

AZ EU PARLAMENT TÁMOGATJA A KÖTELEZŐ ÉLETMENTŐ TECHNOLOGIÁT AZ ÚJ AUTÓKBAN

Az új autókba 2022 májusától kötelezően beszerelendő az intelligens sebességszabályozó rendszer, indításgátló alkoholszonda előkészítése, a gépkocsivezetők fáradékonyágát és figyelmetlenségét érzékelő figyelmeztető rendszerek, vészfékjelzés, tolatóradar, esemény-adatrögzítő (azaz feketedoboz).

Az Európai Parlament állásponjtja, amely első olvasatban 2019. április 16-án került elfogadásra a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról. A parlamentben 578 szavazattal, 30 ellenszavazat és 25 tartózkodás mellett jóváhagyott rendelet most a tagállami szakminiszterek elé kerül. A jogszabályról már előzetes, nem hivatalos megállapodás született a parlament és a Tanács között.

A rendelet címe:

Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet a belső piac megfelelő működése, valamint a magas szintű biztonság és környezetvédelem biztosítása érdekében az új járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek típusjóváhagyására vonatkozó adminisztratív rendelkezéseket és műszaki követelményeket határoz meg.

A lapunkban közölt szöveg a rendeletmódosítás parlamenti előterjesztésének kivonatos, szerkesztett, tájékoztató célú változata.

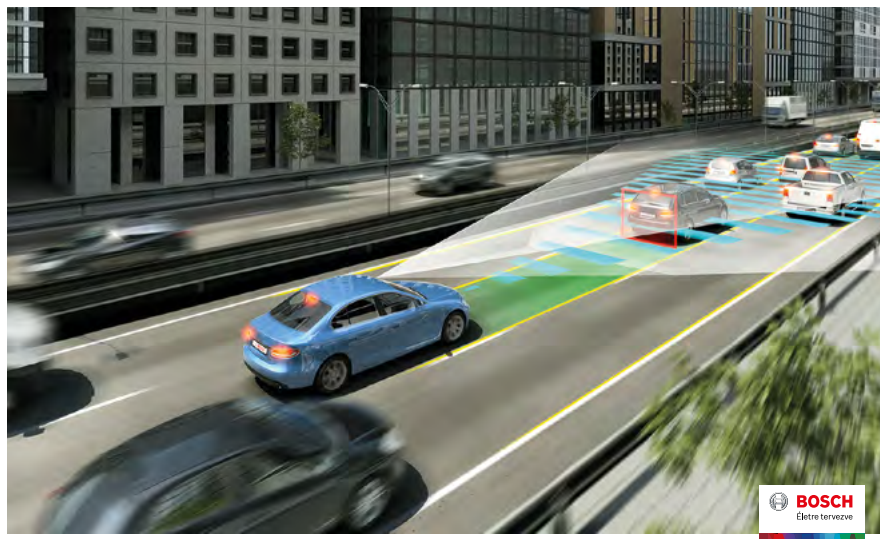


A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG A LEGFONTOSABB SZEMPONT

Az elmúlt évtizedek során a járműbiztonsági fejlesztések jelentős mértékben hozzájárultak ahhoz, hogy összességében csökkent a halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos sérülések száma. Ugyanakkor 2017-ben 25 300 ember vesztette életét az EU közútjain, és ez

a szám az elmúlt négy év során nem változott. Ezenfelül évente 135 000 személy szenved súlyos sérülést ütközéssel balesetek miatt. Az EU-nak minden tőle telhetőt meg kell tennie annak érdekében, hogy a közúti közlekedésben csökkentse vagy kiküszöbölje a baleseteket és a sérüléseket. Az utasok védelmét szolgáló biztonsági intézkedéseken túlmenően a nem a járműben tartózkodó úthasználók védelme érdekében

Az általános közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó új kezdeményezések nélkül a jelenlegi megközelítés biztonsági hatásai a továbbiakban nem tudják már ellensúlyozni a forgalom volumenének növekedését. Ezért a járművek biztonsági teljesítményét egy integrált közúti közlekedésbiztonsági megközelítés részeként, a veszélyeztetett úthasználók nagyobb védelmének érdekében tovább kell javítani.



a veszélyeztetett úthasználók – úgymint a kerékpárosok és a gyalogosok – halálos kimenetelű baleseteinek és sérüléseinek megakadályozására irányuló egyedi intézkedéseket kell végrehajtani.

A fejlett járműbiztonsági rendszerek területén tapasztalható műszaki fejlődés új lehetőségeket kínál a balesetek számának csökkentésére. A balesetben súlyosan megsérültek és elhunytak számának minimalizálása érdekében az új, releváns technológiák csomagjának bevezetésére van szükség.

A jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 19 olyan lehetséges szabályozási intézkedést határozott meg és terjesztett elő, amelyek hatékonyak lennének a közúti balesetek és a közúti halálesetek és sérülések számának további csökkentése tekintetében. A technológiasemlegesség abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek tekintetében való biztosítása érdekében a teljesítménykövetelménynek lehetővé

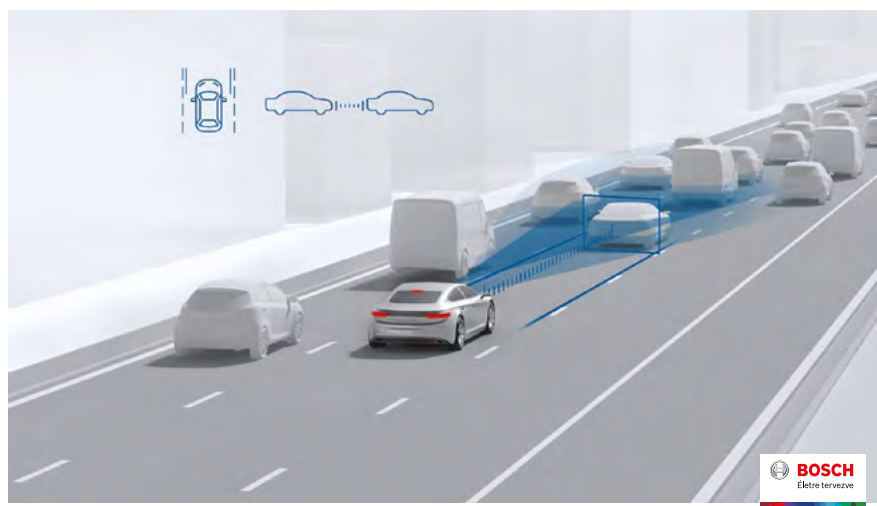
kell tennie mind a közvetlen, mind a közvetett abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek használatát.

Az automatizált járművek jelentős mértékben hozzájárulhatnak a halálos kimenetelű közúti balesetek számának csökkentéséhez, mivel becslések szerint a közúti balesetek több mint 90%-át valamilyen szintű emberi hiba okozza. Mivel az automatizált járművek fokozatosan

átveszik a járművezetők feladatait, az automatizált járműrendszerekre vonatkozóan harmonizált szabályokat és műszaki követelményeket – köztük az automatizált járművek döntéshozatalára vonatkozó ellenőrizhető biztonsági garancia tekintetében hozott szabályokat és követelményeket – kell uniós szinten a technológiai semlegesség elvét tiszteletben tartva elfogadni, és azokat az ENSZ-EGB 29. munkacsoportja keretében nemzetközi szinten elő kell mozdítani.

FEJLETT VÉSZFÉKEZŐ RENDSZEREK

A fejlett vészfékező rendszerek, az intelligens sebességszabályozó, a vészhelyzetben működésbe lépő, sávtartást segítő rendszerek, a járművezető fáradékonyságára és figyelmetlenségére figyelmeztető rendszerek, a járművezető figyelmetlenségét érzékelő, fejlett rendszerek, és a tolatóradarok olyan biztonsági rendszerek, amelyek jelentősen csökkenthetik a halálos balesetek számát. Ráadásul ezen biztonsági rendszerek némelyike olyan technológiák alapját képezi, amelyeket az automatizált járművek bevezetéséhez is alkalmazni fognak. Az ilyen biztonsági rendszereknek a járművezetők és az utasok bármilyen jellegű biometrikus információinak felhasználása nélkül kell működniük, ideértve az arcfelismerést





is. Ezért uniós szinten meg kell állapítani a járműveknek az említett rendszerek tekintetében történő típusjövahagyására, valamint az említett rendszerek önálló műszaki egységként történő típusjövahagyására vonatkozó harmonizált szabályokat és vizsgálati eljárásokat. E rendszerek technológiai fejlődését a meglévő jogszabályok minden értékelésekor figyelembe kell venni annak érdekében, hogy időtállóak legyenek, szigorúan szem előtt tartva a magánélet védelmének és az adatvédelem elvét, valamint, hogy a közúti közlekedés során csökkentsék és kiküszöböljék a baleseteket és sérüléseket. Biztosítani kell továbbá, hogy e rendszerek a jármű teljes életciklusa során biztonságosan használhatók legyenek.

AZ INTELLIGENS RENDSZEREK KIKAPCSOLÁSÁNAK LEHETŐSÉGE ÉS FIGYELMEZTETÉSEK

Lehetővé kell tenni az intelligens sebességszabályozó kikapcsolását, például akkor, ha a járművezető a zord időjárási viszonyok, az építési övezetekben egymásnak ellentmondó ideiglenes útburkolati jelek, valamint a félrevezető, hibás vagy hiányzó közúti jelzőtáblák miatt hamis figyelmeztetéseket vagy nem megfelelő vissza-

jelzéseket kap. Ennek a kikapcsoló funkciónak a járművezető ellenőrzése alatt kell maradnia, amíg szükséges, és lehetőséget kell biztosítani a járművezető számára, hogy azt könnyedén bekapcsolja. Ha a rendszer kikapcsolt állapotban van, a sebességhatárra vonatkozóan lehet információkat nyújtani. A rendszernek mindig aktívnek kell lennie, amikor a gyújtás be van kapcsolva, és a járművezetőt minden esetben tájékoztatni kell arról, hogy a rendszer bekapcsolt vagy kikapcsolt állapotban van.

Széles körben elismert, hogy a biztonsági öv az egyik legfontosabb és leghatékonyabb járműbiztonsági funkció. Ezért a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető rendszerek lehetőséget kínálnak a halálos kimenetelű balesetek számának további csökkentésére és a sérülések enyhítésére a biztonsági öv használati arányának Unió-szerte történő növelésével. Ezért a 661/2009/EK rendelet 2014 óta minden új személygépkocsiban kötelezővé tette a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető rendszert a vezetőülés tekintetében. Ez a 16. számú ENSZ-előírás végrehajtásával valósult meg, amely tartalmazta a vonatkozó műszaki előírásokat. Az említett ENSZ-előírás műszaki fejlődéshez való hozzáigazításának köszönhetően

mostantól kötelezővé válik az M1 és N1 kategóriájú járművek valamennyi első és hátsó ülésének, valamint az N2, az N3, az M2 és az M3 kategóriájú járművek valamennyi első ülésének az új típusok tekintetében 2019. szeptember 1-jétől, az új gépjárművek esetében pedig 2021. szeptember 1-jétől a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető rendszerrel való felszerelése.

A fejlett vészfékező vagy a veszélyhelyzetben működésbe lépő, sávtartást segítő rendszerek egyes esetekben – különösen a közúti infrastruktúra hiányosságai miatt – esetleg nem teljesen működőképeseek. Ezekben az esetekben a rendszereknek ki kell kapcsolniuk magukat, és erről tájékoztatniuk kell a járművezetőt. Ha nem kapcsolnak ki automatikusan, lehetőséget kell biztosítani manuális kikapcsolásukra. Az ilyen kikapcsolásnak ideiglenesnek kell lennie, és csak addig kell tartania, amíg a rendszer teljesen működőképés nem lesz. A járművezetőknek szükségük lehet a fejlett vészfékező vagy veszélyhelyzetben működésbe lépő, sávtartást segítő rendszerek figyelmen kívül hagyására, amennyiben a rendszer működése nagyobb kockázathoz vagy károsodáshoz vezethet. Ez biztosítja, hogy a járművek mindig a járművezető ellenőrzése alatt maradjanak. Mindazonáltal a rendszerek felismerhetik azokat az eseteket is, amikor a járművezető cselekvőképtelen, ezért a rendszer beavatkozására van szükség egy baleseti helyzet súlyosbodásának megelőzése érdekében.

ESEMÉNY-ADATRÖGZÍTŐ

Az esemény-adatrögzítő bevezetése, amely egy sor fontos anonimizált járműadatot tárol röviddel a közúti baleset előtt, alatt és közvetlenül az után (amelyet például a légszák kinyílása aktivál), illetve ezzel párhuzamosan az adatok körére, pontosságára, felbontá-

sára, gyűjtésére, tárolására és vissza-kereshetőségére vonatkozó követelmények igen jelentős előrelépés abból a szempontból, hogy a balesetekkel kapcsolatban pontosabb, részletesebb adatok álljanak rendelkezésre. Ezért elő kell írni minden gépjármű ilyen adatrögzítő készülékkel való felszerelését. A szóban forgó adatrögzítő készülékeknek képesnek kell lenniük úgy rögzíteni és tárolni az adatokat, hogy csak a tagállamok tudják felhasználni azokat a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos elemzések elvégzéséhez és konkrét intézkedések hatékonyságának értékeléséhez, anélkül, hogy lehetőségük lenne egy adott jármű tulajdonosának vagy üzemben-tartójának a tárolt adatok alapján való azonosítására.

A személyes adatok, például az esemény-adatrögzítőkben a járművezetőre vonatkozóan rögzített információk vagy a járművezető fáradékonyságáról és figyelméről vagy a járművezető figyelmetlenségéről rögzített információk kezelését az uniós adatvédelmi jogszabályoknak, és különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell végezni. Az

esemény-adatrögzítőknek zártláncú rendszeren kell működniük, amelyben a tárolt adatokat felülírják, és amely nem teszi lehetővé a jármű vagy a járművezető azonosítását. Ezen túlmenően a járművezető fáradékonyságát és figyelmét érzékelő, fejlett figyelmeztető rendszereknek, valamint a járművezető figyelmetlenségére figyelmeztető fejlett rendszereknek sem szabad folyamatosan rögzíteniük vagy megőrizniük semmilyen más adatot, mint amire a zárt láncon belül gyűjtésük vagy más módon történő feldolgozásuk céljából szükség van. Továbbá a 112-es hívószámú fedélzeti e-szegélyhívó rendszeren keresztül gyűjtött személyes adatok kezelésére külön biztosítékok vonatkoznak.

LÁTHATÓSÁG A VEZETŐÜLÉSBŐL

Korábban az uniós szabályok korlátozták a „moduláris rendszerű” járművek teljes hosszát, aminek következtében olyan általános elrendezést alakítottak ki, hogy a motor felett helyezték el a vezetőfülkét, hogy minél nagyobb legyen a rakodótér. Ennek következtében azonban magasra került a vezetőülés

és nagyobb lett a holttér, romlott a tehergépkocsi vezetőfülkéje körüli közvetlen láthatóság. Ez a legfőbb oka a tehergépkocsival okozott, veszélyeztetett úthasználókat érintő baleseteknek. A közvetlen látás javításával jelentősen csökkenthető lenne a balesetek száma. Ezért követelményeket kell bevezetni a közvetlen látás javítására vonatkozóan annak érdekében, hogy javuljon a gyalogosok, kerékpárosok és egyéb veszélyeztetett úthasználók közvetlen láthatósága a vezetőülésből, a vezetőülés elülső és oldalsó részénél található holtterek lehető legnagyobb mértékű csökkentése révén. Figyelembe kell venni a járművek különböző kategóriáinak sajátosságait.

AZ ÚTHASZNÁLÓK FIGYELMEZTETÉSE

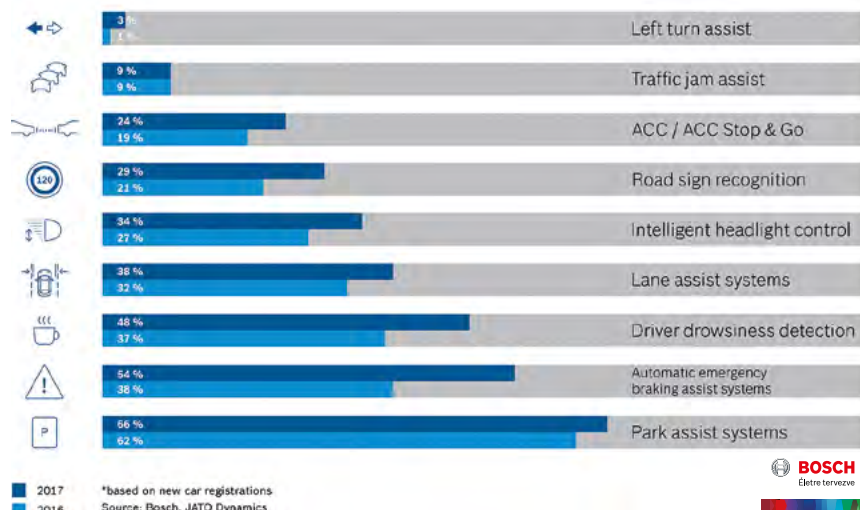
Azokat az úthasználókat, akik nem kaphatnak járművek közötti elektronikus információkat egy automatizált jármű magatartásáról – ilyen úthasználók például a gyalogosok, a kerékpárosok, valamint a nem automatizált járművek vezetői –, az ENSZ-előírásokban vagy más szabályozási aktusokban előírt hagyományos eszközök útján kell tájékoztatni, mégpedig az említett előírások és aktusok hatálybalépését követően a lehető legrövidebb időn belül.

A járműkonvoj-kialakítás révén a jövőben biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb lehet a közlekedés. A járműkonvoj kialakítását biztosító technológia és a vonatkozó előírások várható bevezetése harmonizált szabályokat és eljárásokat tartalmazó szabályozási keret kialakítását teszi szükségessé.

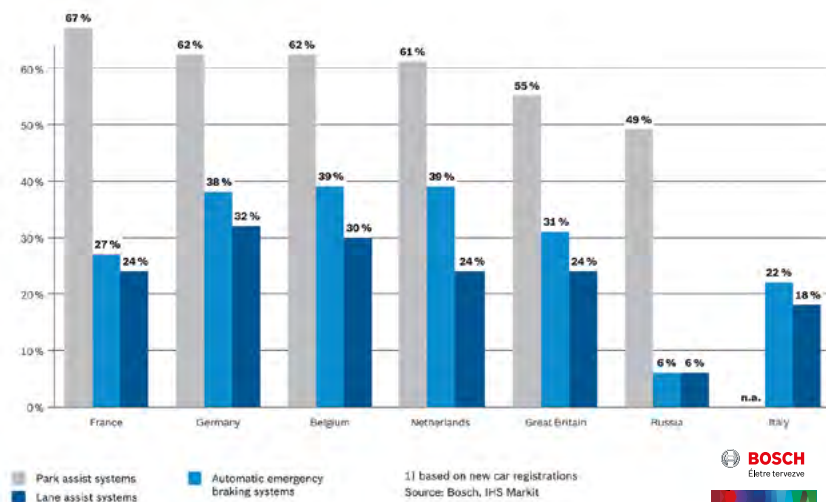
JOGTALAN ADATHOZZÁFÉRÉS ÉS SZOFTVER-MÓDOSÍTÁS

A járművek összekapcsoltsága és automatizációja megnöveli a fedélzeti adatokhoz történő jogosulatlan, távoli

Driver assistance systems in new passenger cars* Germany 2017



Park-, automatic emergency braking & lane assist systems in new passenger cars¹⁾ Europe 2016



hozzáférés, és a szoftver illegális, vezetékek nélküli módosításának lehetőségét; az ebből következő kockázatok figyelembevételére érdekében a kiberbiztonságra vonatkozó ENSZ-előírásokat vagy más szabályozási aktusokat hatálybalépésük után a lehető leghamarabb kötelező érvénnyel kell alkalmazni. A szoftvermódosítás jelentős mértékben megváltoztathatja a jármű funkcióit. A típus-jóváhagyási eljárásokkal összhangban lévő harmonizált szabályokat és műszaki követelményeket kell megálapítani a szoftvermódosítások tekintetében. Ezért a hatálybalépésüket követően a lehető leghamarabb kötelezően kell alkalmazni a szoftverek naprakésszé tételére vonatkozó ENSZ-előírásokat vagy más szabályozási aktusokat. Ezek a biztonsági intézkedések viszont nem sérthetik a jármű gyártójának azon kötelezettségét, hogy hozzáférést biztosítson a jármű javítására és karbantartására vonatkozó átfogó diagnosztikai információkhoz és fedélzeti adatokhoz.

GUMIABRONCSOK ZAJSZINTJE

Az Uniónak továbbra is támogatnia kell a gumiabroncsok zajszintjére, gördülési

ellenállására és nedves tapadására vonatkozó műszaki követelményeknek az Egyesült Nemzetek szintjén történő fejlesztését, mivel a 117. számú ENSZ-előírás már tartalmazza ezeket a részletes rendelkezéseket. Az Egyesült Nemzetek szintjén gyorsan és nagyra törően folytatni kell a gumiabroncsokra vonatkozó követelmények műszaki fejlődéshez való igazítását, különösen annak biztosítása érdekében, hogy a gumiabroncsok teljesítményét életciklusuk végén, elhasznált állapotban is értékeljék, és azon elképzelés támogatása érdekében, hogy a gumiabroncsoknak a teljes életciklus során meg kell felelniük a követelményeknek, hogy ne kelljen idő előtt lecserélni őket. A 661/2009/EK rendelet gumiabroncs-teljesítményre vonatkozó jelenlegi követelményeit a megfelelő ENSZ-előírásokkal kell felváltani.

VÉGREHAJTÁS ÉS EGYSÉGESÍTÉS

A közérthetőség, észszerűség és egyszerűsítés érdekében a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK rendeletet hatályon kívül kell helyezni, és ezzel a rendelettel kell felváltani.

Az ENSZ-EGB azon előírásait és azok módosításait, amelyek elfogadását az Unió megszavazta vagy alkalmazza, a 97/836/EK tanácsi határozatnak megfelelően be kell építeni az EU-típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályokba. Következésképpen a Bizottságot fel kell hatalmazni a kötelezően alkalmazandó ENSZ-előírások listájának módosítására a naprakész állapot biztosítása érdekében.

A 661/2009/EK rendelet az uniós jogszabályok jelentős egyszerűsítését hajtotta végre azáltal, hogy 38 irányelv helyébe az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának megfelelő, a 97/836/EK tanácsi határozat szerint kötelező előírásait léptette. A további egyszerűsítés érdekében még több uniós szabályt kell felváltani meglévő ENSZ-előírásokkal, amelyek kötelezően alkalmazandók az Unióban. A Bizottságnak továbbá elő kell segítenie és támogatnia kell az Egyesült Nemzetek szintjén annak érdekében folytatott munkát, hogy haladéktalanul, az érvényes legszigorúbb közúti közlekedésbiztonsági szabványoknak megfelelően műszaki követelményeket dolgozzanak ki az e rendelet által előírt járműbiztonsági rendszerek típusjóváhagyására vonatkozóan.

A 661/2009/EK rendelet az ülésmagasság és a jármű tömege miatt mentesítette a kisteherautókat, a szabadidő-te-repjárókat és a többcélú járműveket a biztonsági előírások alól. Tekintettel az említett járművek piaci elterjedésének megnövekedésére (az 1996-os 3%-ról 2016-ban 14%-ra), valamint az ütközést követő elektromos biztonsági vizsgálatok terén bekövetkezett technológiai fejlődésre, az említett mentességek mára elavulttá és indokolatlanná váltak. Ezért meg kell szüntetni a mentességeket, és a fejlett járműrendszerekre vonatkozó követelmények teljes körét alkalmazni kell az említett járművekre. ■

(ÖSSZEÁLLÍTOTTA:
NAGYSZOKOLYAI IVÁN)