



The voice of blind and partially sighted people in Europe

# Az Európai Vakok Szövetségének válasza az Európai Bizottság automatizált járművekre vonatkozó műszaki előírások tárgyában meghirdetett nyilvános konzultációjára

Az EBU Állásfoglalása | 2022. május

## A konzultáció célja

Az Európai Bizottság közleménye szerint: “2022 közepétől új uniós szabályozás, az (EU) 2019/2144 rendelet lesz irányadó a járművekben használt korszerű technológiákra. Az új szabályok a közúti közlekedésbiztonság javítását és a szennyezés csökkentését szolgálják. A javaslat, amely az említett rendelet végrehajtását célzó intézkedéseket tartalmaz, egyedi követelményeket vezet be az automatizált és a teljes mértékben automatizált (vezető nélküli) járművekre és azok rendszereire vonatkozóan. A javasolt szabályok a szóban forgó járművek biztonságos használatát hivatottak garantálni. A Bizottság szeretné megismerni az Önök véleményét.”

## A válasz

A 2019/2144 Rendelet végrehajtási rendelettervezetében és annak mellékletében nincs említés a **veszélyeztetett úthasználókról**. A veszélyeztetett úthasználókról a 2010/40/EU EP és tanácsi irányelv módosítási javaslat 3. számú Mellékletének 1. részéhez tartozó 1. Függelék – Az Automatizált vezetési rendszerek (ADS) Működési tartomány meghatározása (ODD) szempontjából releváns forgatókönyvek meghatározásakor követendő elvek – 2.1.2 Bekezdése (ODD elemzés) tesz említést. Eszerint: „Az ODD

tartalmazhatja a helyszínek alkotóelemeit (pl. fizikai infrastruktúra), a környezeti feltételeket, illetve dinamikus elemeket (pl. forgalmi viszonyok, veszélyeztetett úthasználók). A „tartalmazhat” kifejezés ebben az esetben félreérthető, ezért a következőkre hívjuk fel a figyelmet:

Mivel a vezető nélküli járművek valószínűleg egyre gyakoribbá válnak az európai utcákon és közutakon, elvárható, hogy ugyanazokat az elveket és szabályokat kövessék, mint a hagyományos autók. **A járművezetőkhez hasonlóan** az önvezető járműveknek is képesnek kell lenniük arra, hogy alkalmazkodjanak a forgalomban résztvevő egyéb, „gyengébb” közlekedőkhöz, különös tekintettel a gyalogosan közlekedő látássérült személyekre. A járművezetők **kötelesek a fehérbotot szimbólumként felismerni**, ezért az automatizált járműveknek is így kell tenniük! Következésképpen, ahhoz hogy a vezető nélküli járművek használhassák a közutakat, ugyanúgy képesnek kell lenniük felismerni a fehérbotot, csakúgy, mint bármely más közlekedési jelzést! Ezt pedig kifejezetten rögzíteni kell az összekapcsolt és önvezető autókra (CAV) vonatkozó műszaki előírásokban!

A vonatkozó jogszabályoknak tartalmazniuk kell azt is, hogy a **fehérbotok minden típusát és a látássérült személyek egyéb, látható jelzéseit** is fel kell ismerni függetlenül attól, hogy a látássérült gyalogos egyszerűen csak tartja a fehérbotot, felemeli azt, vagy integet vele, még akkor is, ha ez utóbbi megkönnyíti a vak és gyengénlátó személyek felismerését. A fehérbotot akkor is fel kell tudni ismerni, ha az valamely személy vagy tárgy mögött, **részben takarásban van**. Mivel a vezető nélküli járművek összeköttetésben vannak, képesnek kell lenniük arra, hogy kommunikáljanak más – akár vezető nélküli, akár a szükséges infokommunikációs eszközökkel felszerelt – járművekkel, és megosszák egymással a környezetükben közlekedő látássérült személy jelenlétére vonatkozó információkat.

A digitális jelzések segítségével - pl. okostelefonok vagy mikrochip által küldött jelzéseken keresztül - történő felismerés alkalmazását – amennyiben az lehetséges - azonban **csak kiegészítő funkcióként** lenne szabad engedélyezni!

Mivel a vezető nélküli járművek elektromos meghajtásúak, **szintén kiegészítő funkcióként**, akusztikus figyelmeztető rendszerrel (AVAS) is fel vannak szerelve. A látássérült gyalogos jelenlétének észlelésekor az AVAS hangerején lehetne növelni, így figyelmeztetve a szóban forgó gyalogost. (Ehhez azonban alapos tesztelés szükséges, nehogy a nagyobb hangerő zavart okozzon a jármű sebességének és távolságának észlelésekor!)

Mindenesetre, elvi kérdés, hogy **a vezető nélküli járműnek kell alkalmazkodnia a közúti közlekedőkhöz, különösen a veszélyeztetett gyalogosokhoz, nem pedig fordítva!** A vezető nélküli járművekben alkalmazott technológiák nem sérthetik a Fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ Egyezmény 14. és 20. cikkében, valamint az Európai Unió Alapjogi Chartája 6. és 26. cikkében garantált alapjogokat: A személyi szabadsághoz és biztonsághoz, illetve a személyes mobilitáshoz való jogot. Éppen ellenkezőleg, mindezeknek a fenti jogok fokozott védelmét kell eredményeznie!

## Az EBU-ról

Az Európai Vakok Szövetsége (EBU) – **Érdekképviseleti szervezeti nyilvántartási száma: 42378755934** – egy 1984-ben alapított, európai non-profit, civil szervezet. A Vakok Világszövetsége (WBU) hat regionális szervezetének egyikeként az európai vak és gyengénlátó személyek érdekeit képviseli. Az EBU jelenleg 41 nemzeti tagszervezetből álló hálózatként működik, amely 25 európai tagállam, tagjelölt országok és egyéb, a földrajzi Európában található országok látássérült szervezeteit foglalja magában.

### European Blind Union

6 rue Gager Gabillot - 75015 Paris

+33 1 88 61 06 60 | [ebu@euroblind.org](mailto:ebu@euroblind.org) | [www.euroblind.org](http://www.euroblind.org)

**Contact:** Antoine Fobe, Head of Advocacy & Campaigning  
[ebucampaigning@euroblind.org](mailto:ebucampaigning@euroblind.org) | +33 1 88 61 06 64