

**Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a Közösségekben bejegyzett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről”**

COM(2006) 570 final – 2006/0183 (COD)

(2007/C 161/05)

2006. november 10-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció véleményét 2007. február 7-én elfogadta. (Előadó: Virgilio Ranocchiaro.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. március 14-én tartott, 434. plenáris ülésén 139 szavazattal, 6 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottság azon kötelezettségvállalásával, amely a közúti közlekedés biztonságának növelésére irányul. Teljes mértékben támogatja a vizsgált javaslatot, ami teljes joggal szerepel az ezen célkitűzés elérése érdekében tett kezdeményezések között.

1.2 Az EGSZB üdvözli azt, hogy az Európai Bizottság e javaslat bemutatása előtt elvégezte a költség-haszon elemzést, valamint rendkívül gondos hatástanulmányt készített. Mindez lehetővé tette a javaslat pragmatikus módon való kialakítását, amelynek során a probléma valamennyi vetületét megfelelően figyelembe vették, és a közúti közlekedés legsérülékenyebb résztvevőinek védelme megkapta az öt megillető elsőbbséget.

1.3 Az EGSZB azonban szükségesnek tartja jelezni: a javaslat – jelenlegi formájában – tartalmaz néhány problematikus részt. Kiegészítéseket és pontosításokat javasol, amelyeknek lehetővé kellene tenniük a jogszabály könnyebb és helyesebb alkalmazását a határidők, a típusjóváhagyás és a végrehajtás ellenőrzése tekintetében.

1.4 Az EGSZB reméli, hogy az Európai Bizottság gondosan mérlegeli majd javaslatait a ténylegesen egységes bánásmód szükségességével kapcsolatban, hogy elkerülhető legyenek a tagállamok közötti versenytorzulások. Ugyanez érvényes azon javaslataira, amelyek szerint fontos több támpontot adni a tagállamok számára azon típusjóváhagyási rendszerekkel kapcsolatban, amelyek könnyen működtethetők az ágazat felügyeletét ellátó nemzeti hatóságok által.

1.5 Az EGSZB azzal a nyomatékos javaslattal fordul a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez, hogy a javasolt irányelv átültetésére a lehető legrövidebb időn belül kerüljön sor, hogy a járműpark legnagyobb része lefedhető legyen e jogszabály által. Mindez garantálhatná az emberi élet előírányzott mértékű védelmét.

## 2. Az európai bizottsági javaslat indokai és jogi háttere

2.1 A közúti biztonság mindig is a közösségi intézmények egyik abszolút prioritása volt. A megújult kötelezettségvállalás egyik fontos jelét bizonyosan a közlekedéspolitikáról szóló fehér

könyv<sup>(1)</sup> közzététele képezte, amely célul tűzte ki a halálos kimenetelű közúti balesetek számának 2010-ig való felére csökkentését.

2.2 A következő kezdeményezések, mint sok más egyéb között például a *Road safety action programme* <sup>(2)</sup> [a közúti biztonság cselekvési programja] illetve az *e-safety* [e-biztonság], az ipari szféra, a közhatóságok, valamint a közúti közlekedés szereplői reprezentatív szervezeteinek bevonásával kísérletet tettek a probléma integrált megközelítésére. Ily módon meghaladták a múltban – többek között a szubszidiaritási elv nevében – létesített korlátokat, amelyek gátolták az európai szintű, konkrét és kötelező érvényű fellépések megvalósítását.

2.3 Azóta számos előrelépés történt: gondoljunk csak arra, hogy míg az elmúlt 30 év során a közúti forgalom megháromszorozódott, a közúti balesetek áldozatainak száma a felére csökkent. Ezzel az adattal azonban egyáltalán nem nyugtathatjuk meg a lelkiismeretünket, mivel Európa még mindig túl nagy árat fizet a mobilitás folyamatos növekedéséért: évente mintegy 40 000 haláleset történik, és az elszomorító előrejelzés szerint fennáll annak a veszélye, hogy a 2001-es fehér könyv által kitűzött nagy cél elérése nem lesz lehetséges.

2.4 Az EGSZB tudatában van annak, hogy a közúti biztonságban csak akkor érhető el jelentős előrelépés, ha az azt alkotó mindhárom „pilléren” javítunk: azaz az autóiparon, az infrastruktúrán, valamint a közlekedésben résztvevők magatartásán. Természetesen támogat bármely olyan kezdeményezést, amely – noha e pillérek közül csak egyre irányul – képes előmozdítani a 2001-ben kitűzött ambiciózus cél elérését.

2.5 Az EGSZB egyébként annak idején támogatta <sup>(3)</sup> a 2003/97/EK irányelv <sup>(4)</sup> elfogadását, amely a közúti biztonság növelése céljából európai szinten harmonizált megoldást javasolt a nehéz tehergépjárművek vezetőinek elégtelen oldalirányú rálátásából eredő veszélyek csökkentésére.

<sup>(1)</sup> Az európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni (COM(2001) 370 final).

<sup>(2)</sup> COM (2003) 311 final.

<sup>(3)</sup> CESE 512/2002 (HL C 149., 2002.6.21.).

<sup>(4)</sup> A közvetett rálátást segítő eszközök és az ilyen eszközökkel felszerelt járművek típusjóváhagyására vonatkozó [...] irányelv – HL L 25., 2004.1.29.

2.6 A 2003/97/EK irányelv célja valójában az volt, hogy elhárítsa az esetleges balesetek kockázatát, amelyek a nehéz tehergépjárműveknél kialakuló utasoldali holtteréből erednek. Ennek érdekében az irányelv kötelezően előírta, hogy a járműveket 2006-2007-től kezdődően több és hatékonyabb visszapillantó tükörrel kell ellátni.

2.7 Számos baleset ugyanis azért következik be, mert a nagyméretű járművek vezetői – éppen a járműüket övező „holtter” okán – nem veszik észre a járműük közvetlen közelében tartózkodó egyéb közlekedési résztvevőket.

2.8 A kockázat az útkereszteződések vagy körforgalmak esetén merül fel, amikor a járművezető irányváltáskor tapasztalja az utasoldali holtter kialakulását, ami nem teszi lehetővé számára, hogy észrevegye a járművéhez közeli közlekedési résztvevőket (például gyalogosokat, kerékpárosokat vagy motorkerékpárosokat, akik egyben a legsérülékenyebbek is).

2.9 Becslések szerint évente körülbelül 400 személy hal meg a fenti körülmények között, és ez elegendő magyarázatul szolgál arra, hogy az EGSZB – és nem csupán az EGSZB – annak idején fenntartás nélkül támogatta a 2003/97/EK irányelv elfogadását, amely a közvetett rálátást segítő rendszerek típusjövahagyásáról szóló első irányelv (71/127/EGK) és az azt követő módosítások helyébe lépett. A hatályon kívül helyezett irányelv megszabta a visszapillantó tükrök kialakítására és felszerelésére vonatkozó követelményeket, nem változtatta meg azonban az idevágó nemzeti jogszabályokat. Csupán a 2003/97/EK irányelv tette kötelezővé a járművek meghatározott számú tükörrel vagy a közvetett rálátást segítő egyéb rendszerekkel való ellátását, amely korábban egész Európában önkéntes jellegű volt.

2.10 A nehéz tehergépjárműveket illetően a 2003/97/EK irányelv a 7,5 tonnát meghaladó tömegű N2 és N3 <sup>(5)</sup> kategóriájú áruszállító járművekre vonatkozott. Ezt az irányelvet azonban a 2005/27/EK <sup>(6)</sup> irányelv módosította, amely bizonyos feltételekkel már 3,5 tonna tömegtől kezdődően – és nem pedig csak a 7,5 tonna tömegű járművek esetében, mint korábban – kötelezővé teszi a IV. osztályba és az V. osztályba <sup>(7)</sup> tartozó tükrök felszerelését.

2.11 A 2003/97/EK irányelv előírásait 2006. január 26-i hatállyal alkalmazzák a típusjövahagyással rendelkező (új típusú) járművekre, valamint 2007. január 26-i hatállyal az újonnan bejegyzett járművekre (új járművek). Ez azt jelenti, hogy a már forgalomban lévő járművek – azaz a járműpark nagy része – nem kerülne ezen előírások hatálya alá.

2.12 Az Európai Unióban jóval több, mint öt millió nehéz tehergépjármű (>= 3,5 tonna) van. Tekintettel e járművek élettart-

tamára (körülbelül 16 év), valamint a járműállomány lassú cserélődésére (300 000 bejegyzés évente); a lecserélési időszak kezdetét a 2007-es évre feltételezve, a járműpark új tükrökkel való felszerelése egészen 2023-ig elhúzódna.

2.13 Az EGSZB által megvizsgálandó európai bizottsági javaslat célul tűzi ki a megoldások fellelését annak érdekében, hogy a már az utakon közlekedő járműparkot is rövid időn belül biztonságossá lehessen tenni.

### 3. A javaslat lényegi tartalma

3.1 Összefoglalva: a vizsgált javaslattal, amely átmeneti intézkedést jelent, az Európai Bizottság azt kéri, hogy a 2003/97/EK irányelvben foglalt kötelezettségeket terjesszék ki a már forgalomban lévő N2 és N3 kategóriájú járművekre a IV. és az V. osztályba tartozó (utasoldali látótér) tükröket illetően, az alábbi kivételekkel:

- az irányelv nemzeti jogba való átültetésének kelte (kb. 1998) előtt 10 évvel bejegyzett járművek,
- olyan járművek, amelyekre lehetetlen a IV. és V. osztályú, az alábbi feltételeknek megfelelő tükröket felszerelni:
  - a) a megengedett maximális össztömegű járműnél a visszapillantó tükröknek nem lehetnek a talajszinttől 2 m-nél ( $\pm 10$  cm) alacsonyabban alkatrészei;
  - b) a tükrök a vezetőülésről teljes mértékben láthatók;
- már egyéb nemzeti intézkedések <sup>(8)</sup> hatálya alá tartozó járművek, amely intézkedések kötelezővé teszik a közvetett rálátást segítő egyéb eszközök felszerelését, lehetővé téve a 2003/97/EK irányelv által előírt tükrök által biztosított teljes látóterület legalább 95 %-ának lefedését a talaj szintjén.

3.2 A tagállamok számára kötelező az irányelv végrehajtása, azaz az új tükrök felszerelése az irányelv hatályba lépésétől számított 12 hónapon belül, néhány mentesítési lehetőséggel:

- az irányelv betartottnak tekintendő, ha a járművek olyan tükrökkel vannak ellátva, amelyek egymással kombinálva a talaj szintjén a 2003/97/EK irányelvben előírt, IV. és V. osztályba tartozó tükrök által biztosított látótér legalább 99 %-ának lefedését lehetővé teszik,
- a tagállamok egy további évet engedélyezhetnek az irányelv hatályba lépése előtti negyedik évtől a hetedik évig tartó időszakban bejegyzett járművek számára az irányelv követelményeihez való alkalmazkodáshoz, a 7-10 évvel azelőtt bejegyzett járművek számára pedig két további évet.

<sup>(5)</sup> N2: össztömeg: 3,5 tonna és 12 tonna között; N3: össztömeg: 12 tonna felett.

<sup>(6)</sup> HL L 81., 2005.5.30.

<sup>(7)</sup> I. osztály: belső visszapillantók; II. és III. osztály: fő külső visszapillantó tükrök; IV. osztály: széles látószögű külső tükrök; V. osztály: külső közeltéri visszapillantó tükrök, VI. osztály: mellső tükrök.

<sup>(8)</sup> Belgiumban, Dániában és Hollandiában. Ehhez hozzá kell venni Németországot, ahol a kormány és a tehergépjárművek gyártói közötti önkéntes megállapodás lehetővé teszi az előbb említett három országot általi eredmények elérését a 2000 után gyártott járművek esetében.

3.3 Azon járművek esetében, amelyeknél technikailag lehetetlen az előírt tükrök felszerelése, egyéb, a közvetett rálátást segítő berendezéseket lehet alkalmazni (kamerákat vagy egyéb elektronikus eszközöket), azzal a feltétellel, hogy a látóterület legalább 99 %-a le legyen fedve. Ezekben az esetekben a tagállamok felelős hatóságainak járművenként kell végrehajtani a járművek típusjóváahagyását.

3.4 A tagállamoknak jogában áll az irányelv alkalmazási körét kiterjeszteni a tíz évesnél idősebb járművekre is.

#### 4. Általános megjegyzések

4.1 Érdemes kiemelni: a javaslatnak csak akkor van értelme, ha elég gyorsan végrehajtják ahhoz, hogy jelentős mértékben kihasson a járműpark minőségére. Az Európai Bizottság becslései szerint ugyanis az új tükrökkel felszerelt járművek számának fokozatos emelkedése következtében 1200-zal csökkenhet a halálos áldozatok száma a közúti közlekedésben.

4.2 Az Európai Bizottság azonban a javaslatot kísérő hatástanulmányban<sup>(9)</sup> elismeri, hogy az új előírások azonnali és szigorú alkalmazása számos technikai problémát idézne elő. Ennek negatív hatása lenne – gazdasági szempontból is – az ágazati szereplőkre, és piactorzulások is kialakulhatnának.

4.3 Az Európai Bizottság becslései szerint a járműpark több mint fele esetében a tükrök cseréje mérsékelt költséggel (járművenként körülbelül 150 euró), könnyen megvalósítható<sup>(10)</sup>. A járműpark többi részénél a megoldások skálája széles: egészen a látóterre (> 99 %) vonatkozó előírások szigorúságának kismértékű enyhítésétől a rendkívül bonyolult megoldásokig terjed az idős járművek esetében, amelyeknél néhány esetben a vezetőfülke szerkezeti módosításaira van szükség, noha az eredmény nem garantálható, a művelet költsége pedig több ezer euróra rúg.

4.4 Ezen változókra tekintettel, illetve a bonyolult vagy a (néhány modell/változat esetében) láthatóan megoldhatatlan esetekkel kapcsolatban az Európai Bizottság „felhívja a nemzeti felülvizsgáló hatóságokat, hogy tanúsítsanak rugalmasságot, és fogadják el az – ésszerű költséggel járó – kivételes jellegű megoldásokat”<sup>(11)</sup>.

4.5 Az EGSZB – noha megérti ezen bizonytalanság okait, amely a megoldandó technikai problémák sokféleségéből ered – úgy véli, hogy a javaslat annak jelenlegi formájában jelentős értelmezési különbségeket eredményezhet, és ez negatív hatásokkal jár az európai fuvarozási piacra.

4.6 Az EGSZB által a javaslatban észlelt problémák – a javaslat jelenlegi megfogalmazásában – főként két szempontot érintenek: annak kockázatát, hogy egyenlőtlenségek jönnek létre a fuvarozási ágazat szereplőinek kezelésében, aminek a követ-

kezménye a verseny torzulása; valamint az új rendelkezések egyszerű, homogén és megbízható típusjóváahagyási és ellenőrzési rendszerének hiányát.

4.6.1 Az első szempontra vonatkozóan nem tűnik ésszerűnek az új tükrök esetében a 99 %-os lefedettség előírása, ha eközben lehetővé tesszük, hogy az ezen a területen már korábban jogszabályt kibocsátó tagállamok 95 %-os küszöböt alkalmazzanak. Az EGSZB szerint méltányosabb és könnyebben ellenőrizhető lenne az egész EU-ban érvényes egységes százalék megszabása.

4.6.2 Szintén az egyenlő bánásmód tekintetében az a lehetőség, mely szerint a tagállamok saját belátásuk szerint késleltethetik az idősebb járművek vonatkozásában az új intézkedések alkalmazását<sup>(12)</sup>, versenytorzulást eredményezhet a nemzetközi forgalomban részt vevő járművek között. Az EGSZB ezért javasolja, hogy az intézkedések végrehajtási határideje ugyanaz legyen valamennyi tagállamban.

4.6.2.1 Tekintettel a nagyszámú járműre és a típusjóváahagyás bonyolultságára, az EGSZB úgy véli, hogy az irányelv átültetését követően a két éves alkalmazkodási időszak szükséges, de elegendő is egyben. E tekintetben úgy tűnik, hogy a legutóbbi Közlekedési Tanács<sup>(13)</sup> általános iránymutatásai megegyeznek az itt javasolt megoldással. A Tanács ezzel szemben inkább arra hajlik, hogy az irányelvet ne az 1998-tól kezdődően bejegyzett járművekre alkalmazzák, hanem a 2000. január 1-je után bejegyzettekre, így módon kizárva a járműpark körülbelül 15 %-át.

4.6.3 Az EGSZB szerint még kritikusabb a második probléma, azaz a típusjóváahagyás és az új előírások ellenőrzése. Valóban kétséges, hogy a látótér ellenőrzése és jóváahagyása valamennyi járművön hatékonyan elvégezhető-e az időszakos felülvizsgálat keretében. A látótér meghatározása rendkívül bonyolult feladat, amelynek során számos paramétert kell alkalmazni, valamint különböző összetett vizsgálatokat végezni.

4.6.3.1 Természetesen a típusjóváahagyás jelzése – ahogyan ezt a 2003/97/EK irányelv többször is említi – a berendezés egészére vonatkozik (tükör, tartókar, vezetőfülke, ülés, a tükör távolsága a talajszinttől), és nem csupán a tükrőtől függ, hanem azon jármű típusától is, amelyre a tükröt felszerelték. E tesztek egy prototípuson végzik el, amelynek elfogadása kötelezővé teszi és biztosítja az ezt követő sorozatgyártás egészének elfogadását. Következésképp a tükrök típusjóváahagyása az elemek egységes egészeként történik egy, magán a tükrön elhelyezett típusjóváahagyási védjeggyel, amelyet a tükröző üveg cseréje esetén nem kell kicserélni. Következésképp a régi 71/127/EGK irányelv alapján jóváahagyott, már forgalomban lévő járművek a tükröző üveg cseréje esetén egy már hatályon kívül helyezett irányelven alapuló típusjóváahagyási védjeggyel rendelkezhetnek.

<sup>(9)</sup> SEC(2006) 1238 és SEC(2006) 1239.

<sup>(10)</sup> Ez az összeg reális, ha csak a tükröveg cseréjére vonatkozik, jelentősen emelkedik azonban, ha teljes tükrőfelszerelésre kerül sor.

<sup>(11)</sup> Hatásvizsgálat, az olasz változat 5. oldala.

<sup>(12)</sup> Ld. a 3.2. pontot.

<sup>(13)</sup> 2006. december 12-i Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács.

4.6.3.2 Ezért – amennyiben nem irányzunk elő valamilyen megfelelőségi biztosítékot (védjegy, tanúsítás stb.) – fennáll annak a veszélye, hogy valamennyi járművet felül kell vizsgálni, és a 2003/97/EK irányelv által előírt teszteknek kell őket alávetni, mintha minden egyes jármű látóterét ismételten jóvá kellene hagyni, azon esetek mintájára, amelyeknél az előírt látótér lefedéséhez elektronikus eszközöket alkalmaznak. Ha tekintetbe vesszük, hogy több millió járműről van szó, akkor könnyen elképzelhető, hogy mindez mekkora terhet jelent a típusjóváhagyási és ellenőrzési hatóságok számára.

4.6.3.3 Az Európai Bizottság és a Tanács által javasolt megoldás szerint a 3,5 tonna tömeget meghaladó járművek esetében a megfelelőségi tanúsítást az 1996. december 20-i 96/96/EK irányelv által megszabott éves ellenőrzések (*road worthiness test* – útalkalmassági vizsgálat) keretében kell elvégezni.

4.6.3.4 Ezen ellenőrzések a tükrökre vonatkozóan csupán annak vizsgálatára korlátozódnak, hogy azok az előírt helyeken vannak-e, épek-e, valamint biztonságosan vannak-e rögzítve. Nem valószínű tehát, hogy e vizsgálatok keretében még az is ellenőrizhető: a látótér lefedettsége eléri-e a fentiekben említett előírt arányokat.

4.6.3.5 Az EGSZB megoldásként javasolja az új tükrök felszerelője által kiadott megfelelőségi tanúsítvány előírását, amely kivitelezését illetően a legpraktikusabbnak, eredményei vonatkozásában pedig a legmegbízhatóbbnak tűnik. Ez lehetne egy, a cégvezető által aláírt dokumentum, amely a jármű valamennyi adatán túl tartalmazza a tükrök vagy a kicserélt tükröző üvegek valamennyi adatát. E nyilatkozatot a járműben kellene tartani, és akár az éves felülvizsgálat, akár a közúti ellenőrzés esetében bemutatni. Mivel szinte kizárólag számkódokat tartalmazó dokumentumról van szó, a közösségi nyelvekre való lefordítás sem eredményezne különleges problémákat.

## 5. Részletes megjegyzések

5.1 A javaslatot bevezető indokolás utal arra, hogy a 2003/97/EK irányelvet a 2005/27/EK irányelv módosította,

kiterjesztve a IV. osztályba és az V. osztályba tartozó tükrök felszerelésére vonatkozó általános követelményt az N2 kategóriájú 3,5 tonna – a korábbi 7,5 tonna helyett – tömegű járművekre.

5.1.1 Ez a megfogalmazás azonban félrevezető, mivel úgy értelmezhető, mint az N2 kategóriájú, 7,5 tonna tömegű valamennyi járműre vonatkozó rendelkezés. Valójában a 2005/27/EK irányelv csupán azon N2 kategóriájú járművek vonatkozásában írja elő e kötelezettséget, amelyek az N3 kategóriájú járművekhez hasonló vezetőfülkével rendelkeznek, ahol az V. osztályba tartozó tükrök a talajszinttől két méterre felszerelhetők. Csak ebben az esetben írható elő a két új tükrök felszerelése.

5.1.2 Az EGSZB javasolja tehát, hogy a világosabb megfogalmazás érdekében vizsgálják felül a javaslat 2. cikkének b) pontját, és azt egészítsék ki egy specifikus mentesítéssel, amely a 7,5 tonnát meg nem haladó N2 kategóriájú járművekre vonatkozik, amelyekre nem lehetséges az V. osztályba tartozó tükrök felszerelése, összhangban a 2005/27/EK irányelvben foglaltakkal.

5.2 A (8) preambulumbekzdés előírja a mentesítést azon járművek vonatkozásában, amelyek „fennmaradó élettartama rövid”; ami alatt nyilván azok a járművek értendők, amelyek már hosszú ideje működnek, tehát további élettartamuk korlátozott. Tekintettel arra, hogy a járműpark átlagéletkora nem egyezik meg valamennyi tagállamban, ésszerű lenne, ha az Európai Bizottság pontosabban meghatározná ezt, konkrét számadat előírásával.

5.3 Számos, már forgalomban lévő járműben opcionális módon került felszerelésre a vezetőoldali széles látószögű (IV. osztályba tartozó) tükrök. Mivel már elő van írva az utasoldali új széles látószögű tükrökre vonatkozó kötelezettség, most a vezetőoldali tükröt is ki kellene cserélni. A járművezető számára ugyanis, mivel már számos tükröt kell ellenőriznie, két különböző görbületű széles látószögű tükrök értékelése esetlegesen problémákat okozhatna.

Kelt Brüsszelben, 2007. március 14-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS