

Brüsszel, 2016.12.12.
COM(2016) 787 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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
{ SWD(2016) 431 final }

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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 útasználók védelméről szóló rendeletek felülvizsgálata céljából

1. BEVEZETÉS

Az elmúlt néhány évtizedben jelentős mértékben javult az európai közúti közlekedés biztonsága az útasználók viselkedését formáló, valamint a gépjárművek és infrastruktúra biztonságosságát javító szigorú és hatékony uniós, nemzeti és helyi intézkedéseknek köszönhetően. Ebből következik, hogy a világon az Európai Unió úthálózata a legbiztonságosabb. Az, hogy a közúti közlekedés biztonságosabbá vált, javarészt a biztonságos közúti közlekedésről szóló uniós politika részeként bevezetett járműbiztonsági jogi előírásoknak tulajdonítható¹.

Ezek a járműbiztonsági követelmények az európai kutatás-fejlesztés és innováció területén is fellendülést eredményeztek: a járműipar innovatív műszaki megoldásokkal válaszolt az egyre komolyabb követelményekre. Mivel a világon elsőként az Unióban alkalmazták a követelmények többségét, a legtöbb megoldás Európában látott napvilágot, és szintén a kontinensen jöttek létre olyan minőségi munkahelyek, amelyek megfelelnek az innovációs kihívásoknak. Az Európai Unióban valójában a gépjárműipar a magánszektor által végzett kutatás-fejlesztés legfőbb forrása, és a nemzetközi szabványok meghatározásában is főszerepet játszik.

A gépjárműipar folyamatos fejlődésével a szabályozói követelményeket is felül kell vizsgálni, ilyen módon az Unió továbbra is a nemzetközi fejlesztések élvonalában maradhat, miközben fenntarthatja a halálos kimenetelű közúti balesetek visszaszorítására irányuló törekvéseit. Az

¹ Az európai közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program (2001–2010) utólagos értékelése – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf; a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó, a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás időközi értékelése – <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>.

utóbbi időben lelassult a gépjárműbalesetek figyelemre méltó csökkenése, míg a súlyos sérüléssel járó, illetve halálos közúti balesetek költsége becslések szerint éves szinten eléri a legalább 100 milliárd EUR-t². A közúti balesetek miatt továbbra is több száz család hullik szét évente.

Az aktív biztonsági funkciók és azok technológiai fejlődése a járművek fokozatos automatizálódásához vezet. Ezek a funkciók olyan kulcsfontosságú alaptermotechnológiák, amelyek célja, hogy az automatizált járművek elterjedésével és támogatásával hozzájáruljanak a belső piac digitalizálásához. Az Unió korábban kötelezővé tette az elektronikus stabilitásszabályozó rendszer beszerelését minden járműbe, valamint a fejlett vészfékező és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek beépítését a tehergépjárművekbe és a buszokba, ami hozzájárul ahhoz, hogy évente megközelítőleg ötezerrel kevesebb halálos kimenetelű baleset történjen az utakon. A további aktív biztonsági technológiák teljes potenciálja azonban csak akkor mutatkozik meg, ha széles körben elterjedté válnak az európai úthasználók járműveiben.

Az említett követelmények közül több hozzájárult a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez, ezért mind az éghajlat-politika részeként kitűzött uniós céloknak, mind az energiaunió célkitűzéseinek megfelelnek. Jó példa erre a személygépkocsik gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszere: az abroncsnyomás optimalizálása csökkenti a gépjárművek gördülési ellenállását, ami együtt jár az üzemanyag-fogyasztás csökkenésével. A közúti fuvarozási ágazat szén-dioxid-kibocsátására irányuló éghajlat-politikai célok olyan további gépjármű-technológiai megoldások kifejlesztését is szükségessé teszik, amelyek megteremtik a tüzelőanyag-gazdaságosság optimális feltételeit. Ilyen megoldás többek között az adaptív és intelligens sebességszabályozó rendszer, valamint a haszonjárművek abroncsnyomás-ellenőrzésének kiterjesztése.

Mivel a gépjárműgyártók számára prioritás az autonóm járművek gyártásának növelése, egyre szélesebb körben válnak elérhetővé a pontos, ellenálló, tartós és kedvező árú szenzoros technológiák. Ezek a technológiák lehetővé teszik a jármű teljes környezetének észlelését, és különösen a veszélyeztetett úthasználók biztonságát szolgálják. Mindemellett a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés mértékének csökkentésében is szerepet játszanak (Európában a forgalmi torlódások 15 %-át a balesetek okozzák)³.

Az Európai Bizottság ebben a jelentésben az új biztonsági intézkedések egy részénél lefolytatott elemzés eredményeit ismerteti. A Bizottság a javasolt intézkedések megvalósíthatóságának és költséghatékonyságának alapos mérlegelése nyomán javaslatot tesz a további előrelépéseket illetően. Az intézkedések részletes magyarázatát az ehhez a jelentéshez mellékelte bizottsági szolgálati munkadokumentum tartalmazza. Az Európai Bizottság az összes érdekelt felet felkéri abban a nyilvános vitában való részvételre, ami ezen intézkedések alapján indulhat meg.

Végül pedig a Bizottság általános keretszabályozással szándékozik hozzájárulni az uniós növekedéshez, munkahelyteremtéshez és beruházásokhoz kapcsolódó prioritásokhoz, ösztönözve a leghatékonyabb innovációkat és a minőségi munkahelyek megtartását Európában, valamint a belső piac digitalizálódását a gépjárművek automatizálódása, illetve az energiaunió közlekedésre előírányzott szén-dioxid-kibocsátási célkitűzéseinek széles körben

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_hu.htm

³ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm

való elterjedését szolgáló és támogató, kulcsfontosságú alaptechnológiákat kínáló biztonsági funkciók népszerűsítése révén.

2. A BIZTONSÁGOS KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS ÉS A JÁRMŰTECHNOLÓGIA EGYMÁST ÖSZTÖNZŐ HATÁSA

2009 óta már nem közlekedési balesetekben halnak meg a legtöbben az Európai Unióban⁴. A halálos kimenetelű közlekedési balesetek aránya számottevően, mintegy 53 %-kal csökkent az elmúlt 13 évben (2001-ben a számuk 54 300 volt, ez 2014-re 25 900-ra esett vissza)⁵. Az ilyen esetek mindazonáltal évente még mindig több ezer családot érintenek, és jelentős gazdasági költségekkel járnak. A közlekedésbiztonság ezért továbbra is sürgető kérdésnek tekinthető. Ezen túlmenően az évről évre megfigyelhető határozott csökkenés ellenére a halálos kimenetelű balesetek száma 2013 óta stagnál. Sőt, több tagállam is arról számolt be, hogy a közúti balesetek sérültjeinek száma egyre nő⁶.

További erőfeszítésekre van szükség annak az uniós stratégiai célnak az eléréséhez, hogy 2010 és 2020⁶ között a felére, 31 000-ről 15 000-re csökkenjen a közúti balesetek halálos áldozatainak száma a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó, a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatásban⁷ meghatározottak szerint, mivel a kitűzött cél nagy valószínűséggel nem teljesíthető.

A halálos közúti balesetek 55 %-ának jelentős hányada általában vidéki, 38 %-a városi közutakon, és csak mintegy 7 %-a történik autópályákon. A halálos közlekedési balesetek összességében 30 %-át a gyalogosok és a kerékpárosok okozzák – ugyanakkor a városi területeken belüli balesetek mintegy 43 %-áért is ők felelnek⁸. Ezek a számadatok általánosságban azokat a fejlesztésre váró területeket tükrözik, amelyeket az általános biztonságról és a gyalogosbiztonságról szóló rendeletek felülvizsgálatával kezelni lehetne.

Szakértők szerint a közúti balesetek mintegy 95 %-ában játszik szerepet az emberi mulasztás, míg becslések szerint az ilyen balesetek 75 %-át kifejezetten emberi hiba okozza⁹. A kutatások a balesetek okaiként azonosított legfőbb emberi tényezők között a gyorskijáratást, a figyelmetlenséget és az ittas vezetésként tartják számon. A „CARS 2020: a versenyképes és fenntartható európai gépjárműiparért”¹⁰ és „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra”¹¹ című bizottsági közleményekkel összhangban a biztonságos közúti közlekedésnek integrált megközelítésen kell alapulnia, és a járműbiztonság csak egyike azoknak a tényezőknek, amelyek meghatározzák a közlekedés kimenetelét. A közlekedésbiztonsági politika összességében csak akkor lehet hatékony, ha valamennyi közlekedési tényezőt, így a vezető viselkedését és a közúthálózatot egyaránt figyelembe veszi, és szorosan figyelemmel kíséri ezek kölcsönhatását.

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics/hu

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_hu.htm

⁷ COM(2010) 389 végleges.

⁸ A halálesetek közlekedési mód szerinti uniós megoszlása 2013-ban az európai közúti baleseti adatbázis szerint.

⁹ Forrás: az eBiztonsággal foglalkozó munkacsoport 2002. évi jelentése.

¹⁰ COM(2012) 636 final.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TEXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0389&from=EN>

Mivel a járműbiztonsági követelmények is ilyen tényezők, és meg kell felelni az általános biztonságról és a gyalogosbiztonságról szóló rendeleteket érintő beszámolási kötelezettségeknek, az Európai Bizottság vitát kezdeményezett e terület beavatkozási prioritásairól és azokról a tényeken alapuló intézkedésekről, amelyekkel összességében a legkedvezőbb hatás érhető el.

A veszélyeztetett úthasználók mellett különös figyelmet kell fordítani azokra az utasokra, akik koruknál fogva védtelenebbek: mégpedig az idősekre és a¹² kisgyermekekre¹³. A gépjárművezető, a jármű és a vezetési környezet közötti kölcsönhatást valamilyen módon érintő technológiák – például az intelligens közlekedési rendszerek (Intelligent Transport Systems, ITS) – értékelésével is foglalkozni kell, hozzájárulva ilyen módon az Unió digitalizálódási tendenciáihoz, az európai digitális egységes piaci stratégiával összhangban.

3. A SZABÁLYOZÁSI BEAVATKOZÁSOK SZEREPE A KÖZÚTBIZTONSÁG KÉRDÉSÉBEN

Több uniós példát is említhetünk a már kötelezően betartandó hatékony biztonsági követelményekre: ilyenek például azok az rendelkezések, amelyek a személygépkocsik frontális és oldalirányú ütközést tompító biztonsági berendezéseire vonatkoznak, illetőleg ide tartoznak az elmúlt 15 évben fokozatosan bevezetett gyalogosvédelmi megoldások is¹⁴. Ezek a járműbiztonsági intézkedések döntő szerepet játszottak abban, hogy az uniós beavatkozás hozzájárult a közúti és halálos balesetek csökkenéséhez az elmúlt 15 évben, a világ legbiztonságosabb régiójává téve az Uniót a járműbiztonság szempontjából¹⁵.

Átfogó követelményrendszert vezettek be, kifejezetten a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók, például a kerékpárosok védelmében, amelyeket a könnyű személygépjárműveknél 2005 és 2013 kezdtek el alkalmazni, a nehéz gépjárműveknél és haszongépjárműveknél pedig 2011 és 2019 között vezetnek majd be fokozatosan. A 2004-es és a 2013-as adatokat összehasonlítva megfigyelhető, hogy a gyalogosokat érintő halálesetek 37 %-kal, míg a kerékpárosokat érintő halálesetek 32 %-kal csökkentek az Európai Unióban¹⁶.

Az általános biztonságról szóló rendelet bevezette a biztonsági öv becsatolására figyelmeztető rendszer kötelező alkalmazását, a gyermekülések biztonságos rögzítésére szolgáló ISOFIX-csatlakozók és az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer használatát, amely megakadályozza, hogy a vezető elveszítse uralmát a jármű felett, ha az abroncsban hirtelen nyomáscsökkenés lépne fel. Az új tehergépjárművekben és buszokban kötelezővé tették a sávelhagyásra figyelmeztető megoldások és az automatikus vészfékező rendszerek használatát, míg az elektronikus stabilitásszabályozó rendszereket és a nappali menetjelző lámpákat valamennyi gépjármű esetében bevezették. Ezen intézkedések fokozatos alkalmazására csupán 2011 és

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf

¹⁴ A WHO globális állapotjelentése a közútbiztonságról, 2015, 3. szakasz.

¹⁵ A 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó, a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás értékelése¹⁵ megállapította, hogy „a közlekedésbiztonsági jogszabályok, különös tekintettel a 2011 előtt végrehajtott jogszabályokra, nagymértékben hozzájárulni látszanak a halálesetek és súlyos sérülések csökkenéséhez az Unió mind a 28 tagállamában az aktuális célidőszak során. Ez a tevékenységi terület a leghatékonyabb és legeredményesebb az összes bizottsági közútbiztonsági fellépés közül, és jelentős hozzáadott értékkel növeli a tagállamok által elért eredményeket” – http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf.

¹⁶ A halálesetek arányának változása közlekedési mód szerinti lebontásban az európai közúti baleseti adatbázis szerint (2013).

2015 között került sor. Megállapítandó tehát, hogy mivel az alkalmazott technológiák továbbra is igen kevésbé elterjedtek a piacon, egyelőre nem lehet részletes értékelést lefolytatni a hatékonyságukról.

4. A FEJLETT JÁRMŰBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK NYOMON KÖVETÉSE

Az általános biztonságról szóló rendelettel¹⁷ és a gyalogosbiztonságról szóló rendelettel¹⁸ összhangban a Bizottságnak nyomon követést kell végrehajtania, és jelentést kell készítenie az Európai Parlament és a Tanács számára a fejlett passzív biztonsági követelmények terén elért technikai fejlesztésekről, továbbá az új és fokozott biztonsági funkciók, valamint az aktív biztonsági technológiák számba vételéről és lehetséges bevezetéséről. Ezekről a kötelezettségekről az általános biztonságról szóló rendelet 17. cikke és a gyalogosbiztonságról szóló rendelet 12. cikke rendelkezik.

4.1. ÚJ TECHNOLÓGIÁK ÉS SZABÁLYOZATLAN INTÉZKEDÉSEK

Az ellenőrzésnek és a jelentéstételi célkitűzésnek való megfelelés érdekében a Bizottság 2014-ben előírta a *„Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users in the context of the General Safety and Pedestrian Safety Regulations”* (Új technológiák és szabályozatlan intézkedések előnyei és megvalósíthatósága a járművekben tartózkodók biztonsága és a veszélyeztetett úthasználók vonatkozásában az általános biztonságról és a gyalogosbiztonságról szóló rendeletekkel összefüggésben) című tanulmány kidolgozását, amely 2015 márciusában jelent meg az EU Bookshop webhelyén¹⁹.

Az érdekeltek az intenzív közös munka és egyeztetések során sokat segítettek a Bizottságnak a tanulmány tematikájának előkészítésében, valamint az azt követő, a Bizottság megbízásából lefolytatott elemzés során, mindezt részletes tájékoztatás és visszajelzések révén. A tanulmányról a tagállamok hatóságaival és a nemzetközi partnerekkel is részletesen tárgyaltak a befejezését megelőzően.

A Bizottság biztosítani szeretne volna, hogy az információk összegyűjtése és közzététele révén prioritási sorrendet lehessen felállítani a lehetséges jövőbeli biztonsági intézkedések között. E cél elérése érdekében a tanulmány 55 számba vehető intézkedés megvalósíthatóságáról és költség-haszon elemzéséről ad áttekintést a felülvizsgált általános biztonsági és gyalogosbiztonsági rendeletekbe való lehetséges felvételük tekintetében. A tanulmányban bemutatott indikatív költség-haszon elemzések megkülönböztetik azokat az intézkedéseket, amelyek nagy valószínűséggel, mérsékeltén vagy egyáltalán nem járnak olyan előnnyel, amely összhangban lenne a végrehajtás költségével.

Ezzel a bizottsági jelentéssel összefüggően részletesebb előzetes értékelésnek vetették alá a fokozott biztonsági funkciókat, és listát állítottak össze a költséghatékony és egyúttal megvalósítható intézkedésekről. Az intézkedések magukban foglalják az aktív rendszerek, például az automatikus vészfékrendszerek és az aktív sávtartási technológia bevezetését, csakúgy, mint a passzív biztonsági rendszerek, például a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető jelzés beszerelését valamennyi üléshez, a továbbfejlesztett gyalogoslégzsákok

¹⁷ HL L 200., 2009.7.31, 1. o.

¹⁸ HL L 35., 2009.2.4, 1. o.

¹⁹ <http://bookshop.europa.eu/hu/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/>

alkalmazását a személygépjárművek motorházfedelénél, valamint ütközés kockázata esetén a kerékpárosok érzékelését segítő rendszer alkalmazását. A közvetlen látás javítását és a vakfoltok kiküszöbölését a tehergépjárműveknél szintén kiemelt területként kezelik a veszélyeztetett úthasználók védelme érdekében. Az 5. szakasz átfogóan foglalkozik ezekkel a kérdésekkel, amelyek részleteit a jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum tartalmazza.

4.2. ÖNKÉNTESEN ALKALMAZHATÓ MEGOLDÁSOK

Az olyan fogyasztói és biztonsági tesztek és programok, mint például az Euro NCAP (European New Car Assessment Programme; európai újautó-tesztelési program)²⁰, arra ösztönözték a járműgyártókat, hogy az Unió járműbiztonsági jogszabályaiban előírtaknál biztonságosabb autókat fejlesszenek, és a piaci modelljeik nagy többségét a legújabb csúcskategóriás biztonsági technológiai megoldásokkal szereljék fel. Ezek a törekvések vitathatatlanul hozzájárulnak ahhoz, hogy az Európa Unió közúti rendkívül biztonságosak.

Noha a gyártók nagy általánosságban arra törekszenek, hogy a főbb tagállami piacokon legnépszerűbb modelljeik a lehető legtöbb csillagot kapják, vannak arra utaló jelek, hogy az országok piacán nem egyenletes eloszlású a magas minősítésű autók hozzáférhetősége. Egyes (kevésbé befolyásos) országok piacaira kifejezetten olyan alacsony minősítésű modellek kerülnek, amelyek más országok piacain nem kaphatók. Az is előfordul, hogy a kiváló minősítésű modellek a gyakorlatban nem teljesítenek a minősítésnek megfelelően, mivel egyes országokban a helyi adózási szabályok okozta magas költségek csökkentése érdekében nincsenek felszerelve a nem kötelezően használandó fejlett biztonsági funkciókkal. Ez az általános gyakorlat azzal magyarázható, hogy a(z egészen a közelmúltig használt) minősítési rendszer a minősített autók esetében nem minden darabnál, hanem csak egy részükénél írja elő egy adott biztonsági funkció meglétét²¹.

A fentiek alapján egyértelmű jelek utalnak arra, hogy a belső politikáktól, valamint a járműgyártók és importőrök allokációs stratégiájától függően (különös tekintettel az egyes piacok fogyasztóinak vásárlóerejére) nem minden uniós polgár férhet hozzá magas szintű biztonsági funkciókkal felszerelt személygépjárművekhez, ami azt eredményezi, hogy az értékesített autók ötöde nem szükségszerűen tartalmazza a csillagos minősítésének megfelelő fejlett biztonsági funkciókat. Mindazonáltal a minősítési programok által népszerűsített funkciók többsége széles körben elterjedt, és a méretgazdaságosság miatt költségük számottevően csökkent az elmúlt években. Az ilyen funkciók használatának kötelezővé tételével kiegyenlítettebbé válhatnak a biztonsági szintek.

4.3. AZ AKTUÁLIS BIZTONSÁGI ALAPFORGATÓKÖNYV ÉS A JÖVŐBELI CÉLOK ÉRTÉKELESE

Azért, hogy a biztonsági háttér még nagyszabásúbb és harmonizáltabb legyen az Unió egészében, az uniós járműbiztonsági előírások felülvizsgálatának értékelnie kell a lehetséges kötelező bevezetés tekintetében előírt biztonsági funkciókat, hogy a járműbiztonság szintje

²⁰ Az Euro NCAP olyan önként vállalt, autóbiztonsági teljesítményt tesztelő program, amelyet az Európai Bizottság mellett számos európai kormányzat, járműipari szereplő és fogyasztói szervezet is támogat. A programban a járműveket biztonsági tesztek alapján értékelik: teljesítményüket frontális, oldalsó és oszloppal való oldalirányú ütközés, valamint gyalogossal való ütközés eredménye alapján pontozzák (csillagos értékelés), és biztonsági jelentésben teszik közzé. Maximum öt csillag adható.

²¹ <http://www.euroncap.com/en/about-euro-ncap/how-to-read-the-stars>

elérje azt a szintet, amely megfelel az Unióban legkelendőbb hagyományos autókban megtalálható biztonsági alapfelszerelések szintjének.

A haszonjárművek és buszok felszereltségére is kiemelt figyelmet kell fordítani. Míg a személygépkocsiknál egyértelmű, hogy a hangsúly az utasok, a gyalogosok és egyéb veszélyeztetett úthasználók védelmén van, ugyanez nem mindig magától értetődő a többi járműkategória esetében. Noha az alapvető biztonsági funkciók, például a megfelelő karosszéria-kialakítás, a biztonsági öv, az automata fékezőrendszer és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek megléte alapkövetelmény, viszonylag kis figyelem irányul e járművek biztonsági szintjeinek továbbfejlesztésére. Ez nincs összhangban azzal az igénnyel, hogy az ilyen járművek utasainak megfelelőbb védelmet kell biztosítani – körülbírt még mindig igen magas a baleseti sérülések aránya –, illetve hogy a kerékpárosoknak és gyalogosoknak is nagyobb biztonságot kell garantálni, mivel ők is egyre gyakrabban érintettek a súlyos sérülésekkel járó és halálos balesetekben Európa városaiban²².

4.4. A JÁRMŰBIZTONSÁG TERÉN ELVÉGZENDŐ TOVÁBBI VIZSGÁLATOK

A világ más régióiban, nevezetesen az USA-ban és Japánban hozott szabályozói intézkedésekkel összefüggésben a Bizottság indokoltnak tartja olyan vizsgálatok kezdeményezését, amelyek az e régiókban jellemző konkrét balesettípusokkal foglalkoznak annak megállapítása érdekében, hogy a hasonló uniós esetek figyelmet igényelnek-e. Az említett vizsgálatok célja, hogy naprakész áttekintést nyújtsanak az Unió helyzetéről e tekintetben, és hogy azonosítsák az esetleg szükséges ellenintézkedéseket. A frontális, oldalirányú, borulásos és a járművek hátulját érintő ütközéseket egyaránt célszerű megvizsgálni, különös tekintettel a magasabb tömegközéppontú, nagyobb tömegű és agresszív vonalvezetésű szabadidő-terepjárók elterjedésének hatásaira, mivel ezek sok utas (köztük a veszélyeztetett utasok) sérüléseivel, illetve az ütközések okozta járműtüzekkel is összefüggésbe hozhatók. A javasolt vizsgálatok listáját a mellékletként csatolt biztonsági szolgálati munkadokumentum tartalmazza.

4.5. AZ UNIÓ-SZERTE ELÉRHETŐ RÉSZLETES BALESETI STATISZTIKÁK RENDELKEZÉSRE ÁLLÁSÁNAK JAVÍTÁSA IRÁNTI IGÉNY

Sokkal többen szenvednek súlyos, maradandó sérüléseket a közutakon, mint ahányan meghalnak közlekedési balesetekben. Nemcsak hogy gyakoribbak a súlyos sérülések, de gyakran költségesebbek is a társadalom számára a hosszú távú rehabilitációs igények és az egészségügyi ellátás biztosítása miatt.

A sérüléssel járó balesetek csökkentése szempontjából kulcsfontosságú szerepük van a megfelelő és részletes baleseti statisztikáknak. Az uniós közlekedésbiztonsági politika kialakításának és nyomon követésének előfeltétele az, hogy az ilyen adatok rendelkezésre álljanak. Adatgyűjtésre van szükség ahhoz, hogy értékelhető legyen a közút- és járműbiztonság teljesítménye, és hogy támogatható legyen további fellépések kidolgozása. Évekkel ezelőtt megállapítást nyert, hogy nincs egyetlen olyan uniós adatbázis, amely maradéktalanul megfelelne minden igénynek, és súlyos hiányosságokkal kell szembenéznünk, többek között a balesetek és a sérülések ok-okozati összefüggéseit illetően²³.

²² A halálesetek közlekedési mód szerinti uniós megoszlása 2011-ben és 2013-ban az európai közúti baleseti adatbázis szerint.

²³ ETSC (2001)

A tagállamok 2015 óta jegyzik a súlyos baleseti sérülések első adatait a nemzetközi MAIS3+-skála (Maximum Abbreviated Injury Score) alapján, amely súlyosság szerint osztályozza a sérüléseket. Ez fontos előrelépés a helyes irányba. Meg kell azonban vitatni egy olyan kezdeményezés szükségességét, amelynek részeként olyan részletes baleseti statisztikák gyűjtését kezdenék meg Unió-szerte, amelyek felhasználhatók lennének a biztonságos közúti közlekedést érintő politikai döntéshozatal során.

A járműbiztonsági szabályok és mindennemű közútbiztonsági intézkedés felülvizsgálata szempontjából előnyös lenne egy széles körben elérhető, pontos és részletes uniós baleseti adatbázis megléte.

5. A RENDELETEK FELÜLVIZSGÁLATA ÉS LEHETSÉGES AKTUALIZÁLÁSA SORÁN FIGYELEMBE VEENDŐ FŐBB KÉRDÉSEK

A járműbiztonság javítása szempontjából négy különböző intézkedési területet azonosítottak, amelyek 19 különleges intézkedésből állnak. A jelenlegi szakaszban – a 4.1. pontban tárgyalt elemzésünk alapján – a kiválasztott intézkedések megvalósíthatónak és költséghatékonyak tekinthetők, ugyanakkor további vizsgálatok tárgyát kell képezniük. A megvalósíthatóság és költséghatékonyság körültekintő elemzéséhez következő lépésként további egyeztetésekre van szükség az érdekeltekkel, és a Bizottságnak további elemzést kell lefolytatnia ahhoz, hogy az Unió járműbiztonságát valóban előmozdító, ténylegesen megcáfolhatatlan hatáselemzést kapjon eredményül.

A célintézkedések rövid áttekintése az alábbi részben, a fő járműbiztonsági területeknél található.

5.1. AZ AKTÍV BIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS INTÉZKEDÉSEK

Ez a terület azokat az intézkedéseket foglalja magában, amelyek célja, hogy a balesetek kimenetelének mérséklése helyett inkább a balesetek elkerülése legyen a fő szempont. Általánosságban ezt tekintik a legfontosabb területnek a járműbiztonsági jogszabályok fejlődése terén. A következő biztonsági funkciók sorolhatók ide: automatikus vészfékező rendszer, intelligens sebességszabályozó rendszer, sávtartást segítő megoldások és a vezető fáradékonyságát és figyelmetlenségét nyomon követő rendszer.

5.2. A PASSZÍV BIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS INTÉZKEDÉSEK

Ez a terület olyan balesetcsökkentő intézkedésekkel foglalkozik, amelyek új követelmények bevezetésére vagy a meglévő intézkedések tökéletesítésére szolgálnak a következő megoldásokat illetően: vészfékezés-visszajelző (villogó féklámpa), biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető jelzés, frontális, oldalirányú, az autók hátsó részét érintő ütközések tesztelése, indításgátló alkoholszonda felületének szabványosítása, adatrögzítő feketedobozok alkalmazása és abroncsnyomás-ellenőrzés.

5.3. TEHERGÉPJÁRMŰVEK ÉS BUSZOK

Ezen intézkedések részeként a következő tehergépjármű- és buszbiztonsági berendezések és funkciók bevezetésére vagy javítására kerül sor: intelligens vonalvezetés és közvetlen látás; hátsó aláfutásgátló (hátsó ütköző) a főjárművön és a vontatmányon, oldalsó aláfutásgátló (oldalsó védőszerkezetek) és tűzvédelmi berendezések (buszok esetében).

5.4. GYALOGOS- ÉS KERÉKPÁROS-BIZTONSÁG

Végül pedig ez az intézkedési terület előírja (az automatikus vészfékrendszerekkel összekapcsolt) gyalogos- és kerékpáros-észlelő rendszerek, az A oszlopokba és az elülső szélvédőbe beszerelt fejvédő elemek, valamint a járművek mögött elhaladók tolatás közbeni észlelésére alkalmas rendszerek bevezetését.

6. KÖVETKEZTETÉSEK

Az Európai Unióban jelenleg hatályos járműbiztonsági szabályok kipróbált és átfogó csomag részét képezik, amely már bizonyította hatékonyságát, ahogy arról a 3. szakaszban már szó esett. „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal

kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra”²⁴ című bizottsági közleményben bemutatott cselekvési terv a közútbiztonságra kiterjedő – elsősorban magukat a gépjárműveket, de a vezetői viselkedést és az úthálózatot befolyásoló – aspektusokat tartalmaz. A politika időközi értékelése²⁵ megerősítette a közúti baleseti halálesetek csökkentése terén elért előrelépéseket és azok fontosságát. A tanulmány azt is megállapította, hogy a közlekedésbiztonsági jogszabályok kritikus területnek minősülnek a halálesetek csökkentésére gyakorolt hatást tekintve.

Ez az Európai Parlamentnek és Tanácsnak szóló jelentés átfogó áttekintést nyújt és további előrelépéseket javasol a valamennyi úthasználó, azaz az Unió minden polgárának javát szolgáló továbbfejlesztett közlekedésbiztonsági megoldások terén. A Bizottság abból a célból vizsgálta meg az intézkedéseket, hogy fokozatos, ám jelentős haladást érjen el több járműbiztonsági kérdéssel kapcsolatban. A Bizottság mérlegelni fogja, hogy az említett intézkedések közül melyeket foglalják jogszabályba a költségek és előnyök megfelelő hatáselemzését követően, amelynek részeként az uniós iparág versenyképességére gyakorolt összesített hatást és az iparági alkalmazáshoz szükséges észszerű határidőt is figyelembe veszi.

Minden, az európai közutakon közlekedő járművek biztonságát érintő új követelménynek olyan további innovációs megoldásokat és beruházásokat kell ösztönöznie, amelyek minőségi uniós munkahelyeket teremtenek, és erősítik az uniós iparágak versenyképességét. Az ilyen követelményeknek azt az uniós kötelezettségvállalást is meg kell erősíteniük, amelynek célja, hogy az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló stratégia részeként jelentős mértékben csökkenjen az üvegházhatásúgáz-kibocsátás mértéke.

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0389&from=EN>

²⁵ COM(2015) 116 final.