi, foglalkoztatási, oktatási, ifjúsági, közegészségügyi, kutatási, innovációs és technológiai, igazságügyi, biztosítási³, kereskedelmi és külügyi szakpolitikákkal.

Szubszidiaritás, arányosság és közös felelősség

Az irányítás kérdése alapvető fontosságú: a szubszidiaritás és az arányosság elvével összhangban – amely a közúti biztonság területén a közös felelősség fogalmában nyilvánul meg – az európai hatóságoknak, a tagállamoknak, a regionális és helyi szintű szervezeteknek, valamint a civil társadalom szereplőinek saját feladat-, illetve felelősségi körükben kötelezettséget kell vállalniuk és konkrét intézkedéseket kell hozniuk. Az érintett szereplők kötelezettségvállalását jól példázza az Európai Közúti Biztonsági Charta.

3.2. Célkitűzés

A közös közlekedésbiztonsági térség megvalósítása érdekében a Bizottság javasolja, hogy **az Európai Unió 2010-től is fenntartsa azt a célkitűzését, hogy a halálos közúti balesetek áldozatainak számát 2020-ig a felére csökkenti**⁴. Ez a közös célkitűzés, amely az elmúlt évtizedben több tagállamban elért eredményekre figyelemmel a jelenlegi közlekedésbiztonsági cselekvési program nem teljesített célkitűzéséhez képest lényegesen ambiciózusabb szintet jelent, világosan mutatni fogja Európa közúti biztonság melletti elkötelezettségét.

A Bizottság a tagállamokat arra biztatja, hogy – saját kiindulási helyzetük, igényeik és sajátos körülményeik függvényében – nemzeti közútbiztonsági stratégiáik révén járuljanak hozzá a közös célok megvalósításához. Ennek során erőfeszítéseiket azokra a területekre indokolt összpontosítaniuk, amelyeken teljesítményük a legjobban teljesítő tagállamok eredményéhez viszonyítva a legkevésbé kielégítő. E célból egyedi nemzeti célokat lehetne meghatározni, például célul lehetne kitűzni azt, hogy az egymillió lakosra eső közúti halálesetek száma ne haladjon meg egy adott értéket. E megközelítés révén csökkenteni lehetne a tagállamok közötti egyenlőtlenségeket, hogy a polgárok a közúti biztonság egységesebb szintjét élvezhessék az EU egész területén.

³ A biztosítási ágazat képzési programok és biztosítási konstrukciók révén járulhat hozzá a közúti biztonsághoz. A megtett kilométerszámtól függően változó biztosítási díjakkal működő útarányos biztosítások például jelentős megtakarítást jelenthetnének a baleseti költségek szintjén, valamint hozzájárulhatnának a személygépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséhez.

⁴ A 2010-re vonatkozó eredmények hiányában e hivatkozás a rendelkezésre álló 2009. évi adatokon alapuló előrejelzést jelent.

A nyilvános konzultáció⁵ során felmerült, a súlyos közúti sérülések számának csökkentésére irányuló célérték meghatározását a Bizottság figyelemre méltó javaslatnak tartja. Mindazonáltal a súlyos és könnyű sérülésre vonatkozó közös fogalom meghatározás hiányában a folyamat jelenlegi szakaszában még nincs lehetőség ilyen uniós célérték megállapítására. Ahogy megfelelő előrelépés történik e tekintetben, a Bizottság javasolni fogja, hogy a 2020-ig tartó időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásba kerüljön be a sérülések csökkentésére vonatkozó egységes célérték.

4. STRATÉGIAI CÉLKITÜZÉSEK

Az úthasználó a közúti biztonsági lánc első láncszeme. Bármilyen műszaki intézkedésről legyen is szó, a közúti biztonság hatékonysága végső soron a közutak használóinak viselkedésén múlik. Az **oktatás, a képzés és a szankcionálás** ezért elemi fontosságú. A közútbiztonsági rendszernek azonban tekintettel kell lennie az emberi mulasztás és nem megfelelő magatartás eshetőségére, valamint a lehetőségekhez mérten orvosolnia kell azokat: „zéró kockázat” ugyanis nem létezik. A rendszer valamennyi elemének, többek között a **járműveknek** és az **infrastruktúrának** kellően „előrelátónak” kell lennie ahhoz, hogy az e hiányosságokból adódóan a közúthasználókat – elsősorban a veszélyeztetett használókat – érintő következményeket megelőzze, illetve enyhítse.

A következő évtizedre hét célkitűzés került meghatározásra, amelyek mindegyikéhez uniós és tagállami szintű intézkedésekre vonatkozó javaslatok tartoznak. A Bizottság gondoskodni fog a harmadik közúti közlekedésbiztonsági cselekvési programmal való folytonosság megvalósításáról, különösen azokon a területeken, ahol az utólagos értékelés valamely intézkedés folytatásának szükségességét állapította meg.

1. célkitűzés: A közúthasználók oktatásának és képzésének javítása

A harmadik közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program időszakában a vezetői engedélyek kiadása és a hivatásos járművezetők képzése terén fontos jogszabályok láttak napvilágot. E közelmúltban hozott intézkedések hatásai az elkövetkező években lesznek mérhetőek. Az engedélykiadási és képzési rendszer minőségi javítása iránti igény azonban – különösen a kezdő, fiatal vezetők vonatkozásában – a szakértőkkel és a szélesebb nyilvánossággal folytatott konzultáció során is megmutatkozott.

A gépjárművezetők képzésével kapcsolatos jelenlegi megközelítés még mindig túl elaprózódott és szakosodott. A Bizottság olyan tágabb megközelítést javasol, amely az oktatást és a képzést egy átfogóbb, egész életen át tartó tanulási folyamatnak tekinti. Ennek során ösztönözni kell az interaktív módszereket és az önállóság kialakulását, mindamellett megfelelő mértékben gondolni kell arra az igényre is, hogy a vezetői engedély megszerzésével járó költségek ésszerű szinten maradjanak.

• A vizsgára felkészítő oktatás

⁵ A készülő közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatás előkészítése céljából 2009 júliusa és decembere között nyilvános konzultációra került sor, tematikus munkaértekezletek, internetes konzultáció és az érdekeltek részvételével megtartott konferencia formájában. Közel 550 hozzászólás érkezett, interneten vagy írásbeli észrevétel útján.

Az ezzel kapcsolatos cél a vizsgát megelőző gyakorlás ösztönzése, a lehető legjobb biztonsági feltételek mellett. A Bizottság több lehetőséget is mérlegelni fog, különösen a vezetői engedély megszerzését lehetővé tevő folyamat részeként a kísérelővel történő vezetést. Vizsgálat tárgyát fogja képezni továbbá, hogy a tanulási folyamatban részt vevő személyekre – például a kísérelőkre és oktatókra – közös minimumkövetelmények vonatkozzanak.

- **A vezetői engedély megszerzéséhez szükséges vizsga**

A jogosítvány megszerzéséhez szükséges vizsgának nem csak azt kell ellenőriznie, hogy a vizsgázó ismeri-e a KRESZ szabályait vagy végre tud-e hajtani bizonyos manőverezési feladatokat. A Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy a vizsgába hogyan lehetne a járművezetési képességek szélesebb körét bevonni, beleértve akár a közúti biztonsággal (kockázattudatos vezetés) és a defenzív, energiatakarékos vezetéssel (a környezetkímélő vezetés fő elemeinek hangsúlyozása az elméleti és gyakorlati vizsga során) kapcsolatos értékek és viselkedés értékelését is.

- **A jogosítvány megszerzését követő oktatás**

Érdemes lenne megvizsgálni a nem hivatásos járművezetők jogosítványszerzés utáni továbbképzését, különös tekintettel arra, hogy az európai népesség idősödése folytán egyre fontosabbá válik az idős személyek megfelelő gépjármű-vezetői alkalmasságának kérdése. Az e területen lehetséges intézkedéseknek figyelembe kell venniük a fogyatékkal élő személyek és az idősök mobilitáshoz való jogát, valamint alternatív megoldásokat kell tartalmazniuk.

Intézkedés:

A Bizottság – adott esetben a tagállamokkal együttműködve – az oktatással és szakképzéssel kapcsolatos közös közútbiztonsági stratégiát fog kidolgozni, amely többek között magában foglalja a jogosítvány megszerzését megelőző gyakorlati képzést, valamint a gépjárművezető-oktatókra vonatkozó közös minimumkövetelményeket.

2. célkitűzés: A közlekedési szabályok fokozott érvényesítése
--

A harmadik közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program utólagos értékelése rámutatott arra, hogy a szabályok betartásának ellenőrzése – különösen, ha az ellenőrzés gyakori és széles körben felhívják rá a figyelmet – kulcsfontosságú a közúti halálesetek és sérülések számának csökkentését lehetővé tevő megfelelő feltételek megteremtéséhez. A nyilvános konzultáció is megerősítette, hogy a közlekedési szabályok érvényesítésének központi helyet kell kapnia az új közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásban. A közlekedési szabályok érvényesítésére irányuló európai stratégiában rejlő lehetőségeket ugyanakkor az előző program időtartama során sem sikerült maradéktalanul kihasználni, különösen amiatt, hogy a határokon átnyúló jogérvényesítésre vonatkozó bizottsági javaslat kapcsán ezidáig nem történt előrelépés.

Az említett stratégiának a következő 3 fő tengely mentén kell megvalósulnia:

- **Határokon átnyúló információcsere a közúti biztonság területén**

Folytatni kell a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok határokon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről szóló irányelvjavaslattal kapcsolatos, 2008-ban megkezdett

munkát. A jogszabályjavaslat⁶, amely a közúti közlekedésbiztonsági jogsértésekkel kapcsolatos információcsere megkönnyítésére irányul, előrelépést jelent a szabálysértőkkel szembeni egyenlő bánásmód irányába.

- **Jogérvényesítési kampányok**

Fokozott koordináció és a bevált módszerek megosztása révén jelentősen növelhető a jogérvényesítés és az ellenőrzés hatékonysága. Ösztönözni és általánosan alkalmazandóvá kell tenni az egyes tagállamokban, illetve azok közötti viszonylatban már a gyakorlatba átültetett, célzott ellenőrzési műveletek elvét. Ezen kívül a tapasztalat azt mutatja, hogy a legmegfelelőbb eredményt úgy lehet elérni, ha az ellenőrzés/jogérvényesítés az érintettek tájékoztatásával párosul. A Bizottság ezért továbbra is támogatni kívánja a különösen a fiatalokat célzó tájékoztató-tudatosító intézkedéseket.

- **A szabályok betartását szolgáló járműtechnológia**

A sebességkorlátozás előrejelzésére szolgáló, járműfedélzeti, valós idejű információs rendszerekhez hasonló technológiai fejlesztések hozzájárulhatnak a sebességkorlátozás jobb érvényesítéséhez. Tekintettel arra, hogy egyre több könnyű haszongépjármű közlekedik az utakon, és ezáltal növekszik az ezekkel kapcsolatos baleseti kockázat, a Bizottság által korábban meghatározott elvekkel összhangban⁷, valamint a környezetvédelmi és éghajlati járulékos előnyök figyelembe vétele mellett mérlegelni kell e haszongépjárművek sebességkorlátozó készülékkel való felszerelésének kérdését. Az ittas vezetés tekintetében a szankciókon kívül megelőző intézkedéseket is kell hozni. A Bizottság ezért meg fogja vizsgálni azon intézkedés lehetőségét, hogy például hivatásos gépjármű-vezetők esetében (iskolabusz vezetése stb.) legyen kötelező az „alcolock” készülékek használata.

- **Nemzeti jogérvényesítési célok**

A közúti közlekedésbiztonsági politika hatékonysága nagyban múlik a biztonsági előírások betartását vizsgáló ellenőrzések gyakoriságán. A Bizottság támogatja nemzeti jogérvényesítési célok meghatározását, amelyek azután bekerülnek a nemzeti ellenőrzési tervekbe⁸.

Intézkedések:

- *A Bizottság az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal együttműködve törekedni fog a határokon átnyúló információcsere megvalósítására a közúti biztonság területén.*
- *A Bizottság a közúti biztonsággal kapcsolatos szabályok alkalmazására irányuló közös stratégia kidolgozásán fog munkálkodni, amely többek között tartalmazná az alábbiakat:*
 1. *A könnyű tehergépjárművek sebességkorlátozó készülékekkel való felszerelése, valamint egyes meghatározott esetekben az „alcolock” készülékek használatának kötelezővé tétele.*

⁶ A jogszabály figyelembe veszi a személyes adatok védelmére vonatkozó uniós szabályozást.

⁷ COM(2009) 593 végleges.

⁸ Lásd az Európai Bizottság 2004/345/EK ajánlását a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok végrehajtásáról (HL L 111., 2004.4.17., 75. o.).

2. Nemzeti végrehajtási tervek kidolgozása.

3. célkitűzés: Biztonságosabb közúti infrastruktúra

A legtöbb halálos kimenetelű baleset a vidéki és városi közutakon történik (2008-ban az összes halálos közlekedési baleset 56%-a, illetve 44%-a ezeken történt, míg az autópályákon bekövetkezett balesetek 6%-ot tettek ki). Meg kell találni tehát annak a módját, hogy az infrastruktúra biztonságos irányítására vonatkozó elveket a szubszidiaritás elvének figyelembevételével fokozatosan ki lehessen terjeszteni a tagállamok alsóbbrendű közúthálózatára is.

A Bizottság gondoskodni fog arról, hogy a közúti infrastruktúra uniós finanszírozása iránti tagállami kérelmek a biztonsági követelményeknek is megfeleljenek. A későbbiekben vizsgálat tárgyát fogja képezni, hogy ezen elvet a külső segítségnyújtás esetében is alkalmazni lehessen.

Intézkedések:

A Bizottság:

- 1. gondoskodni fog arról, hogy európai forrásokból csak olyan infrastruktúra részesülhessen támogatásban, amely összhangban áll a közutak és alagutak biztonságára vonatkozó irányelvekkel;*
- 2. ösztönözni fogja, hogy az infrastruktúra biztonságos irányítására vonatkozó elvek alkalmazandóvá váljanak a tagállamok alsóbbrendű közutjaira is, különösen a bevált módszerek megosztása révén.*

4. célkitűzés: Biztonságosabb járművek

A harmadik közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program által lefedett időszak során jelentősen javult a járműbiztonság. Részből a „passzív” biztonsági felszerelések (például a biztonsági öv vagy a légzsák) általánossá válásának, részben az elektronikus biztonsági rendszerek alkalmazásának köszönhetően ugyan a személygépkocsik sokkal biztonságosabbak lettek, más járművek – különösen a motorkerékpárok – azonban nem kaptak ekkora figyelmet. Ráadásul az alternatív erőátviteli rendszerű járművek növekvő számából adódóan az elkövetkező években újabb biztonsági problémákat is meg kell oldani.

• A ma járművei

Az utóbbi években számos járműbiztonsági műszaki szabvány és követelmény került elfogadásra, vagy van kidolgozás alatt⁹. Hatásuk teljes mértékben csak az elkövetkező évtizedben mutatkozik majd meg.

A járműveknek forgalomba helyezésüket követően is, egész élettartamuk alatt meg kell felelniük a biztonsági előírásoknak. A Bizottság elemezni fogja a műszaki vizsgálattal¹⁰ és az

⁹ A motorkerékpárok biztonságával is foglalkozik a két- és háromkerekű gépjárművekre, valamint a négykerekű motorkerékpárokra vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló rendelettervezet.

¹⁰ HL L 141., 2009.6.6., 12. o.

országúti műszaki ellenőrzésekkel¹¹ kapcsolatos uniós jogszabályok közelítésére és fokozatos szigorítására irányuló intézkedéseket, és – adott esetben hatásvizsgálatot követően – javaslatot fog tenni e téren. A végső cél a műszaki vizsgálatok tagállamok közötti kölcsönös elismerése lehetne.

A járműre vonatkozó adatok (típusjóváhagyás, nyilvántartásba vétel, ellenőrzési eredmények stb.) jelenleg igen eltérőek az egyes tagállamokban. A Bizottság az adatcsere megkönnyítése végett meg fogja vizsgálni egy európai elektronikus platform létrehozásának lehetőségét.

- **A holnap járművei**

Ahogy az a Bizottság „Európai stratégia a tiszta és energiatakarékos járművekről” című közleményében¹² is szerepel, az alternatív meghajtási technológiákkal működő járművek kifejlesztése és alkalmazása a közúti közlekedés környezetre gyakorolt hatásának csökkentése szempontjából az elkövetkező évtized fontos prioritását jelenti. E járművek némelyike azonban olyan jellemzőkkel bír, amelyek gyökeresen eltérnek a hagyományos járművek jellemzőitől, és kihatással lehetnek a biztonságra. Az összes érintett tényezőre (így például az infrastruktúrára és a veszélyeztetett úthasználókra) gyakorolt hatások, valamint a megoldási lehetőségek (kutatás, szabványosítás stb.) egyértelmű azonosításához ezért integrált és összehangolt megközelítésre van szükség.

A fokozottabb közúti biztonsághoz várhatóan jelentős mértékben hozzá fognak járulni azok az úgynevezett „kooperatív rendszerek” is, amelyek lehetővé teszik a járművek közötti információcserét, valamint a jármű és az infrastruktúra, valamint a többi közeli jármű közötti interakciót, biztosítva a vezető optimális tájékoztatását, és ezáltal csökkentve a balesetek kockázatát, valamint összességében növelve a forgalom folyamatosságát.

Intézkedések:

A Bizottság:

1. ***a járművek – különösen a motorkerékpárok és elektromos járművek – aktív és passzív biztonságának javítását ösztönző javaslatokat fog tenni***
2. ***a műszaki vizsgálatokkal és az országúti műszaki ellenőrzésekkel kapcsolatos előírások fokozatos közelítésére és szigorítására irányuló javaslatokat fog előterjeszteni***
3. ***a legelőnyösebb alkalmazások azonosítása érdekében folytatni fogja a kooperatív rendszerek hatásainak és előnyeinek értékelését, valamint szinkronizált alkalmazásukat célzó megfelelő intézkedésekre vonatkozó javaslatokat fog tenni.***

5. célkitűzés: A modern technológiák használatának ösztönzése a közúti biztonság javítása érdekében

A harmadik közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program időszakában több tanulmány és kutatási projekt is foglalkozott az intelligens közlekedési rendszerekkel (ITS). Az ITS fontos szerepet tölthet be a közlekedésbiztonság javításában, például olyan balesetérzékelő és

¹¹ HL L 203., 2000.8.10., 1. o.

¹² COM(2010) 186.

forgalomfigyelő rendszerek alkalmazása révén, amelyek képesek az úthasználókat valós idejű információkkal ellátni.

Az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére irányuló cselekvési terv¹³ végrehajtásának, és az intelligens közlekedési rendszerek kiépítésére vonatkozó irányelvjavaslatnak¹⁴ a keretében a Bizottság többek között a jármű–jármű (V2V), a jármű–infrastruktúra (V2I) és az infrastruktúra–infrastruktúra (I2I) közötti adat- és információcseréhez szükséges műszaki előírásokra vonatkozó javaslatokat fog tenni. További tanulmányozást igényel az is, hogy bizonyos átalakítás után kiterjeszthető-e a sávelhagyásra figyelmeztető, az ütközésveszélyt jelző vagy a gyalogosfelismerő rendszerekhez hasonló fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerek (ADAS) alkalmazása a kereskedelmi és/vagy magán gépjárművekre is. Ezeket a biztonságot fokozó felhasználásokat a bennük rejlő lehetőségek legteljesebb kihasználása végett megfelelő intézkedések révén mielőbb ki kell építeni és gondoskodni kell széles körű piaci bevezetésükről.

Az elkövetkező hét évben az ITS döntően hozzájárulhat a mentési műveletek hatékonyságának és gyorsaságának fokozásához, különösen a páneurópai fedélzeti e-segélyhívó rendszer (eCall)¹⁵ elfogadása révén. Meg kell vizsgálni az e-segélyhívó hatásait, valamint kiterjesztésének lehetőségét, különös tekintettel a mentési műveletek javítására a motorkerékpárok, nehézgépjárművek és buszok esetében.

Végül pedig további vizsgálatot igényelnek azok a biztonsági problémák, amelyek – a közúti biztonság területén nyújtott pozitív hatásuk ellenére – az intelligens közlekedési rendszerek, különösen a járműfedélzeti rendszerek és hordozható (nomadikus) eszközök fejlesztésével járnak együtt (figyelemkiesés, hatásuk az oktatás szempontjából stb.).

Intézkedések:

Tekintettel az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére irányuló cselekvési terv végrehajtására, valamint az intelligens közlekedési rendszerek kiépítésére vonatkozó irányelvjavaslatra, a Bizottság együtt fog működni a tagállamokkal annak érdekében, hogy:

- 1. megvizsgálja azt, hogy bizonyos átalakítás után a fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerek használata kiterjeszthető-e a kereskedelmi és/vagy magán gépjárművekre is.***
- 2. felgyorsítsa az e-segélyhívó rendszer kiépítését és megvizsgálja, hogy a rendszer kiterjeszthető-e más járművekre is.***

6. célkitűzés: A sürgősségi segélyszolgálatok és a sérültek ellátásának javítása

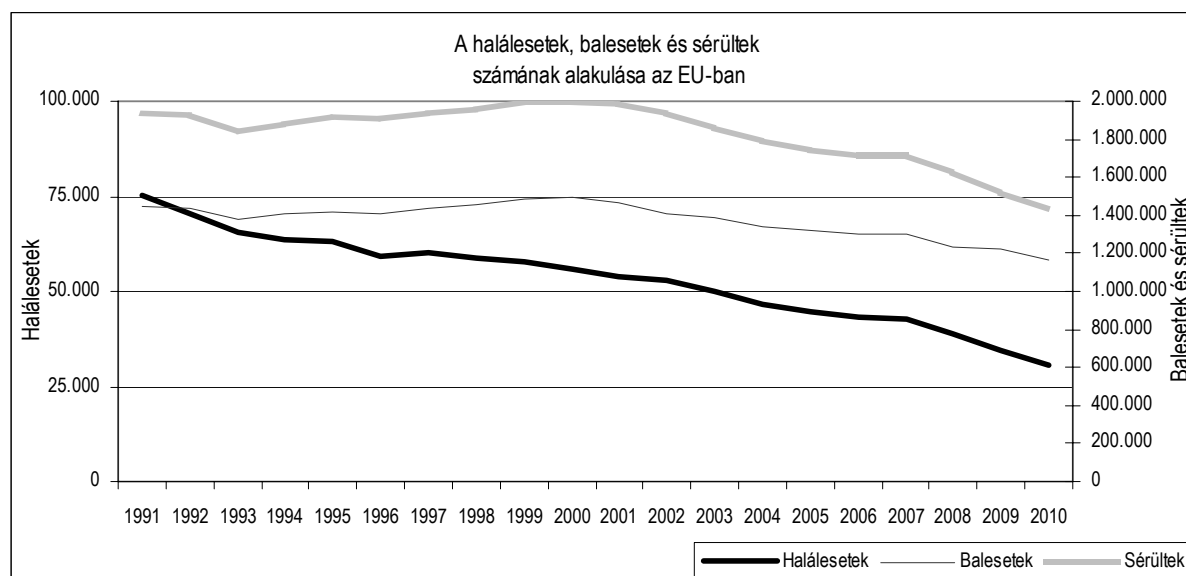
Bár a halálos kimenetelű közúti balesetek száma 2001 és 2010 között csökkent, a baleseti sérültek száma még mindig nagyon magas, ahogy azt az alábbi diagram is mutatja. Az érdekeltek a nyilvános konzultáció keretében többször is hangsúlyozták, hogy a közúti sérülések számának csökkentése Európában az elkövetkező évtized elsőbbségi feladatai

¹³ COM(2008) 886.

¹⁴ COM(2008) 887.

¹⁵ Lásd COM(2009) 434.

között kell, hogy szerepeljen. A közúti közlekedési balesetekből fakadó sérüléseket nemzetközi szinten is súlyos közegészségügyi problémának nyilvánította többek között az Egészségügyi Világszervezet¹⁶, valamint – a közúti biztonságra irányuló nemzetközi cselekvés évtizede keretében – az ENSZ.



A közúti balesetekből fakadó sérülések súlyosságát csak többfajta fellépéssel lehet csökkenteni, többek között a járművek és az infrastruktúra biztonságával, az ITS-sel, a sürgősségi segélyszolgálatok rendelkezésre állásával, a műveletek gyorsaságával és koordinálásával, valamint az elsősegélynyújtás és a rehabilitáció hatékonyságával kapcsolatos intézkedések révén.

A Bizottság ezért egy az érintett szereplőket, nemzetközi és nem kormányzati szervezetek képviselőit, kormányzati szakértőket és magát a Bizottságot tömörítő munkacsoport segítségével ki fogja dolgozni a közúti sérültekkel és az elsősegélynyújtással kapcsolatos átfogó stratégia elemeit.

A kezdeti cél a közúti balesetek áldozataival kapcsolatos meghatározásokra és fogalmakra vonatkozó közös álláspont kialakítása, valamint a megelőzés és a műveletek kivitelezésének javítását szolgáló cselekvési irányok meghatározása lesz, beleértve azok társadalmi-gazdasági hatásait is. Ezekből kiindulva lehet azután konkrét intézkedéseket meghatározni, mint például a bevált módszerek megosztását, gyakorlati útmutatók kidolgozását, a súlyos és könnyű sérülésre vonatkozó közös fogalommeghatározást, a több tagállam részvételével működő többnemzetiségű mentőegységek kialakításának ösztönzését stb.

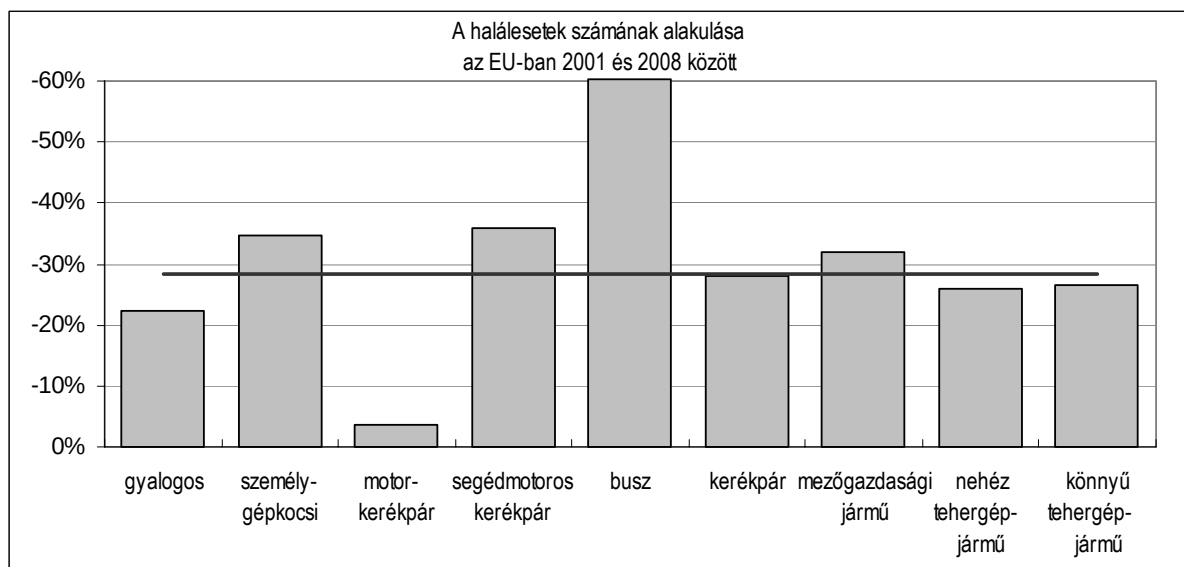
Intézkedés

A Bizottság a tagállamokkal és a közúti biztonság területén érintett más szereplőkkel együttműködve javasolni fogja a közúti sérültekkel és az elsősegélynyújtással kapcsolatos átfogó stratégia kidolgozását.

7. célkitűzés: A veszélyeztetett úthasználók védelme

¹⁶ World Report on Road Traffic Injury Prevention, WHO, 2004.

A veszélyeztetett úthasználók – így a motorkerékpárosok, a segédmotoros kerékpárosok, a kerékpárosok és a gyalogosok – által elszenvedett halálos balesetek és komoly sérülések száma jelentős, sőt egyes európai országban jelenleg is növekszik. Az úthasználók e csoportja, melyet 2008-ban az összes közúti halálesetek 45%-a sújtott, a statisztikák tanúsága szerint (lásd az alábbi diagramot) ezidáig nem kapott kellő figyelmet.



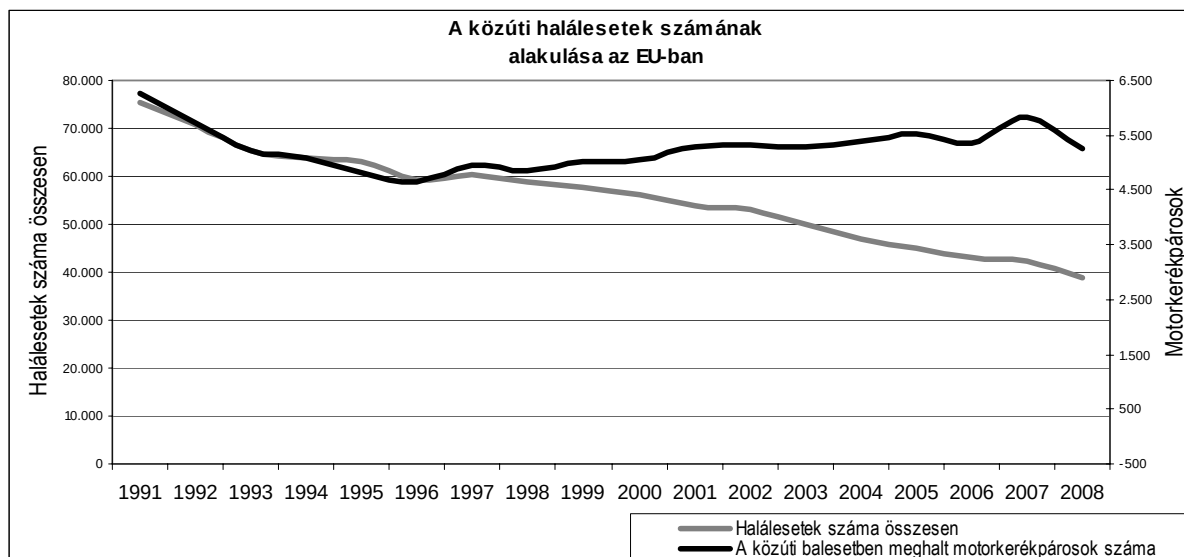
Ezen túlmenően egyes úthasználók (például az idősek, a fiatal gyermekek vagy a fogyatékkal élők) a közlekedésben betöltött szerepüktől (gyalogos, járművezető, utas) függetlenül, természetüknél fogva „védtelenebbek”. Ők különösen a városi területeken vannak nagy veszélynek kitéve¹⁷.

- **Kétkerekű gépjárművek**

A gépjárműhasználók e folyamatosan növekvő csoportja esetében a legnehezebb jelentős javulást elérni a balesetek és halálesetek csökkentése terén. Ahogy az alábbi grafikonból is látszik, a motorkerékpárosokat ért halálesetek számának csökkenése a többi úthasználóhoz képest kevésbé számottevő¹⁸.

¹⁷ A városi területeken bekövetkezett halálos közúti balesetek 28%-ának 65 év feletti idős személyek estek áldozatul.

¹⁸ Példa: 2001 és 2008 között a kétkerekű gépjárművek esetében a halálos közúti balesetek száma mindössze 4%-kal csökkent, míg a személygépkocsi-vezetők és -utasok esetében 35%-os javulást sikerült elérni.



A motorkerékpárosok biztonságának javítása számos olyan intézkedést igényel, amellyel:

1. a többi úthasználó figyelmét fokozottabban fel lehet hívni a kétkerekű gépjárművekre;
2. ösztönözni lehet a kétkerekű gépjárművek biztonságának fokozására és a balesetek következményeinek csökkentésére irányuló kutatási tevékenységet és technológiai fejlődést, például az egyéni védőeszközökre vonatkozó szabványok bevezetését, a légzsákok alkalmazását, a megfelelő ITS-alkalmazások (például e-segélyhívó rendszer) használatát, az ABS fékrendszer fokozatos bevezetését, az illetéktelen beavatkozások elleni intézkedések elősegítését stb. A Bizottság javasolni fogja a műszaki vizsgálatra vonatkozó meglévő uniós jogszabályok kiterjesztését a kétkerekű gépjárművekre. Végezetül pedig további erőfeszítések szükségesek annak érdekében, hogy a közúti infrastruktúra jobban igazodjon a kétkerekű gépjárművekhez (például biztonságosabb szalagkorlátok alkalmazásával);
3. ösztönözni lehet a tagállamokat arra, hogy fokozottabban ellenőrizzék a gyorsajtást, az ittas vezetést, a bukósisak viselését, a járművön végrehajtott illetéktelen beavatkozásokat, valamint a kétkerekű gépjármű vezetésére feljogosító engedély nélküli járművezetést.

• Gyalogosok és kerékpárosok

A 2008-ban halálos közúti balesetet szenvedők 27%-a (a városi területeken 47%-a) gyalogos és kerékpáros volt. A közúti biztonságot érintő vélt vagy valós kockázatok továbbra is számos úthasználót rettentenek el a kerékpározástól. A nemzeti kormányok és helyi önkormányzatok egyre inkább részt vesznek a kerékpáros és gyalogos közlekedés népszerűsítésében, aminek következtében a közúti közbiztonsággal kapcsolatos kérdéseknek fokozott figyelmet kell szentelni.

2003 óta több, a baleseti sérülések kockázatának csökkentésére irányuló uniós jogszabály is bevezetésre került (többek között az energiaelnyelő lökhárító, az ABS fékrendszer és a holtteretűkör vonatkozásában). További intézkedéseket is meg kell vizsgálni (például a láthatóság javítása, a sebességszabályozás, a nem motorizált közúthasználókat szolgáló megfelelő infrastruktúra, a veszélyes vegyes forgalom szétválasztása stb. vonatkozásában).

Tekintettel arra, hogy mindez elsősorban városfejlesztési kérdés, a legtöbb intézkedést helyi szinten kell majd meghozni, a Bizottság városi mobilitásról szóló cselekvési tervével¹⁹ összhangban. A kerékpározás jelentős környezeti, éghajlati, torlódáscsökkentő és közegészségügyi előnyeinek köszönhetően indokolt átgondolni a lehetséges további intézkedéseket e területen.

- **Idősek és fogyatékkal élők**

2008-ban a halálos közúti balesetek áldozatainak 20%-a idős ember volt (és 40%-uk gyalogosként szenvedett balesetet). A népesség idősödésével égetően szükségessé vált annak értékelése, mekkora veszélynek vannak kitéve az idős emberek a közlekedés során. A fogyatékkal élőknek szintén jelentős kockázattal kell szembenéznük. Mivel e téren még igen csekély ismeretanyag áll rendelkezésre, célzott kutatási erőfeszítésekre van szükség, különösen a vezetési alkalmasság megítélésére szolgáló egészségügyi alkalmassági követelmények vonatkozásában.

Intézkedések

- ***A Bizottság megfelelő javaslatokat fog tenni annak érdekében, hogy:***

- 1. biztosítsa a veszélyeztetett úthasználók védelmére vonatkozó műszaki szabványok nyomon követését és továbbfejlesztését***
- 2. a műszaki vizsgálatot kiterjessze a kétkerekű gépjárművekre is;***
- 3. növelje – például megfelelő infrastruktúra létrehozásának ösztönzése révén – a kerékpározók és más veszélyeztetett úthasználók biztonságát.***

- ***A tagállamoknak elő kell segíteniük, hogy az úthasználók és az illetékes hatóságok között megfelelő információáramlás, kommunikáció, illetve párbeszéd alakuljon ki. A Bizottság ki fogja venni a részét az ezirányú erőfeszítésekből.***

5. A 2011 ÉS 2020 KÖZÖTTI IDŐSZAKRA VONATKOZÓ KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS POLITIKAI IRÁNYMUTATÁS ALKALMAZÁSA

5.1 Valamennyi érdekelt fél elkötelezettségének erősítése a határozottabb kormányzás révén

- **A közúti biztonságra vonatkozó uniós jogi vívmányok megvalósításának elsőbbsége**

A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos több mint egy tucat jogszabállyal lényegében létrejött e terület uniós joganyaga. A Bizottság elsőbbséget kíván adni azoknak az intézkedéseknek, amelyek a közúti biztonsággal kapcsolatos európai uniós vívmányok tagállamok általi teljes körű és helyes végrehajtásának ellenőrzését szolgálják.

- **Nyílt együttműködési keret létrehozása a tagállamok és a Bizottság között**

¹⁹ COM(2009) 490.

Az Európai Unió közúti biztonsággal foglalkozó szakpolitikájának megvalósítása és az elért eredmények nyomonkövetése céljából meg kell teremteni a tagállamok és a Bizottság közötti nyílt együttműködésre szolgáló strukturált kereteket. Az együttműködési keret az alábbiakat foglalhatja magában:

- a nemzeti közúti közlekedésbiztonsági tervek tagállamok általi kidolgozása. E terveknek meg kell határozniuk a közös célok megvalósítását szolgáló eszközöket, a megvalósítási ütemtervet, valamint részleteket kell közölniük az érintett nemzeti tervvel kapcsolatban. Tartalmazhatnak a tagállam sajátos helyzetét tükröző egyedi nemzeti célokat is;
- a Bizottság és a tagállamok közötti szoros együttműködés a közös célok terén elért eredmények figyelemmel kísérése, az adatgyűjtés javítása, a tapasztalatok megosztása, testvérprogramok kialakítása, valamint a bevált módszerek megosztása végett.

5.2 A közúti közlekedésbiztonsági politika hatékonyságának nyomon követésére és értékelésére szolgáló közös eszközök

• A nyomonkövetés javítása adatgyűjtés és elemzés révén

Egy 1993. évi tanácsi határozat²⁰ értelmében közösségi adatbank – az úgynevezett CARE adatbázis – létrehozása céljából a tagállamok kötelesek megküldeni a Bizottságnak a területükön előforduló, halállal vagy sérüléssel járó közúti balesetekre vonatkozó adatokat.

A CARE-adatok minősége és összehasonlíthatósága általánosságban kielégítő, leszámítva a sérültekkel kapcsolatos adatokat. Továbbra is sok a tennivaló a kockázatnak való kitettség és a teljesítménymutatók tekintetében.

Az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont (European Road Safety Observatory, ERSO) rögzítette és az interneten közzétette az európai közúti biztonsággal kapcsolatban rendelkezésre álló adatokat és tudáshalmazt. Ez az integrált eszköz alapvető fontosságú a közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikák alkalmazásának nyomon követése, azok hatásainak értékelése, valamint új kezdeményezések kidolgozása szempontjából. A Bizottság ezért folytatja az ERSO továbbfejlesztését, többek között azért, hogy a központ feladatai között fog szerepelni a polgárok közúti közlekedésbiztonsági kérdésekkel kapcsolatos tájékoztatása és a velük való kapcsolattartás.

• Az ütközéssel kapcsolatos balesetek és a kockázatok jobb megértése

A baleseteket követő műszaki vizsgálatok olyan értékes felismerésekkel szolgálhatnak, amelyek hasznosak a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos jövőbeli fejlesztés során. A légi, vasúti és tengeri közlekedés esetében egy uniós keretszabályozás értelmében a tagállamoknak független műszaki vizsgálati szerveket kell létrehozniuk.

A Bizottság – a közúti közlekedés egyedi jellemzőit szem előtt tartva – meg fogja vizsgálni, milyen mértékben lehetne alkalmazni a balesetet követő műszaki vizsgálatokra vonatkozó, az említett közlekedési módok esetében használt elveket és módszereket a közúti közlekedés területén.

²⁰ HL L 329., 1993.12.30., 63. o.

Vizsgálat tárgyát fogják képezni továbbá a már a harmadik közúti közlekedésbiztonsági cselekvési programban is említett adatrögzítők („fekete dobozok”) fejlesztésével és beépítésével járó előnyök, különösen a hivatásos használatú gépjárművek esetében, figyelemmel azok társadalmi-gazdasági hatásaira is.

Intézkedések:

- ***A Bizottság a tagállamokkal együttműködve arra fog törekedni, hogy:***

- 1. testvérprogramok és más együttműködési formák népszerűsítése révén hozzájáruljon a biztonsági színvonal javításához a tagállamokban,***
- 2. javuljon a balesetekkel kapcsolatos adatok gyűjtése és elemzése, valamint erősödjön az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont szerepe.***

- ***A Bizottság:***

- 3. szorosan figyelemmel fogja kísérni a közúti biztonságra vonatkozó uniós jogi vívmányok megfelelő átültetését,***
- 4. meg fogja vizsgálni, hogy szükséges-e a közúti balesetekkel összefüggő műszaki vizsgálatokra vonatkozóan közös elveket elfogadni.***

6. KÖVETKEZTETÉS

E javasolt szakpolitikai iránymutatás az elkövetkező évtizedre előirányzott lehetséges intézkedések tervezete. Az érintettek – elsősorban az érdekeltekkel folytatott konzultáció során – hangsúlyozták, hogy a cselekvési keret kialakítása és a nagyratörő célok kitűzése révén Európa milyen nagy mértékben hozzájárult valamennyi szinten az erőfeszítések ösztönzéséhez, valamint jelentős eredmények eléréséhez.

Az előterjesztett szakpolitikai iránymutatás olyan átfogó keretet biztosít, amelyen belül megvalósíthatók a különböző – uniós, tagállami, regionális vagy helyi – szinten hozott konkrét kezdeményezések. Az egyedi intézkedések a jobb szabályozásra vonatkozó uniós elvekkel összhangban megfelelő hatásvizsgálat elvégzését tennék szükségessé. A Bizottságnak az lesz a feladata, hogy javaslatot tegyen az EU hatáskörébe tartozó területeken, minden egyéb esetben pedig támogassa az információcsere ösztönzését, valamint a legjobb eredmények feltárását és terjesztését, az elért haladás alapos nyomon követését célzó különböző szintű kezdeményezéseket.