

**Európai program a közúti biztonságért - Félidős mérleg**

**Az Európai Parlament állásfoglalása Európai Cselekvési Program a Közúti Közlekedés Biztonságáért - félidős értékelés (2006/2112(INI))**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Bizottság „Európai közlekedéspolitika 2010-re: Ideje döntenii” (COM(2001)0370) című fehér könyvére, továbbá az Európai Parlament 2003. február 12-i, ezzel kapcsolatos állásfoglalására<sup>1</sup>,
  - tekintettel a Bizottság „Informatikai és kommunikációs technológiák a biztonságos és intelligens gépjárműveken” című közleményére (COM(2003)0542),
  - tekintettel a Bizottság „Európai közlekedésbiztonsági cselekvési program – A közúti balesetek áldozatai számának felére csökkentése 2010-ig” című közleményére, (COM(2003)0311), továbbá az Európai Parlament 2005. szeptember 29-i, ezzel kapcsolatos állásfoglalására<sup>2</sup> és 2004. októberi, „20 000 életet megmenteni a közutakon” című kiadványára,
  - tekintettel a Bizottság 2004. április 6-i, a közúti közlekedés biztonsága terén hatályos jogszabályok végrehajtására vonatkozó 2004/345/EK ajánlására<sup>3</sup>,
  - tekintettel a közúti közlekedés biztonságáról szóló 2003. október 24-i veronai nyilatkozatra, valamint a 2004. október 25-26-i második veronai konferencia következtetéseire, továbbá az ezt követően az Európai Unió közlekedési miniszterei által tett kötelezettségvállalásra, amely szerint a közúti biztonságot prioritásnak tekintik,
  - tekintettel a közúti közlekedés biztonságáról szóló, 2004. január 29-i európai chartára,
  - tekintettel a Bizottság „Európai cselekvési program a közúti közlekedés biztonságáért – Félidős mérleg” című közleményére (COM(2006)0074),
  - tekintettel az Egyesült Államok Autópálya Közlekedésbiztonsági Nemzeti Hivatala (National Highway Traffic Safety Administration; NHTSA) által tett bejelentésre, amely szerint 2011 szeptemberétől valamennyi új autó esetében az elektronikus stabilizációs rendszerek (ESP/ESC) az USA-ban kötelező szabványfelszerelések lesznek,
  - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0449/2006),
- A. mivel az Európai Unióban minden évben több mint 40 000 haláleset oka közúti baleset, amelynek közvetlen és közvetett költségeit 180 000 000 000 EUR-ra – avagy az EU

---

<sup>1</sup> HL C 43. E, 2004.2.19., 250. o.

<sup>2</sup> HL C 227. E, 2006.9.21., 609. o.

<sup>3</sup> HL L 111., 2004.4.17., 75. o.

GDP-jének 2%-ára – becsülik,

- B. mivel az Európai Unióban bekövetkezett közúti balesetek áldozatai számának 2010-ig a felére történő csökkentésére irányuló célkitűzés továbbra is prioritás marad és tudomása van az e számadat eléréséhez szükséges haladás kudarcáról és ez aggodalomra ad okot,
- C. mivel a nevezett cél elérése érdekében az Európai Unióban tett lépések nem elégségesek,
- D. mivel a Parlamentnek továbbra is az a véleménye, hogy a közúti biztonság a tagállamok és az Európai Unió közös felelőssége,
- E. mivel az Egészségügyi Világszervezet európai irodája hangsúlyozta, hogy a közutakon elszenvedett halálos balesetek és a közúti balesetek általában súlyos közegészségügyi problémákat jelentenek, és hogy az egészségügyi szempontoknak a közúti biztonságban való figyelembevétele, valamint a sebesség csökkentése a prioritások közé tartozik, amelyek azonban a tagállamok hatáskörébe tartozó kérdések,
- F. mivel tovább nő a különbség a rossz közúti biztonságukról ismert tagországok között, illetve azok között, amelyek jobb eredményt értek el e téren,
- G. mivel a közúti közlekedés biztonságának van egy horizontális dimenziója, és annak a lehető legnagyobb mértékre történő növelésével kapcsolatos cél elérése érdekében a hangsúlyt mindenekelőtt a jogszabályok (biztonsági övek, sebességhatárok, a közlekedésrendészeti szabályok betartása) hatékonyabb végrehajtását célzó számos politikára, a vezetési normák javítására (vezetői engedélyek, vezetői magatartás, a gyalogosok tiszteletben tartása), az infrastruktúra fejlesztésére (az autópályák és úthálózatok, a forgalmi sávok és a közlekedési jelzőtáblák minősége), a gépjárművek tökéletesítésére (időszakos ellenőrzések, modellek) és a legjobb gyakorlat megosztására kell fektetni,
- H. mivel az Európai Unióban a vezetési normák rövid távon történő javításának leghatékonyabb eszköze a tagállami közlekedésrendészeti jogszabályok betartatása, különösen a gyorsított és az ittas vezetés, valamint a biztonsági öv és a gyermekbiztonsági rendszerek használatára irányuló követelmény tekintetében,
- I. mivel a mai gépjárművek négyszer biztonságosabbak, mint 1970-ben,
- J. mivel az összes közúti haláleset tekintetében a motoros áldozatok aránya egyre nő,
- K. mivel a záróvonalak jelentősen csökkentik a halálos balesetek számát a közutakon,
- L. mivel 2006 októberében a Bizottság megkezdte a négyéves DRUID-projektet az alkoholos, kábítószeres és gyógyszeres befolyásolt állapotban történő vezetés hatásainak kivizsgálása érdekében,
- M. mivel az életmentő biztonsági rendszerek bevezetésével kapcsolatban a tagállamoknak legalább annyira célratorőnek kell lennie, mint más országoknak,
- 1. magasabb szintű politikai kötelezettségvállalásra szólít fel az Európai Unió közútjain folyó közlekedés biztonsága mellett valamennyi tagállam, a regionális és helyi hatóságok, valamint az EU-s intézmények, továbbá az ipar, a szervezetek és az egyének részéről;

2. úgy ítéli meg, hogy kizárólag olyan integrált megközelítéssel lehet a súlyos közúti balesetek számát jelentősen és tartósan csökkenteni, amely a közúti közlekedés biztonságát a közúti közlekedés valamennyi szereplője és legfőbb felelősei számára közös üggyé teszi, közös közlekedési rendszert és valamennyi tagállamban hatékony, a tagállamokban a közúti közlekedés szereplőinek megfelelő ellenőrzésével (vezetői engedélyek ellenőrzése, szondák stb.) kiegészült jogi szabályozást teremt;
3. emlékeztet arra, hogy az Európai Unió által kitűzött ambiciózus célkitűzések nem érthetők el, ha nem veszik figyelembe az oktatás és a jelenlegi tagállami jogszabályok végrehajtásának alapvető természetét; ezért sürgeti a tagállamokat, hogy még inkább hangsúlyozzák és általánosítsák tájékoztatási politikáikat és növeljék a közúti biztonsággal kapcsolatos lakossági tudatosságot minden korosztályban valamennyi felhasználó számára; felszólítja továbbá a tagállamokat, hogy kivétel nélkül és teljes mértékben alkalmazzák a jelenlegi hatályos jogszabályokat, amelyeknek az úthasználók általi betartása a közúti biztonság jelentős javulását teszi lehetővé;
4. üdvözli a Bizottságnak a közúti infrastruktúra biztonságos üzemeltetéséről szóló irányelvre irányuló (COM(2006)0569) – ami 12% és 16% közötti arányban csökkentheti a halálos áldozatok számát – és a holt terek felszámolását lehetővé tevő tükrök használatával kapcsolatban a Közösségben bejegyzett nehézjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló irányelvre irányuló (COM(2006)0570) két legutóbbi javaslatát;
5. felhívja a Bizottságot, hogy a lehető legrövidebb időn belül terjessze elő a már megígért javaslatokat, például az alábbiakra vonatkozóan: határokon átnyúló végrehajtás, fényszóró kötelező nappali használata, a hatályos intézkedések és szabályozás alkalmazása a közúti közlekedés biztonsága terén, a tehergépkocsik körvonalainak jelzése céljából hátsó fényvisszaverő csíkok, valamint a holt terek felszámolását lehetővé tevő, beépített és utólag beszerelt tükrök és/vagy a holt terek ellenőrzésére szolgáló új rendszerek használata;
6. a határokon átnyúló közlekedési bűncselekmények elleni küzdelem céljából különösen fontosnak tartja, hogy lehetővé tegyék a gyorsra, a biztonsági öv használatának elmulasztására és az ittas vezetésre vonatkozó jogszabályok hatékony végrehajtását annak érdekében, hogy az ilyen jelentős büntetéseket attól függetlenül szabhassák ki, hogy a bűncselekményt a jogsértő saját országában vagy egy másik tagállamban követte-e el;
7. emlékezteti a Bizottságot abbéli szándékára, amely szerint fontolóra veszi a tagállamokban használt közlekedési jelzőrendszerekre vonatkozó felhasználóbarát és naprakész tájékoztatás nyújtását egy, az EU valamennyi hivatalos nyelvén rendelkezésre álló honlapon keresztül;
8. hangsúlyozza a közúti közlekedési szabályok és jelzőtáblák harmonizációjának szükségességét, mivel például a körforgalom esetén alkalmazandó eltérő elsőbbségadási szabályok baleseteket okozhatnak;
9. felhívja a Bizottságot, hogy mivel a nem egyértelmű és nem következetes közúti jelzések szükségtelen kockázatokat okozhatnak a közúti biztonság vonatkozásában, valamint figyelembe véve a közúti jelzésekről szóló Bécsi Egyezmény rendelkezéseit, felszólítja a Bizottságot, hogy – a közúti biztonság javításának eszközeként – terjesszen elő egy

tanulmányt az európai közúti jelzések harmonizációjáról;

10. felhívja a Bizottságot, hogy – figyelemmel a közúti munkaterületeken bekövetkezett balesetek és halálos balesetek nagy számára – az azonosításra és a legjobb gyakorlatok cseréjére alapozva dolgozzon ki közös iránymutatásokat a biztonságos közúti munkaterületekre vonatkozó követelményekről;
11. úgy ítéli meg, hogy a közúti közlekedés biztonsága terén elérhető előrelépés meggyorsítása érdekében a Bizottságnak az EU finanszírozásával ösztönöznie kell testvérvárosi kapcsolatok kialakulását az új és a régi tagállamok között;
12. úgy ítéli meg, a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy szakértői munkacsoportjaiban mind az új, mind a régi tagállamok képviselői helyet kapjanak;
13. nyomatékosan kéri a Bizottságot, hogy értékelje a közúti közlekedés biztonságáról szóló európai chartát;
14. nyomatékosan kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy hatékonyan vessék össze és koordinálják a tagállamokban a közúti közlekedés biztonsága terén elért eredményeket, annak érdekében, hogy a jó tapasztalatokat a legmegfelelőbb gyakorlati megoldások elfogadásával valamennyi tagállamra ki hasznosítani tudja, meggyorsítva ezáltal az előrelépést;
15. felhívja a Bizottságot, hogy ismerje el a független, páneurópai teljesítményértékelési programok fontosságát a közúti biztonságot érintő uniós jogszabályok egységesebb alkalmazásának támogatása során, amely programok ösztönzik a biztonságos közúti környezet biztosításáért felelős érdekeltek (azaz az EuroTAP és az EuroNCAP) közötti versenyt;
16. felhívja a tagállamokat, hogy vegyék fontolóra, hogy az új gépjárművezetők, a hivatásos haszongépjármű-vezetők, valamint az utasszállítást végző buszsofőrök, és – például – a veszélyes árut szállító sofőrök számára 0,00%-ban állapítsák meg a megengedett véralkoholszintet;
17. felhívja a figyelmet arra a lehetőségre, hogy aktív és passzív biztonsági minimumkövetelményeket állapítsanak meg valamennyi gépjármű vonatkozásában, valamint hogy harmonizálják a közúti jelzések műszaki szabályait az egész Európai Unió területén;
18. úgy véli, hogy a kábítószeres befolyásoltság állapotában történő vezetés súlyos probléma, amely ellen küzdeni kell; és hogy a tagállamoknak és a Bizottságnak több forrást kell az ilyen bűncselekmények kutatásába és az azok elleni küzdelembe fektetnie;
19. úgy ítéli meg, hogy a munkahelyi egészségügyi és munkavédelmi szabályokat alkalmazni kell az olyan esetekre, ahol a jármű mobil munkahely;
20. felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a kommunikációs eszközök gépjárműben való használatának a sofőr viselkedésére és a közúti biztonságra kifejtett befolyását;
21. nyomatékosan kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy kettőzzék meg erőfeszítéseiket a biztonsági öv általános használata érdekében minden gépjárműtípusban, és különösen a

buszokban,

22. kéri a tagállamokat, hogy a 12 tonnánál nagyobb súlyú gépjárművekkel történő előzésre vonatkozó tilalmat – amennyire lehetséges – terjesszék ki minden egy- és kétsávos útra;
23. felkéri a Bizottságot, hogy ajánlja a tagállamoknak, hogy hozzanak létre és tartsanak fenn megfelelő, az európai szociális partnerek kritériumait teljesítő pihenőlétesítményeket a szünetekkel megszakított vezetés céljából biztonságosabb infrastrukturális létesítmények biztosítása érdekében;
24. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy hozzanak létre ösztönzőket abból a célból, hogy a piaci kínálatban lévő gépjárművek közül a biztonság és a környezetre gyakorolt hatás szempontjából a legjobbakat vásárolják vagy lízingeljék, valamint hogy az autógyártók biztonságosabb és környezeti szempontból hatékonyabb gépjárműveket fejlesszenek ki;
25. úgy ítéli meg, hogy a biztosító társaságok meghatározó módon járulhatnak hozzá a közúti közlekedésre vonatkozó szabályoknak és a közúti fuvarozási ágazatban a munkahelyre vonatkozó előírásoknak a figyelemmel kíséréséhez, nevezetesen differenciált biztosítási díjak rendszere révén;
26. felhívja a tagállamokat annak biztosítására, hogy az ösztönzők ne korlátozódjanak a legújabb kibocsátás-csökkentési technológiákra, hanem terjednek ki a jelentős biztonsági jellemzőkre is (segédvészfék, a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek, automatikus sebességszabályozó rendszerek, lengéscsillapító ellenőrzési rendszerek stb.);
27. felhívja a Bizottságot, hogy mérje fel a gépjárművezetők fáradtságának és kimerültségének következményeit az effajta balesetek gyakoriságának csökkentése érdekében, akár magánszemélyekről, akár pedig a gépjárművet a munkahelyi környezetre vonatkozó szabályok értelmében munkavégzés jogcímén használó gépjárművezetőkéről van szó;
28. felhívja a Bizottságot, hogy kezdjen el egy, a vezetői fáradékonyság elleni európai szintű tájékoztatási kampányt annak érdekében, hogy elősegítsék azt, amit már jó néhány tagállamban megtettek, azaz hogy a vezetők bármely út alkalmával kétóránként álljanak meg;
29. úgy ítéli, hogy a létező technológiák rendkívül széles skáláján különös figyelmet kell fordítani a következő megoldásokra: a biztonsági öv használatára figyelmeztető berendezések és fejlett korlátozó rendszerek, elektronikus stabilitásellenőrző (ESC), sebességkorlátozó rendszerek, antialkohol záruk, veszély-előrejelző biztonsági rendszerek (segédvészfék, automatikus sebességszabályozó, a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer, ultrahangos holttér-figyelő, lengéscsillapító ellenőrzési rendszer) és az e-segélyhívó rendszer (eCall);
30. felhívja a tagállamokat, hogy 2007 júniusáig írják alá az e-segélyhívó rendszerre vonatkozó közös szándéknyilatkozatot;
31. úgy ítéli meg, hogy az intelligens közlekedési rendszerű eszközöket (ITS) a vezetők életkorához lehetne igazítani;

32. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy arra ösztönözzék az EuroNCAP-ot, hogy vezessen be vizsgálatot a nyak ostorcsapás-sérülés elleni védelemére és olyan aktív műszaki megoldásokra is, mint az ESP/ESC vészfékezés, vezetéstámogatás (például az antialkohol záruk), az automatikus sebességszabályozó és a sávellhagyásra figyelmeztető rendszer;
33. felhívja a Bizottságot, hogy kifejezetten szerepeltesse a motorosok biztonságát – különösen az európai közutakon a motorosbarát szalagkorlátok vonatkozásában – az infrastruktúrával kapcsolatos iránymutatásokban;
34. fontosnak ítéli, hogy a Bizottság törekedjen közös minimumkövetelmények meghatározására a gépjárművezetés-oktatók vizsgáztatása és engedélyük megadása tekintetében;
35. felhívja a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki olyan cselekvési tervet a közúti biztonsággal kapcsolatos képzés és oktatás vonatkozásában, amelyet az iskolai tanterv egészében (3-tól 18 éves korig) és az Unió valamennyi iskolájában alkalmazni kell; helyesli továbbá a képzésre vonatkozó normák és a biztonsági intézkedések kidolgozását, amelyekre annak érdekében van szükség, hogy a vezetői engedély megszerzésére törekvőknek 16 éves életkortól kezdve lehetővé tegyék a felügyelet melletti vezetési gyakorlatot;
36. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy vezessenek be az Európai Unió teljes területén érvényes, a valamennyi gépjárműre kötelező, rendszeres műszaki biztonsági ellenőrzésekre vonatkozó egységes szabályokat;
37. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az egységes európai hívószámra (112) vonatkozó ismeretek és az E112 valamennyi tagállam általi bevezetésének értékelése alapján tegyenek javaslatokat az Európai Unióban e téren kialakult helyzet javítására irányuló intézkedésekre;
38. hangsúlyozza, hogy az e-segélyhívó rendszer rendelkezik azzal a képességgel, hogy a balesettel kapcsolatos reakcióidőt a városi területeken mintegy 40%-kal, a vidéki területeken pedig mintegy 50%-kal csökkentse, és felhívja az összes tagállamot, hogy a lehető leghamarabb mozdítsák elő annak végrehajtását;
39. felhívja a Bizottságot, hogy mozdítsa elő a közúti baleseteket elemző európai rendszer bevezetését, az összehasonlítások egyszerűsítése és a megelőzési munkák javítása érdekében;
40. felhívja a Bizottságot, a tagállamokat és regionális hatósági szerveiket, fordítsanak nagyobb figyelmet a közutak sérülékenyebb használóira, vagyis a gyalogosokra, kerékpárosokra és motorkerékpárosokra;
41. hangsúlyozza, hogy a tagállamoknak a közutak tervezése, építése és karbantartása, valamint más infrastrukturális intézkedések során módszeresen figyelembe kell venniük valamennyi vezető (személyautók vezetői, motorosok, kerékpárosok, nehézgépjármű-vezetők stb.) biztonságát és a baleset-megelőzést;
42. felhívja a Bizottságot, hogy segítse elő a 3 és 4 év közötti gyermekek számára készített, a menetiránynak háttal eső háttámlájú biztonsági gyermekülések használatát a „Gyermekek

biztonsága az autókban” című (489A. sz.) jelentéssel összhangban, amelyet a közúti fuvarozás és közlekedés kérdéseivel foglalkozó svéd kutatóintézet (VTI) készített;

43. felhívja a Bizottságot és különösen a tagállamokat, hogy tanulmányozzák a biztonságos közúti közlekedés feltételeit a fogyatékkal élő személyek tekintetében; és fontosnak tartja, hogy a hivatásos utasszállító sofőröket, például a taxisofőröket megfelelően ki kell képezni a tolokocsik megfelelő rögzítésére stb.;
44. felhívja a Bizottságot, hogy a közúti közlekedésben való aktív és független részvételük tekintetében vizsgálja meg a fogyatékkal élő emberek igényeit és állapítson meg olyan szabályokat, amelyek biztosítják, hogy vezetői engedély igénylése során a fogyatékkal élő embereket nem éri megkülönböztetés;
45. úgy ítéli meg, hogy a különböző – például telematikai – technológiák hosszú távon lehetővé teszik a halálos balesetek számának jelentős csökkentését, ennél fogva felhív a kutatások fellendítésére és valamennyi érintett fél együttműködésére, a legígéretesebb technológiák gyors bevezetésének ösztönzése céljából, nem elhanyagolva azonban a közúti biztonságra irányuló oktatást;
46. úgy ítéli meg, hogy a közúti infrastruktúrával kapcsolatos információs és kommunikációs technológiák jelentősen javítják a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) kezelését és a közúti biztonságot; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy egy, az intelligens közúti közlekedésgazdálkodási rendszerek kidolgozására irányuló európai program létrehozása révén folytassák az e területen folytatott cselekvéseiket;
47. felhívja a Bizottságot, hogy fordítson különös figyelmet a gépjárművek műszaki biztonságára; hangsúlyozza, hogy 2010 előtt fontolóra kell venni a vonatkozó jogszabályok továbbfejlesztését és ezzel kapcsolatban az európai közutak biztonságának további javítása terén különösen fontos szerepe van az elektronikus gépjármű-biztonsági rendszerek (e-biztonsági rendszerek) vizsgálatának, a nyolc évesnél régebbi gépjárművek éves ellenőrzései egységes rendszerének, és azon gépjárművek különleges ellenőrzéseinek, amelyek súlyos balesetekben váltak érintetté;
48. felkéri a Bizottságot és az Eurostatot, hogy javítsa a közúti balesetekkel kapcsolatos statisztikákat, például a következőkkel:
  - a statisztikák kiegészítésként alapuljanak életkoron és nemen is;
  - a közúti balesetek veszélyeztetett áldozatainak – mint például a gyalogosok és kerékpárosok – valós számát megfelelőbben tüntessék fel;
  - harmonizálják a halálos közúti balesetekkel kapcsolatos kritériumokat, a balesetet követő túlélési időszakok alapján;
49. felhívja a Bizottságot, dolgozzon ki hosszú távú, a 2010 utáni időszakra is kiterjedő tervet, meghatározva mindazon szükséges intézkedéseket, amelyek révén elkerülhető a közúti balesetek okozta mindennemű haláleset és súlyos sebesülés („zéró elképzelés”);
50. felhívja a tagállamokat, hogy ismerjék el az abban rejlő veszélyeket, ha a járműveket (különösen a haszongépjárműveket) havas és jeges tetővel vezetik, valamint hogy ennek alapján dolgozzanak ki ajánlásokat a „hótisztítási területek” átfogó hálózatának

létrehozására vonatkozóan; meg kell fontolni és/vagy támogatni kell a műszaki alternatívákat;

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