

EUROPA-PARLAMENTET

1999



2004

Mødedokument

ENDELIG
A5-0381/2000

7. december 2000

BETÆNKNING

om meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om trafikssikkerhed: Hovedopgaver i EU – Statusrapport og prioriteringer af foranstaltninger (KOM(2000) 125 – C5-0248/2000 – 2000/2136(COS))

Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme

Ordfører: Ewa Hedkvist Petersen

INDHOLD

	Side
PROTOKOLSIDE	4
FORSLAG TIL BESLUTNING	5
BEGRUNDELSE.....	11

PROTOKOLSIDE

Med skrivelse af 20. marts 2000 fremsendte Kommissionen sin meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om trafikikkerhed: Hovedopgaver i EU – Statusrapport og prioriteringer af foranstaltninger (KOM(2000) 125 – 2000/2136(COS)) til Parlamentet.

På mødet den 13. juni 2000 meddelte Parlamentets formand, at denne meddelelse var henvist til Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme som korresponderende udvalg (C5-0248/2000).

På mødet den 19. april 2000 valgte Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme Ewa Hedkvist Petersen til ordfører.

På møder den 13. september 2000, 11. oktober 2000 og 5. december 2000 behandlede udvalget Kommissionens meddelelse og udkastet til betænkning.

På sidstnævnte møde vedtog det forslaget til beslutning (for: 31; imod: 4; hverken/eller: 17).

Til stede under afstemningen var: Konstantinos Hatzidakis (formand), Emmanouil Mastorakis, Rijk van Dam og Helmuth Markov (næstformænd), Ewa Hedkvist Petersen (ordfører), Sir Robert Atkins, Emmanouil Bakopoulos, Carlos Bautista Ojeda (for Camilo Nogueira Román, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Martin Callanan, Felipe Camisón Asensio, Alejandro Cercas Alonso (for Giovanni Claudio Fava, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Carmen Cerdeira Morterero, Luigi Cesaro, Proinsias De Rossa (for Danielle Darras, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Francis F.M. Decourrière, Garrelt Duin, Alain Esclopé, Harald Ettl (for John Hume, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Jacqueline Foster (for Giorgio Lisi), Mathieu J.H. Grosch, Catherine Guy-Quint (for Mark Francis Watts, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Mary Honeyball, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Karsten Knolle (for Francesco Musotto), Dieter-Lebrecht Koch, Sérgio Marques, Hugues Martin (for Juan Ojeda Sanz), Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, James Nicholson (for Carlos Ripoll i Martínez Bedoya), Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Reinhard Rack, Isidoro Sánchez García, Marieke Sanders-ten Holte (for Elspeth Attwooll), Agnes Schierhuber (for Ingo Schmitt), Brian Simpson, Renate Sommer, Per Stenmarck (for Dana Rosemary Scallon), Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ioannis Theonas (for Alonso José Puerta), Gary Titley (for Demetrio Volcic, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Johan Van Hecke (for Ari Vatanen), Diana Paulette Wallis (for Paolo Costa) og Jan Marinus Wiersma (for Gilles Savary).

Betænkningen indgivet den 7. december 2000.

Fristen for ændringsforslag til denne betænkning vil fremgå af forslaget til dagsorden for den mødeperiode, hvor den skal behandles.

FORSLAG TIL BESLUTNING

Europa-Parlamentets beslutning om meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om trafikssikkerhed: Hovedopgaver i EU – Statusrapport og prioriteringer af foranstaltninger (KOM(2000) 125 – C5-0248/2000 – 2000/2136(COS))

Europa-Parlamentet,

- der henviser til meddelelse fra Kommissionen (KOM(2000) 125 – (C5-0248/2000¹),
 - der henviser til Kommissionens forslag til Rådets direktiv om den tilladte maksimale alkoholkoncentration i blodet hos førere af motorkøretøjer (KOM(1998) 707²),
 - der henviser til tidligere beslutninger om trafikssikkerhed og især dets beslutning af 11. marts 1998 om bedre færdselssikkerhed i EU - program for 1997-2001³,
 - der henviser til Rådets beslutning af 26. juni 2000 om forbedring af trafikssikkerheden,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 47, stk. 1,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme og udtalelse fra Udvalget om Landbrug og Udvikling af Landdistrikter (A5-0381/2000),
- A. der henviser til, at 95 % af alle trafikulykker sker på vejene samt til, at omkring 42.000 dræbes og over 1,7 millioner kvæstes hvert år i trafikulykker i Den Europæiske Union med deraf følgende alvorlig invaliditet for tusinder af mennesker, hvilket er en helt uacceptabel situation, der stort set kan undgås, og påpeger det bydende nødvendige i at få denne tendens bremset,
- B. der henviser til, at manglende trafikssikkerhed må betragtes som et stort folkesundhedsproblem på grund af de mange dødsofre og kvæstede og de deraf følgende alvorlige fysiske, psykiske og materielle skader for ofrene, deres familier og samfundet som helhed,
- C. der henviser til, at der i det seneste årti har været en tilbagegang i antallet af alvorlige og dødelige ulykker i EU, men at denne tendens synes at være ved at standse nu; der desuden henviser til, at vejtrafikken forventes at stige betydeligt i de kommende år, og at dette er en god grund til at optrappe foranstaltningerne,
- D. der henviser til, at trafikulykker er den mest almindelige dødsårsag blandt børn og unge, ja faktisk blandt alle EU-borgere under 45 år, hvilket har ødelæggende konsekvenser, ikke alene for ofrenes familier men også for samfundet som helhed,
- E. der henviser til, at de mest sårbare grupper af trafikanter, bl.a. unge og ældre fodgængere

¹ Endnu ikke offentliggjort i EFT

² EFT C 25 af 31.1.1989, s. 9.

³ EFT C 104 af 6.4.1998, a. 139.

og cyklister samt motorcyklister, er den gruppe, der løber den største risiko, samt at denne ulykkesrisiko kan nedbringes ved at adskille den motoriserede trafik på den ene side og fodgængere og cyklister på den anden side,

- F. der henviser til, at de største problemer, som trafiksikkerhedsstrategierne bør fokusere på, er fælles for alle medlemsstater, men at antallet af trafikdræbte varierer kraftigt mellem de forskellige medlemsstater, og, at der derfor kan opnås store forbedringer ved gradvis at nedbringe disse skævheder og arbejde hen imod niveauet i de medlemsstater, der har den bedste statistik; der desuden henviser til, at der er store forskel på antallet af dødsopfre inden for vejtransporten og andre transportmidler, og at der inden for vejtransporten bør opnås den samme grad af sikkerhed som for de andre transportmidler,
- G. der henviser til, at EU har udtrykkelige traktatbestemte forpligtelser til at handle på færdselssikkerhedsområdet, enekompetence til at sikre et højt beskyttelsesniveau i tekniske standarder for biler og motorcykler (artikel 95) og beføjelser til at handle på ethvert andet færdselssikkerhedsområde, hvor EU kan højne virkningen af medlemsstaternes bestræbelser (artikel 71), samt at EU siden 1980'erne har opnået beføjelser på adskillige områder som f.eks. vedrørende brugen af sikkerhedsseler samt udstedelse af kørekort,
- H. der henviser til, at EU's vedtagelse af foranstaltninger til forbedring af trafikikkerheden er et udtrykkeligt mål for den fælles transportpolitik, og at dette mål skal indgå som et fuldgældigt element af transportpolitikken i den fælles politik for bæredygtig mobilitet,
- I. der henviser til, at de mest præcise skøn viser, at de samlede socioøkonomiske omkostninger ved trafikulykker i EU (med en skønnet underindberetning af ikke-dødelige ulykker) overstiger 160 milliarder euro årligt, hvilket er næsten 2 % af BNP; der desuden henviser til, at en beregning af de økonomiske omkostninger i forbindelse med trafikdræbte- og -kvæstede viser, at omkostningerne til forebyggelse af trafikulykker er langt mindre end de økonomiske omkostninger i forbindelse med ulykker, og at det derfor er fuldt ud berettiget at indsætte yderligere ressourcer, både i form af personale og budgetter, på lokalt og nationalt plan og på EU-plan,
- J. der henviser til, at en sådan politik vil kræve store investeringer til planlægning og etablering af sikre vejtransportsystemer, men at vejtekniske forbedringer såsom hensigtsmæssig udformning af vejsider (autoværn) kan gennemføres hurtigt, og at de i betydelig grad kan bedre trafikikkerheden, hvilket også gælder for udarbejdelse og fremme af tekniske EU-retningslinjer, der er baseret på den bedste praksis,
- K. der henviser til, at trafikulykker opstår som følge af fejl i vejtransportsystemer som helhed, og at sådanne systemer skal udarbejdes på en måde, så de tager hensyn til de fejl trafikanterne begår og deres sårbarhed, samt den infrastruktur, som planlæggerne er ansvarlige for,
- L. der henviser til, at ansvaret for større trafikikkerhed deles af EU og de nationale, regionale og lokale myndigheder med ansvar for planlægningen, driften og brugen af vejtransportsystemerne; der desuden henviser til, at bilindustrien, transport- og forsikringssekskaberne og navnlig trafikanterne selv også har et særligt ansvar for øget trafikikkerhed,

- M. der henviser til, at en effektiv trafikikkerhedspolitik kræver en stærk politisk ledelse på alle niveauer, lige fra de lokale myndigheder til EU-plan,
- N. der henviser til, at der er almindelig enighed om, at for høj hastighed, der ikke er tilpasset forholdene, indvirker negativt på trafikikkerheden,
- O. der henviser til, at alkohol er ansvarlig for mindst 20 % af trafikulykkerne med alvorligt kvæstede og dødsofre samt for 9.000 menneskeliv hvert år i EU,
- P. der henviser til den fastslåede kendsgerning, at indtagelse af lægemidler og narkotika på samme måde som alkoholindtagelse er årsag til adskillige ulykker,
- Q. der henviser til, at navnlig effektive foranstaltninger til forbedring af køretøjers sikkerhed og en mere hensigtsmæssig udformning af bilernes frontparti af hensyn til fodgængere og cyklister bør prioriteres i Den Europæiske Union, da dette er et område med enekompetence, som rummer muligheder for, at der kan opnås enorme fordele i form af færre trafikdræbte i hver eneste medlemsstat,
- R. der henviser til, at det er vigtigt at foretage en strategisk planlægning af trafikikkerheden med opstilling af måltal for at skabe større politisk opmærksomhed samt for at sætte fokus på, hvad der effektivt kan gøres af alle dem, der kan gøre noget, samt til, at argumentet for at opstille måltal gælder for alle, hvad enten det er på EU-plan på eller nationalt, regionalt eller lokalt plan,
- S. der henviser til, at der, selv om det første og det andet handlingsprogram har resulteret i mange nyttige foranstaltninger, hidtil stort set kun er blevet truffet ad hoc-foranstaltninger, som ikke står mål med trafikikkerhedsproblemets omfang og vigtighed,
1. konstaterer, at øget sikkerhed for alle transportmidler samt fremskaffelse af de nødvendige finansielle ressourcer hertil skal være en af transportpolitikens hovedopgaver;
 2. beklager, at så få af de foranstaltninger, der blev fastsat i handlingsprogrammet om trafikikkerhed, er blevet gennemført, og at prioriteringslisten er blevet forelagt på et tidspunkt, hvor programmet næsten er udløbet;
 3. mener, at alle nedenstående foranstaltninger skal betragtes som prioriterede foranstaltninger i den meget korte periode, der er tilbage:
 - a) der bør uden yderligere forsinkelse fremsættes et forslag til retsakt om obligatorisk indførelse af de fire delsystem-tests, der er udviklet i det 22-årige EU-finansierede forsknings- og udviklingsprogram, med henblik på at udvikle sikrere frontpartier på biler til beskyttelse af fodgængere og cyklister,
 - b) et forslag til retsakt med krav om montering af hastighedsbegrænsere i lettere lastvogne med en vægt over 3,5 tons,
 - c) yderligere støtte til det europæiske program til vurdering af nye biler (EuroNCAP), med en opfordring til Kommissionen om at kræve, at EuroNCAP overvejer muligheden for at kombinere standarderne for fodgængere og bilister, så bilkøbere, der både er fodgængere og bilister, kan

tilbydes én samlet standard, det vil desuden være vigtigt at lade det nuværende EuroNCAP indgå i et større testprogram, hvormed der tages hensyn til yderligere sikkerhedsaspekter og navnlig sikkerheden for sårbare trafikanter,

- d) støtte til sikkerhedsselekampagner og anmodninger til Kommissionen om at gøre dette betinget af, at de kædes sammen med politiets håndhævelsesvirksomhed for at sikre den bedst mulige brug af pengene samt adfærdsændringer; støtte til udvikling af specifikationer for et avancerede akustisk system, der minder om, at sikkerhedsselen skal anvendes, med det formål at gøre montering af et sådant system obligatorisk,
 - e) EU-retningslinjer, der er baseret på bedste praksis for foranstaltninger til lave priser, og udformning af vejkanter, der er mindre farlige i tilfælde af ulykker, samt på en politik rettet mod information om og eliminering af højrisiko-steder (de såkaldte sorte pletter) med en opfordring til Kommissionen til at udvide denne serie til også at omfatte sikkerhedstiltag i bytrafik (og navnlig foranstaltninger til skabelse af et sikkert miljø for sårbare trafikanter), hastighedsbegrænsning og sikkerhedsvurderinger i det nuværende program,
 - f) støtte til yderligere udvikling af EU-databasen om færdselsulykker, udvikling af et integreret EU-informationssystem om trafiksikkerhed (inklusive et kort over de såkaldte sorte pletter) og yderligere forskning i trafikkvæstelser, køretøjsstandarder og telematik;
4. mener, at en EU-henstilling om grænseværdier for alkoholconcentration i blodet ikke er en passende reaktion på behovet for at begrænse de betydelige forskelle mellem medlemsstaterne på dette område, og benytter denne lejlighed til at genbekræfte Parlamentets støtte til det foreliggende forslag om en fælles tilladt maksimal alkoholconcentration i blodet på 0,5 promille; opfordrer medlemsstaterne til i højere grad at håndhæve overholdelsen af promillegrænserne og bekræfter behovet for bestemmelser til standardisering af apparatur til måling af alkoholconcentrationen i blodet; desuden skal også forskning og udvikling af udstyr, der hindrer bilen i at starte, hvis alkoholconcentrationen er for høj, fremmes;
5. understreger nødvendigheden af, at Kommissionen når frem til en konklusion vedrørende obligatorisk montering af permanent kørellys på motorcykler og biler;
6. mener, at hvert eneste dødsoffer på de europæiske veje kunne have været undgået, og at det langsigtede mål bør være, at ingen europæisk borger dræbes eller kvæstes alvorligt i vejtransportsystemet; risikoen for at blive dræbt og kvæstet er meget højere i vejtransportsystemet end inden for de andre transportmidler; det nye handlingsprogram skal derfor tilstræbe det samme sikkerhedsniveau som for de andre transportmidler; mener, at man så hurtigt som muligt skal påbegynde udarbejdelsen af et nyt langsigtet handlingsprogram for trafiksikkerhed for årene 2002-2010 med klart definerede målsætninger;
7. understreger, at Kommissionen i overensstemmelse med Europa-Parlamentets beslutning af 11. marts 1998 for det næste færdselssikkerhedsprogram 2002-2010 bør opstille en fælles målsætning for en tilstræbt ulykkesnedbringelse, hvilket ganske vist er en udfordring, men også et opnåeligt mål, og hvormed der tages hensyn til eksisterende

ationale måltal for 2010 og den supplerende værdi af foranstaltninger på EU-plan; såfremt medlemsstaternes måltal og programmer revideres, kan et sådant EU-måltal tages op til revision midtvejs i programmet; på tidspunktet for Unionens udvidelse bør dette måltal tilpasses;

8. mener, at det næste færdselssikkerhedsprogram 2002-2010 bør indeholde klart definerede hovedmålsætninger og anvende en systematisk indfaldsvinkel til problemet trafikikkerhed og udnytte alle strategierne: ulykkesforebyggelse, forebyggelse af kvæstelser og efterfølgende pleje; det bør ikke alene identificere foranstaltninger, som falder inden for EU's enekompetence, men også foranstaltninger, som vil indebære en merværdi i forhold til, hvad de enkelte medlemsstater kan opnå; anmoder desuden Kommissionen om hvert tredje år at forelægge en beretning, hvori gennemførelsen af hovedmålsætningerne evalueres;
9. mener, at medlemsstaterne og ansøgerlandene bør opstille nationale trafikikkerhedsprogrammer med strategier for, hvordan de vil opnå deres mål; Kommissionen bør samordne og aflægge beretning om medlemsstaternes resultater samt offentliggøre dem hvert år;
10. mener, at det næste program for trafikikkerhed bør tage fat på de vigtigste trafikikkerhedsproblemer, som er fælles for alle medlemsstater, hvilket omfatter: for høj hastighed, der ikke er tilpasset til forholdene, for høj alkoholconcentration i blodet eller indtagelse af andre midler, som kan have negativ indvirkning på evnen til at køre, større ulykkesrisiko for unge, der netop har fået kørekort, vedvarende uddannelse i færdselsadfærd påbegyndt i en tidlig alder, faglig uddannelse, manglende brug af beskyttende udstyr så som sikkerhedsseler og styrthjelme, for mange højrisiko-steder, som der ikke er gjort noget ved og utilstrækkelig kollisionsbeskyttelse på køretøjer og infrastruktur;
11. er af den opfattelse, at den forudn udvikling og forbedring af transportinfrastrukturens og køretøjernes sikkerhed også gælder om at øge trafikanternes sikkerhedsbevidste adfærd og navnlig deres køremåde; foreslår derfor, at sådanne foranstaltninger og kampagner styrkes på alle niveauer; henstiller, at disse foranstaltninger rettes mod de persongrupper, som i særlig grad er involveret i færdselsulykker;
12. mener hvad forholdsregler til at begrænse følgerne af ulykker angår, at motorcyklisters anvendelse af beskyttelseshjelm ligeledes bør være højt prioriteret på fællesskabsplan, sådan som det nu er tilfældet med sikkerhedsseler og fastgøringssystemer for børn; er derfor af den opfattelse, at en informations- og reklamekampagne for unge motorcyklistere i Europa bør ledsages af en henstilling til medlemsstaterne om, at de nationale lovgivninger bør indeholde krav om, at motorcyklistere skal bære hjelm uanset motorcyklistens alder og køretøjstype;
13. mener, at EU's trafikikkerhedspolitik også skal inkludere retnings-, behandlings- og revalideringsforanstaltninger og retningslinjer til forbedring af lægehjælpen til ofre samt for bedre bistand til ofre og deres familier i forbindelse med juridiske og sociale spørgsmål;
14. finder, at den manglende overholdelse af hastighedsgrænser er et så udbredt problem, at det er nødvendigt med en større indsats for at højne færdselssikkerheden; anmoder

Kommissionen om at undersøge, hvilke former for kontrol og strenge sanktioner der kunne føre til en bedre overholdelse af hastighedsgrænser; på grundlag af denne analyse skal Kommissionen fremsætte konkrete henstillinger til medlemsstaterne som led i det nye handlingsprogram;

15. betoner, at erfaring og evne giver mere sikre bilister; konstaterer desuden, at der er 10.000 trafikdræbte i aldersgruppen 15-24 år i EU, og opfordrer Kommissionen til i dens kommende forslag om kørekort at understrege nødvendigheden af en højkvalitativ køreundervisning i hele Unionen og at overveje en ordning, som indebærer etapevis undervisning og øgede krav til bilister, som netop har fået kørekort;
16. minder om sine tidligere beslutninger om, at EU bør kræve en obligatorisk sikkerhedsvurdering af alle EU-finansierede transportinfrastrukturer;
17. støtter Kommissionens henstilling om at tilskynde medlemsstaterne og de regionale og lokale myndigheder til at beregne og overvåge udgifter til trafiksikringsforanstaltninger og sammenligne dem med de besparelser der opnås på grund af færre trafikdræbte, samt til at øge deres investeringer på dette område; mener desuden, at EU bør gå i spidsen som et godt eksempel med sin budgetpost for transportsikkerhed;
18. opfordrer de medlemsstater, som deltager i Schengen-aftalen, til at færdiggøre det arbejde, der allerede er påbegyndt, med henblik på at nå frem til en samarbejdsaftale om retsafølgning af lovovertrædelser i trafikken og håndhævelse af de straffe, der idømmes;
19. mener, at færdselssikkerhedspolitikken skal ses som led i den generelle politik for bæredygtig mobilitet, hvilket indebærer en mere integreret brug af alle transportformer og fremme af de mere miljøvenlige transportformer såsom jernbanetransport, indlandsskibsfart, kystnær skibsfart og kombineret transport samt fremme af offentlig personbefordring for derved at nedbringe de af den motoriserede trafik frembragte virkninger;
20. opfordrer bilproducenterne til at konstruere køretøjer med standardmonteret sikkerhedsudstyr;
21. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet, Kommissionen, Det Økonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget og medlemsstaterne.

BEGRUNDELSE

Indledning

1. *"Det alvorligste problem i forbindelse med vejtransportsystemet er, at blot én fejlagtig beslutning eller fejltagelse kan blive helt afgørende for et flertal af personer. Mere udviklede, fejlsikrede menneske-maskine-systemer kendetegnes derimod af en indbygget tolerance over for menneskelige fejltagelser."* (Citat fra det svenske "Vägverkets" idéskrift om nulvisionen i 1996.

WHO oplyste sidste år, at antallet af trafikdræbte i verden inden for femten år vil overstige en million om året. I dag dør ca. 650.000 mennesker i trafikken ifølge Røde Kors' beregninger, og man kalder derfor trafikdøden en stille, global katastrofe.

Trafikulykker er menneskelige tragedier, hvadenten de sker på landevej, jernbane, indre vandveje, med fly eller færge. Af alle trafikulykker sker 95% imidlertid på vejene.

I EU dør over 42.000 mennesker årligt på vejene. Man anslår, at antallet af personer, som indblandes i større og mindre ulykker er over 1,7 millioner. Det Europæiske Transportsikkerhedsråd mener, at dette er for lavt anslået på grund af under-registrering og betoner, at der faktisk er tale om 3,5 millioner kvæstede årligt.

Antallet af dødsulykker varierer kraftigt mellem de forskellige EU-stater. Flest dræbte i forhold til befolkningstallet har Portugal med 243 pr. mio. indbyggere, tæt fulgt af Grækenland med 212. I den anden ende af skalaen ligger Sverige med 60 og Storbritannien med 61. Disse tal viser, at det er muligt at mindske antallet af dødsulykker i EU kraftigt. Ved at afsætte ressourcer og føre en offensiv politik i EU kan vi støtte de enkelte stater i deres trafiksikkerhedsarbejde. Udviklingen går også i den rigtige retning. I 1990'erne er antallet af trafikdræbte på vejene faldet med 26% i EU. Nu gælder det om at fastholde og forstærke denne positive tendens.

Der er gjort store anstrengelser i EU, og disse bør fortsættes for at reducere ulykkesrisiciene på vejene. Samtidig med at vejtrafikken intensiveres kraftigt, gør medlemsstaterne fremskridt i forbindelse med at forbedre færdselssikkerheden og navnlig med at mindske antallet af alvorlige ulykker og dødsulykker. Men faldet i antallet af dødsulykker synes at være standset nu, og dette er meget ildevarslende, da så mange mennesker rammes så hårdt, når pårørende dræbes i trafikken.

Et forhold er temmelig ukendt, nemlig at den mest almindelige dødsårsag blandt børn og personer under 45 år i EU er trafikulykker. Dette har ødelæggende konsekvenser for de ramte og deres familier – og også for vores samfund. De unge er jo vor fremtid og giver os vores tro på fremtiden. Når vi bygger det fremtidige Europa, har vi behov for hvert enkelt menneskes unikke evner, og derfor kan vi ikke acceptere, at vores unge risikerer liv og førlighed i hverdagens trafik. Det er i overensstemmelse med FN's konvention om barnets rettigheder at skabe et sikrere trafikmiljø for børn og unge.

Manglende trafiksikkerhed må betragtes som et stort folkesundhedsproblem i hele EU, da befolkningens gennemsnitsalder sænkes på grund af trafikdøden. Trafikulykker forværrer også befolkningens helbred som helhed, da så mange mister livet eller får livslange mén.

Den manglende sikkerhed på vejene koster samfundet og medlemsstaterne store summer. De menneskelige tragedier er umålelige, men der er gjort forsøg på overslag, og disse viser, at de tunge økonomiske omkostninger ved trafikulykker udgøres af læge- og akutbehandling, skader på ejendom og mistede indtægter og andrager ca. 100 mia. euro årligt. Gennemsnitstabet pr. trafikdræbt person ansættes til 1-1,5 mio euro (summen varierer alt efter, hvem der foretager beregningerne). Et forsøg på at beregne de økonomiske og sociale omkostninger ved ulykkerne ved groft at beregne, hvad menneskene skulle gøre for at undgå lidelser, gav et tal på omkring 160 mia. euro årligt. Det bør tilføjes, at selv om der findes en udbredt forståelse for de sociale og økonomiske omkostninger ved trafikulykkerne, er medlemsstaterne ikke enige om, hvordan en ulykke og dens følgevirkninger og skader skal vurderes økonomisk.

2. Skal færdselssikkerhedsproblemet løses, er der primært tre strategier, der må anvendes parallelt. Disse udgør tilsammen et beskyttelsesnet for mennesker og giver planlæggerne og samfundet ansvaret for gradvis at planlægge, konstruere og imødegå den manglende sikkerhed på vejene. Der er tale om henholdsvis ulykkesforebyggende og skadesforebyggende strategier samt strategier til redning, behandling og revalidering. Til tider kræves store investeringer. Men vejtekniske forbedringer til lave priser (såsom små ændringer af kryds, vejenes udformning, belysning, skilte og afmærkning) kan gennemføres hurtigt og i væsentlig grad bidrage til trafiksikkerheden.
 - Den **ulykkesforebyggende** strategi skal kontrollere og eliminere eventuelle menneskelige fejltagelser i trafikken, ved at vi f.eks. planlægger og bygger trafikmiljøer, som er kompenserende.
 - Den **skadesforebyggende** strategi indebærer, at vi kontrollerer og eliminerer den bevægelsesenergi, som en kollision udløser, og som rettes mod menneskekroppen i form af skadelig vold, ved at vi f.eks. konstruerer køretøjer, som sammen med en kompenserende infrastruktur er skånsom for mennesker.
 - Strategien for **redning, behandling og revalidering** indebærer, at vi sikrer en kvalitativ tjeneste, som er tilgængelig til enhver tid.

Vi må altså ophøre med i første række at betragte færdselssikkerheden som et spørgsmål om, at trafikanterne skal tage sig sammen. I stedet skal vi, som f.eks. inden for luftfarten, bygge systemer, som eliminerer de skader, der kan opstå på grund af menneskelige fejltagelser. Så kan vi skabe et effektivt, kvalitetssikret menneske-maskine-system på vore veje. Man kan altid gøre fremskridt og forbedre; et vist antal dræbte og kvæstede på de europæiske veje er ikke noget, der er ”givet på forhånd”. Men vi må give denne problematik en høj politisk prioritering.

At skabe færdselssikkerhed på vejene er en lang proces, som alle parter må deltage i; samfundets planlægningsinstanser fra lokalt til internationalt niveau, samtlige ansvarlige inden for industri og samfund samt naturligtvis også trafikanterne selv. En effektiv måde

at starte denne proces på er ved at opstille langsigtede mål om at mindske antallet af dræbte.

Parlamentet

3. Parlamentet har altid fastholdt, at et af de største politiske mål for transportpolitikken er at prioritere foranstaltninger, som forbedrer sikkerheden for alle transportmidler samt at allokere de nødvendige ressourcer hertil.

EF-traktatens artikel 71 og 94 giver et klart retsgrundlag for effektive foranstaltninger og færdselssikkerhed. Ikke desto mindre har Parlamentet altid understreget, at ansvaret for færdselssikkerheden må deles mellem EU, medlemsstaterne og de regionale og lokale myndigheder samt organisationer og parter, som berøres på dette område. Her bør subsidiariteten virkelig gælde. Hverken EU eller medlemsstaterne behøver at opfinde hjulet igen, og vi kan lære meget af hinanden. Der er en mere end firedobbelt forskel i antallet af dødsulykker mellem de lande, der har den højeste og den laveste ulykkesrisiko, hvilket medfører, at der stadig er store muligheder for forbedringer blot ved at anvende bedste praksis i hele EU¹.

4. Den 11. marts 1998 vedtog Parlamentet en beslutning² om Kommissionens program for bedre færdselssikkerhed i EU 1997-2001, som gav udtryk for, at det var af største politiske betydning at prioritere foranstaltninger, som forbedrer sikkerheden for alle transportmidler højt. Parlamentet håbede, at alle medlemsstater ville vedtage gennemgribende foranstaltninger for at mindske antallet af ulykker på vejene, og at EU ville opstille måltal for nedbringelse af det årlige antal trafikdræbte (fra 45.000 til 25.000 frem til 2010 med henblik på at halvere antallet af dræbte inden for 15 år).

Parlamentet glædede sig over Kommissionens program for 1997-2001, men påpegede visse mangler og mente, at det var nødvendigt at øge programmets effektivitet, for så vidt angik:

- a) lovgivning med henblik på fremstilling af mere sikre biler, lastvogne, busser, minibusser, motorcykler og cykler og i den forbindelse bedre udformning af bilernes frontparti af hensyn til beskyttelsen af fodgængere og cyklister; indførelse eller forbedring af standarder for sikkerhedsudstyr og -anordninger (såsom sikkerhedsseler, fastspændingsanordninger for børn, airbags og styrthjelme) samt foranstaltninger til sikring af brugen heraf og endvidere obligatorisk montering af kørellys på biler og motorcykler, obligatorisk front- og sidemonteret underkøringsbeskyttelse og stænkafskærminingsanordninger på lastvogne); endvidere bør der ydes økonomisk støtte til det europæiske program for vurdering af nye biler - benævnt EuroNCAP - for at muliggøre etableringen af et system til vurdering af bilernes sikkerhed; desuden må der som et obligatorisk led i salg af

¹ Når antallet af dødsofre sættes i forhold til antallet af indbyggere, varierer antallet af trafikulykker med dødelig udgang i lande, hvor ulykkesrisikoen er lavest (Sverige, Det Forenede Kongerige, Nederlandene), mellem 6,1 og 7,5 pr. 100.000 indbyggere, men øges til 21-25,4 i landene med den højeste risiko (Portugal og Grækenland). Desværre angives ingen tal for dødsulykker pr. mio. registrerede biler i Kommissionens meddelelse, men tendensen er nogenlunde den samme: I 1994 varierede dette tal fra 164 dødsulykker i Sverige til 1.043 i Portugal.

² EFT C 104, 06.04.1998, s. 139. Tidligere beslutninger om dette emne er blevet vedtaget den 11. marts 1994 og den 12. marts 1993.

køretøjer gives objektiv information om forskellige sikkerhedsaspekter, som kan kontrolleres;

- b) forbedring af vejinfrastruktursikkerheden og herunder navnlig indførelse af EU-retningslinjer for vurdering af færdselssikkerhedsforanstaltninger, en obligatorisk sikkerhedsvurdering af alle nye EU-finansierede eller -medfinansierede transportinfrastrukturprojekter og tekniske retningslinjer for hastighedsnedbringelse, lavprisforanstaltninger og sikkerhedsrevision;
- c) lovgivning, der begrænser den maksimalt tilladte alkoholpromille til 0,5 ‰ i overensstemmelse med det forslag, som Rådet har haft under behandling siden 1989, og som forbyder salg af alkoholholdige drikkevarer på tankstationer langs motorveje, samt bestemmelser, som kan sikre overholdelsen af en sådan lovgivning, og standardisering af udstyret til måling af promillen via åndedrættet;
- d) lovgivning om nedbringelse af for høje hastigheder og harmonisering af hastighedsgrænserne for de forskellige kategorier af motorkøretøjer og veje (herunder boligområder) og udbredelse af de bedst mulige metoder til håndhævelse af disse hastighedsgrænser;
- e) lovgivning og andre foranstaltninger med henblik på at forbedre bilisternes uddannelse og indføre et kørekortssystem med strafpoints på EU-plan; endvidere indførelse af lovbestemmelser, der forbyder enhver brug af mobiltelefoner under kørslen, medmindre disse er fast monteret og kan benyttes uden brug af hænderne;
- f) vedtagelse af de fornødne foranstaltninger til at styrke kontrollen med og håndhæve hvile- og køretider for erhvervschauffører;
- g) foruden disse tiltag er der også behov for foranstaltninger og retningslinjer, der kan sikre ofrene for færdselsulykker bedre førstehjælp og bedre hjælp i juridisk og social sammenhæng til ulykkesofrene og deres familier;
- h) nedbringelse af vejtrafikken ved øget omlægning til andre, sikre trafikmidler, herunder den offentlige transport;

Parlamentet anmodede Kommissionen om hvert andet år at forelægge en evalueringsrapport om de opnåede fremskridt med hensyn til færdselssikkerheden.

Kommissionen

5. Den foreliggende meddelelse fra Kommissionen er i overensstemmelse med Parlamentets ønske om at modtage en situationsrapport om handlingsprogrammet og en oversigt over færdselssikkerhedsforanstaltninger i forhold til disses værdi som ulykkesreducerende foranstaltninger for at styrke handlingsprogrammets operationelle karakter.

Kommissionen foreslår, at myndighederne for at gøre foranstaltningerne mere effektive gennemfører kvantitative evalueringer af dem med henblik på at fokusere på de foranstaltninger, som vil reducere antallet af ofre progressivt. Med dette som udgangspunkt har Kommissionen udført en analyse af omkostningseffektiviteten i

forbindelse med de forskellige foranstaltninger, der er truffet med henblik på at øge færdselssikkerheden. Den har også udført en kvantitativ bedømmelse ud fra flere kriterier med henblik på at konstatere, hvilke foranstaltninger der giver størst merværdi på europæisk plan, og som giver en høj grad af accept i offentligheden.

Med udgangspunkt heri har Kommissionen fastlagt følgende seks prioriterede foranstaltninger:

- a) At fortsætte arbejdet med og udviklingen af programmet til vurdering af nye biler (European New Car Assessment Programme, EuroNCAP).
- b) Lovgivning om hastighedsbegrænsere til lettere kommercielle køretøjer.
- c) Kampagner og lovgivning om anvendelse af sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger til børn.
- d) Lovgivning om frontpartier til biler, som er sikrere for fodgængere og cyklister.
- e) Henstillinger til medlemsstaterne om højeste tilladte alkoholkoncentration i blodet for bilister.
- f) At udarbejde direktiver om håndtering af ”sorte pletter” med høj ulykkesfrekvens og udformning af vejkanter, der er mindre farlige i tilfælde af en ulykke.

Ud over disse centrale prioriteringer indeholder meddelelsen yderligere fem områder, på hvilke der bør forskes, nemlig lægelige forudsætninger for opnåelse af kørekort, standarder for køreprøver, kørelys i dagtimerne, virkninger af medicin på bilisters adfærd og pleje af ulykkesofre.

Tre støtteforanstaltninger prioriteres også højt: Databasen CARE om færdselsulykker, et integreret informationssystem og forskning i køretøjsstandarder og telematik. Meddelelsen indeholder endelig en henstilling fra Kommissionen til medlemsstaterne og regionale og lokale myndigheder om at udarbejde metoder til at beregne omkostningseffektiviteten i forbindelse med forskellige trafiksikkerhedsforanstaltninger og at øge investeringerne i disse foranstaltninger samt at øge deres gennemslagskraft i offentligheden.

6. Kommissionen har i sin meddelelse foretaget den prioritering af foranstaltninger for øget færdselssikkerhed, som Parlamentet har efterlyst. Dette er udmærket, men Kommissionen er desværre også defensiv på nogle punkter. I det følgende behandles fem aspekter, som ordføreren savner.
 - Kommissionen opstiller ikke noget kvantitativt mål. Europa-Parlamentet har tidligere foreslået, at EU skulle fastsætte et kvantitativt mål. Et sådant mål er vigtigt for at kunne opnå konkrete resultater. Men forholdene (geografiske, det igangværende sikkerhedsarbejde, trafikintensiteten) er forskellig i de forskellige EU-stater, så hvis målene skal kunne realiseres, er det helt afgørende, at alle medlemsstater opstiller nationale (og/eller regionale) mål om inden for tidsrammen at mindske antallet af trafikdræbte samt afsætter de nødvendige ressourcer hertil.

- Kommissionen (og Rådet) foreslår en henstilling til medlemsstaterne om en maksimal alkoholgrænse på 0,5. Alkohol er hvert år skyld i ca. 9000 dødsulykker i EU. Ved at lovgive om en alkoholgrænse på 0,5 anslås det, at 1000 liv vil kunne reddes hvert år. Dette modsætter Rådet og Kommissionen sig altså under henvisning til subsidiaritetsprincippet, selv om Rådet allerede i 1989 fremlagde et forslag til retsakt. Parlamentet har tidligere støttet dette forslag til retsakt, og ordføreren mener, at vi fortsat skal gøre det. En harmonisering af lovgivningen i EU vil gøre arbejdet med bekæmpelse af promillekørsel meget mere effektivt og lette f.eks. muligheden for at gennemføre kontroller og pålægge straf. Der er i dag kun fire medlemsstater, der har en alkoholgrænse over 0,5%: Storbritannien, Irland, Italien og Luxembourg. Det kan næppe være sikrere at køre med meget alkohol i blodet i disse lande end i de øvrige, og der er derfor behov for et direktiv.
- Bilernes frontpartier. Over 9.300 fodgængere og cyklister dør hvert år i trafikken. Med sigte på at reducere dette tal vil Kommissionen lovgive om sikre frontpartier på biler. Dette er et vigtigt skridt, eftersom der længe har været stærk modstand mod sådan lovgivning, navnlig fra bilindustriens side. Rådet (transport) støtter også dette initiativ og opfordrede i juni i år Kommissionen til snarest muligt at forelægge et forslag til retsakt. Siden da er der ikke sket noget, og Parlamentet må nu presse på i dette spørgsmål, så lovgivningen ikke sinkes yderligere.
- Det Europæiske Transportsikkerhedsråd skønner, at der med en bedre hastighedsforvaltning i hele EU, som begrænser de gennemsnitlige hastigheder med blot 5 km/t, er mulighed for at forhindre over 11.000 dødsulykker og 180.000 kvæstede trafikofre årligt. Manglende overholdelse af hastighedsgrænserne er udbredt i hele EU. Undersøgelser i forskellige medlemsstater viser, at omkring to tredjedele af bilisterne overskrider hastighedsbegrænsningen på 50 km/t i bymæssige bebyggelser og halvdelen overskrider hastighedsbegrænsningen på landeveje i landområderne. I by- og beboelsesområder prioriteres sikkerheden for højrisikogrupper som f.eks. fodgængere, ældre trafikanter og børn, alt for ofte meget lavere end bilisternes mobilitet. Det er påkrævet med retningslinjer om den bedste praksis for hastighedsforvaltning på EU-plan, lige som det også er nødvendigt med EU-forskning computerstyret hastighedsjustering i biler.
- Alt for mange af erhvervschaufførerne arbejder under forhold der bevirker, at de udgør en fare for trafikikkerheden. Dette problem, og hvordan man skal løse det, omtales overhovedet ikke i Kommissionens meddelelse. Rådets bestemmelser om køre- og hviletider er ikke tilstrækkelige til at sikre chaufførerne acceptable arbejdstider. Kontrollen med og tilpasningen af lovbestemmelserne skal også forbedres og harmoniseres i EU. I forbindelse med løsningen af problemet med de dårlige arbejdsbetingelser skal der tages hensyn til chaufførernes samlede arbejdstid og ikke til køretiden alene. Bestemmelserne skal finde anvendelse på alle chauffører dag og nat.
- Færdselssikkerhed og miljø. Disse to aspekter må fremover i højere grad ses i sammenhæng. Trafikintensiteten på vejene øges konstant. Det betyder, foruden de accelererende sikkerhedsproblemer, at luftforureningen øges, og at støjproblemerne bliver stadig større. Dette vil blive mere og mere iøjnefaldende i forbindelse med udvidelsen mod Øst, hvor det indre marked bliver større. Vi ved, at ansøgerlandene

allerede nu har disse store miljøproblemer hjemme. Hverken ud fra et sikkerheds- eller et miljøsynspunkt er en fortsat vækst i vejtrafikken mulig i det omfang, der er tale om på nuværende tidspunkt. De kollektive transportmidler må støttes, og mere af godstransporten må flyttes fra landevej til jernbane. Med en sådan fremgangsmåde vil miljø- og sikkerhedsfordelene gå hånd i hånd.

Rådet

7. Den 26. juni i år vedtog Rådet (transport) en resolution om dette spørgsmål, som fastlægger prioriteringerne for en europæisk færdselssikkerhedspolitik, for så vidt angår lovgivning, forskning og information:

For så vidt angår lovgivning, prioriteres følgende højt:

- a) at gøre det obligatorisk at anvende sikkerhedssele i alle biler og at anvende typegodkendte fastspændingsanordninger til børn,
- b) at øge rækkevidden af direktivet om hastighedsbegrænsere på køretøjer på over 3,5 t. til gods- eller passagertransport,
- c) i forbindelse med ny lovgivning, fastsættelse af regler om typegodkendelse af køretøjer med frontpartier, der er mindre aggressive ved kollision med mere sårbare trafikanter,
- d) pligt til anvendelse af hjelm for motorcyklister og knallertkørere,
- e) harmonisering af kørekortsklassificeringerne, for så vidt angår køretøjstyper, og strenge krav om de lægelige forudsætninger for at opnå kørekort,
- f) bedre udsyn til siden og bagud ved at mindske spejlens blinde vinkler,
- g) en henstilling til medlemsstaterne om at vedtage en alkoholgrænse på 0,5 mg/l.

For så vidt angår forskningsforanstaltninger, ønsker Rådet, at EU skal

- følge op på og intensivere det europæiske program for vurdering af nye bilmodeller (EuroNCAP), navnlig i spørgsmålet om at indføre nye kriterier for aktiv sikkerhed og sikkerhed for fodgængere,
- studere bedste praksis i medlemsstaterne, for så vidt angår kontrol af bilister, som er under indflydelse af narkotika og visse lægemidler, og at udarbejde analysemetoder via screening, som giver mere effektive kontroller,
- at fortsætte udviklingen af mere avanceret teknik som hjælp til bilister og forbedringen af infrastrukturen.
- at fortsætte evalueringen af teknikker, som påvirker hastighedsmålere, og identificere mulige tekniske, organisatoriske, administrative og retlige hindringer for indførelse af sådanne,
- at fortsætte og intensivere arbejdet med at beskytte bilister mod whiplash-skader,

- at undersøge mulighederne for at anvende apparatur, som hindrer køretøjer i at starte, hvis alkoholgrænsen overskrides,
- at fortsætte arbejdet med installering af apparatur i køretøjer, som erindrer om anvendelse af sikkerhedssele med henblik på at udforme specifikationer,
- at undersøge, om eventuelle krav om, at cyklister skal anvende hjelm, ikke indebærer risiko for sekundære negative virkninger med hensyn til anvendelse af cykler, og at undersøge, hvilke problemer der er i forbindelse med en vellykket håndhævelse af denne foranstaltning,
- at fortsætte evalueringen af værdien og konsekvenserne af at anvende køreløys om dagen,
- at bedømme de eventuelle negative konsekvenser af, at airbags udløses, navnlig når der er tale om flere forskellige konsekvenser,
- at undersøge virkningerne af og metoderne til obligatorisk indstilling af hastighedsadvarsler og hastighedsbegrænsere på lette køretøjer, som kan styres og startes af føreren.

For så vidt angår information, kræver Rådet, at resultaterne af EuroNCAP-programmet skal offentliggøres til anvendelse i Fællesskabets CARE-database om færdselsulykker med henblik på at klarlægge, hvilke prioriteringer der skal foretages, og hvilke foranstaltninger der skal træffes, for så vidt angår oplysningskampagner med sigte på at dokumentere følgerne af kørsel under påvirkning af alkohol og med høj hastighed, samt i spørgsmålet om at anvende sikkerhedssele og hjelme. Til slut understreges det også, at der bør gives oplysninger om, hvilken hjælp ulykkesofre kan få, samt at der bør udformes retningslinjer om bedste praksis i spørgsmålet om god infrastruktur og fjernelse af ”sorte pletter” samt information af trafikanterne om disses eksistens.