



## KÖZUTAK: KÖZLEKEDÉSI ÉS BIZTONSÁGI SZABÁLYOK

Az Európai Unió közös európai közlekedésbiztonsági térség létrehozását tervezi a 2010–2020-as évtizedben. A kérdés főként nemzeti hatáskörbe tartozik. Az uniós intézkedések a járművek műszaki állapotára, a veszélyes áruk szállításra és az útbiztonságra vonatkoznak.

### JOGALAP ÉS CÉLKITŰZÉSEK

A Lisszaboni Szerződés VI. címe, és különösen az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikke képezi e közlekedésbiztonsági térség létrehozásának alapját, amelynek célja a közúti közlekedésbiztonság javítása és a fenntartható mobilitás előmozdítása. 2010-ben az Európai Unió megújította a közúti közlekedésbiztonság javítása iránti elkötelezettségét azáltal, hogy 2020-ra célként kitűzte, hogy a 2010-es szinthez képest 50%-kal kell csökkenteni a közúti halálesetek számát. A 2010–2020 közötti időszakban 6,7%-os éves csökkenésre van szükség a 2020-ra kitűzött uniós cél eléréséhez. 2010 óta azonban az EU28-ban bekövetkezett közúti halálesetek száma 19%-kal csökkent, ami csupán átlagos évi 3,4%-os csökkenést jelent. Annak következtében, hogy nem sikerült a halálesetek számát megfelelő mértékben csökkenteni, 2017 és 2020 között 11,4%-os éves csökkenésre van szükség, amennyiben az EU nem kíván lemaradni. Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) [2017-es jelentése](#) szerint 2016-ban az EU közútjain 25670 haláleset történt (530-mal kevesebb, mint 2015-ben, ami csak 2%-os csökkenést jelent).

### EREDMÉNYEK

#### A. Általános megállapítások

2003 júniusában a Bizottság közzétette a 2003–2010 közötti időszakra szóló harmadik közúti közlekedésbiztonsági európai cselekvési programot, amelynek az volt a célja, hogy 2010 végéig felére csökkentse a tagállamok útjain bekövetkezett halálos balesetek számát. Noha a kitűzött célt a kiszabott határidőn belül nem sikerült megvalósítani, a Bizottság „A közúti közlekedésbiztonság [európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra](#)” című, 2010. július 20-án közzétett közleménye ([COM\(2010\)0389](#)) szerint a program révén sikerült csökkenteni a közúti balesetekben elhunytak számát.

Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i bizottsági fehér könyvben ([COM\(2011\)0144](#)) a Bizottság 2020-ra tolja ki azon cél megvalósítását, hogy a közúti balesetekben elhunytak száma felére csökkenjen, 2050-re pedig már azt irányozza elő, hogy halálos kimenetelű közúti balesetre egyáltalán ne kerüljön sor. A Bizottság politikai iránymutatásaiban hét célkitűzést is meghatároz, amelyek megvalósítását a megosztott felelősség és a szubszidiaritás elve szerint nemzeti és európai szintű intézkedések elfogadásával látja megvalósíthatónak. Ezek a célok a következők: az úthasználók oktatásának és képzésének javítása és a közúti közlekedésbiztonsági szabályok alkalmazásának hatékonyabb ellenőrzése; a

közúti infrastruktúra és a járművek biztonságának javítása; az intelligens közlekedési rendszerek használatának előmozdítása, például a járműben elhelyezett „eCall” segélyhívó rendszer bevezetésének köszönhetően; a sürgősségi segélyszolgálatok és a baleseti ellátás javítása; a veszélyeztetett úthasználók, közöttük a gyalogosok és a kerékpárosok védelme.

## **B. A járművek műszaki állapota**

Az Unió 2014-ben új jogszabálycsomagot, az ún. „műszaki alkalmassági jogszabálycsomagot” fogadott el. A műszaki alkalmassági jogszabálycsomagot három irányelv alkotja: az időszakos műszaki vizsgálatról szóló [2014/45/EU irányelv](#), a haszonjárművek közlekedésre való alkalmasságának közúti műszaki ellenőrzéséről szóló [2014/47/EU irányelv](#), valamint a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló [2014/46/EU irányelv](#).

A biztonsági övnek a 3,5 tonna tömeget el nem érő gépjárművekben való kötelező használata tekintetében a 2003. április 8-i [2003/20/EK irányelv](#) kötelezővé teszi a gyermekbiztonsági rendszerek, valamint minden ülő utas számára a biztonsági övek használatát a helyi és távolsági autóbuszokban, amennyiben azok ilyen berendezésekkel fel vannak szerelve (kivételek vannak a városi övezetben történő helyi közlekedés esetében).

Az 1992. február 10-i [92/6/EGK irányelv](#) értelmében kötelező a sebességkorlátozó berendezés beszerelése a 3,5 tonnánál nagyobb tömegű gépjárművekbe. A 2002. november 5-i [2002/85/EK irányelv](#) a sebességkorlátozó berendezés használatára vonatkozó kötelezettséget kiterjesztette (a vezetőülést nem számítva) a több mint 8 üléssel felszerelt valamennyi személyszállító gépjárműre, valamint az összes 3,5 és 12 tonna közötti áruszállító járműre.

Az aktív biztonsági rendszerek tekintetében a gépjárműveknek a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról szóló, 2009. január 14-i [78/2009/EK rendelet](#) előírja az elülső védelmi rendszerek kialakítására és frontális ütközéskori működésére vonatkozó követelményeket. A rendelet megteremtette annak lehetőségét, hogy a kerékpárosokkal és gyalogosokkal való ütközéseket megelőző technológiára ne vonatkozzanak ezek a követelmények. Ezen kívül előírja egy jóváhagyott fékrásegítő rendszer (BAS) beszerelését.

Végezetül, a 2003. november 10-i [2003/97/EK irányelv](#) az úthasználók biztonságának a „holttér” csökkentésével történő növelése érdekében előírja az Unióban újonnan forgalomba került tehergépjárművek kiegészítő holttértükrökkel (nagy látószögű külső tükrökkel, külső közeltéri tükrökkel és első tükrökkel) való kötelező felszerelését. A 2007. július 11-i [2007/38/EK irányelv](#) előírja, hogy a már meglévő járműállományt is fel kell szerelni ilyen berendezésekkel. A [2003/97/EK irányelvet](#) hatályon kívül helyező 2009. július 13-i [661/2009/EK rendelet](#) 2014. november 1-jén lépett hatályba, így az Uniót kívül nyilvántartásba vett gépjárműveknek is rendelkezniük kell ilyen típusú visszapillantó tükrökkel. 2011-ben a Bizottság tanulmányt készített a holttér miatt bekövetkezett balesetokról, és 2012 júniusában előterjesztette a [2007/38/EK irányelv](#) végrehajtásáról szóló jelentést, amely hangsúlyozza, hogy a tehergépjárművek által okozott balesetek még mindig évi több mint 1200 áldozatot követelnek, ezért további erőfeszítésekre van szükség az ebből fakadó balesetek megelőzése érdekében.

## **C. Veszélyes áruk szállítása**

Az 1994. november 21-i [94/55/EK irányelv](#) a veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló európai megállapodásban (ADR) előírt szabályokat a tagállamokon belüli közlekedésre is kiterjesztette. Ezt a 2008. szeptember 24-i [2008/68/EK irányelvvel](#) visszavonták, mely utóbbi közös rendszert állított fel a veszélyes áruk Uniót belüli szállításának minden vonatkozása tekintetében, nemcsak a közúti fuvarozás, hanem a vasúti és vízi szállítás esetében is. A Bizottság 2012. december 3-i [2012/45/EU irányelvével](#) az ADR megállapodás

legutóbbi változatának megfelelően összhangba hozta a 2008/68/EK irányelv tartalmát, melynek frissítésére két évente kerül sor.

#### **D.** Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) és az „eBiztonság” kezdeményezés

A Bizottság 2008. december 16-án cselekvési tervet indított az ITS közúti fuvarozás terén történő elterjesztése érdekében. A cselekvési terv számos kezdeményezést tartalmaz (például a 2006-ban beindított eBiztonság kezdeményezést), és több kiemelt fontosságú cselekvést határoz meg. A 2010. július 7-i, a közúti szállításban használandó ITS-ekkel kapcsolatos [2010/40/EU irányelv](#) ugyanezt a szellemet követi, és célja a kölcsönösen átjárható ITS-ek összehangolt és egységes kiépítésének biztosítása az Unióban. Az ITS-ek közé tartoznak többek között az automatikus sebességszabályozást és a sávelhagyást felügyelő berendezések, az ütközésre figyelmeztető eszközök, vagy baleset esetén az automatikus segélyhívó rendszerek. A Bizottság által 2003-ban létrehozott eBiztonsági fórum, amelyet 2011-ben iMobility-nek neveztek át, a közúti biztonságban érintett feleknek szolgál közös platformul, melynek célja, hogy elősegítse és ellenőrizze az eSafety-vel kapcsolatos ajánlások tiszteletben tartását és támogassa a járműbiztonsági eszközök kiépítését és használatát.

Az Európai Unió egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó szolgáltatás kiépítéséről szóló, 2014. május 15-i [585/2014/EU](#) európai parlamenti és tanácsi határozat nyomán a tagállamok legkésőbb 2017. október 1-ig kötelesek voltak az e-segélyhívások megfelelő fogadásához és kezeléséhez szükséges közbiztonsági válaszpontokat (KBVP-k) létrehozni.

A Bizottság 2016. november 30-án közleményt bocsátott ki „Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiája – mérföldkő az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás megvalósítása felé” címmel ([COM\(2016\)0766](#)). A TRAN bizottság a témával foglalkozó saját kezdeményezésű jelentés elkészítésével válaszolt, amelyről várhatóan 2018 februárjában szavaznak.

#### **E.** A közúti közlekedési infrastruktúrák biztonsága

A 2004. április 29-i [2004/54/EK irányelv](#) meghatározza a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményeket. Az irányelv előírja, hogy az 500 méternél hosszabb, üzemben lévő, épülő és tervezett összes alagútra harmonizált biztonsági előírások legyenek alkalmazandók. A leggyakrabban előforduló balesetek – például tüzesetek – megelőzése érdekében e rendelkezések kiterjednek az alagutak szervezési, szerkezeti, műszaki és gyakorlati vonatkozásaira. A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló, 2008. november 19-i [2008/96/EK irányelv](#) célja, hogy az esetekről végzett vizsgálatok segítségével az utak építésének, üzemeltetésének vagy jelentős átépítésének minden szakaszában biztosítsa a közúti biztonság elvének érvényesülését. Az irányelv e célból az infrastrukturális beruházásokra vonatkozó biztonsági ellenőrzések elvégzését írja elő. Ezenkívül az irányelv rendelkezései előírják a használatban lévő közutak biztonsági ellenőrzését és a kiemelten balesetveszélyes útszakaszok meghatározását.

#### **F.** Az ittas vezetés miatt bekövetkezett balesetekről készített statisztika és az ilyen balesetek megelőzése

Tekintettel a [93/704/EK tanácsi határozatra](#), a közúti közlekedésben történt személyi sérüléseket feldolgozó CARE adatbank a Tanács határozata alapján jött létre abból a célból, hogy összegyűjtse a nemzeti statisztikai nyilvántartásokban lévő adatokat, és az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont (ERSO) közreműködésével biztosítsa azok közzétételét. A gépjárművezetői magatartás javítására irányuló uniós politika keretében a Bizottság előírja, hogy a tagállamoknak a kilélegzett levegő elemzésén alapuló véletlenszerű

ellenőrzések rendszerét kell létrehozniuk, valamint előírja a véralkoholszint maximális értékének betartását. Az ittas állapotban történő vezetést szűrőpróbaszerűen ellenőrzik alkoholszonda segítségével (A Bizottság 2001. január 17-i [2001/115/EK](#) és 2004. április 17-i [2004/345/EK](#) ajánlásai). A közúti biztonság javítása érdekében a Bizottság harmonizált kódot vezetett be az indításgátló alkoholszondákra vonatkozóan, amelyet több tagállam alkalmaz (lásd a vezetői engedélyekről szóló, [2006/126/EK irányelvet](#) módosító 2015. április 24-i (EU) [2015/653 irányelvet](#)).

#### **G. A külföldön elkövetett közúti szabálysértések visszaszorítása**

A közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló, 2015. március 11-i (EU) [2015/413 irányelvet](#) az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja (VI. cím, „Közlekedés”) alapján fogadták el. Ez az irányelv a [2011/82/EU irányelvet](#) váltja fel (amelyet az Európai Unió Bírósága 2014. május 6-i ítéletében megsemmisített). A cél nem változott: a külföldi járművezetők anonimitásának megszüntetése, valamint a járművek nyilvántartásba vételének tagállamától eltérő tagállamban elkövetett közúti szabálysértések nyomon követése. A tagállamok a nemzeti kapcsolattartó pontok közötti információcserét szolgáló eljárásnak köszönhetően hozzáférhetnek egymás nemzeti gépjármű-nyilvántartási adataihoz. A gyakorlatban a jogsértés helye szerinti tagállam határoz arról, hogy indít-e eljárást. A szabálysértés feltételezett elkövetője így egy felszólító levélben tájékoztatást kaphat a szabálysértés részleteiről, a megfizetendő bírság összegéről, a kifizetés módjáról, valamint a fellebbezési lehetőségekről. Az irányelv a személyes adatok védelme mellett biztosítja, hogy jelentősebb közlekedésbiztonsági szabálysértés esetén a külföldi járművezetőkkel szemben következetesen szabjanak ki szankciókat.

## **AZ EURÓPAI PARLAMENT SZEREPE**

A Parlament számos állásfoglalást fogadott el, amelyekben hangsúlyozta a közúti közlekedésbiztonság jelentőségét. Amikor 2005-ben a Bizottság 3. cselekvési programját (2003–2010), támogatta, kérte a 2010 utáni időszakra szóló hosszú távú terv kidolgozását, amely meghatározza a közúti biztonságra vonatkozó „zéró elképzelés” megvalósításához szükséges intézkedéseket ([P6\\_TA\(2005\)0366](#)). A Parlament a 2011–2020-as időszakra vonatkozó, az európai közúti biztonságról szóló állásfoglalásában ([P7\\_TA\(2011\)0408](#)) ismételten felkérte a Bizottságot, hogy tűzze ki hosszú távú célként a halálos áldozatot követelő közúti balesetek teljes kiküszöbölését, ezt azonban immár összekapcsolta a közúti járművekbe beépítendő technológia rendszeres alkalmazásával és a színvonalas intelligens közlekedési rendszerek kifejlesztésével. Az Európai Parlament a közlekedés fenntartható jövőjéről kiadott állásfoglalásában ([P7\\_TA\(2010\)0260](#)) felkérte a Bizottságot, hogy terjesszen elő lényegre törő tanulmányt, amelyben részletesen ismerteti a tagállamok sebességkorlátozás terén hathatósan bevált gyakorlatait, valamint aggodalmának adott hangot a közlekedési ágazat dolgozóinak biztonságát illetően. Az Európai Parlament ugyanakkor síkra szállt a közúti biztonsággal kapcsolatos fogalmak egységes meghatározása mellett annak érdekében, hogy javuljon a balesetekkel kapcsolatos kutatás és garantált legyen az eredmények összehasonlíthatósága. A Bizottság 2013. március 19-én kiadott, a közúti balesetben súlyos sérüléseket szenvedett áldozatokról szóló munkadokumentuma részben megfelel a Parlament azon igényének, hogy a közúti balesetekre vonatkozó stratégia hatókörét szélesíteni kell. E munkadokumentum többek között célul tűzi ki, hogy a súlyos sérüléseket szenvedett áldozatok száma (a 2015–2020-as időszakban) az egész Unió területén csökkenjen, valamint bejelenti, hogy a súlyos sérülések meghatározására szolgáló rendszer 2012 óta az Unióban mindenütt működőképes. A TRAN bizottság az IMCO bizottsággal együtt saját kezdeményezésű jelentést terjesztett elő „A halálos

kimenetelű közúti balesetek csökkentése: a gépjárműbiztonság javítása az Európai Unióban” címmel, amelyet később, 2017. november 14-én, az Európai Parlament állásfoglalásaként fogadtak el. Az állásfoglalás a Bizottság jelentésére épült ([COM\(2016\)0787](#)).

2014. március 11-én a Parlament első olvasatban elfogadta a járművek időszakos műszaki ellenőrzésére, a nyilvántartásba vételre és a haszongépjárművek közúti ellenőrzésére vonatkozó közös minimumszabályokról szóló álláspontját. A végleges szöveg ([2014/45/EU irányelv](#)) hozzájárult a közúti biztonság javításához és a műszaki ellenőrzés igazolásának határokon túl történő elismeréséhez. A TRAN bizottság 2017. február 27-én megvizsgálta a Bizottságnak a gépjárművek műszaki alkalmasságával kapcsolatban folytatott munkáját, és 2017. június 20-án megvitatta a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló [2000/30/EK irányelv](#) alkalmazásáról – 2013–2014-es jelentéstételi időszak – szóló bizottsági közleményt ([COM\(2017\)0099](#)). A TRAN bizottság megbeszélései középpontjában a menetíró készülékekkel kapcsolatos csalások és a kilométer-számlálók állásának manipulálása állt, mivel ezek óriási kockázatot jelentenek a biztonságra és a fogyasztói jogokra nézve. A Bizottság jelezte, hogy jelenleg értékeli a kilométer-számláló nyilvántartásba vételének, a büntetőjog és a határokon átnyúló információcsere lehetőségeit. Időközben a Parlament „A gépjárművek kilométer-számlálójának manipulálása: az uniós jogi keret felülvizsgálata” címmel jogalkotási kezdeményezést indított. A jelentéstervezet a TRAN bizottságban várhatóan 2018 januárjában kerül megvitatásra. A Parlament tematikus fősztálya szintén ugyanebben a témában megbízást adott egy tanulmányra, amely 2017 novemberében „[A kilométer-számláló szabotázs – intézkedések a manipuláció megakadályozására](#)” címmel meg is jelent. A Bizottság az „Európa mozgásban” című jogalkotási menetrend részeként az [561/2006/EK rendeletnek](#) a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, napi és heti pihenőidőre vonatkozó követelményei tekintetében és a [165/2014/EU rendeletnek](#) a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló, 2017. május 31-én közzétett javaslattal ([COM\(2017\)0277](#)) a 165/2014/EU rendelet módosítására törekszik. A TRAN bizottság 2018. januári ülésén fogja megvitatni a javaslatról szóló jelentéstervezetet.

Christina Ratcliff

11/2017