



KÖZUTAK: KÖZLEKEDÉSI ÉS BIZTONSÁGI SZABÁLYOK

Az EU 2010–2020 közötti időszakra kitűzött egyik célkitűzése a közúti közlekedésbiztonság európai térségének létrehozása volt. A kérdés főként nemzeti hatáskörbe tartozik, ugyanakkor az európai intézkedések a járművek műszaki állapotára, a veszélyes áruk szállítására 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 tűzte ki, 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 EU-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) [2018-as jelentése](#) szerint 2017-ben az EU közútjain 25249 haláleset történt (477-tel kevesebb, mint 2016-ban, 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 2011–2020 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, köztük 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 hasznójárművek 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 övek 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 az úthasználók biztonságát a „holttér” csökkentésével javították. A 2003. november 10-i [2003/97/EK irányelv](#) előírja az Unióban újonnan forgalomba került tehergépjárművek kiegészítő holttertükrökkel (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 Unión kívül nyilvántartásba vett gépjárműveknek is rendelkezniük kell ilyen típusú visszapillantó tükrökkel. 2011-ben a Bizottság tanulmányt készített a holtter 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 irányelvvvel](#) visszavonták, mely utóbbi közös rendszert állított fel a veszélyes áruk Unión 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 irányelve](#) az ADR legutóbbi változatának megfelelően összhangba hozta a 2008/68/EK irányelv tartalmát, melynek frissítésére két évente kerül sor. Az ADR a közelmúltban az [\(EU\) 2018/1485 tanácsi határozattal](#) lett módosítva.

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 határozat](#) nyomán a tagállamok legkésőbb 2017. október 1-ig kötelesek voltak az e-segélyhívások megfelelő fogadásához és kezeléséhez szükséges közbiztonsági válaszponthoz (KBVP-k) létrehozni.

2016. novemberben a Bizottság „Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiája – mérföldkő az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás megvalósítása felé” címmel közleményt bocsátott ki [\(COM\(2016\) 0766\)](#). A Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága válaszul [saját kezdeményezésű jelentést](#) készített a témáról, amelyet a 2018. március 13-i plenáris ülésen fogadtak el. 2019. márciusban a Bizottság a 2010/40/EU irányelvet kiegészítő felhatalmazáson alapuló rendeletet terjesztett elő [\(C\(2019\)1789\)](#). A Parlament a rendelettel szemben



ugyan nem emelt kifogást, a Tanács azonban igen, így a felhatalmazáson alapuló rendeletet elutasították. Az eljárás lezárult ([2019/2651\(DEA\)](#)).

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. 2018-ban a Bizottság azzal a céllal terjesztette elő az irányelv módosítására irányuló javaslatát ([COM\(2018\) 0274](#)), hogy a közúti infrastruktúra biztonsági teljesítményének javítása révén az EU úthálózatán csökkenjen a halálos közúti balesetek és súlyos sérülések száma. A Parlament 2019. áprilisban első olvasatban elfogadta álláspontját, és a jogi aktust 2019. októberben fogadta el a Tanács. A [végleges jogi aktust](#) a Hivatalos Lap 2019. november 26-i számában tették közzé.

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. A Parlament a 2011–2020-as időszakra vonatkozó, az európai közúti biztonságról szóló, 2011. szeptember 27-i [állásfoglalásában](#) 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, 2010. július 6-i [állásfoglalásában](#) 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. A Parlament ugyanakkor sikra 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 megfelelt 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, rámutatva arra, hogy a súlyos sérülések meghatározására szolgáló rendszer az Unióban 2012 óta mindenütt működőképes. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság (TRAN) a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi 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, a 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 ellenőrizte a Bizottságnak ezen irányelv alkalmazásával és 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 (jelentéstételi időszak: 2013–2014) szóló bizottsági közleményt ([COM\(2017\) 0099](#)). A TRAN bizottság megbeszélései középpontjában a menetíró készülékekkel kapcsolatos csalások és a kilométer-számlálók állásának manipulálása állt, mivel ez óriási kockázatot jelent 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, 2018. május 31-én, jogalkotási kezdeményezést fogadott el. A Parlament illetékes tematikus fősztálya szintén ugyanebben a témában megbízást adott egy tanulmányra, amely 2017 novemberében [„A kilométer-számláló szabotázsja – intézkedések a manipuláció megakadályozására”](#) címmel meg is jelent. A Bizottság az „Európa mozgásban” című jogalkotási menetrendje részeként arra törekszik, hogy a [165/2014/EU rendeletet](#) az [561/2006/EK rendeletnek](#) a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a [165/2014/EU rendeletnek](#) a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló, 2017. május 31-i javaslatával ([COM\(2017\) 0277](#)) módosítsa. A Parlament 2019. áprilisban első olvasatban elfogadta álláspontját, és folyamatban van az együttdöntési eljárás ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito
03/2020

