Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról

[COM(2018) 274 final –2018/0129 (COD)]

(2019/C 62/40)

Előadó: **Brian CURTIS**

Felkérés:	Európai Parlament, 2018.5.31.
	az Európai Unió Tanácsa, 2018.6.8.
Jogalap:	az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2018.10.4.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2018.10.17.
Plenáris ülés száma:	538.
A szavazás eredménye:	204/2/6
(mellette/ellene/tartózkodott)	

1. **Következtetések és ajánlások**

1.1. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) üdvözli a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról szóló javaslatot. Az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottság által előterjesztett intézkedések orvosolni fogják a jelenlegi irányelv hiányosságait (az összehangolás hiánya, az információk megosztásának hiánya és korlátozott hatály), és kulcsszerepet fognak játszani a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos stratégiai cselekvési terv végrehajtásában.

1.2. Az EGSZB támogatja a „zéró-elképzelés” kezdeményezést, amelynek célja, hogy a halálos kimenetelű és súlyos közúti balesetek száma 2050-re nullára csökkenjen. Ennek eléréséhez az Egészségügyi Világszervezet által támogatott „Safe System” (biztonságos rendszer) megközelítését alkalmazzák. E stratégia végrehajtásához valamennyi ágazat és úthasználó szerepvállalása szükséges a megerősített irányítás elérése érdekében. Fontos, hogy a mutatók egyértelműek és nyomon követhetők legyenek. A civil szervezeteket aktívan be kell vonni a stratégia kialakításának, végrehajtásának, nyomon követésének és kiértékelésének valamennyi szakaszába.

1.3. Az EGSZB úgy véli, hogy a kockázatok módszeres és proaktív felmérése a TEN-T hálózat egészén, minden autópályán és az összes főútvonalon létfontosságú lépés az infrastruktúrával kapcsolatos új intézkedések megtervezéséhez. Azonban a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló jelenlegi irányelv tagállamonként eltérő végrehajtási állapota miatt fontos realisztikus célokat és határidőket kitűzni minden tagállam számára, valamint pénzügyi támogatást nyújtani a legelmaradottabb régióknak, beleértve a hat nyugat-balkáni országot. Emellett az EGSZB szerint a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvet ki kell terjeszteni minden főbb vidéki és városi útvonalra annak érdekében, hogy 2030-ra elérhető legyen a halálos kimenetelű és súlyos balesetek hatékony és drasztikus csökkenése.

1.4. Az EGSZB úgy véli, hogy a magas szintű közúti biztonság elérése stratégiai fontosságú, azonban nagyobb költségvetés szükséges a következő, 2021–2027-es többéves pénzügyi keretben ahhoz, hogy a folyamatosság hosszú távon is biztosított legyen, és hogy az EU által önmagának állított ambiciózus célok elérhetőek legyenek. Az EGSZB rámutat, hogy az uniós stratégia elsősorban az új infrastruktúrák építésének finanszírozására koncentrál, de a meglévő utak karbantartására és felújítására is megfelelő összegeket kell fordítani. Az EGSZB továbbá úgy véli, hogy egy nagyobb közlekedési költségvetés további pozitív hatással lesz Európa növekedésére és munkahelyeire.

1.5. Az EGSZB támogatja az útburkolati jelek és a közúti jelzések új teljesítménykövetelményeire vonatkozó javaslatot egy együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitási rendszer (C-ITS) kifejlesztése érdekében. Az EGSZB azt javasolja, hogy ezt a megközelítést terjesszék ki minden elérhető közlekedési módra (intermodalitás) a stratégia hatásának maximalizálása érdekében. Emellett az EGSZB úgy gondolja, hogy a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó minden stratégia a hivatásos és nem hivatásos sofőrök megfelelő oktatásánál és képzésénél kell hogy kezdődjön, mivel még ma is az emberi hibák a balesetek fő okozói.

1.6. Az EGSZB támogatja az arra vonatkozó javaslatot, hogy a veszélyeztetett úthasználókat a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló valamennyi eljárásban rendszeresen figyelembe vegyék. A teljesség érdekében az EGSZB az egyéb specifikus, járművekre vonatkozó biztonsági rendelkezésekkel párhuzamos fejlesztést javasol.

2. **Bevezetés**

2.1. Az EU-ban a közúti közlekedésbiztonság az elmúlt pár évtizedben jelentős mértékben javult. A halálos kimenetelű közúti balesetek száma 2001 és 2010 között 43 %-kal, 2010 és 2016 között pedig további 19 %-kal csökkent, azonban így is magas (2016-ban 25 620 ember halt meg az EU útjain ([1])), és a statisztikák az EU biztonságos mobilitás felé vezető folyamatának progresszív stagnálását mutatják.

2.2. Ezért a vallettai nyilatkozat arra biztatta az Európai Bizottságot, hogy új kezdeményezést indítson a **közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv** kiigazítására a társadalmi trendekből és a technológiai fejlődésből származó mobilitási változásokra reagálva. Ennek a közlekedésbiztonságra koncentráló kezdeményezésnek létfontosságú szerepe van a **közlekedésbiztonsági stratégiai cselekvési tervben** ([2]), amelyet 2018 májusában, a **harmadik mobilitási csomag** ([3]) keretében tettek közzé.

3. **A javaslat lényegi tartalma**

3.1. Az elmúlt évek előrelépései ellenére a súlyos vagy halálos kimenetelű közúti balesetek száma még mindig túl magas. Mivel a balesetek 90 %-át emberi hiba okozza, az Európai Bizottság szerint az automatizálás, az összeköttetések, és az utak és járművek új tervezési szabványai csökkenthetnék a balesetek számát és a balesetek sofőrökre, utasokra és veszélyeztetett úthasználókra (pl. kerékpárosokra) gyakorolt hatását.

3.2. Az Európai Bizottság meghatározta a „**zéró-elképzelés**” célt, amely arra irányul, hogy 2050-re a halálos kimenetelű és súlyos közúti balesetek száma nullára csökkenjen. A javaslat egy közbenső célt is meghatároz: a halálos kimenetelű és súlyos balesetek számának 50 %-os csökkenését 2030-ra.

3.3. E célok elérése érdekében az EU új technológiai és szabályozási eszközök bevezetését tervezi az Egészségügyi Világszervezet „**Safe System**” rendszere ([4]) alapján. Ennek a megközelítésnek az alapelve, hogy bár a baleseteket nem lehet teljesen megszüntetni, megfelelő intézkedések révén csökkenthető a halálos kimenetelű és súlyos balesetek száma.

3.4. A jelenlegi közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvet 2008-ban fogadták el annak biztosítása céljából, hogy a közlekedésbiztonsági megfontolások a közúti infrastruktúra tervezésének, kivitelezésének és üzemeltetésének valamennyi szakaszában előtérbe kerüljenek. Azonban az irányelv nemzeti szintű végrehajtásának állása tagállamonként rendkívül eltérő. Ezek az eltérések gyakran a halálos kimenetelű és súlyos balesetek magasabb számával járnak együtt ([5]). Ezért létfontosságú a biztonsági szabályozások összehangolása és a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági teljesítményének javítása. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz révén a tagállamoknak specifikus pénzügyi támogatást kell kapniuk (200 millió euro értékben) a 2018 és 2020 közötti időszakra.

3.5. A felülvizsgált irányelv a fenti célkitűzéseket az alábbi intézkedések bevezetésével kívánja elérni:

— a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások átláthatóságának és nyomon követésének előírása,

— az EU egész úthálózatának állapotfelmérése és a kockázatok módszeres és proaktív felmérésére irányuló eljárás a közutak „beépített” vagy jellegükből adódó biztonságának felmérése céljából,

— az irányelv hatályának a transzeurópai közlekedési hálózaton (TEN-T) kívülre való kiterjesztése azzal a céllal, hogy az irányelv a hálózaton kívüli autópályákra és főútvonalakra, valamint a városok területén kívül eső valamennyi olyan útra is vonatkozzon, amely egészben vagy részben uniós forrásokból épült. (A TEN-T hálózatot jelentős forgalom jellemzi, azonban a magas szintű biztonsági szabványoknak köszönhetően a halálos kimenetelű balesetek nem túl gyakoriak (8 %). Az EU-ban előforduló összes közúti baleset 39 %-a az EU főútvonal-hálózatán történik. A főútvonal-hálózattal (beleértve a TEN-T-n kívüli részeket is) kapcsolatos összehangolt uniós intézkedés segítene elérni a „zéró-elképzelés” céljait.);

([1]) Az EU közútjain történt balesetek adatbázisa, 2016.
([2]) COM(2018) 293, 1. melléklet.
([3]) COM(2018) 293.
([4]) „Save LIVES – A road safety technical package”, Egészségügyi Világszervezet, 2017.
([5]) Care – Az EU közútjain történt balesetek adatbázisa.

— az útburkolati jelekre és közúti jelzésekre vonatkozó általános teljesítőképességi követelmények meghatározása az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitási rendszerek bevezetésének megkönnyítése érdekében,

— annak kötelezővé tétele, hogy a veszélyeztetett úthasználókat a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló valamennyi eljárásban módszeresen figyelembe vegyék.

4. **Általános megjegyzések**

4.1. Az EGSZB üdvözli a Európai Bizottság javaslatát, amely a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosítására vonatkozik. Az EGSZB különösen támogatja a vallettai nyilatkozatot, és úgy véli, hogy jobb európai megközelítés szükséges a nagyobb közlekedésbiztonság eléréséhez.

4.2. A harmadik mobilitási csomag több egymáshoz kapcsolódó jogalkotási kezdeményezésből áll. Az EGSZB úgy döntött, hogy mindegyik jogalkotási kezdeményezéssel egy külön véleményben foglalkozik. Ezért ennek a véleménynek az olvasása és értelmezése során nemcsak az EGSZB korábbi véleményeit, hanem azokat az ezzel összehangoltan készített további véleményeket is figyelembe kell venni, amelyek a harmadik mobilitási csomag ([6]) egy-egy konkrét szempontját vizsgálják.

4.3. Az EGSZB támogatja a „Safe System" megközelítéssel elérendő „zéró-elképzelés" célt. Ehhez valamennyi ágazat és úthasználó szerepvállalása szükséges a megerősített irányítás elérése érdekében. Fontos, hogy az e célok elérésére vonatkozóan használt mutatók egyértelműek és nyomon követhetők legyenek. A civil szervezeteket a stratégia kialakításának, végrehajtásának, nyomon követésének és kiértékelésének valamennyi szakaszába be kell vonni.

4.4. Az EGSZB üdvözli azt a döntést, hogy (a 2018 és 2020 közötti időszakban) 200 millió eurót fordítanak a közlekedésbiztonságra. Azonban az EGSZB szükségesnek tartja a rendelkezésre álló pénzügyi keretösszeg növelését a következő, 2021–2027-es többéves pénzügyi keretben ahhoz, hogy a folyamatosság hosszú távon is biztosított legyen, és így az EU által felállított ambiciózus célok elérhetők legyenek ([7]). (Az Európai Bizottság becslése szerint a TEN-T törzshálózatához szükséges beruházás összege körülbelül 500 milliárd euro a 2021 és 2030 közötti időszakban, míg az átfogó hálózat véglegesítésének összköltsége körülbelül 1500 milliárd euro lesz.)

4.5. Az EGSZB úgy véli, hogy egy nagyobb közlekedési költségvetés további pozitív hatással lesz Európa növekedésére és munkahelyeire. A befektetett összegek tőkeáttételi hatásokkal bírnak, 2030-ig évente 13 millió munkahely létrejöttéhez járulnak majd hozzá, és akár 4 500 milliárd eurót elérő (az EU GDP-jének 1,8 %-át jelentő) többletbevételt generálnak. Ez azt jelenti, hogy a TEN-T hálózatba befektetett minden 1 milliárd euro akár 20 000 munkahelyet is létrehozhat ([8]).

4.6. Az EGSZB úgy véli, hogy a teljes európai TEN-T hálózat, valamennyi TEN-T hálózaton kívüli autópálya, valamint az összes főútvonal kockázatainak módszeres és proaktív felmérésére irányuló kezdeményezés alapvetően fontos lépés az európai közúti infrastruktúrával kapcsolatos intézkedések nagyságrendjének és típusának megtervezéséhez. Azonban a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló jelenlegi irányelv tagállamonként eltérő végrehajtási állapota miatt fontos realisztikus célokat és határidőket kitűzni minden tagállam számára, valamint megfelelő pénzügyi támogatást nyújtani a legfejletlenebb régióknak és országoknak ([9]).

4.7. Az EGSZB rámutat, hogy az uniós stratégia elsősorban az új infrastruktúrák építésének finanszírozásával foglalkozik, azonban a meglévő utak karbantartására és felújítására is megfelelő összegeket kell szánni, mivel ezek a tényezők ugyanolyan lényegesek a jó közúti közlekedésbiztonsághoz.

([6]) TEN/666, Fenntartható mobilitás Európában, Barbucci, 2018 (lásd e Hivatalos Lap 254. oldalát); TEN/668, Európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet + elektronikus áruszállítási információk, Back, 2018 (lásd e Hivatalos Lap 265. oldalát); TEN/669, A TEN-T projektek megvalósítása, Dumitru Fornea, 2018 (lásd e Hivatalos Lap 269. oldalát); TEN/675, A közúti járművek tömege és méretei, Back, 2018 (lásd e Hivatalos Lap 286. oldalát); TEN/672, Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF), Plosceanu és Watson, 2018 (HL C 440., 2018.12.6., 191. o.); TEN/673, Összekapcsolt és automatizált mobilitás, Samm, 2018 (lásd e Hivatalos Lap 274. oldalát); TEN/674, Gumiabroncsok címkézése, 2018 (lásd e Hivatalos Lap 280. oldalát); TEN/667 (lásd e Hivatalos Lap 261. oldalát); INT/863, Járműbiztonság/a veszélyeztetett úthasználók védelme, Hencks, 2018 (HL C 440., 2018.12.6., 90. o.).

([7]) COM(2018) 277.

([8]) TEN/672, Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF), Plosceanu és Watson, 2018.

([9]) TEN/669, A TEN-T projektek megvalósítása, Dumitru Fornea, 2018.

4.8. Az útburkolati jelek és a közúti jelzések új teljesítménykövetelményei alapvetően fontosak egy együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitási rendszer kifejlesztéséhez. Az EGSZB elengedhetetlennek tartja a járművek és a közúti infrastruktúra közötti állandó információcsere lehetővé tételét a „vegyes forgalmi rendszer" kihívásai miatt, amelyet különböző technológiákat (ember általi, segített és automatizált vezetést) használó járművek jellemeznek ([10]). A biztonságos mobilitás stratégiájának kiteljesítéséhez fontos, hogy ezt a megközelítést minden elérhető közlekedési módra kiterjesszék (intermodalitás), ami közvetlen hatást gyakorol a forgalomterhelés csökkenésére és a közlekedésbiztonságra ([11]).

4.9. Az EGSZB meg van győződve arról, hogy az új technológiák érezhetően hozzájárulhatnak majd a közúti közlekedésbiztonság normáinak javításához, amennyiben szem előtt tartják a jellegükből adódó korlátokat és élnek a szükséges elővigyázatossággal alkalmazásuk során. Emellett az EGSZB úgy gondolja, hogy a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó minden stratégia a hivatásos és nem hivatásos sofőrök megfelelő oktatásánál és képzésénél kell hogy kezdődjön, mivel az emberi hibák továbbra is a balesetek fő okai között vannak.

4.10. Az EGSZB támogatja az arra vonatkozó javaslatot, hogy a veszélyeztetett úthasználókat a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló valamennyi eljárásban rendszeresen figyelembe vegyék. Ez a megközelítés összhangban van az uniós polgárok körében tapasztalt új trendekkel és szokásokkal (pl. több kerékpáros). A teljesség érdekében az EGSZB az egyéb specifikus, járművekre vonatkozó biztonsági rendelkezésekkel párhuzamos fejlesztést javasol (pl. fejlett vészfékező rendszerek, sávelhagyásra vonatkozó figyelmeztetés, a nehézgépjárművek eltérő fülkekialakítása, amely növeli a kerékpárosok és a gyalogosok láthatóságát, illetve érzékelőkkel is észleli őket) ([12]).

5. **Részletes megjegyzések**

5.1. Az EGSZB fontosnak tartja a fizikai és a digitális infrastruktúra párhuzamos fejlesztését. Szintén fontos a lehető leghamarabb biztosítani Európa valamennyi autópályájának és főútvonalának 5G-s lefedettségét, mert ez lehetővé teszi az utak és a járművek, illetve a járművek közötti hatékony összeköttetést ([13]). Az EGSZB itt is megfelelő és hosszú távú pénzügyi támogatást javasol a következő, 2021–2027-es többéves pénzügyi keretből.

5.2. Az EGSZB szerint az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács ajánlásának megfelelően ([14]) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvet ki kell terjeszteni minden főbb vidéki és városi útvonalra. Ez a szélesebb megközelítés szükséges ahhoz, hogy a halálos kimenetelű és súlyos balesetek száma hatékonyan és drasztikusan csökkenjen 2030-ra. Ez a javaslat azon alapszik, hogy az Európai Bizottság javaslata az EU útjain történő balesetek felére van hatással, a súlyos sérülések java része pedig városi utakon történik.

5.3. 2015-ben az EU új vállalkozásba kezdett, amelynek célja a TEN-T stratégia kiterjesztése a Nyugat-Balkánra ([15]). A kezdeményezés – amelyet a nyugat-balkáni beruházási keret (WBIF) és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) támogat – várhatóan igen jelentős hatással lesz az EU bővítési folyamatára. Az EGSZB azt javasolja, hogy a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos stratégiai cselekvési terv végrehajtását építsék be ennek az ambiciózus infrastruktúra-projektnek a keretébe. Ennek az intézkedésnek összhangban kell lennie az Európai Bizottság azon javaslatával, hogy a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv hatályát az uniós forrásból megvalósított, városi területeken kívüli útinfrastruktúrára is kiterjesszék. Ennek célja mindenekelőtt annak lehetővé tétele, hogy a hat nyugat-balkáni ország biztonsági és infrastrukturális lemaradás nélkül csatlakozhasson az EU-hoz.

Kelt Brüsszelben, 2018. október 17-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Luca JAHIER

([10]) TEN/673, Összekapcsolt és automatizált mobilitás, Samm, 2018.
([11]) TEN/666, Fenntartható mobilitás Európában, Barbucci, 2018.
([12]) INT/863, Járműbiztonság/a veszélyeztetett úthasználók védelme, Hencks, 2018.
([13]) TEN/673, Összekapcsolt és automatizált mobilitás, Samm, 2018.
([14]) COM(2018) 274, 7. o.
([15]) http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_de.htm