

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Európai országúti kódex és járműnyilvántartás”

(2005/C 157/04)

2004 január 29-én, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elhatározta, hogy saját belső eljárási rendjének 29. cikkének (2) bekezdésében foglaltak értelmében, saját kezdeményezésű véleményt bocsát ki az alábbi témában: Európai országúti kódex és járműjegyzék.

A „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” (TEN) szekció, melynek az volt a feladata, hogy a Bizottság munkáját előkészítse ezzel a témával kapcsolatban, 2004. október 5-én fogadta el a véleményt. Az előadó: **Pegado Liz** volt.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2004. december 15-én és 16-án megtartott 413. plenáris ülésén (december 15-i ülés) 147 szavazattal, 1 ellenében és 3 tartózkodás mellett az alábbi véleményt fogadta el:

1. Bevezetés: A vélemény célja és indokai

1.1 Az EGSZB 2004. január 29-i ülésén elfogadta a TEN szekció kérését arra vonatkozóan, hogy készítse el saját kezdeményezésű véleményt az európai országúti kódexről.

1.2 Tekintettel arra a tényre, hogy (a) az emberek szabad mozgáshoz való joga egyike a Szerződésben⁽¹⁾ lefektetett alapvető szabadságjogoknak, (b) az EU célkitűzéseinek⁽²⁾ egyike a tagállamok határain a határellenőrzések megszüntetése, amint azt a schengeni közösségi vívmány⁽³⁾ megerősíti, és (c) a szállítás egy olyan terület, ahol van a közösségnek közös politikája⁽⁴⁾, a közúti szállításra vonatkozó jogszabályok összehangolása legfőbb jelentőségű kérdésnek tűnik, különösen a belső piac⁽⁵⁾ teljessé tétele szempontjából.

1.3 Számításba kell venni a közúti utas- és teherszállítás volumenét a 15-tagú EU-ban, amely az utóbbi években hatványozottan nőtt.

A legújabb statisztikák különösen az alábbiakat mutatják:

- a szárazföldi szállítási ágazat 3,9 millió embert foglalkoztat (2001. évi adat);
- a közúti fuvarozás az összes teherfuvarozás 45 %-át teszi ki, amely 1970 óta 120 %-kal nőtt;
- a közúti személyszállítás az összes személyszállítás 86,8 %-a, amely 1970 óta 128 %-kal nőtt;
- a szárazföldi személyszállítás (2000. évi adat) (55.455 millió euró) és a teherfuvarozás (220.787 millió euró) forgalma a szállítási ágazat teljes forgalmának (566.193 millió euró) (Görögországra vonatkozóan nincs hozzáférhető statisztika) kerekén 49 %-át adja⁽⁶⁾.

1.4 A közúti személyszállításra és a teherfuvarozásra számos különböző nemzeti szabályozás érvényes, még az alapvető vezetési szabályokat és elveket érintően is.

⁽¹⁾ Az EK-szerződés a 39. cikktől.

⁽²⁾ Az EU-szerződés 2. cikke, 4. bek. és az EK-szerződés 61. és azt követő cikkei.

⁽³⁾ Az EU-szerződés 2. sz. jegyzőkönyve.

⁽⁴⁾ Az EK-szerződés a 70. cikktől.

⁽⁵⁾ Az EK-szerződés a 95. cikktől.

⁽⁶⁾ Lásd: „Energia és szállítás az EU-ban számokban”, Energiaügyi és Közlekedési Főig. az EUROSTAT-tal együttműködésben (2003).

1.4.1 Ezen kívül számos nemzetközi egyezmény is van hatályban, mindegyik eltérő érvényességi területtel és egymással ütköző rendelkezésekkel.

1.4.2 Egy egyszerű Európán keresztüli, közúton való utazás alatt a járművezető különböző szabályok és rendeletek hatálya alá kerül, amelyek eltérő – és néha egymásnak ellentmondó – szabályokkal szembesítik.

1.4.3 Ez a helyzet még bonyolultabb lett a mostani EU-bővítéssel és az új tagállamok megérkezésével, amelyeknek szintén megvannak a saját külön vezetési szabályai.

1.5 Ennek a saját-kezdeményezésű véleménynek az a célja, hogy az Európai Bizottságot arra ösztönözze, hogy fontolja meg, nem lenne-e szükséges és tanácsos az egész Európai Unióban a vezetési szabályok összehangolásáról jogszabályt alkotni, jöllehet egy sor kivétellel, valamint a hasonló törvények elemzését elvégezni, hogy rávilágítsunk a szabályok és rendelkezések közötti eltérésekre, amelyeket a különböző tagállamok országúti kódexei tartalmaznak, és lehetséges megoldásokat javasolni az európai szintű harmonizációhoz.

1.6 A jelen vélemény készítése során alapvető fontosságúnak tartottuk a fő érdekelt nézeteinek figyelembe vételét (az úthasználók, járműgyártók és szabályozó testületek képviselői révén). Ezért párhuzamosan a második munkacsoporti üléssel, 2004. május 17-én az érintett személyek jelenléte mellett közmeghallgatást szerveztünk.

1.6.1 A vita elősegítése, egyúttal információgyűjtés céljából készítettünk egy kérdőívet, amelyet átadtunk a csoportok tagjainak nézeteik megjelenítése céljára.

2. A vélemény háttere

2.1 Az egyetemes országúti kódex elkészítésének ötlete nem új, valójában ami Európát leginkább érinti, ott már történtek kezdeményezések ezen a területen, mint például a létező szabályok kodifikálásának igényét illetően a VIII. Nemzetközi Közlekedési Kongresszuson. (7).

2.2 A Német Közlekedési Hatóságok Tanácsának 2000 januárjában megtartott 38. értekezlete során is a IV. munkacsoport az európai közlekedési szabályok összehangolását kulcsfontosságú célkitűzésként (8) emelte ki.

2.3 A Bizottság különböző kezdeményezéseket tett ugyanabból a megfontolásból és ugyanabból a célból, azonban mostanáig eddig még nem vette teljesen napirendre önmagában az európai országúti kódex elkészítésének az ötletét (9).

(7) Argante Righetti, Procuratore Pubblico, Bellinzona – Ticino, Criteri di applicazione delle norme di circolazione per i veicoli stranieri in caso di diffinitività fra la Convenzione di Ginevra e la legislazione interna degli Stati aderenti, Automobile Club di Perugia 1961. szeptember 8-10.

(8) Ezt a témát fel kell vetni a soron következő *Európai Közlekedési Törvénynapokon (Trier V)* 2004 októberében és az *1. Európai Útkongresszuson*, amelyet Lisszabonban tartanak 2004. november 24-étől 26-áig „Mobilitás a kibővült Európában: a közúti ágazat kihívásai és feladatai”

(9) Különösen a Tanács 1998. június 17-i törvénye, amely létrehozta a vezetői alkalmatlanságról szóló egyezményt (1998. 07. 10-i HL C 216), 2411/98 sz. az 1998. november 3-i (EK) rendelet (1998. 11. 10-i HL L 299) a közösségen belüli közlekedésben azon tagállam megkülönböztető jelzésének az elismeréséről, amelyben a gépjárművek és azok utánfutói be vannak jegyezve, az 1999/37/EK sz. és a 2003/127/EK sz. 1999. április 29-i, ill. 2003. december 23-i irányelvek a járművek nyilvántartási okmányairól (1999. 06. 01-i HL L 138 és a 2004. 01. 16-i HL L 10), a Tanács 2000. június 26-i határozata az utak biztonságának javításáról (2000. 07. 31-i HL C 218), a Bizottság 2004. április 6-i ajánlása az utak biztonságával kapcsolatos szabályozás alkalmazásáról (2004. 04. 17-i HL L 111), a Bizottság 2003. december 23-i határozata a 2003/102/EK sz. irányelv 3. cikkének – átvételét szolgáló technikai előírásokról (2004. 02. 04-i HL L 31), a 2004. február 11-i 2004/11/EK sz. irányelv, amely a sebességkorlátozó eszközökre vagy egyes gépjármű-kategóriák hasonló sebességkorlátozó fedélzeti rendszereire vonatkozik (2004. 02. 14-i HL L 44), a Bizottság 2004. április 2-i határozata a 72/166/EKG tanácsi irányelv alkalmazásáról tekintettel a polgári személyek járműhasználatával kapcsolatos felelősség-biztosításának ellenőrzésére (2004. 04. 14-i HL L 105), 2003. október 21-i irányelvjavaslat a vezetői engedélyekről (COM(2003) 621 végül), irányelv-javaslat egyes típusú szárazföldi áruszállító eszközökre vonatkozó közös szabályok alkotásáról (2004. 02. 02-i COM (2004) 47 végül) és rendeletjavaslat a közös határokon történő határellenőrzések fokozatos megszüntetéséről a tagállamokban a jármű-nyilvántartási bizonyítvány kibocsátásáért felelős szolgálatoknak a schengeni információs rendszerhez való csatlakozásával kapcsolatban (2003. 08. 21-i COM(2003) 510 végül). Hasonlóképpen az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága 39., 60., 62., 71., 73., 78., 101. és 103. sz. rendeleteinek ugyanaz a tájékoztatási célkitűzése (2004. 03. 31-i HL L 95).

2.4 Külön hangsúlyt kell fektetni a nemrégiben az Európai Bizottság Energiaügyi és Szállítási Főigazgatósága részére készített tanulmány következtetéseire, amelyek a közlekedési szabályoknak és azok betartatási gyakorlatának az EU jövőbeli törvényi kezdeményezéseinek keresztüli összehangolása mellett hoznak fel érveket (10).

2.5 Az EGSZB cserében különféle véleményekben hívta fel annak szükségességére a figyelmet, hogy „nagyobb mozgásszabadságot kell engedni a járműveknek az unión belül”, „a felelősséget a nemzeti hatóságokra” helyezve „azért, hogy eltöröljenek bizonyos fajta belföldi rendszereket és szabályokat, amelyek megnehezítik saját állampolgáraik számára, hogy regisztrált járműveiket egy másik tagállamban használják” (11).

3. Az egyezményekben lefektetett jogszabályok és azok hatályának rövid összefoglalása

3.1 A nemzetközi közúti közlekedés szabályait egy sor egyezmény őrzi, a legfontosabbak az 1926. évi Párizsi Egyezmény, az 1949. évi Genfi Egyezmény és az 1968-as Bécsi Egyezmény.

3.2 Az **Autóközlekedésre Vonatkozó Nemzetközi Egyezményt** 40 állam írta alá Párizsban 1926. április 24-én. Az egyezmény célja a nemzetközi turizmus elősegítése, és jelenleg is érvényben van több mint 50 országban.

3.2.1 Az egyezmény fő célkitűzései a következők:

- minimális műszaki jellemzők megállapítása a gépjárművekre, ezek között a nyilvántartás, világítás és járműazonosítás minden meglátogatott államban;
- lefektetni a nemzetközi gépjármű-igazolványok kibocsátásának és érvényességének szabályait úgy, hogy a járművezetők jogszerűen léphessenek be az egyezmény hatálya alá tartozó területre és vehessenek ott;
- elismerni egyes belföldi vezetői engedélyeket és meghatározni az azokban a szerződő államokban érvényes nemzetközi vezetői engedélyek jellemzőit, amelyek nem ismerik el más államok belföldi engedélyeit, az utóbbi helyettesítésének szándéka nélkül.

(10) Összehasonlító tanulmány a közúti közlekedési szabályokról és az azok betartására az Európai Unió tagállamaiban meghozott intézkedésekről, amelyet a TIS.PT Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A. készített el 2004 februárjában.

(11) Vö: (HL C 110, 2004.04.30.) véleménye az 1985. június 14-i schengeni egyezmény átvételéről szóló megállapodás módosítására vonatkozó rendeletjavaslatról, amely a közös határokon való határellenőrzés fokozatos megszüntetéséről szól a tagállamok járműnyilvántartási bizonyítványainak kibocsátásáért felelős szolgálatának a schengeni információs rendszerhez való csatlakozásával kapcsolatban, amelynek előadója Barros Vale úr volt. Lásd többek között szintén: az (HL C 112, 2004.04.30.) véleménye a vezetői engedélyekről szóló irányelv-javaslatról (átdolgozás), amelynek előadója Jan Simmons úr volt, és az (HL C 108, 2004.04.30.) véleménye a Bizottságnak a biztonságos és intelligens járművek érdekében való információs és kommunikációs technológiákról, amelynek előadója **V. Ranocchiarri úr** volt.

- d) (hat) vészjelzés létrehozása, amelyeket a szerződő államoknak kell használniuk az utakon saját határaikon belül;
- e) egy információcsere-rendszert felállítani azokról a járművezetőkről, akik nemzetközi igazolvánnyal, valamint engedéllyel rendelkeznek, és komoly balesetnek voltak részesei vagy megszegték a belföldi közúti közlekedési szabályokat.

3.2.2 Míg ez az egyezmény egyszerűsítette a vámeljáráásokat, nem mentesítette a járművezetőket a belföldi közúti közlekedési szabályok ismeretétől és betartásától.

3.2.3 Sőt az egyezmény nem lépett hatályba addig, amíg nem ratifikálta minden állam, és nem helyezte letétbe a megfelelő ratifikált egyezményt. Rendszerint az egyezmény a szerződő államnak csak a törzsterületén van hatályban; külön nyilatkozatra van szükség ahhoz, hogy hatályba lépjen az igazgatása alá tartozó más területeken is.

3.3 A **Közúti Közlekedési Egyezményt** 17 állam írta alá Genfben 1949. szeptember 19-én. Jelenleg több mint 120 országban van érvényben és az 1926. évi egyezmény helyébe lép a szerződő és aláíró államok közötti kapcsolatokban.

3.3.1 Ez az egyezmény kiegészítette a korábbi egyezményben őrzött elveket az autóiparban végbement fejlődéssel párhuzamosan, és növekvő aggodalmat mutatott a közúti forgalom biztonsága iránt.

3.3.2 Míg ez nem határozta meg az egyes közlekedési jelzőtáblák használatát, azt kívánta az államoktól, hogy egyöntetű útjelző tábla- és közlekedési lámparendszert honosítsanak meg, és csak ott használják ezeket, ahol az szigorúan véve szükséges.

3.3.3 Ez az egyezmény nem fektetett le nagyon sok vezetési szabályt, vagy nem vezetett be sok új dolgot, csak olyanokat, mint az elővigyázatosság, amellyel átkelünk a közeledő forgalomban, az elsőbbségi szabályok és a lámpák használata.

3.3.4 Az egyezmény hatályba lépése a korábbiakkal azonos feltételekkel történt, miközben a harmonizáció elindítása felé tett lépéseket az a tény mérsékelte, hogy az államok számára nem volt kötelező elfogadni bizonyos rendelkezéseket, és vissza is utasíthatták az ezekre irányuló módosításokat.

3.4 A **Közúti Forgalomról Szóló Egyezményt** 37 állam írta alá Bécsben 1968. november 8-án, és jelenleg körülbelül 100 országban van érvényben. Amikor ratifikálták és letétbe helyezték, ez az egyezmény lépett az 1926-os és 1949-es egyezmények helyébe a szerződő államok közötti kapcsolatokban.

3.4.1 A közúti forgalom szabályai szempontjából ez az egyezmény a legátfogóbb, egy teljes, 30 cikkből álló fejezetet szentel a közúti szabályoknak, és lefekteti a korszerű országúti kódexekben található fő manőverek szabályait. Az 1968-as egyezmény tovább ment a korábbi – minimalista – egyezményeknél, amelyek csak azzal foglalkoztak, hogyan keljünk át a közeledő forgalmon, és az ehhez társuló jelekkel és jelzésekkel; ez nemcsak lefektette a járművezetők által betartandó elveket a legveszélyesebb manőverek végrehajtása során (pld. előzés, irányváltoztatás, a gyalogosokkal szembeni óvintézkedések stb.), hanem szabályozta is a megállást és parkolást, az utasok szállítását és a járművekből való kiszállását, az alagútban való vezetést – röviden, a jellemzően előforduló helyzetek teljes skáláját, amellyel a gépkocsivezetők szembekerülhetnek.

3.4.2 Az egyezmény tovább ment, mint a korábbi szövegek, megkövetelve a szerződő és aláíró államoktól, hogy hozzák összhangba hazai jogszabályait az abban lefektetett vezetési szabályokkal. A vezetők számára ennek az lenne az előnye, hogy ismernék a fő vezetési szabályokat az aláíró országokon keresztül való vezetés során.

3.4.3 Mindazonáltal az államoknak még mindig megadták azt a választási lehetőséget, hogy elutasítsák az egyezmény módosításait.

3.5 Amint azt ez az áttekintés mutatja, három nemzetközi egyezmény van hatályban az Európai Unióban, (amelynek most tíz új tagja van), bár nem minden tagállam írta alá mind a három egyezményt⁽¹²⁾. Az EU így még mindig messze van attól, hogy összehangolja a közlekedési szabályokat, különösen, ha huszonöt állandóan alakuló belföldi törvényi tartalom adódik hozzá a fent említett egyezményekhez⁽¹³⁾.

3.6 Egy sor akadály leküzdése megtörtént – vagy folyamatban van –, így például a határellenőrzések megszüntetése, a járművek és alkotórészeik típus-engedélyezésének feltételei és a vezetői engedélyek kölcsönös elismerése, valamint az azokra vonatkozó szabályok összehangolása. A közúti közlekedés alapkérdései azonban továbbra is megoldatlanok maradnak: a járművezetési szabályok, útjelző táblák és jelzőlámpák.

3.7 A világ többi részét illetően, miközben ezek az egyezmények elősegítik a vámeljáráásokat és a gépjárművezetést a közösségen belül, az EU-ba látogató harmadik országbeli állampolgárok ugyanannyi eltérő vezetési renddel és szabállyal találkoznak, ahány államot érintenek.

⁽¹²⁾ Például Portugália és Németország között az 1926-os egyezmény van hatályban; Portugália és Belgium között az 1949-es egyezmény; Németország és Belgium között az 1968-as egyezmény. Még több példát találunk erre, ha az új tagállamokat is számba vesszük. További ilyen példák többek között: az 1926-os egyezmény érvényes Németország, Írország és Hollandia között; az 1949-es Hollandia, Portugália és Svédország között; az 1968-as Finnország, Olaszország, Ausztria és Lettország között. Ez a változatosság az államoknak a legújabb egyezményhez való csatlakozásában (vagy nem csatlakozásában) gyökerezik. Így, ha két vagy több ország aláírja a legutóbbi okmányt, akkor a korábbi egyezmények már nem lesznek hatályban közöttük, viszont továbbra is hatályban maradnak más, olyan országokkal való viszonyukban, amelyek nem írták alá a legutóbbi egyezményt.

⁽¹³⁾ Például, Portugália nemrégiben módosította országúti kódexét, és Olaszország éppen most kezdett hozzá ugyanehhez.

4. Egy sor kirívó eltérés a tagállamok nemzeti jogszabályai között

4.1 Egy rövid összehasonlító jogtudományi tanulmány világosan feltárja, hogy jelentős eltérések vannak a különböző tagállamok közötti közlekedési jogszabályai között számos kulcsterületen. Az ilyen eltérések a szabad mozgásnak valódi akadályát képezik és valószínűleg veszélyeztetik az emberek és áruk biztonságát, és több balesetet is eredményeznek szerte Európában.

4.2 A következő magyarázatok konkrétan, de nem kizárólagosan, számba veszik a fent említett, a Bizottság számára készült tanulmány megállapításait, amely mélységében tárgyalja ezeket a kérdéseket ⁽¹⁴⁾.

4.3 Az alábbiakban felsorolunk néhány különösen jelentős és aggasztó jelenlegi példát (a sok közül) a törvények közötti eltérésre:

Sebességkorlátozás a lakott területen kívüli utakon, ahol fizikailag el van választva a két menetirány

BE	120 km/h
PT	90 km/h
UK	70 mph (112 km/h)

Komoly kihágások

BE	+ 10 km/h
PT	+ 30 km/h

Alkohol

SE	0,2
UK	0,8

A könnyű járművek esetében elsősegélykészlet előírása

EL	Igen
FR	Nem

Piros + sárga lámpa: készülj az indulásra

DK/FI	Igen
NL/ES	Nem

⁽¹⁴⁾ Lásd a 10. lábjegyzetben hivatkozott lábjegyzetet.

Kötelező elsőbbségadás a kerekpárosoknak körforgalomban

DE	Igen
PT	Nem

A tömegközlekedési járműveket előre kell engedni, amikor kiállnak a megállóból

ES	Igen
IT	Nem

Kötelező fényszórót használni napközben lakott területen kívül

IT	Igen
LU	Nem

Tilos a parkolás útjelző tábla

IE	Fehér háttér piros szegéllyel
A többi államban	Kék háttér piros szegéllyel

Úttesten tilos az utasoknak kiszállni

PT	Igen
IE	Nem

4.4 Mindazonáltal, amint azt a fent említett tanulmány részletesen bemutatja, hasonló eltéréseket lehet megfigyelni olyan téren, mint a vezetői engedély követelményei, útjelző táblák és jelzőlámpák, kötelező biztonsági berendezések, gyalogosátjelzők, elsőbbségi szabályok, a világítás használata, az utasok járműre való felszállásának és arról való leszállásának feltételei, a különleges sávok használata, előzés, a járművek osztályba sorolása, abroncs típusok, vontatás, sőt még maguk a közlekedési jelzőtáblák és lámpák formája is. A tanulmány összesen negyvenöt eltérést állapít meg a mindennapi vezetési alapszabályok között.

4.5 Sőt, bár jelentős eltérések vannak már a közlekedési alapszabályok megfogalmazási módjában is, még sokkal komolyabb az a tény, hogy ezeket a szabályokat eltérően értelmezik és alkalmazzák a különböző tagállamokban. Ez nemcsak azért van, mert az emberek különbözőképpen tekintenek a szabályok megsértésére, hanem azért is, mert a vezetési vétségek büntetése is lényegesen eltér.

5. A 2004. május 17-én megtartott meghallgatás összefoglalása

5.1 Hála a hozzászólások minőségének, ez a 2004. május 17-én megtartott meghallgatás – amelyen részt vettek i) a gépjárművezetők, az autóipar, az útbiztonság és a balesetmegelőzés érdekeit képviselő különböző magántestületek és ii) az AIT-FIA és a TIS-PT (a fent említett tanulmányt ⁽¹⁵⁾ összeállító cég) vezetőtestületének a képviselői – segített tisztázni és megmagyarázni az ezzel a véleménnyel kapcsolatos különböző pontokat úgy, hogy az tükrözi a civil társadalom fő érdekelteinek nézeteit.

A különböző testületek nyilatkozataikat azzal is kiegészítették, hogy elküldték a tárgyban kapott kérdőívre adott válaszaikat.

5.2 Összefoglalva, a nyilatkozatok és az írásbeli hozzászólások azt mutatják, hogy széles körben elfogadják az EGSZB kezdeményezésének lényegét és időszerűségét, hogy Európa-szerte be kellene vezetni a közúti közlekedés szabályainak bizonyos fokú harmonizációját. Egyes felek arra is nyitottak, hogy lehetséges és kívánatos lenne fokozatosan összhangba hozni a járműnyilvántartást és a járműnyilvántartás rendszerét

5.3 Ezzel kapcsolatban az alábbi pontokat emelték ki különösen:

- a) az EU 2003. május 8-ai kerethatározata – amely az országúti kódex elleni vétségek pénzbüntetésének határokön átnyúló elismerésére és behajtására vonatkozik – intézkedéseket tartalmaz és követel meg a közúti forgalomra vonatkozó szabályok Európa-szerte való egységesítése érdekében;
- b) ugyanakkor fontos eszünkbe vésni i) a bírságok és büntetések kiszabásának és alkalmazásának eljárási szabályait és ii) a jogi védekezés lehetőségeit, amelyek a különböző tagállamokban rendelkezésre állnak;
- c) a vezetési szabályok a különböző tagállamokban ténylegesen jelentősen különböznek a kulcsfontosságú kérdésekben, és ez fokozott veszélyt jelent a vezetők számára, amikor saját országuk határain kívül vezetnek;

⁽¹⁵⁾ Vö. a 2.4. és a 4. pontot.

d) a TIS-PT tanulmányban említettekén kívül a kiemelt fő különbségek a következők:

- a megengedhető véralkoholszint határértékei közötti különbségek
- sebességhatárok
- közlekedési jelzőtáblák, a közlekedési rendőr jelzései és útburkolati jelek
- a vétségekért kiszabható büntetések és azok végrehajtására vonatkozó eljárási szabályok, valamint
- kötelező biztonsági berendezés;

e) fokozatos megközelítést kellene elfogadni a jogalkotás összhangba hozása területén, amely elvezethet a közlekedési szabályok összehangolásához Közösség-szerte;

f) ebben a pillanatban a teljes harmonizáció nem látszik lehetségesnek, kivéve a kulcsfontosságú kérdéseket;

g) ezeknek a területeknek magukban kell foglalniuk:

- az útbiztonság különböző kérdéseit
- a járművek kötelező felszereléseit (pld. az autóégők cseréje, elakadást jelző háromszögek, kihangosítóval felszerelt mobiltelefonok, légzsákok stb.)
- útjelző táblák és útburkolati jelek
- a vezetői engedély elnyerésének előfeltételei
- szabvány büntetőpontok alkalmazása a vezetői engedélyekben
- a komolyabb vétségek büntetésének módja;

h) ennek a törvényi összehangolásnak a követendő modellje a Bécsi Egyezmény legyen;

i) bármilyen javaslat benyújtását megelőzően egy költség-hason tanulmányt kell készíteni hasonlóan azokhoz, amelyeket már felhasználtak néhány szállítási ágazatban és útbiztonsági kezdeményezéshez ⁽¹⁶⁾;

j) külön figyelmet kell szentelni a közlekedési szabályok betartásának, ezek figyelemmel kísérésének és a vétségek megbüntetésének.

5.4 Az ezeken a területeken teendő bármely kezdeményezés szempontjából megemlített néhány párhuzamosság és kiegészítés:

a) az út- és hídjak automatikus fizetésének szabványosított rendszere ⁽¹⁷⁾;

⁽¹⁶⁾ Vö. az Európai Szállításbiztonsági Tanács jelentését „Az EU szállításbiztonsági intézkedéseinek költség-hatékonyasága” (2003) és a 2003. június 12-i, az ICF Consulting, Ltd., London által készített zárójelentés: „Az útbiztonság javításának költség-hason elemzése”.

⁽¹⁷⁾ Vö. a 2004. április 29-i 2004/52/EK sz. irányelv a közösségben alkalmazott elektronikus útdíjrendszerek együttműködő-képességéről (2004. 04. 30-i HL L 166).

- b) a járművek súlyának és méretének szabványosított meghatározása és az azzal együtt járó korlátozások;
- c) a járművezető-oktatásban használt tananyag minimális mennyisége, az érintett járműtípustól függően;
- d) az a tény, hogy ennek az oktatásnak ki kell terjednie arra, hogy mi a teendő baleset esetén, valamint az elsősegélyre;
- e) az útépités infrastruktúrája minimális minőségi követelményeinek meghatározása; és valamint
- f) közlekedési és baleset-megelőzési oktatókampányok minden oktatási szinten és a felnőttek részére is.

6. Az Európai országúti kódex hatálya

6.1 A fentiekben említett meghallgatást követően kifejezésre jutott az a kívánság, hogy előrelépés történjen az utak szabályainak harmonizációja felé, amely azonban nem korlátozódna csak a közlekedési kérdésekre, hanem az utak infrastruktúráját és az útbiztonság ügyét is érintené.

6.2 Létrehozása óta az Európai Unió számos jogszabályt adott ki az utakon való közlekedésről: a vezetői engedélyekről, a járművek és alkotórészeik típusengedélyezéséről, a szállításra vonatkozó szabályokról, a motor biztosításáról stb. Amiről itt szó van, az közlekedési szabályok megalkotása, azzal a céllal, hogy összhangba hozzuk ezeket a szabályokat; ez további, más érdekerületeket segíthet, mint például az útbiztonság, amelyet befolyásol az, hogy a vezetőnek van-e biztonságérzete és tudja-e, hogy milyen szabályokat kell betartania a különböző helyzetekben vezetés közben.

6.3 Mint már a fentiekben említettük, az 1968-as Bécsi Egyezmény tartalmazza a legteljesebb szöveget a közúti közlekedésre vonatkozóan; ez foglalkozik az üggyel a legrészletesebben, és – mivel a legtöbb európai ország által elfogadott nemzetközi okmányok egyike –, az a különös jellegzetessége, hogy megkívánja az aláíró államoktól, hogy nemzeti törvényeiket hangolják össze az egyezmény előírásaival. Mivel ez a legismertebb és a legszélesebb körben elfogadott szöveg az európai országok körében, ez az egyezmény szolgálhat az Európai országúti kódexről folytatandó szélesebb körű vita alapjául.

6.4 Így ennek a javaslatnak, amelyet benyújtunk, összhangba kell hoznia azokat a közlekedési szabályokat, amelyek a legmodernebb európai országúti kódexek magvát alkotják – elsősorban, de nem kizárólagosan a következőket:

- a) az autóvezetés általános szabályai: indítás és elindulás, a kocs sebességbe kapcsolása, a többszörös rendeltetésű és párhuzamos sávok, kereszteződések, útcsatlakozások, körforgalmak, az út keresle és a járda közötti távolság, sebesség és a járművek követési távolsága;

- b) a járművezetők jelzései;
- c) vezetés közbeni sebesség (nem szükségszerűen a sebesség megengedett felső határa);
- d) az elsőbbségadás általános szabályai a kereszteződésekben, utak csatlakozásánál és körforgalomban, illetve a járművek között;
- e) előzés;
- f) irányváltoztatás;
- g) tolatás;
- h) Y-fordulás;
- i) megállás és parkolás;
- j) a járművek befogadóképesége és mérete, személy- és áruszállítás, az utasok ki- és beszállása, be- és kirakodási műveletek;
- k) a lámpák és azok használata;
 - l) sürgősségi járművek és különleges sávok, pld. autóutakon és hasonló utakon, szintbeli kereszteződéseknel és egyes járműveknek biztosított sávokban, akár sínen közlekednek, akár nem;
- m) a véralkohol és a pszichotróp anyagok megengedett szintje;
- n) a biztonsági felszerelés használata (biztonsági övek, gyermekekre vonatkozó korlátozások);
- o) kötelező okmányok;
- p) mi a teendő baleset vagy műszaki probléma esetén;
- q) a közutak különböző használóira, különösen a motorkerékpárookra, quadriciklikre, triciklikre, mopedekre, biciklikre, görkorcsolyázókra, gördeszkásokra és rolleresekre vonatkozó szabványosított meghatározások és szabályok;
- r) a gyalogosokra vonatkozó szabályok és a járművezetők velük szemben alkalmazandó elővigyázatossága;
- s) a járművezetők által betartandó különleges szabályok a tömegközlekedési és különleges járművekkel kapcsolatban; és valamint
- t) állatok az úton.

6.5 Ki kell egészíteni és tisztázni kell a közlekedési szabályokat, és minden kivételt világossá kell tenni, felhasználva a közlekedési jelzőtáblákat arra, hogy minden olyan különféle tájékoztatás látható legyen, amely valószínűleg növeli az utakon való közlekedés biztonságát. Tehát szabványosítani kell az útjelző táblákat, az alakjukat, tartalmukat, elhelyezésüket, mennyiségüket, láthatóságukat és a közlekedési szabályokkal kapcsolatban való előfordulásukat tekintve.

6.6 Itt nemcsak az útjelző táblák kérdése az egyetlen célpont. Annak is lenne értelme, hogy összehangoljuk a közlekedési rendőrök jelzéseit, a fényjelzéseket, a vezetők jelzéseit és az útburkolati jeleket.

6.7 Vétségnek számít a közlekedési szabályok vagy az útjelző táblák utasításainak be nem tartása, ez maga után vonja a figyelemmel követési eljárások egységes szabályait, különösen a sebesség, a véralkohol és a pszichotróp gyógyszerek szintjének megállapítását illetően. Mindazonáltal ezt megelőzően a tagállamoknak meg kell egyezniük abban, hogy mi számít vétségnek, hogy elkerüljük azt a helyzetet, hogy egy bizonyos cselekmény vétségnek számít az egyik tagállamban, míg a másikon nem. Ezért szabványosítani kell a vétségek meghatározását.

6.8 Következésképpen fontos tanulmányozni ezt, és egyszerűsített mechanizmusokat felállítani az Európai országúti kódex egységes értelmezésének elősegítésére, mivel a közlekedési vétségekre vonatkozó eljárásoknak gyorsaknak kell lenniük, ha azt akarjuk, hogy hatékony színvonalúak legyenek – alapvetően egyszerűsített eljárásra van szükség olyan kérdésekben, amelyeket a bírósághoz utaltak előzetes döntésre.

7. Egységes járműnyilvántartási szám egész Európában

7.1 A jármű-nyilvántartási követelmények, eszközök és eljárások is meglehetősen eltérnek az egyes tagállamokban. A meghallgatáson megvitatták az egységes európai járműnyilvántartás felé való közeledés lehetőségét is, amely számos helyről támogatást kapott.

7.2 Ráadásul a meghallgatás felmérte a közép-európai járműtulajdonosok nyilvántartása melletti és elleni érveket, amely járművekkel kapcsolatos más kulcsfontosságú adatokat is rögzíthetne, mint például vámokat, adókat és más járulékos költségeket a tulajdon/használat különböző formáival együtt. Ezzel összefüggésben rávilágítottak az ilyen fajta megoldás előnyeire a közösségen belüli járműkereskedelem, a csalás és a járműlopás megakadályozása és a másik tagállamban közlekedési vétséget elkövetett vezetők megbüntetése szempontjából.

7.3 Az az érzés alakult ki, hogy megfelelőek a feltételek egy egységes járműnyilvántartás bevezetése felé történő elmozdulásra, amely magukhoz a járművekhez kapcsolódna, nem pedig a jármű tulajdonosához vagy használójához. Ez felhasználná a nyilvántartási számoknak és a tulajdonos-azonosításnak az autóbiztosítások tájékoztató rendszere területén már megszerzett tapasztalatot (3. irányelv).

7.4 Így több lehetőség lenne járművásárlásra, biztosításra és bejegyeztetésre bármely tagállamban, és ez kulcsfontosságú hozzájárulás lenne a határon keresztül járműkereskedelem, az emberek mozgásának, a turizmusnak és az egységes piac fejlődésének a fellendítéséhez ⁽¹⁸⁾.

7.5 Sőt az egységes európai jármű-nyilvántartási rendszer rendkívüli módon érdemesnek látszik a megvalósításra, attól függetlenül is, hogy létrehozása kiugróan magas költségek nélkül lehetséges lenne; kezdetben hatalmas előnyökkel járna a következő szempontokból: a jármű papírjait birtokló meghatározása (tulajdonos vagy más jogi megállapodás); jogbiztonság a járműügyletek esetében; a lopás és csalás megelőzése; a bármely tagállamban elkövetett vétségek könnyebb figyelemmel követése és megbüntetése.

8. Jogi alap és megfelelő közösségi eszköz

8.1 A dolgok jelenlegi állása szerint az EGSZB úgy érzi, hogy az itt kifejtett, ilyen nagyságrendű kezdeményezésre a legmegfelelőbb jogi eszköz egy minimális harmonizációra irányuló irányelv lenne.

8.2 Egy ilyen irányelv elfogadásának a jogi alapjánál figyelembe kell venni a kezdeményezés hatását, amely mint eszköz segíti az egységes piac teljessé tételét és növeli az európai emberek közösségen belüli mozgásszabadságát.

9. Összefoglalás és ajánlások

A) Az Európai országúti kódex

9.1 Az EGSZB azt a nézetet vallja, hogy a közúti közlekedési szabályokról szóló jogszabályok összehangolásának bizonyos foka nemcsak az egységes piac teljessé tételének folyamatát gyorsítja fel hatékony módon, hanem jótékony hatású az autópárra is azáltal, hogy segíti növelni az autóeladásokat és az autóknek az európai piacon való biztonságos közlekedését.

9.2 Mindazonáltal az EGSZB úgy érzi, hogy ez a harmonizáció igen nagy mértékben hozzájárulhat az utak biztonságának fokozásához és a balesetek megelőzéséhez, így szilárdabb mozgási szabadságot biztosítva az európai embereknek.

9.3 Az EGSZB úgy hiszi, hogy megfelelőek a feltételek ahhoz, hogy megkezdődjön a bizottsági jogszabály-kezdeményezés előkészítő munkája a fent említett célokkal, figyelembe véve a jelen véleményben megfogalmazott különböző nézeteket és nehézségeket.

⁽¹⁸⁾ A kutatócsoport néhány tagja azt javasolta, hogy most egy olyan rendszer felé lépünk előre, amely lehetővé teszi egy járműnek a megvásárlását és bejegyeztetését nemzeteket áthidaló szinten, amely megfelelne olyan emberek körülményeinek, akik hivatásbéli okokból ideiglenesen tartózkodnak egy másik tagállamban, vagy emiatt gyakran kell abba az országba látogatniuk.

9.4 Megérti, hogy a dolgok jelenlegi állása szerint a minimális harmonizációra vonatkozó irányelv lehetőségének a kihasználását első lépésnek kell tekinteni egy olyan Európai országúti kódex létrehozása felé vezető úton, amely a Bécsi Egyezményt veszi alapul, és amely meghatározza az alapvető közlekedési szabályokat és jelzéseket, a járművezetők képesítését és engedélyét, a vétségek típusát és az ezekhez kapcsolódó büntetéseket.

B) *Egységes európai járműnyilvántartás*

9.5 Az EGSZB szerint a gépjárműhasználat területén a jogbiztonság szempontjából jelentős haszonnal fog járni az egységes európai járműnyilvántartás létrehozása, amely magukhoz a járművekhez kapcsolódna, mert könnyebb lesz nyomon követni a járműveket.

9.6 Az EGSZB-nek az is a véleménye, hogy egy kötelező közösségi okmány meghatározhatná a közös európai járműnyilvántartás felállításának alapját, amely nagymértékben a jelenlegi felelős nemzeti testületek közötti együttműködés tapasztalatain alapulna.

9.7 Következésképpen sürgeti a Bizottságot, hogy kezdje meg a kutatást, amely a költség-haszon helyzet elemzéséhez szükséges a harmonizálandó különböző területek tekintetében.

9.8 Azt javasolja, hogy az Európai Bizottság egy „zöld könyv” segítségével indítson nyilvános vitát a kérdéstről annak érdekében, hogy annyi érdekelt véleményét szerezzük meg, amennyit csak lehet.

9.9 Egyidejűleg sürgeti a Bizottságot, hogy a maga részéről folytassa a jelenleg folyó kutatást abból a célból, hogy általában a vezetéssel kapcsolatos ügyekben az eddigi lehető leghatékonyabb körű harmonizácót, valamint a gépjárművek minél nagyobb biztonságát érjük el.

9.10 Az EGSZB fel szeretné hívni a tagállamok figyelmét annak szükségességére és időszerűségére, hogy egyre szigorúbb intézkedéseket kell elfogadni a következő kérdésekben és ügyekben való együttműködésre és az intézkedések összehangolására: a közúti közlekedés szabályai, a balesetek megelőzése, balesetek esetén az elsősegély-nyújtás megkezdése és a kártérítés.

9.11 Az EGSZB reméli, hogy az Európai Parlament teljes mértékben támogatni fogja a kezdeményezést, és sürgeti a Bizottságot és a Tanácsot, hogy tegyen lépéseket az itt kitézített célok megvalósítására.

Brüsszel, 2004. december 15.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

Elnöke

Anne-Marie SIGMUND
