

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelméről

COM(2007) 560 végleges – 2007/0201 (COD)

(2008/C 211/02)

2007. október 23-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelméről.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció véleményét 2008. április 3-án elfogadta. (Előadó: Virgilio RANOCCHIARI).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. április 22-én tartott, 444. plenáris ülésén 155 szavazattal, 3 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Összefoglalás és következtetések

1.1 Évről évre több mint 44 000 ember veszíti életét és további közel 1,7 millióan sérülnek meg közlekedési balesetben a 27 tagállam útjain. A halálos áldozatok közül több mint 8 000-en, a sérültek közül pedig 300 000-en az úthasználók leginkább veszélyeztetett csoportjából kerülnek ki, azaz gyalogosok vagy kerékpárosok ⁽¹⁾.

1.2 A veszélyeztetett úthasználók biztonságának fokozása érdekében a jogalkotó 2003-ban keretirányelvet fogadott el, amely egyebek mellett rendelkezett a gépjárművek elülső szerkezeti elemeinek beható felülvizsgálatáról is, két szakaszban előírva annak megvalósítását: elsőként a 2005. október 1. után jóváhagyott gépjárműtípusokra vonatkozóan, majd pedig 2010. szeptemberi hatállyal, egy 2004 végéig elkészítendő megvalósíthatósági értékelés eredményeire alapozva.

1.3 Több független szakértő vizsgálatai is megerősítették, hogy a második szakasz nem valósítható meg, legalábbis a jelenlegi szabályozási feltételek mellett: az Európai Bizottság ezért most a második szakasz felülvizsgálatát javasolja, és új intézkedési alternatívákra tesz javaslatot, amelyek mindamelllett szavatolják, sőt esetenként növelik is a meglévő irányelv rendelkezéseiben foglalt biztonsági szintjét.

1.4 Az Európai Bizottság által megbízott szakértő tanulmánya ⁽²⁾ számos, az aktív és a passzív biztonsági intézkedéseket ötvöző megoldást javasolt – összhangban a CARS 21 munkacsoport ajánlásaival ⁽³⁾ és az Egyesült Nemzetek Genfben működő Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ EGB) által kidolgozott, a gyalogosok biztonságát szolgáló globális műszaki előírás-tervezettel –, amelyek ebben a javaslatban is helyet kaptak.

1.5 Az EGSZB emellett úgy ítéli meg, hogy a javaslat nem korlátozza a gyártók szabad versenyét, mivel nem szűkíti a gépjárműtípusok piaci kínálatát, csupán arra törekszik, hogy a keresletet a magasabb szintű biztonsági követelményeket teljesítő gépjárműtípusok felé terelje.

1.6 A fentiekre tekintettel az EGSZB fenntartás nélkül támogatja az Európai Bizottság javaslatát. Egyúttal sajnálatát fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy a végül nem megvalósíthatónak bizonyult intézkedések felülvizsgálata és az új intézkedések kidolgozása csaknem három évet vett igénybe, bár e késedelem részben olyan információk és műszaki megoldások megjelenésének tudható be, amelyek még nem álltak rendelkezésre a jelenlegi irányelv elfogadásakor.

1.7 Az EGSZB felkéri az Európai Parlamentet és a Tanácsot, hogy a javaslat mielőbbi maradéktalan elfogadásával ellensúlyozza az elszenvedett késedelemet, amelyet tovább súlyosbít, hogy Európa polgárainak életéről és egészségéről van szó, és ezáltal biztosítsa, hogy az eredeti ütemezésnek megfelelően megkezdődhessen a második szakasz.

1.8 Az EGSZB üdvözlöi, hogy eredményesebbek lettek a gépjárművekkel kapcsolatban elfogadott műszaki intézkedések, ugyanakkor arra szólítja fel az európai intézményeket és a tagállamokat, hogy az utak biztonságának növelése érdekében két másik területen is határozottabban sürgessenek lépéseket: az infrastruktúra minőségének és biztonságosságának növelése, valamint az úthasználók képzése és tudatosságának növelése terén. Ez a kérés természetesen a helyi és regionális önkormányzatokra is vonatkozik, amelyekre egyre több döntési felelősség hárul ezen a területen.

2. Bevezetés

2.1 Az úthasználók legveszélyeztetettebb csoportja, a gyalogosok és a kerékpárosok körében évente csaknem 8 000 személy veszíti életét és további 300 000-en sérülnek meg közlekedési balesetben a 27 tagállam útjain.

⁽¹⁾ Forrás: CARE (közúti balesetek közösségi adatbázisa), amely a közúti balesetekre vonatkozó tagállami adatokat összesíti és rendszerezi.

⁽²⁾ Transport Research Limited UK (Egyesült Királyság).

⁽³⁾ A Bizottság COM(2007) 22 végleges közleménye (2007. február 7.) a 21. századi versenyképes autópárai szabályozási keretről.

2.2 Az Európai Bizottság kezdeményezésére a gépjárműgyártók már 2001-ben kötelezettséget vállaltak arra, hogy a gyalogosok és a kerékpárosok védelmében új megoldásokat fejlesztenek ki mind az aktív (ütközésmegelőző), mind pedig a passzív (ütközés esetén védelmet nyújtó) biztonsági rendszerekre illetően.

2.3 A gyártók akkoriban többek között arra tettek javaslatot, hogy minden gépjárművet felszereljenek blokkolásgátló fékrendszerrel (ABS) és nappali menetjelző világitással (DRL) (bár ez utóbbi lépést később néhány tagállam tiltakozásának hatására visszavonták), illetve önkéntesen megszüntetik a merev gallytörő rácsok használatát, idővel pedig bevezetnek – akkor még csak a tervezőasztalon létező – új, aktív biztonságtechnológiai megoldásokat.

2.4 A Tanács és az Európai Parlament üdvözölte az ágazat vállalását, egyúttal azt sürgette, hogy e területet szabályozása ne önkéntes megállapodások vagy ajánlások, hanem a gyalogosok védelmére irányuló, kiforrott jogszabályok, azaz konkrét irányelv formájában történjen.

2.5 Ennek szellemében született a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelméről szóló 2003/102/EK irányelv⁽⁴⁾ („keretirányelv”), amelyet később a gépjárművekre szerelt elülső védelmi rendszerek használatáról (a merev lökhárítók használatának megszüntetéséről) szóló 2005/66/EK irányelv⁽⁵⁾ követett.

2.6 A gyalogosok védelméről szóló keretirányelv az Európai Fokozott Járműbiztonsági Bizottság (EEVC) által javasolt vizsgálatokat és küszöbértékeket veszi alapul, a megvalósítást pedig két szakaszra bontja, melyek mindegyike a passzív biztonsági rendszerekre összpontosít. Az első szakasz a 2005. október 1. utáni típusjóváhagyással rendelkező gépjárművekre vonatkozóan lépett életbe, és szerkezeti módosításokat, könnyebb motorházfedelet és lökhárítókat vezetett be a maximum 2 500 kg össztömegű, M_1 és N_1 ⁽⁶⁾ kategóriájú gépjárművekre vonatkozóan. A második szakasz a 2010. szeptember 1. utáni típusjóváhagyással rendelkező gépjárművekre vonatkozik, és szigorúbb vizsgálatokat, illetve küszöbértékeket ír elő.

2.7 Már a javaslat parlamenti vitájakor komoly fenntartások fogalmazódtak meg a második szakaszra előírt vizsgálatok megvalósíthatóságával kapcsolatban: az irányelv szövegének végleges változata előírta az Európai Bizottság számára, hogy 2004. július 1-jéig értékelje a második szakasz megvalósíthatóságát. Az értékeléstől különösen azt várták, hogy határozza meg „a tényleges hatékonyságot tekintve legalább egyenértékű alternatív – passzív, vagy aktív és passzív intézkedések kombinációját felölöző – intézkedéseket”⁽⁷⁾.

2.8 Egy sor független szakértői tanulmány, köztük az Európai Bizottság felkérésére elkészített tanulmányok is arra a következtetésre jutottak, hogy a kitűzött határidőre és az EEVC vizsgálati módszereivel műszakilag nem lehetséges teljesíteni a második szakasz követelményeit. Az új javaslat ebből kiindulva már módosított passzív biztonsági paraméterekkel és az iparág által

időközben kifejlesztett aktív biztonsági elemekkel számol, amelyek nemcsak teljesítik, de néhány tekintetben túl is lépik az 5. cikknek „a tényleges hatékonyságot tekintve legalább egyenértékű” megoldásokra vonatkozó követelményeit.

2.9 A most javasolt vizsgálatok ezen túlmenően egyenértékűek az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ EGB) által kidolgozott, a gyalogosok biztonságát szolgáló globális műszaki előírás-tervezetében foglaltakkal. Az uniós jogi rendelkezések és az azon kívüli országok jogszabályainak kilátásba helyezett harmonizációja emellett az európai gépjárműipar versenyképességét is nyilvánvalóan fokozza majd.

3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 Az új javaslat, amely immár rendelet, nem pedig irányelv elfogadására irányul, mindenekelőtt ötvözni kívánja az elülső védelmi rendszerekről szóló irányelv rendelkezéseit a gyalogosok védelmére vonatkozó korábbi irányelv rendelkezéseivel, amelyeket az alkalmazhatóság érdekében szükség szerint módosít. A rendeletjavaslat elfogadásával tehát mindkét irányelv hatályát veszti.

3.2 A rendeletjavaslat értelmében a gépjárművek típusjóváahagyásához szükséges vizsgálatok a következők:

3.2.1 Gyermekek vagy kistermetű felnőttek fejformájának megfelelő próbatest és a motorházfedél elülső részének ütközése; felnőttek fejformájának megfelelő próbatest ütközése a motorházfedél hátsó részével, valamint alsó és felső lábszár formájú próbatest ütközése a lökhárítóval, a jelenlegi irányelvben a II. szakasszal kapcsolatban megfogalmazott paraméterek részleges módosításával. Inkább felmérési, mintsem típus-jóváahagyási célzattal, valamint a technikai fejlődés nyomán követéséhez a javaslat szintén előírja a medencecsontnak megfelelő próbatest és a motorházfedél belépő éle ütközésének, valamint a felnőttek fejformájának megfelelő próbatest és a szélvédő ütközésének vizsgálatát.

3.2.2 Az elülső védelmi rendszerek (a korábbi 2005/66/EK irányelv) vonatkozásában a lábszár formájú próbatest, illetve a gyermek vagy kistermetű felnőttek fejformájának megfelelő próbatest ütközése a védelmi rendszerrel bekerül a típus-jóváahagyási vizsgálatok közé. A javaslat a szerkezeti rendszerek kialakítását és felszerelését szabályozó kötelező erejű rendelkezések mellett további vizsgálatokat is tartalmaz felmérés céljából.

3.3 A passzív biztonsági intézkedések aktív biztonsági rendszer bevezetésével egészülnek ki, így garantálható a két előző irányelvben már rögzített biztonsági szint. Ezek egyike a fékrásegítő rendszer (BAS), amely vész helyzetben a megfelelő féknyomás megválasztásával segít a vezetőnek a gyors fékezésben. Az ABS rendszerrel együtt alkalmazva maximális féknyomást biztosít és optimalizálja a lassulás ütemét, ezzel jelentős mértékben csökkentve a gyalogosokkal való ütközés sebességét.

⁽⁴⁾ HLL 321., 2003.12.6., 15. o.

⁽⁵⁾ HL L 309., 2005.11.25., 37. o.

⁽⁶⁾ M_1 = gépjárművek nyolc utas + a vezető számára, legfeljebb 3 500 kg össztömeggel.

N_1 = M_1 gépjárművekből kialakított haszongépjárművek, melyek maximális tömege 3 500 kg.

⁽⁷⁾ A gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelméről szóló 2003/102/EK irányelv 5. cikke.

3.4 Végezetül pedig figyelembe véve, hogy egyre több nagyobb tömegű jármű közlekedik az utakon (például a sportos szabadidőjárművek (SUV) kategóriájában), a mostani javaslat kiterjesztené a rendelkezések hatályát a jelenlegi maximum 2 500 kg össztömegű M₁ és N₁ kategóriájú gépjárművekről a legfeljebb 3 500 kg össztömegű, nehezebb gépjárművekre is, tehát egészen a két kategória felső határáig.

4. Az EGSZB véleménye az Európai Bizottság javaslatáról

4.1 Mindenekelőtt az EGSZB üdvözli a Bizottság azon döntését, hogy a két korábbi irányelvet a most javasolt rendeletben egyesíti. Ez a megoldás egyértelműsíti és leegyszerűsíti a vonatkozó szabályozást, melynek szükségességét az elülső védelmi rendszerek használatáról szóló irányelvvel kapcsolatos véleményében ⁽⁸⁾ az EGSZB korábban már megfogalmazta.

4.2 Az EGSZB hasonlóképpen támogatja, hogy a Bizottság rendelet elfogadására tett javaslatot, mivel ezáltal minden tagállamban egységes végrehajtási módszerek és határidők érvényesíthetők, ami különösen fontos szempont egy ennyire technikai jellegű szabályozás esetében.

4.3 Másrészt viszont az EGSZB sajnálatát fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy az EEVC által a II. szakaszra indítványozott vizsgálatokat lehetetlennek bizonyult végrehajtani, mivel megvalósíthatóságukat a kitűzött határidőre (2004. július 1.) nem sikerült értékelni, s ez hároméves késedelmet eredményezett.

4.4 Az EGSZB ennek ellenére méltányolja a hosszadalmas, ám eredményes eljárás nyomán kidolgozott megoldást, amely épít a CARS 21 csoport ajánlásaiban megfogalmazott integrált szemléletre. Ennek köszönhetően az európai rendelkezések összeegyeztethetők az Európai Unió kívüli jogszabályokkal. Az EGSZB különös meglepedésére szolgál, hogy mindez mélyreható hatásvizsgálata alapul, az első olyan hatásvizsgálata, amelyet az Európai Bizottság által felállított, a hatásvizsgálattal foglalkozó testület tárgyalt és jóváhagyott.

4.5 A Bizottság és a felkért szakértők várakozásai szerint a választott megoldás – az aktív biztonsági intézkedések végrehajtása mellett – az eredeti II. szakasz célkitűzéseire ⁽⁹⁾ képest (amelyek nem bizonyultak megvalósíthatónak) 80 %-kal csökkentené a halálos közúti balesetek számát, 44 %-kal pedig a súlyos sérülések számát, azaz 1 100 fővel kevesebben veszítenék életüket és 46 000 fővel kevesebben sérülnének meg a közutakon. Az új intézkedések emellett kevés ráfordítást igényelnek, így nem befolyásolnák érezhetően a gépjárműárakat.

4.6 A fentiek fényében az EGSZB erősen szorgalmazza, hogy az Európai Parlament és a Tanács teljes egészében és mielőbb fogadja el az Európai Bizottság javaslatát, hiszen a gépjárműgyártók átállási időszükséglete ⁽¹⁰⁾ miatt minden további késedelem elkerülhetetlen csúszást eredményez.

4.7 Az EGSZB reményei szerint a módosított rendelkezések hatálya a nagyobb össztömegű gépjárművekre, így többek között a városokban egyre nagyobb számban közlekedő SUV kategóriájú gépjárművekre is hamarosan kiterjed. Ennek érdekében haladéktalanul meg kell határozni a javaslatban említett átmeneti időszakot.

4.8 Végezetül pedig nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy ezek a biztonsági intézkedések természetesen nem vonatkoznak a régebbi gépjárművekre, amelyek jelenleg a legnagyobb kockázatot hordozzák a veszélyeztetett úthasználókra nézve. Szintén érdemes megjegyezni azt, hogy bár az ABS-technológiát – ma már a hatékonyságot fokozó BAS fékrésegítéssel kiegészítve – önkéntes alapon 2004 óta széles körben alkalmazzák, kötelezővé csak az új rendelkezés hatálybalépésével válik.

4.9 Az EGSZB végül rámutat, hogy a kérdéses ütközéstípusok esetében kétfajta sérüléssel kell számolni: a gyalogos vagy kerékpáros és a gépjármű elülső szerkezeti elemének elsődleges ütközésével járó, valamint a sérült és az útfelület közötti másodlagos ütközés okozta sérüléssel. Mindkét esetre igaz az, hogy 40 km/h elsődleges ütközési sebesség felett irreális lenne elvárni a gyalogosok épségének biztosítását.

4.10 A fenti megállapítások csak azt kívánják ismételtlen nyomatékosítani, hogy a probléma megoldása – más egyéb közlekedésbiztonsági kérdésekhez hasonlóan – integrált megközelítést igényel, amely a gépjármű-technológiai fejlesztéseken kívül két további szempontot is figyelembe vesz: az úthasználók magatartását és a közlekedési infrastruktúra állapotát. E két szempont tekintetében mind az európai intézmények, mind pedig a tagállamok határozott szerepvállalására van szükség.

4.11 Ezzel kapcsolatban az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottság a maga részéről már sokat tett és tesz továbbra is a jogalkotási és politikai kezdeményezésekre vonatkozó javaslatai, az európai kutatási keretprogramok és a közlekedésbiztonságot támogató program által rendelkezésre bocsátott finanszírozás, végül nem utolsósorban az Európai Közlekedésbiztonsági Egyezmény létrehozása révén.

4.12 Ezzel szemben a többi európai intézmény és a tagállamok, jóllehet figyelmet szentelnek a problémának, nem mindig támogatják megfelelőképpen az Európai Bizottság kezdeményezéseit. Ezzel összefüggésben említhetjük a legutóbbi példát a közúti infrastruktúra biztonsági normáinak felállítására vonatkozó európai bizottsági javaslattal ⁽¹¹⁾ kapcsolatban. Ezt a javaslatot, melyet az EGSZB szükségesnek tekint ahhoz, hogy csökkenteni lehessen a közúti balesetek áldozatainak számát, az Európai Parlament túlságosan kényszerítőnek tartotta, ezért a szubszidiaritás elve nevében megfosztották legerőteljesebb kötelező érvényű rendelkezéseitől; ebben az esetben is, hacsak nem kerül sor változtatásokra a plenáris ülésen történő szavazáskor, ami nem valószínű, a Parlament a tagállamokra bízta a döntéshozatalt.

⁽⁸⁾ Vélemény: HL C 118., 2004.4.30.

⁽⁹⁾ SEC(2007) 1244: a rendeletjavaslatot kísérő hatásvizsgálat.

⁽¹⁰⁾ A gépjárművek szerkezeti módosításának végrehajtásához szükséges idő.

⁽¹¹⁾ COM(2006) 569 végleges.

4.13 Ami a fent említett első szempontot, vagyis az úthasználók viselkedését illeti, megjegyzendő, hogy bár a közúti baleseteket sok esetben a vezető gondatlansága okozza, ugyanolyan gyakran fordul elő az is, hogy a gyalogosok vagy kerékpárosok közlekednek figyelmetlenül, áthágják a közlekedés alapvető szabályait, nemegyszer a józan ésszel szemben is. E területen az ismeretterjesztő és tájékoztató tevékenységet már az általános iskolában meg kellene kezdeni a helyes közlekedési magatartásra ösztönző, rendszeres figyelemfelkeltő kampányok formájában. Ugyanilyen fontos a másokat veszélyeztető közlekedés szigorú szankcionálása.

4.14 A közlekedésbiztonság másik alapvető szempontja az infrastruktúra javítása, mindenekelőtt a városokban, ahol a halálos kimenetelű gyalogos- és kerékpáros-balesetek 80 %-a

történik. A gépjárművek, a gyalogosok és a kerékpárosok ütközése a leghatékonyabban az úthasználók lehetőség szerinti fizikai elkülönítésével kerülhető el. Ebből a szempontból a védett gyalogátkelőhelyek, gyaloghidak, kerékpársávok kiépítésével, illetve megfelelő megvilágítással, útburkolattal és – az EU tagállamaiban lehetőleg egységes – közúti jelzésekkel csökkenteni lehetne a közlekedési balesetek számát, egyben a fogyasztékkal élők számára is barátságosabbá lehetne tenni a városi épített környezetet.

4.15 Az ilyen jellegű kezdeményezések növelik a biztonságot és javítják a városi élet minőségét, ezért minden bizottsági javaslatban, így a jelenlegiben is figyelmet érdemelnek, még ha csak a gépjárművek műszaki paramétereit érintik is.

Kelt Brüsszelben, 2008. április 22-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, valamint a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről

COM(2007) 851 végleges – 2007/0295 (COD)

(2008/C 211/03)

2008. január 30-án az Európai Unió Tanácsa úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, valamint a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2008. április 3-án elfogadta véleményét. (Előadó: Virgilio RANOCCHIARI.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. április 22-én tartott, 444. plenáris ülésén 142 szavazattal, 3 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 A mobilitás iránti növekvő igény, a nagyarányú egyéni forgalom, a főként – de nem kizárólag – az agglomerációk túlterheltségével kapcsolatos problémák hozzájárultak ahhoz, hogy a közúti közlekedés a környezeti hatások értékelése során előtérbe kerülő emberi tevékenységek egyikévé vált. Az Európai Bizottság ennek ismeretében terjesztette elő rendeletjavaslatát, amellyel a nehéz tehergépjárművek által okozott légszennyezést kívánja csökkenteni.

1.2 Az EGSZB támogatja a javaslatot, amely szerinte mind a hatékonyságot, mind az átültetés határidejét illetően eleget tesz a

környezeti követelményeknek, és biztosítja az ipar számára a bevezetéséhez szükséges időt.

1.3 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a szóban forgó rendelet a kibocsátási határértékek világszintű harmonizációjában további előrelépést jelent.

1.4 Az EGSZB üdvözli, hogy a választott jogalkotási eszköz a rendelet, amellyel valamennyi tagállamban biztos alkalmazási határidők és módszerek garantálhatók, ami egy rendkívül műszaki jellegű jogszabálynál különösen fontos.