



HIGH LEVEL GROUP ON ROAD SAFETY

A közlekedésbiztonsági magas szintű munkacsoport (High Level Group on Road Safety – HLG) az Európai Bizottság tanácsadó testülete, melynek célja a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos legújabb fejlemények, trendek, technológiák megvitatása, a stratégiai célok megvalósulásának figyelemmel kísérése, valamint szakmai segítségnyújtás a Bizottság számára. Az üléseken, melyre minden tagállam küldhet képviselőket, általában az új irányok kijelölése, illetve a Bizottság által elkészített anyagok szakmai vitája folyik.



Az egyik hangsúlyos téma a 2011-2020 stratégia félidei értékelése volt, melynek fő célja az ún. "vision zero", vagyis törekvés a közúti halálozások nullára csökkentésére. A jelenlegi számszerűsített cél 2020-ra a 2010-es bázisévhez viszonyított 50%-os csökkentés. A célok megvalósulásának nyomon követése a CARE adatbázison alapul. Az adatok szerint a trendek egyes országokban kedvezőtlen fordulatot vettek, így új kezdeményezésekre lehet szükség a célok tartásához. Fontos lenne megérteni, hogy mi az oka a növekedésnek. A halálozások csökkenése főleg külterületi utakon és személyautók esetében jelentkezett, míg a védtelen közlekedők esetében illetve a városokban nem. Az enyhe telek szintén szerepet játszhatnak a forgalomszintek növekedésben, hiszen az északi országokban emiatt egyre többen használnak motort egész évben. A kerékpárosok számának növekedése szintén fontos lehet ebből a szempontból. Az elhangzottak alapján hazánkban is kiemelt figyelmet kell fordítani a védtelen közlekedők biztonságának további javítására.

Szintén hangsúlyos téma a szabálysértések egységes európai kezelése, az ún. Cross-border enforcement directive. Ennek célja, hogy a közlekedési szabálysértéseket akkor is lehessen szankcionálni, ha az elkövető által vezetett gépjármű nem abban az EU-tagállamban van forgalomba helyezve, ahol a szabálysértés történt. A Bizottság várhatóan 2016 végére készíti majd vizsgálatot a Direktíva hatékonyságáról, felhasználva az egyes tagállamokban összegyűlt jelentős mennyiségű tapasztalatot. Franciaországban például a bevezetés után több mint 100.000 ügy keletkezett holland szabálysértők miatt, az összes eset 25%-át a Direktíva hatálya alá eső ügyek adják. Ez a szabályozás várhatóan hazánkban is egyre jelentőségesebb lesz.

A legutóbbi HLG üléseknek talán az egyik legérdekesebb témája a járművek automatizálásának kérdésköre volt. A személyes adatok védelme, a felelősség, a közlekedésbiztonság, valamint a kiberbiztonság is fontos aspektusai a technológiai fejlesztéseknek, a szabályozásnak pedig lépést kell tartania a technológiai fejlődéssel. A járművek egyes alkotóelemeit több mint 70 szabvány szabályozza, melyeknek együttes módosítása nehézkes és lassú folyamat, és a jogi kérdéseken is túlterjedhet. Érdekes az Egyesült Államokkal való versenyképesség kérdése is ebben a vonatkozásban, hiszen az automatizálás terén az USA-nak már most is igen jelentős technológiai előnye van az EU-val szemben. A szabályozások igazításán túl a kutatásra és fejlesztésre fordítandó K+F+I források mielőbbi elkülönítése is fontos.

A technológiai fejlesztések nem előzmény nélküliek, hiszen már ma is számos részlegesen automatizált jármű fut az európai utakon (pl. távirányított parkolás, teljesen automatizált haladás torlódásos viszonyok között). Ugyanakkor a nemzeti szintű jogszabályok ennek megfelelő módosítása még várat magára: a járművek teljes automatizálását a legtöbb tagország szabályozása jelenleg nem teszi lehetővé, a vonatkozó jogszabályok ugyanis az 1968. évi Bécsi Közúti Közlekedési Egyezményen alapulnak, mely megköveteli a vezetőtől a gépjármű feletti kontroll folyamatos és teljes gyakorlását. A legnagyobb kihívást a technológiák sokszínűsége jelenti, azonban hosszabb távon a biztosítási/felelősségi kérdések is nehézségeket okozhatnak. Például nem egyértelmű a helyzet kezelése, amennyiben egy, az automatizálást illetően megengedő tagországban regisztrált gépjármű vezetője kézi irányítás mellett okoz balesetet, akár egy másik tagországban. A várható nagy horderejű változások között említhetjük a biztosítási piac jelentős átalakulását is. A balesetek túlnyomó részét a vezető hibája okozza, így ennek kiküszöbölése jóval kisebb kockázati prémiumok alkalmazását teszi lehetővé, így az ágazat profitabilitása is csökkenni fog. Újra kell gondolni a jogosítványokkal kapcsolatos szabályokat is, mivel azok jelenleg kizárólag a teljes emberi kontrollra épülnek, és nem számolnak az automatizmussal. A későbbiekben azt is vizsgálni szükséges, hogy az automatizálásnak milyen hatása lesz a járművezető viselkedésére, pl. ha az automata váratlanul visszaadhatja a gépjármű feletti kontrollt, ha ezt a körülmények szükségessé teszik (figyelemelterelés veszélye). Több tagállamban már 2016-tól is várhatóak tesztek a tömegközlekedési járművek automatizálására elsősorban költségcsökkentési okokból. Mindemellett fontos olyan – ma még talán utópisztikusnak tűnő – elméleti kérdéseket is tisztázni, mint pl. azt, hogy szükséges-e kialakítani egy olyan rendszert, amely által az automata egy baleset elkerülésekor emberéletek „értéke” között dönt, és a lehető legkisebb társadalmi költségű balesetet „választja”?