



EURÓPAI  
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.5.17.  
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

## **MELLÉKLET**

*a következőhöz:*

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A  
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A  
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

**EURÓPA MOZGÁSBAN**

**Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés**

## **1. melléklet: Stratégiai cselekvési terv a közúti közlekedésbiztonságról**

Ez a melléklet a Bizottság jelenlegi mandátuma alatt, azaz a 2019. 3. negyedévének végéig tervezett intézkedéseket tartalmazza. **Az intézkedések meghatározása konkrét határidő megadásával történik.** Természetesen nem tudja befolyásolni a következő Bizottság intézkedéseit, így ehelyett a 2019. utáni időszakra indikatív jelleggel és **konkrét határidő nélkül** határoz meg további intézkedéseket.

### **1. A közúti közlekedésbiztonság fokozott szabályozása**

A stagnáló uniós közúti közlekedésbiztonsági számok ellensúlyozása és a 2050-re a halálos kimenetelű uniós balesetek számának nullára csökkentését célzó hosszú távú elképzelés („zéró elképzelés”) megvalósítása érdekében új megközelítésre van szükség. Az 2021–2030 közötti uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret, amelynek részletes kidolgozására 2019-ben kerül sor, a „**biztonságos rendszer**” megközelítésen alapszik. Ez magában foglalja az egyértelmű **célok** meghatározását, valamint a közvetlenül a halálos kimenetelű balesetek és súlyos sérüléssel járó balesetek megakadályozásával összefüggő **fő teljesítménymutatók** segítségével az előrehaladás nyomon követését. Ehhez a fokozott szabályozási rendszer keretében **minden ágazat és minden úthasználó koordinált fellépésére** van szükség.

#### **Fő szabályozói intézkedések**

**A Bizottság** konkretizálja az ebben a közleményben meghatározott, 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret elveit [2019. 2. negyedév], beleértve az alábbiakat:

- a célzott eredményekkel összekapcsolandó, a tagállamokkal szoros együttműködésben meghatározott, fő teljesítménymutatók listája;
- a (nemzeti közigazgatási szervek magas szintű képviselőiből álló) közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó magas szintű csoport hatáskörének bővítése a stratégiai tanácsadással és gyakori visszajelzéssel; valamint
- az európai közúti közlekedésbiztonsági nagykövet szerepének létrehozása, aki a tagállamok közúti közlekedésbiztonsági erőfeszítéseit koordináló és az EU-n belül és nemzetközi szinten a helyes gyakorlatokat terjesztő ismert személy.

A keret időszaka alatt a Bizottság (a főigazgatóságokat átfogó koordinációs csoport irányítása alatt) együttműködik a tagállamokkal és az érdekelt felekkel az előrehaladás nyomon követésében és felgyorsításában, például az eredményekről szóló konferenciák két évente történő megrendezése és az önkéntes kötelezettségvállalások előmozdítása révén, különösen a szigorúbb európai közúti közlekedésbiztonsági chartával<sup>1</sup> összefüggésben.

<sup>1</sup> Az európai közúti közlekedésbiztonsági charta az Európai Bizottság által a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatban létrehozott civil társadalmi platform, amely ma már több mint 3500 tagot számlál.

## 2. Nagyobb pénzügyi támogatás a közúti közlekedésbiztonság számára

Az EU rendelkezésére álló, az eredmények felgyorsítását célzó fontos eszköz a közúti közlekedésbiztonsági kezdemények támogatása a különböző finanszírozási megoldásokon keresztül. Az infrastrukturális fejlesztéseket a jelenlegi pénzügyi keret regionális alapjaiból lehet támogatni. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében ezenkívül jelenleg 200 millió EUR vált elérhetővé a közúti közlekedésbiztonságra és a digitalizációra. Hosszabb távon fontos lesz biztosítani az infrastrukturális fejlesztésekre, egyéb közúti közlekedésbiztonsági intézkedésekre, valamint kapacitásépítésre irányuló **finanszírozási megoldások stabilitását és koherenciáját**.

### A megvalósításra és finanszírozásra irányuló fő intézkedések

#### A Bizottság:

- ösztönzi az európai strukturális és befektetési alapokból származó uniós pénzügyi támogatás használatát az infrastruktúra közúti közlekedésbiztonsági fejlesztésére, különösen azokban a tagállamokban, amelyek viszonylag gyengébben teljesítenek a közúti közlekedésbiztonság terén, és ösztönzi az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz használatát [2018. 2. negyedév];
- a következő többéves pénzügyi keretben észszerűsíti és megerősíti a közúti közlekedésbiztonsági intézkedésekre szánt finanszírozási támogatást, figyelembe véve a különböző támogatási eszközök egymást kiegészítő jellegét [2018. 2. negyedév];
- megvizsgálja, hogyan lehetne biztosítani az olyan közúti közlekedésbiztonsági intézkedésekre szánt finanszírozási támogatás stabilitását a következő többéves pénzügyi kereten belül, mint a rendőrségi szervekkel együttműködésben szervezett, közös, határokon átnyúló közlekedésrendészeti műveletek [2018. 3. negyedév]; valamint
- megvizsgálja a tagállami szintű kapacitásépítés pénzügyi támogatási lehetőségeit, például a „biztonságos rendszer” stratégiáival kapcsolatban (például a fő teljesítménymutatók mérésére vonatkozó módszertan) [2019. 3. negyedév].

A Bizottság ezenkívül az Európai Beruházási Bankkal szoros együttműködésben megvizsgálja, hogyan lehet megkönnyíteni az állami hatóságok hozzáférését a biztonságosabb gépjárműállomány beszerzéséhez szükséges, megfelelő pénzügyi támogatáshoz. Erre lehetne példa egy esetleges, biztonságosabb közlekedést támogató eszköz vagy a meglévő, tisztább közlekedést támogató eszköz<sup>2</sup> kibővítése. A Bizottság továbbá megvizsgálja, hogyan lehet támogatni a „biztonságos rendszer” stratégiáinak fejlesztéséhez és végrehajtásához szükséges kutatást és innovációt.

## 3. Biztonságos közutak és útszélek

A „biztonságos rendszer” közlekedésmérnöki megközelítés magában foglalja a megfelelő útfunkciókat, tervezést, kivitelezést és sebességhatárokat annak érdekében, hogy az emberi hibát úgy lehessen kiküszöbölni, hogy az ne járjon halálesettel vagy súlyos sérüléssel. A Bizottság **a nagyobb átláthatóság és a hálózat egészére kiterjedő kockázat-feltérképezés** érdekében a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv felülvizsgálatát, valamint az irányelv hatókörének a transzeurópai közlekedési hálózaton kívüli **valamennyi főútvonalra** való kiterjesztését javasolja.

<sup>2</sup> <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

## A biztonságos közutakra és útszélekre vonatkozó fő intézkedések

### A Bizottság:

- előkészítő munkát végez, és szakértői csoportot hoz létre, amelynek feladata a sebességhatárokat az út kialakításával és elrendezésével jobban összehangoló közútbesorolási keret kialakítása lesz a „biztonságos rendszer” megközelítéssel összhangban [2019. 3. negyedév]; valamint
- megkönnyíti a biztonságos rendszerrel kapcsolatos módszertanokról szóló tapasztalatcserét a szakemberek között (például az európai közúti közlekedésbiztonsági felügyelők fórumán keresztül) [a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló, felülvizsgált irányelv elfogadásakor].

A keret ideje alatt a Bizottság törekedni fog arra, hogy további uniós intézkedéseket azonosítson, például a transzeurópai hálózatokra vonatkozóan elfogadott iránymutatások következő felülvizsgálata során a transzeurópai hálózatok közútjaira vonatkozó konkrét biztonsági célkitűzések meghatározásával.

## 4. Biztonságos járművek

A járművek biztonságának a gépjárművek általános biztonságáról szóló rendelet és a gyalogosbiztonságról szóló rendelet iterációin keresztüli növelésével az EU sikeresen csökkentette a halálesetek és súlyos balesetek számát. A Bizottság e rendeletek felülvizsgálatát javasolja annak érdekében, hogy néhány **fontos biztonsági elem kötelező** legyen, mint az intelligens sebességtámogató rendszer, az automatikus vészfékező rendszer (a gyalogosokkal és kerékpárosokkal kapcsolatban is) vagy tehergépjárművek esetén a közvetlen látótér javítása. Nyomon követésként ki kell alakítani a prioritásokat az EU és az ENSZ új járműbiztonsági rendeleteinek kialakítása terén végzett munkája során (például az automatikus vészfékező rendszer a tehergépjárműveknél, beleértve a gyalogos- és kerékpárészlelő rendszereket és a közvetlen látásra vonatkozó előírásokat). A **közbeszerzés** szintén érdekes lehetőség lehet a biztonsági technológiák terjedési sebességének növelésére.

A Bizottság ezenkívül a fogyasztói tájékoztatás javítása érdekében különösen a **gumiabroncsok biztonsági teljesítménye** tekintetében a gumiabroncsok címkézéséről szóló rendelet felülvizsgálatát javasolja.

## A biztonságos járművekre vonatkozó fő intézkedések

### A Bizottság:

- megkezdi annak felmérését, hogy a meglévő flottának (különösen az autóbuszok és tehergépjárművek) a fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerekkel való utólagos felszerelése megvalósítható és költséghatékony-e [2018. 4. negyedév]; valamint
- ösztönzi a tagállamokat, hogy a belső piaci verseny megőrzése mellett vegyék fontolóra a bevált technológiáknak az olyan eszközökkel való felgyorsítására irányuló nemzeti kezdeményezéseket, mint a közbeszerzés, a biztonságos közlekedéspolitika, valamint az adózási és biztosítási kezdeményezések [2018. 2. negyedév].

A Bizottság szorgalmazni fogja az önkéntes kötelezettségvállalásokat többek között az alábbiaktól:

- áru fuvarozással foglalkozó munkaadók/szövetségek (például a legmodernebb biztonsági elemekkel rendelkező járművek használata, mielőtt a jogszabályok kötelezővé tennék),
- állami hatóságok (például a flottájuk közbeszerzés során történő bővítésekor a legbiztonságosabb és nem csupán a legtisztább gépjárművek beszerzését előnyben részesítő városok),
- gyártók (például a minimális követelményeken túlmutató biztonsági elemek bevezetése valamennyi árfekvésben),
- biztosítók (például a biztosítási díjak struktúrájának módosítása a biztonságosabb járművek javára),
- gépjárműkölsönző és -megosztó ágazat (például a biztonságosabb járművek népszerűsítése a gépjárműkölsönzés és operatív lízing során, rendszeres karbantartás), valamint
- autósiskolák (az új és jelenlegi vezetők, kerékpárosok és motorkerékpárosok képzése az új járműbiztonsági elemek terén).

A Bizottság megvizsgálja a további intézkedések szükségességét, beleértve a tovább nem használható gumiabroncsok tapadási teljesítményének vizsgálata érdekében a gumiabroncsokról szóló rendeleteket, a jármű közlekedési alkalmassági vizsgálatára vonatkozó jogszabályi keretet, a gépjárműveken a tulajdonosok/üzembentartók által esetlegesen végzett szakszerűtlen beavatkozások megakadályozására irányuló intézkedéseket, valamint a biztonsági megfontolások jelentősebb mértékű hangsúlyozását az uniós közbeszerzési jogszabályokban.

## 5. Biztonságos közúthasználat

Az úthasználók biztonságos **viselkedése** (sebesség, védő felszerelés használata, például biztonsági öv és bukósisak, alkohol és egyéb kábítószeres használata mellőzése vezetés során, a figyelemelterelő tényezők mellőzése vezetés, kerékpározás és gyaloglás során) és annak **betartatása** szintén elengedhetetlen a súlyos balesetek megelőzése és mérséklése szempontjából. Az általános biztonságról szóló és a gyalogosbiztonságról szóló rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslat magában foglal néhány olyan jellemzőt, amely a biztonság jelentős növekedését eredményezheti (intelligens sebességtámogató rendszer, álmoságfelismerő technológia, szabványosított interfészek az indításgátló alkoholszondákhoz).

## **A biztonságos úthasználatra vonatkozó fő intézkedések**

### **A Bizottság:**

- a 2016-ban végzett értékelés alapján megkezdte a közlekedési szabálysértések miatt kiszabott büntetések határokon átnyúló végrehajtásáról szóló irányelv hatékonyságának fejlesztésére irányuló lehetőségek vizsgálatát [2018. 4. negyedév];
- tanulmányt készít a járművezetéstől való eltiltás kölcsönös elismerésére irányuló lehetséges jogalkotási kezdeményezések megvalósíthatóságáról [2019. 1. negyedév];
- átülteti az ENSZ Európai Bizottságának a biztonsági öv bekapcsolására emlékeztető jelzést valamennyi ülés esetében kötelezővé tévő előírást [2018. 4. negyedév];
- együttműködik a tagállamokkal a felülírható intelligens sebességtámogató rendszerek működéséhez szükséges feltételek megvalósítása érdekében, beleértve a sebességhatárok digitális formában való elérhetőségét, és megvizsgálja a nem felülírható intelligens sebességtámogató rendszerek megvalósíthatóságát és elfogadhatóságát [2019. 3. negyedév]; valamint
- megkezdte annak felmérését, hogy miként lehet megerősíteni a megengedett véralkoholszintre vonatkozó uniós ajánlást, például a hivatásos gépjárművezetők és/vagy kezdő gépjárművezető esetében szigorúbb határok ajánlása és az alkoholszondák használatára vonatkozó iránymutatás biztosítása [2018. 3. negyedév].

### **A Bizottság szorgalmazni fogja az önkéntes kötelezettségvállalásokat többek között az alábbiaktól**

- áru fuvarozással foglalkozó munkaadók/szövetségek (például a hivatásos járművezetők képzésére vonatkozó jogszabályi előírásokon túlmutató, megerősített oktatás és figyelemfelkeltés a hivatásos gépjárművezetők körében),
- az oktatási ágazat (például a közúti közlekedésbiztonság beépítése a tantervbe) és az úthasználói szervezetek (például a biztonságos viselkedés előmozdítása a korra és nemre vonatkozó tényezők figyelembevételével),
- állami hatóságok (például a közbeszerzések során az alkoholszondák beszerelésének előírása),
- autóbusz-társaságok (például a biztonsági övek használatára irányuló figyelemfelkeltő kampányok), és
- taxitársaságok és telekocsi-vállalatok (például a flottájuk gyermeküléssel való ellátása).

A Bizottság továbbá törekedni fog arra, hogy a jövőbeli kutatási és innovációs programok keretében ösztönözze és támogassa a kábítószer-használat felderítésére irányuló vizsgálati módszerek és olcsóbb eszközök fejlesztésével, a vezetésre való alkalmasság automatikus felmérésével, valamint a figyelmetlenség (beleértve a járműbe szerelt elektronikus rendszerekből fakadó figyelmetlenséget) elkerülésével kapcsolatos kutatásokat. Meg fogja vizsgálni, hogy szükség van-e a biztonsági öv bekapcsolására emlékeztető egyedi jelzésre az autóbuszokon, és az ágazattal közösen kialakítja a helyes gyakorlatok kódexét, hogy az autós információs rendszerek és telefonok a biztonságos használatot biztosító módon legyenek kialakítva. A Bizottság megvizsgálja a további intézkedések szükségességét, például a „biztonságos sebesség” kifejezés meghatározásával és alkalmazásával; a kerékpáros bukósisakkal és a motorkerékpárosok védőruháival; és/vagy a kezdő vezetők fokozatos vezetői engedélyével kapcsolatban.

## 6. Gyors és hatékony vészhelyzet-elhárítás

Az ütközés utáni hatékony ellátás, beleértve a megfelelő intézménybe történő, szakképzett személyzet általi szállítást, csökkenti a sérülések következményeit. E tekintetben az ütközés esetén automatikusan működő vészhívó, az **e-segélyhívás** bevezetésének hatásait szorosan nyomon kell követni.

### A vészhelyzet-elhárításra irányuló fő intézkedések

#### A Bizottság:

- megkezdi az e-segélyhívás hatásainak felmérését és az egyéb járművekre (nehézgépjárművekre, autóbuszokra, távolsági autóbuszokra, motorkerékpárokra és mezőgazdasági traktorokra) való esetleges kiterjesztésének értékelését [2019. 3. negyedév], valamint
- megkönnyíti a közúti közlekedésbiztonsági hatóságok és az egészségügyi ágazat közötti szorosabb kapcsolatot a további gyakorlati és kutatási igények felmérésének érdekében (például hogyan lehet a sérülésekhez igazítani a szakképzett személyzetet és a megfelelő egészségügyi intézményeket) [2018. 3. negyedév].

**A Bizottság szorgalmazni fogja az önkéntes kötelezettségvállalásokat** többek között az alábbiaktól

- kereskedelmi és állami közlekedési szolgáltatók (például elsősegélynyújtó képzések a vezetőknek),
- gyártók (például az e-segélyhívás telepítése a meglévő típusok új járműveibe vagy utólagos beszerelés),
- biztosítók (például a biztosítási díjak csökkentése azon járműveknél, amelyekben telepítve van az e-segélyhívás).

## 7. A közúti közlekedésbiztonság időtállóságának biztosítása

Az **összekapcsoltságban és automatizálásban** rengeteg közúti közlekedési potenciál rejlik hosszú távon, azonban kezelni kell a velük járó kockázatokat, amelyek például a **kiberbiztonság** és a nagymértékben automatizált járművek **vegyes forgalomban** való működése terén merülnek fel. A mobilitáspolitikai kezdeményezéscsomag részeként a Bizottság ezért az összekapcsolt és automatizált mobilitásra vonatkozó átfogó stratégiát javasol.

A **közösségi gazdaság** (például az autó- és kerékpármegosztó rendszerek) és egyes **környezetvédelmi intézkedések** kölcsönös előnyöket kínálnak, ha közúti közlekedésbiztonsági intézkedésekkel egészülnek ki (például biztonságosabb és vonzóbb környezet a gyalogláshoz és kerékpározáshoz), azonban kockázatokat is rejtenek magukban (például még több védtelen úthasználó).

Minden jövőbeli kezdeményezésnek figyelembe kell vennie a **veszélyeztetett úthasználók**, valamint a különböző **úthasználói csoportok** (kor, nem, fogyatékosság) különleges igényeit. Ezenkívül a **munkavédelem** területén is meg kell erősíteni az intézkedéseket.

## **A felmerülő kihívásokkal kapcsolatos fő intézkedések**

### **A Bizottság:**

- az együttműködő intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó előírásokat (az intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó irányelv szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktus) fogad el, beleértve a járművek közötti, valamint a jármű és az infrastruktúra közötti kommunikációt<sup>3</sup> [2018. 4. negyedév];
- szorosan együttműködik az érdekelt felekkel annak érdekében, hogy elindítsa a nagyobb mértékű automatizálásra való biztonságos átállás esetén alkalmazandó magatartási kódex kialakítására irányuló folyamatot, biztosítja, hogy az előírások és eljárások teljes mértékben figyelembe vegyék a közúti közlekedésbiztonsági szempontokat (vegyes forgalom, interakció más úthasználókkal, szakaszokra osztás), különös tekintettel a nemzeti közlekedési szabályok közötti koherencia biztosítására és a járművekre vonatkozó uniós szabályoknak való ellentmondás elkerülésére [2019. 3. negyedév]; valamint
- „biztonságos város” díj létrehozása [2019. 3. negyedév].

**A Bizottság szorgalmazni fogja az önkéntes kötelezettségvállalásokat** többek között az alábbiaktól

- szolgáltatók, flottakezelők és árufuvarozók (például vállalati közúti közlekedésbiztonsági szabályzat elfogadása);
- szakmai szervezetek (például közúti közlekedésbiztonsági iránymutatás biztosítása kkv-knak, különös tekintettel a kisteherautók biztonságára városi területeken); valamint
- nemzeti hatóságok (például a helyes gyakorlatok alkalmazása a járműveken végzett szakszerűtlen beavatkozás elleni küzdelem és kampány során).

A keret ideje alatt a Bizottság felméri a további uniós intézkedések szükségességét, például a járművekhez igazított ember-gép felületek harmonizációjának előmozdítása terén a fedélzeti adatokhoz való hozzáférés kezelése, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a vezetők és az úthasználók a biztonság veszélyeztetése nélkül kapcsolatba tudjanak lépni a járművel. A Bizottság felméri, hogy szükség van-e a vezetői engedélyekre, a közlekedési alkalmasságra, a hivatásos járművezetők képzésére és a vezetési időre vonatkozó jogszabályok felülvizsgálatára az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás terén elért fejlődés figyelembevétele érdekében. A Bizottság továbbá megvizsgálja a városi mobilitás tervezésével, a munkahelyi biztonsággal, a vezetésre, kerékpározásra és motorkerékpározásra való alkalmassággal, valamint a személyszállítás új üzleti modelljeivel kapcsolatos közúti közlekedésbiztonsági szempontokat.

A Bizottság ezenkívül a következő keretprogram során ösztönzi és támogatja a kutatást és innovációt annak érdekében, hogy információt szolgáltatson a közúti közlekedésbiztonsági politikához, különös tekintettel az új mobilitási mintákra és társadalmi változásokra, az emberek és a technológia közötti interakcióra, beleértve az ember-gép interfészeket, valamint az automatizálásra, a végrehajtásra, a biztonságra, való biztonságos átállásra.

<sup>3</sup> Lásd az „Automatizált mobilitás felé vezető úton: A jövő mobilitására vonatkozó uniós stratégia” című COM(2018) 283 bizottsági közleményt.

## 8. Az EU globális szerepe: a közúti közlekedésbiztonság exportálása

A Bizottság az EU-n kívüli közúti közlekedésbiztonság terén a közvetlen szomszédaira helyezi a hangsúlyt, különösen a **Nyugat-Balkán** és a **keleti partnerség** országaira, amelyek 2018 során írják alá a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó nyilatkozatokat, valamint Törökországra.

Továbbá fel kell mérni az EU közúti közlekedésbiztonsági szerepét az **Egyesült Nemzetek Szövetségével** és különösen az ENSZ Európai Bizottságával szemben.

### A közúti közlekedésbiztonság EU-n kívüli fejlesztésére irányuló fő intézkedések

#### A Bizottság:

- a 2018 során elfogadásra kerülő, közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó nyilatkozatok alapján továbbfejleszti az EU szomszédaival való közúti közlekedésbiztonsági együttműködést, különös tekintettel a Nyugat-Balkán és a keleti partnerség országaira, különösen a legjobb gyakorlatok megosztása és a kapacitásépítés támogatása terén [2018. 3. negyedév].

A Bizottság továbbá értékeli, hogyan lehet megerősíteni a közlekedési szabályok (az ENSZ genfi és bécsi egyezménye) terén az együttműködést, beleértve az uniós szintű megerősítést, hogy a közlekedési szabályok összehangolt módon alkalmazkodjanak az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitáshoz. A Bizottság továbbá megvizsgálja, hogyan lehet együttműködni a nemzetközi finanszírozási kezdeményezésekkel, például az ENSZ közúti közlekedésbiztonsági vagyonkezelői alapjával.