

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A6-0225/2005

1.6.2005

VERSLAG

over het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid - Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid
(2004/2162(INI))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Ari Vatanen

Externe vertaling

RR\573322NL.doc

PE 355.435v02-00

NL

NL

PR_INI

INHOUD

	Blz.
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	3
TOELICHTING	14
PROCEDURE	19

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid - Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid (2004/2162(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien het Witboek van de Commissie 'het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen' (COM(2001)0370 - C5-0658/2001) en onder verwijzing naar zijn resolutie van 12 februari 2003 hierover¹,
 - gezien de mededeling van de Commissie 'Informatie- en communicatietechnologieën voor veilige en intelligente voertuigen' (COM(2003)0542 - C5-0658/2001),
 - gezien de mededeling van de Commissie (COM(2003)0311) en meer recentelijk haar publicatie '20 000 levens redden op onze wegen' van oktober 2004,
 - gezien Aanbeveling 2004/345/EG van de Commissie van 6 april 2004 inzake handhaving op het gebied van verkeersveiligheid,
 - gezien de verklaring van Verona van 5 december 2003 evenals de conclusies over de tweede conferentie van Verona van 2004 en de daaropvolgende toezegging gedaan door de ministers van Vervoer van de EU om de verkeersveiligheid als een prioriteit te beschouwen,
 - gezien het Europees Handvest over de verkeersveiligheid van 29 januari 2004,
 - gelet op artikel 45 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0225/2005),
- A. overwegende dat het doel van de halvering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de EU tegen 2010, evenals de lopende tussentijdse evaluaties door de Europese Commissie, moeten worden toegejuicht,
- B. overwegende dat er heel wat werk wordt verzet door het e-Safety Forum, met deelneming van een indrukwekkend aantal belanghebbenden,
- C. overwegende dat de toepassing van de wetten inzake snelheid, alcohol en het dragen van de veiligheidsgordel op de uitwisseling van beste werkwijzen moeten zijn gebaseerd,
- D. overwegende dat algemeen wordt erkend dat het overschrijden van de snelheidsbeperkingen of het rijden met een snelheid die niet is afgestemd op de toestand van de weg, het rijden onder invloed van alcohol, drugs of bepaalde medicijnen, en het niet dragen van veiligheidsgordels de verkeersveiligheid ernstig in gevaar brengen, gezien het hierdoor veroorzaakte aantal dodelijke slachtoffers, gewonden en gehandicapten; overwegende dat vele inspanningen zijn gedaan, maar dat het hoge aantal dodelijk slachtoffers aangeeft dat veel meer moet worden gedaan om de voor 2010 gestelde doelstelling te verwezenlijken,
- E. overwegende dat, wat de verkeersveiligheid betreft, de EU specifieke verplichtingen heeft

¹ PB C 43 E van 19.2.2004, blz. 250.

die in de Verdragen zijn vastgelegd, en gemachtigd is om op te treden op gebieden waar het optreden van de EU voor toegevoegde waarde kan zorgen bovenop de door de lidstaten genomen maatregelen, evenals in andere cruciale aangelegenheden zoals het dragen van de veiligheidsgordel en het gebruik van het rijbewijs; terwijl daarenboven de draagwijdte van het optreden van de EU is verruimd en aldus 80 miljoen extra burgers omvat,

- F. overwegende dat er voor de uitwisseling van de beste werkwijzen een bijzonder belangrijke rol is weggelegd bij het voorkomen van verkeersongevallen, waarvan 65% zich in de stad voordoet, 30% buiten de stad en slechts 5% op de autosnelwegen,
 - G. gezien het feit dat er in de Europese Unie meer dan 40.000 mensen bij verkeersongevallen sterven en er, naast het onaanvaardbare menselijke lijden, ook de bijbehorende rechtstreekse en onrechtstreekse kosten zijn, die op 180 miljoen euro worden geraamd, of 2% van het BNP van de EU,
 - H. met voldoening vaststellend dat voertuigen nu vier maal veiliger zijn dan in 1970, een feit dat in grote mate heeft bijgedragen tot een vermindering met 50% van het aantal verkeersdoden in de Europese Unie van 15 lidstaten sinds 1970, in een periode waarin het verkeersvolume is verdrievoudigd,
 - I. bezorgd over de slechte toestand van de verkeersveiligheid in sommige lidstaten, vooral in veel van de 10 nieuwe lidstaten; constaterend dat, indien alle lidstaten dezelfde resultaten als het Verenigd Koninkrijk en Zweden zouden behalen, het aantal dodelijke slachtoffers met 17.000 per jaar zou dalen in de Europese Unie van 25 lidstaten hetgeen op een vermindering van 39% zou neerkomen en dus een grote stap voorwaarts zou zijn, waarmee echter het streefdoel van 50% niet zou worden gehaald,
1. onderstreept de gedeelde verantwoordelijkheid van alle belanghebbenden, te weten de EU, de lidstaten, de regionale en plaatselijke overheden, het bedrijfsleven, organisaties en individuen, om concrete, positieve en samenhangende maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren om het mogelijk te maken het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 te halveren, waardoor het gemeenschappelijke doel wordt verwezenlijkt; onderstreept dat het subsidiariteitsbeginsel ten volle moet worden nageleefd zonder dit als een excuus te gebruiken voor zelfgenoegzaamheid of dadeloosheid in het licht van de belangrijke verantwoordelijkheid van Europa om het noodzakelijke beleidskader in het leven te roepen;
 2. verwelkomt de geplande tussentijdse evaluatie door de Europese Commissie van de door de lidstaten geboekte vorderingen bij de tenuitvoerlegging van het Actieprogramma voor verkeersveiligheid;
 3. dringt er bij de Commissie op aan dat zij in haar tussentijdse evaluatie van het actieprogramma voor verkeersveiligheid een allesomvattend en permanent EU-kader voor verkeersveiligheid voorstelt waarin alle relevante gebieden van de verkeersveiligheid gedetailleerd zijn beschreven, doelstellingen en begeleidende maatregelen voor de EU en de lidstaten worden voorgesteld en vooruitgang wordt gemeten ten opzichte van de streefdoelen en jaarlijks bij een ruim publiek wordt bekendgemaakt;
 4. betreurt dat mededeling COM(2003)0311 geen evaluatie van het tweede Actieprogramma voor verkeersveiligheid (1997-2001) omvat, aangezien een evaluatie essentieel is om de herhaling van fouten te vermijden; betreurt bovendien dat in de mededeling geen melding

van de specifieke problemen in stedelijke gebieden wordt gemaakt;

5. verzoekt de Commissie een plan voor verkeersveiligheid op lange termijn uit te werken, dat verder gaat dan 2010 en waarin de vereiste stappen worden beschreven om alle, door verkeersongevallen veroorzaakte dodelijke ongevallen en ernstige verwondingen volledig te vermijden ('Vision Zero');
6. is van oordeel dat voor de uitwisseling van de beste werkwijzen en de coördinatie van gemeenschappelijke beleidsterreinen veel meer beleidscoördinatie nodig is, alsmede de verspreiding van onweerlegbare gegevens om slechte presteerders onder druk te zetten om orde op zaken te stellen, en een gestructureerder aanpak dan tot dusverre; is van mening dat tot de fundamentele taken die een gemeenschappelijke benadering vergen, onder andere de volgende behoren:
 - het verzamelen, analyseren en publiceren van gegevens en indicatoren van de veiligheidsprestaties,
 - de harmonisatie van ongevallenstatistieken (en hun opneming in een gegevensbank van de EU),
 - het voeren van verkeersveiligheids campagnes in de hele Gemeenschap,
 - het bevorderen van onderzoeksprogramma's en de eventuele invoering van nieuwe technologieën in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven en andere belanghebbenden,
 - het intensiveren van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie en audits over de handhaving van communautaire wetgeving, bijvoorbeeld inzake rijtijden en rustperiodes in het wegvervoer, en het stimuleren van een meer eenvormige interpretatie en toepassing van deze wetgeving;
7. is van mening dat een Europees agentschap voor verkeersveiligheid met duidelijke wettelijke verantwoordelijkheid voor alle gebieden van de verkeersveiligheid (de weggebruiker, het voertuig en de infrastructuur) kan bijdragen tot een grotere samenhang en coördinatie van de Europese inspanningen op het stuk van verkeersveiligheid; raadt aan dat het agentschap het geplande waarnemingscentrum omvat en concrete taken krijgt op het stuk van de invoering en bevordering van beste werkwijzen, en de verbetering van grensoverschrijdende uitwisseling; herhaalt zijn steun, die het reeds heeft uitgesproken in de resolutie van het Europees Parlement over het Witboek over het vervoersbeleid, aan de oprichting van zo'n agentschap;
8. verzoekt de Commissie binnen twee jaar aan het Europees Parlement verslag uit te brengen over het, uit het oogpunt van onafhankelijkheid en deskundigheid, meest geschikte institutionele kader om de vooruitgang inzake verkeersveiligheidsmaatregelen te evalueren en te bevorderen;
9. roept het voorzitterschap van de EU op om de derde conferentie van Verona in 2005 te organiseren en van start te gaan met het proces van Verona, en het te laten samengaan met het voorgestelde EU-kader voor verkeersveiligheid; verwacht van het proces van Verona dat het ertoe bijdraagt het noodzakelijke politieke leiderschap in het leven te roepen, zoals de processen van Cardiff of Lissabon hebben gedaan, door politieke beleidsmakers van topniveau aan te moedigen zich in te zetten voor het verminderen van het aantal verkeersongevallen; is verder van mening dat door de lidstaten uitgevoerde prestatie-indicatoren en wederzijdse beoordelingen efficiënt kunnen zijn als ze worden gebruikt om de dingen openlijk bij de naam te noemen en met de vinger te wijzen ("name, shame and

fame"), en op die manier politieke druk uit te oefenen om streefdoelen inzake veiligheid te behalen;

10. wijst erop dat inspanningen op hoog niveau met betrekking tot verkeersveiligheid op korte tijd aanzienlijke resultaten kunnen opleveren- zoals onlangs is aangetoond in Frankrijk, waar dankzij een in 2002 gelanceerde campagne het aantal dodelijke slachtoffers in twee jaar tijd met 30% is verminderd; roept op tot een hoger niveau van politiek engagement voor verkeersveiligheid in heel de Europese Unie;
11. is verheugd over het Handvest over de verkeersveiligheid, aangezien hieruit duidelijk blijkt dat de verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is en een middel voor de geïnteresseerde belanghebbenden om toezeggingen te doen; is echter bezorgd dat het Handvest niet zoveel instemming of publiciteit heeft gekregen als oorspronkelijk was verwacht; stelt voor het Handvest door een nieuw initiatief te bevorderen dat op Europees en nationaal niveau wordt gedeeld in verband met het aanpak van dit streven; dringt erop aan dat ook door de Europese instellingen adequate financiële middelen worden toegezegd en een versterkte communicatiestrategie wordt ontwikkeld om meer actoren hiervoor te interesseren, zoals het midden- en kleinbedrijf, en de beste werkwijzen op elk gebied te verspreiden; dringt erop aan in het kader van openbare plechtigheden waaraan veel aandacht wordt besteed, jaarlijkse verkeersveiligheidsprijzen uit te reiken aan degenen die de beste resultaten hebben bereikt; verzoekt de Commissie om na te gaan of het mogelijk is individuele burgers te bereiken via persoonlijke verkeersveiligheidsstreefdoelen;
12. is ervan overtuigd dat alleen een geïntegreerde systeembenadering waarbij alle gebieden van de verkeersveiligheid zijn betrokken, namelijk alle weggebruikers en alle gebruikers en kopers van vervoersdiensten en vooral de bestuurders (lichamelijk conditie, opleiding, gedrag), het voertuig (de uitrusting, veiligheidsvoorschriften, onderhoud) en de infrastructuur (toestand en onderhoud van de wegen, de intensiteit van het weggebruik, wegenbouw, verkeerstekens) - samen met stimulansen om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer - en een doelmatige wetgeving in de lidstaten kunnen leiden tot aanzienlijke en blijvende resultaten;
13. roept de Commissie, de lidstaten en hun regionale autoriteiten op om hun onderricht, wetgeving en controlemaatregelen op het vlak van verkeersveiligheid op risicogroepen toe te spitsen, zoals vrachtwagen- en buschauffeurs en mannelijke autobestuurders jonger dan 25 jaar;
14. is van mening dat een gedegen en goede opleiding van bestuurders, instructeurs en wetshandhavers van groot belang is; verzoekt de Commissie om onderricht dat al op basisscholen begint om het sterftecijfers onder jongeren terug te dringen, alsmede een levenslang onderricht voor bestuurders waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met de behoeften van specifieke groepen zoals bejaarden, gehandicapten of immigranten, te bevorderen; steunt campagnes in de gehele Gemeenschap die speciaal zijn toegespitst op hardnekkige overtreders en waarbij de nadruk wordt gelegd op de meest voorkomende oorzaken van dodelijke gevallen, zoals snelheidsovertredingen, rijden onder invloed of het niet-gebruik van veiligheidsgordels; dringt aan op de snelle invoering van het Europees rijbewijs niet in de laatste plaats om de fysieke en geestelijke vermogens van bestuurders en hun rijvaardigheden regelmatig te kunnen controleren;
15. herinnert eraan dat vele dodelijke ongevallen worden veroorzaakt door moeheid achter het

stuur, zoals is gebleken uit een Brits onderzoek¹ dat heeft aangetoond dat moeheid de oorzaak is van circa 20% van de ongevallen tijdens lange reizen over hoofdwegen en autosnelwegen; verzoekt de Commissie om statistieken te publiceren over de situatie in Europa en maatregelen te steunen om dit probleem aan te pakken;

16. roept de Commissie, de lidstaten en hun regionale autoriteiten op om bijzondere aandacht te besteden aan de bescherming en veiligheid van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers;
17. is bezorgd over de veiligheid van deze zwakke weggebruikers, met inbegrip van jonge mensen voor wie het sterftecijfer zeer hoog ligt; constateert dat het risico van dodelijke ongevallen met motoren en bromfietsen 17 keer hoger ligt dan met auto's, en dat lopen of fietsen negen maal gevaarlijker is; onderstreept dat de veiligheid aanzienlijk moet worden verbeterd, niet alleen voor inzittenden van auto's, maar ook voor kwetsbaardere weggebruikers zoals voetgangers, fietsers en motorrijders; onderstreept de noodzaak om bij onderwijs, wetgeving en controlemaatregelen met inzake de verkeersveiligheid de nadruk te leggen op risicogroepen via een meer holistische aanpak; verzoekt de Commissie om doelmatige maatregelen voor te stellen om ervoor te zorgen dat alle kwetsbare weggebruikers een maximale bescherming genieten, zoals gevarenwaarschuwingslichten voor de veiligheid van tweewielers; blijft bij zijn oordeel dat alle weggebruikers bewust dienen te worden gemaakt van de risico's en de manieren om deze te verkleinen; is verheugd over het door de EU gefinancierde Nieuwe programma voor de beoordeling van kinderzitjes (NPACS) waarin een geharmoniseerde test en classificatieprotocollen worden vastgelegd; doet een beroep op de Commissie om na te gaan of de veiligheid van kinderen een hogere prioriteit kan krijgen in het communautaire beleid inzake verkeersveiligheid en of extra aandacht voor de veiligheid van voetgangers tot uiting kan komen in de Euro NCAP-crash tests en in het begin van de tweede fase van de richtlijn inzake de veiligheid van voetgangers;
18. is van mening dat een goede en regelmatige handhaving cruciaal is voor het verbeteren van de verkeersveiligheid;
19. wijst erop dat het toezien op de naleving van de bestaande regels van het wegverkeer zou leiden tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid, aangezien de meeste ongevallen het gevolg zijn van het niet naleven van de verkeersregels; onderstreept met name het belang van de naleving van de snelheidsbeperkingen en grenswaarden voor de percentages van alcohol, geneesmiddelen en drugs in het bloed, alsmede van de regels inzake het gebruik van veiligheidsgordels en helmen; constateert dat deze vooral onder de bevoegdheid van de lidstaten vallen, maar dat hiervoor coördinatie en de verspreiding van beste werkwijzen dringend noodzakelijk zijn; is vooral verheugd over de aanbeveling van de Europese Commissie van een maximumalcoholpercentage van 0,5mg/ml en verzoekt alle lidstaten deze maximumgrens over te nemen; verzoekt de lidstaten om de aanbeveling van de Commissie van 6 april 2004 inzake handhaving² op het gebied van verkeersveiligheid; verzoekt de Commissie om toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van de aanbeveling en, indien nodig, steun aan de lidstaten te verlenen die niet erin slagen de aanbeveling ten uitvoer te leggen; verzoekt de Commissie tijdens haar tussentijdse evaluatie van het actieprogramma verslag over de mate van tenuitvoerlegging uit te brengen;

¹ <http://www.thinkroadsafety.gov.uk>

² Handhaving door de politie van de regels inzake snelheidsovertredingen, rijden onder invloed en het gebruik van de veiligheidsgordel alleen kunnen volgens schattingen van de Commissie bijdragen tot het voorkomen van 6000 dodelijke ongevallen en 14.000 verwondingen tegen 2010.

Grensoverschrijdende handhaving

is zich ervan bewust dat de grensoverschrijdende handhaving van wegverkeerswetgeving nog steeds zeer te wensen overlaat ten gevolge van het ontbreken van een uniform systeem waarmee de autoriteiten van de ene lidstaat de overtreders uit een andere lidstaat kunnen vervolgen¹; verzoekt de Commissie een voorstel voor een bruikbare communautaire campagne te schetsen om ervoor te zorgen dat bestuurders de verkeersregels respecteren in elke lidstaat van de EU waarin zij rijden; doet een beroep op de Commissie om een voorstel voor een bruikbare communautaire benadering te schetsen om lidstaten in staat te stellen overtredingen te vervolgen en opgelegde boetes te innen; constateert dat ten aanzien van de geldboetes zowel de basis voor mogelijke wetgeving² als het noodzakelijke kader voor een systeem inzake de uitwisseling van informatie³ zijn voorbereid;

20. verwelkomt het idee om verplichte geharmoniseerde pictogrammen op medische verpakkingen in te voeren, die zijn gebaseerd op de Europese classificatie van geneesmiddelen volgens hun effecten;
21. wijst op het gevaar van dode hoeken; roept op tot snelle, goedkope maatregelen om vrachtwagens met dodehoekspiegels uit te rusten; roept de Commissie op de noodzaak en haalbaarheid van een herziening van de communautaire wetgeving in overweging te nemen teneinde fabrikanten in staat te stellen centrale A-zuilen in te voeren die een beter gezichtsveld bieden;
22. herinnert eraan dat een nieuwer wagenpark ook een veiliger park zou zijn; betreurt dat de mededeling van de Commissie over de belasting van personenauto's in de Europese Unie (COM(2002)0431) en de daaropvolgende resolutie die door het Europees Parlement werd goedgekeurd, niet hebben geleid tot de voorgestelde vervanging van de registratiebelasting door een jaarlijkse wegebelaasting, waardoor een verbeterde werking van de binnenlandse markt en een snellere invoering van nieuwere en veiliger auto's er niet zijn gekomen;
23. wil graag het cultureel erfgoed beschermen dat door historische voertuigen wordt vertegenwoordigd; dringt er daarom op aan dat bij de geplande wetgeving rekening wordt gehouden met eventuele onbedoelde, maar mogelijk negatieve gevolgen voor het gebruik - en dus ook de bescherming - van historische voertuigen;
24. wijst erop dat een wegennet dat gemakkelijk leidt tot ongevallen en een wegennet dat de gevolgen van ongevallen niet tot een minimum beperkt, een groot gevaar voor de veiligheid betekent; erkent dat wegen moeten worden gemoderniseerd om de huidige verkeersstromen aan te kunnen en dat zij moeten worden aangelegd overeenkomstig normen die rekening houden met de behoeften van alle weggebruikers, met inbegrip van de meest kwetsbare; is een groot voorstander van de inspanningen van de Commissie om een geharmoniseerde

¹ Een voorbeeld hiervan is dat tijdens de eerste vier maanden van de werking van het Franse nationale snelheidscontrolesysteem, dat in 2003 van start ging, ongeveer 25% van de geconstateerde overtredingen werden begaan door voertuigen die buiten Frankrijk waren geregistreerd (VERA 2 2004:1), terwijl deze voertuigen slechts 10% van het totale verkeer voor hun rekening nemen.

² Kaderbesluit van de Raad inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties (COPEN 24), goedgekeurd door de Raad op 25 februari 2005.

³ EUCARIS is een systeem dat is gebaseerd op een multilateraal verdrag van 29 juni 2000. Het is een infrastructuur waarmee deelnemende landen gegevensbestanden van andere landen met informatie over rijbewijzen en/of voertuigen kunnen doorzoeken, www.eucaris.com.

RESPER is het rijbewijzenetwerk dat de Commissie en de Raad aan het opzetten zijn om informatie en gegevens over alle Europese rijbewijzen te delen.

definitie van *black spots* (plaatsen waar vele ongevallen gebeuren), communautaire bewegwijzering, informatie voor de autobestuurder en tegenmaatregelen in te voeren;

25. beschouwt een kaderrichtlijn over veilig infrastructuurbeheer als een nuttig instrument om de systeembenadering van verkeersveiligheid ten uitvoer te leggen; is van mening dat een dergelijke richtlijn moet vastleggen welke operationele procedures zijn vereist in de ontwerp-, aanleg- en operationele fasen van nieuwe en bestaande wegen om ervoor te zorgen dat zij voldoen aan alle veiligheidsnormen, nationale programma's moet aanmoedigen om iets te doen aan wegvakken met een hoog ongevalrisico, vooral door overwegen te verwijderen, en moet bijdragen tot de totstandbrenging van netwerken van deskundigen die "beste in Europa"-benaderingen voor het ontwerp en beheer van veilige wegen mogelijk maken; benadrukt dat de lidstaten bij het ontwerp en de aanleg van wegen systematisch rekening moeten houden met de veiligheid van alle bestuurders (van motoren, fietsen, zware voertuigen, enz.) en met ongevallenpreventie;
26. gelast de Commissie meer aandacht te schenken aan de integratie van het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid met het milieuactieprogramma, en stelt de opname van veiligheidscriteria en milieucriteria in beoordelingen voor financiering van het trans-Europese vervoersnet (TEN-T) voorop; stelt de basisharmonisatie van verkeerstekens en informatie tot een uniforme Europese signalisatie qua kleur, vorm, formaat, lettertype en symbolen voor als eerste stap, gevolgd door de uitrusting van wegen met intelligente systemen van verkeersbeheer en informatiesystemen;
27. vestigt de aandacht op het potentieel van het EuroTest-platform om de ontwikkeling van een reeks communautaire programma's voor mobiliteitsbeoordeling en -standaardisering voor mobiliteitsinfrastructuurproducten en -diensten te stimuleren en de burgers meer bewust te maken; is met name verheugd over EuroRAP (Europees wegenevaluatieprogramma) en EuroTAP (Europees tunnevaluatieprogramma); dringt aan op de snelle uitbreiding van EuroRAP en EuroTAP tot alle lidstaten van de EU en alle belangrijke wegen en tunnels, alsmede op de publicatie van richtsnoeren voor de beste werkwijzen; staat achter het idee om aan alle grote wegen in de EU volgens de EU-richtsnoeren 'veiligheidspunten' toe te kennen;
28. neemt nota van de bevindingen van de EuroTest 2005-enquête over verkeerstekens, waaruit bleek dat 91% van de automobilisten een betere harmonisatie van verkeerstekens in heel Europa wil om de verkeersveiligheid te verbeteren; roept de Commissie op om te reageren door doeltreffende maatregelen te nemen ter verbetering van de systemen van verkeerstekens, het gedrag van de bestuurders en het verstrekken van informatie aan bestuurders in dit opzicht; roept de Commissie op om een initiatief te lanceren om een uniforme interpretatie van het VN-Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer van 1968 binnen de Europese Unie tot stand te brengen; dringt er bij de Commissie op aan geïdentificeerde problemen te onderzoeken, zoals de overvloed aan verkeerstekens en het gebrekkige begrip van verkeerstekens; is voorstander van de verstrekking van gebruikersvriendelijke en actuele informatie over de verkeerstekensystemen die in de lidstaten worden gebruikt; blijft erbij dat die informatie toegankelijk moet worden gemaakt via een EU-website die in alle officiële talen van de EU beschikbaar is;
29. betreurt het feit dat het gemeenschappelijk noodnummer 112 niet bij alle Europeanen bekend is; roept de Commissie en de lidstaten op tot een evaluatie van de huidige bekendheid bij het publiek van het enig Europees noodnummer en van de kwaliteit van de via dit nummer verleende diensten aan burgers in nood; verzoekt de Commissie en de lidstaten om op basis van die evaluatie maatregelen te nemen ter verbetering van de situatie in de Europese Unie;

30. roept op tot het uitvoeren van een kosten-efficiëntieanalyse vooraf voor elke actie die een aanzienlijke financiële impact heeft en voor elke te ondernemen belangrijke actie; beveelt aan dat, wanneer het voordeel waarschijnlijk onbeduidend zal zijn, de Commissie moet uitleggen hoe ze tot haar conclusie is gekomen; merkt op dat het verstandig is de lidstaten te betrekken bij de beoordeling van de vraag of een maatregel moet worden ingevoerd;
31. vestigt de aandacht op de rol die verzekeringsmaatschappijen kunnen spelen in de vermindering van het aantal verkeersongevallen in het commercieel verkeer; is van mening dat differentiële premies een goede manier zijn om transportbedrijven te motiveren om van verkeersveiligheid een prioriteit te maken en zo het aantal verkeersongevallen te verminderen;
32. betreurt het feit dat in het derde actieprogramma voor verkeersveiligheid geen speciale aandacht wordt besteed aan de problemen van de verkeersveiligheid in dichtbevolkte gebieden en dat geen gewag wordt gemaakt van de wijze waarop het openbaar vervoer kan bijdragen tot de vermindering van het aantal verkeersongelukken; is ervan overtuigd dat het delen van de beste werkwijzen enorme voordelen voor de stadsgebieden kan opleveren; onderstreept in dit verband de belangrijke bijdrage van het ontwikkelen van gemeenschappelijke normen voor de vormgeving van wegen, het ontwerp van de infrastructuur en de verkeerstekens voor de verkeersveiligheid;
33. is zich ervan bewust dat de invoering van talrijke veelbelovende technologieën niet onmiddellijk kan gebeuren; roept de Commissie daarom op om een lijst van prioritaire gebieden op te stellen waar de nadruk op technologisch onderzoek ligt, evenals een stappenplan voor de invoering ervan; dringt erop aan dat zowel de prioriteitenlijst als het stappenplan pas mogen worden opgesteld nadat een grondige kosten-batenanalyse is uitgevoerd; vraagt dat deze prioritaire activiteiten zowel de korte, middellange als lange termijn bestrijken en naadloos in het Verona-proces worden opgenomen;
34. is van mening dat technologieën zoals telematica op lange termijn de mogelijkheid bieden dodelijke ongevallen bijna volledig te elimineren; roept daarom op tot intensief onderzoek en intensieve samenwerking tussen alle belanghebbenden teneinde de snelle invoering van de meest veelbelovende technologieën te bevorderen;
35. is zich bewust van het feit dat het introduceren van vele nieuwe technologieën duur kan uitkomen en dat kopers van nieuwe auto's niet altijd in staat of bereid zijn de volledige kostprijs te betalen, ook al zouden de sociale en economische besparingen groter zijn dan de extra kosten voor het voertuig; roept de Commissie op om, samen met de lidstaten, fiscale en andere stimulansen te definiëren (en tegelijkertijd de werking van de interne markt te vrijwaren) om de invoering van doeltreffende oplossingen te versnellen en ze via een hervormd en vollediger EuroNCAP (Europees programma voor de evaluatie van nieuwe auto's) te verbeteren;
36. is van oordeel dat uit de enorme keuze aan technologieën de volgende oplossingen bijzondere aandacht verdienen en moeten worden overwogen:
 - **Gordelverklikkers en geavanceerde bevestigingsinrichtingen.** Constateert dat in Zweden 95 % van de inzittenden van auto's hun veiligheidsgordel dragen, terwijl de helft van de personen die stierven, hun veiligheidsgordel niet droegen; is daarom voorstander van de verplichte plaatsing van gordelverklikkers voor bestuurderszetels in alle nieuwe voertuigen, met gepaste uitzonderingen voor het openbaar vervoer in de stad, en de

uitbreiding van die verklippers naar de passagierszetels,

- **Elektronische stabiliteitscontrole (ESC).** Wijst erop dat resultaten van wereldwijd onderzoek unaniem zijn wat het aanzienlijke levensreddende potentieel van systemen voor de stabiliteitscontrole van voertuigen betreft zoals ESC¹; steunt de snelle invoering van ESC-systemen, eventueel door een vrijwillige overeenkomst, alsmede de ontwikkeling van een internationaal geharmoniseerde valideringstest van systemen voor de stabiliteit van voertuigen,
- **Snelheidsbegrenzingsystemen.** Vestigt de aandacht op de mogelijkheden van snelheidsbegrenzende technologieën die informatie verstrekken aan de bestuurder, door de gebruiker te selecteren snelheidsbegrenzers en Intelligent Speed Adaptation (ISA), die, als verplichte tijdelijke maatregel², het aantal botsingen met ongeveer 35% zou kunnen verminderen; roept op tot de invoering van snelheidsalarmsystemen in auto's en uiteindelijk de invoering van ISA, indien dit door nationale autoriteiten gepast wordt geacht; is voorstander van gemeenschappelijke technische normen, alsmede maatregelen om gegevens over snelheidsbeperkingen in de hele EU ter beschikking te stellen voor digitale kaarten,
- **Alcolocks.** Constateert dat zich elk jaar ongeveer 10.000 verkeersongevallen voordoen als gevolg van alcohol; verzoekt de Commissie om de invoering van betrouwbare alcolocks te bevorderen; ziet heil in een stapsgewijze benadering, beginnend bij rehabilitatiemaatregelen voor hardnekkige overtredders, vrijwillige maatregelen en commercieel vervoer,
- **e-Call.** Herinnert eraan dat e-Calls het potentieel hebben om het aantal dodelijke slachtoffers, de ernst van de verwondingen en de stress na ongevallen drastisch te verminderen door de reactie van de hulpdiensten te versnellen; is ingenomen met het actieplan om nieuwe auto's tegen 2009 uit te rusten met e-Call, en dringt erop aan dat dit wordt uitgebreid, indien het rendabel wordt geacht, tot passagiersvoertuigen en voertuigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen;

37. ondersteunt de invoering van een herzien, allesomvattend EuroNCAP door de samenwerking met de Commissie te versterken via bijkomende financiële steun en een actievere deelname aan het werk van het programma; wenst dat het EuroNCAP andere passieve veiligheidsaspecten opneemt, zoals bescherming tegen *whiplash* en de compatibiliteit van voertuigen in geval van botsing tussen auto's; merkt verder op dat actieve veiligheidssystemen nog steeds grotendeels onontgonnen gebied zijn met een groot potentieel voor de verbetering van de verkeersveiligheid en dat de meest belovende oplossingen in de EuroNCAP-procedure moeten worden ingebouwd;

38. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie en de lidstaten.

¹ Amerikaans onderzoek van de National Highway Safety Administration wijst uit dat in ongevallen waarbij slechts één auto betrokken is, het aantal doden met 30% zou kunnen worden verminderd, indien alle auto's met ESC zouden zijn uitgerust.

² Intelligente vervoerssystemen en verkeersveiligheid, Europese Raad voor Transportveiligheid 1999.

TOELICHTING

1. Verkeersveiligheid in Europa

De ongelooflijke mobiliteit die het wegennet biedt, is onontbeerlijk voor een goed functionerende samenleving. Helaas heeft dit succesverhaal ook een keerzijde: verkeersongevallen zijn nog steeds de belangrijkste doodsoorzaak voor mensen jonger dan 50. Bovendien bedragen de rechtstreekse en onrechtstreekse kosten in de EU-25 ongeveer 200 miljard euro, d.w.z. 2% van het BNP van de EU. In 2004 vielen er naar schatting 43 000 verkeersdoden. Het lijdt geen twijfel dat voor de bevordering van de verkeersveiligheid krachtdadige actie nodig is. De trend in de uitgebreide EU is positief, maar er is geen reden voor zelfgenoegzaamheid:

In dertig jaar tijd (1970-2000) is het wegverkeer verdrievoudigd, terwijl het aantal dodelijke slachtoffers is gehalveerd. Toch is de situatie nog steeds onaanvaardbaar. Ook dient opgemerkt dat het met de verkeersveiligheid in de meeste van de tien nieuwe lidstaten veel slechter is gesteld dan in de EU-15. De kloof tussen de best en slechtst presterende lidstaten wordt groter: de Baltische staten zijn acht maal onveiliger dan het Verenigd Koninkrijk.

2.a. Het derde actieprogramma voor verkeersveiligheid

Het derde actieprogramma voor verkeersveiligheid werd in juni 2003 gepubliceerd. Het programma van de Commissie heeft 60 maatregelen geïdentificeerd die op EU-niveau ten uitvoer moeten worden gelegd. De meeste daarvan zijn niet-wetgevend van aard. In haar mededeling¹ stelt de Europese Commissie als doelstelling de halvering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers naar 25 000 tegen 2010 voor. De doelstelling op zeer lange termijn is de Scandinavische "Vision Zero".

b. De systeembenadering

De zogenaamde systeembenadering tot verkeersveiligheid erkent dat de bestuurder (evenals andere weggebruikers), het voertuig en de wegeninfrastructuur drie componenten van een dynamisch systeem vormen. Binnen dit systeem is veiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid waarbij alle belanghebbenden betrokken moeten zijn. Bij een geslaagd beheer van de verkeersveiligheid moet worden getracht alle bronnen van zwakte in het ontwerp die bijdragen tot botsingen of tot het dodelijk of ernstig maken van botsingen worden geïdentificeerd teneinde de gevolgen ervan te verzachten². Het erkent ook dat een bepaalde mate van fouten door de weggebruiker onvermijdelijk is en moet worden "getolereerd" door het systeem in zijn geheel meer "vergevingsgezind" te maken.

	Bestuurder	Voertuig	Weg
Voor de botsing			
Botsing			
Na de botsing			

De vooruitgang in de verkeersveiligheid in geïndustrialiseerde landen sinds 1970 is voornamelijk

¹ Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid tot halvering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de Europese Unie tegen 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid (COM(2003)0311).

² Dit conceptueel kader voor verkeersveiligheid volgt de matrix die is ontwikkeld door William Hadden, voormalig hoofd van de US National Highway Safety Administration.

aan de systematische verbeteringen over heel de matrix te danken. Daarbij horen:

- Veiliger bestuurders (toepassing van maximumsnelheden, wetten op rijden onder invloed, betere opleiding van de bestuurder en verbeteringen bij de uitreiking van rijbewijzen enz.);
- Veiliger auto's (normen voor crashtests, airbags, veiligheidsgordels, enz.);
- Veiliger wegen (ontwerp en onderhoud van wegen, veiligheidsbarrières, verticale en horizontale signalisatie, veiligheidsaudits, enz.).

3. Aanbevelingen

Alles bij elkaar juicht uw rapporteur de mededeling inzake het actieprogramma voor verkeersveiligheid en zijn waardevolle streefdoel, namelijk de halvering van het aantal dodelijke slachtoffers op onze wegen, toe. De talrijke initiatieven op het gebied van eSafety beloven ook aanzienlijke verbeteringen in de toekomst. Het concentreren van onze inspanningen op enkele sleutelgebieden zal reeds een enorme vooruitgang betekenen.

Uw rapporteur is van mening dat wetgeving op EU-niveau toegevoegde waarde moet bieden bovenop wat nationale middelen kunnen verstrekken. In bijna elk onderwerp, en vooral wanneer er geen ruimte is voor EU-wetgeving, is er niettemin een groot potentieel voor actie in de hele EU. EU-leiderschap kan zorgen voor een beleidsomgeving die gunstig is voor de tenuitvoerlegging van verkeersveiligheid in nationale actieplannen.

a. Te ondernemen acties

Een allesomvattend Europees kader voor verkeersveiligheid

Uw rapporteur stelt een allesomvattend EU-kader voor verkeersveiligheid voor dat door de Commissie moet worden ontworpen binnen de op stapel staande tussentijdse bespreking van het programma. Om de vooruitgang te evalueren moeten prestatie-indicatoren deel uitmaken van het kader. Een "name, fame and shame"-benadering waaruit blijkt wie de streefdoelen behaalt of mist, zal wellicht voor politieke druk zorgen. Dit kader moet nauw geïntegreerd zijn in het proces van Verona van de Raad en regelmatig worden geactualiseerd teneinde voldoende doeltreffend, adaptief en ambitieus te blijven. Er moet voor nauwe samenwerking met alle relevante belanghebbenden worden gezorgd.

Het is noodzakelijk dat het kader een duidelijk onderdeel verantwoordelijkheden, strakke maar realistische termijnen en prioritisering op basis van rendabiliteit omvat. Om de doelstellingen te behalen moet de Commissie, of het Europees agentschap voor verkeersveiligheid, een lijst van prioritaire acties voorstellen na een grondige beoordeling van het effect, de haalbaarheid, de zijdelingse schade en de voordelen. Ook moet een gedetailleerd tijdschema voor activiteiten op het niveau van de EU en van de lidstaten op korte, middellange en lange termijn op ondubbelzinnige wijze worden verstrekt.

Europees agentschap voor verkeersveiligheid tegenover Europees waarnemingscentrum voor verkeersveiligheid?

De Commissie heeft een waarnemingscentrum voor verkeersveiligheid voorgesteld dat alle mogelijke gegevens en wetenschappelijke kennis over verkeersveiligheid zal verzamelen, analyseren en publiceren. Dat kan echter niet meer zijn dan een eerste stap en slechts een klein onderdeel van de taken van het agentschap. Het agentschap zou regels en normen vastleggen,

programma's voor typegoedkeuring aannemen, grensoverschrijdende informatiesystemen tot stand brengen (rijbewijs, inschrijving van voertuigen) en vooral richtsnoeren inzake de beste werkwijzen binnen een gestructureerd kader verspreiden.

Uw rapporteur, die het verzoek herhaalt dat reeds door het Europees Parlement werd uitgedrukt, is voorstander van de oprichting van een agentschap, waaraan bovengenoemde taken kunnen worden toevertrouwd.

Actie op korte en lange termijn

De acties moeten zorgvuldig in een duidelijk tijdschema worden gepast: gedragsverbetering moet onze prioriteit op korte termijn zijn. Snelle resultaten kunnen immers worden bereikt dankzij handhaving en campagnes die ervoor zorgen dat weggebruikers de wet naleven. Daarna moeten maatregelen worden genomen om een duurzame verkeersveiligheid te garanderen door te werken aan de opleiding en scholing van gebruikers, aan het wagenpark en aan de wegeninfrastructuur.

Op langere termijn kunnen technologische oplossingen remedies aanreiken voor de meeste veiligheidsrisico's. Daarom lijkt het gepast onze inspanningen toe te spitsen op technologieën die het risico op ongevallen of de gevolgen van ongevallen drastisch kunnen terugschroeven.

Nieuwe technologieën moeten bij voorkeur gebaseerd zijn op internationale normen. Zij moeten zo worden bedacht dat de voertuigen die met de technologie uitgerust zijn gemakkelijk samen kunnen bestaan met de voertuigen die deze technologie niet aan boord hebben. Om de invoering van nieuwe technologieën aantrekkelijk te maken zouden de lidstaten toestemming kunnen krijgen om de BTW, de wegbelasting of andere belastingen te verlagen voor voertuigen die bepaalde EU-richtlijnen naleven (bijv. op basis van het European New Car Assessment Programme, EuroNCAP). Zulke programma's mogen de eenheidsmarkt niet beïnvloeden.

Het eSafety Programme¹ is een uitstekend initiatief voor de ontwikkeling en invoering van veiligheidstechnologieën. Het zorgt voor een gestructureerde samenwerking tussen de sector, de Commissie en andere belanghebbenden, en moet daarom worden aangemoedigd.

b. Specifieke gebieden van de systeembenadering

Gedrag

Daar de meeste verkeersongevallen aan de overtreding van essentiële regels zijn te wijten, is het gedrag het punt dat veruit het grootste potentieel biedt voor resultaten op korte termijn. Als iedereen alle verkeersregels zou naleven, zou het aantal dodelijke verkeersslachtoffers met meer dan 90% dalen. Als iedereen een veiligheidsgordel zou dragen, zich aan de maximumsnelheden zou houden en niet onder invloed van alcohol zou rijden, zou het aantal slachtoffers met meer dan 60%² dalen en zouden wij het streefdoel van de Commissie, namelijk het halveren van het

¹ COM(2003)0542.

² Elvik&Asmussen 2000 schatten dat de volledige naleving van de snelheidslimieten het aantal dodelijke slachtoffers in Zweden met 40% zou doen dalen; volgens Nilsson (2001) blijkt uit Japanse en Deense statistieken dat het risico op een dodelijk ongeval daalt met 75-80% - in Europa is de verhouding van dodelijke slachtoffers door het niet dragen van de veiligheidsgordel 15-60%. Dodelijke ongevallen waarbij de bestuurders onder invloed van alcohol reden zijn meestal goed voor 5-20% van het aantal slachtoffers; hier zou de risicovermindering meer dan 90% bedragen. Uiteraard kunnen al die cijfers niet bij elkaar worden opgeteld, want vaak is één en dezelfde persoon

aantal dodelijke verkeersslachtoffers, reeds behalen.

Handhaving is echter voornamelijk de bevoegdheid van de lidstaten. Deze acties moeten in een kader worden uitgevoerd dat het subsidiariteitsbeginsel ten volle respecteert. Daarom is de benadering die de Commissie toepast bij haar aanbeveling¹ - waarin zij oproept tot nationale plannen die gebaseerd zijn op beste werkwijzen bij de toepassing van wetgeving inzake snelheid, alcohol en de veiligheidsgordel - lovenswaardig.

Voertuig

In minder dan tien jaar tijd zijn voertuigen er enorm op vooruitgegaan wat passieve veiligheid betreft (EuroNCAP sinds 1997 en het SARAC-project). Hoewel er nog ruimte is voor verdere verbetering van de passieve veiligheid (bijv. geheugensteuntjes voor de veiligheidsgordel, het laten branden van de koplampen overdag, het wegwerken van dode hoeken, het opvallend maken van zware goederenvoertuigen, betere bescherming van de voetganger), ligt de toekomst in de verbetering van de actieve veiligheid dankzij de ruime toepassing van elektronische apparatuur ("slimme auto's"). Maar zonder specifieke stimulansen zullen deze innovaties slechts langzaam hun weg vinden naar de markt, en daarom zal het effect ervan slechts zeer geleidelijk zijn. Door het proces te versnellen en het optimaal te laten opeenvolgen is het eSafety Programme van het allergrootste belang.

Het is ook een feit dat een jonger wagenpark per definitie ook een drastisch veiliger park zou betekenen. Daarom valt het te betreuren dat een recente mededeling van de Commissie² geen aanleiding heeft gegeven tot de voorgestelde vervanging van de inschrijvingsbelastingen door jaarlijkse verkeersbelastingen. Zo'n belastingvernieuwing zou de werking van de interne markt verbeteren en de invoering van nieuwere en veiliger wagens verbeteren.

De kosten van veiligheidsverbeterende technologieën varieert van verwaarloosbaar tot hoog, en dat geldt ook voor de beschikbaarheid en aanvaardbaarheid voor het publiek. De Commissie moet het socio-economische effect ervan in verhouding tot de kosten bestuderen, en deze kosten rangschikken. Vervolgens moeten er in overleg met de belanghebbenden, bijv. binnen het eSafety Forum, stappen worden ondernomen om te bepalen hoe ze het best in de praktijk kunnen worden toegepast, hetzij via het systeem van typegoedkeuring, hetzij via alternatieve middelen, zoals vrijwillige engagementen en belastingstimulansen. Het resultaat moet een stappenplan voor de tenuitvoerlegging in de voorzienbare toekomst zijn.

Infrastructuur

De weginfrastructuur heeft helemaal geen gelijke tred gehouden met de toename van het verkeer. De wegen moeten zodanig worden verbeterd dat ze de huidige verkeersstroom aankunnen. Uw rapporteur is van mening dat veiligheidsverbeteringen aan het wegennet veel te weinig middelen krijgen, zowel op nationaal als Europees niveau wanneer overheidsgeld wordt gedeeld tussen verschillende vervoerswijzen.

tegelijktijd te hard aan het rijden, dronken en draagt hij geen veiligheidsgordel, d.w.z. 40% + (12...48%) + (5...20), maar er kan gerust worden gesteld dat in de EU-15 het effect meer dan 60% zou bedragen. Als mensen bovendien de voorrangsregels en verkeerstekens respecteerden en altijd een zodanige snelheid aanhielden dat het voertuig tot stilstand kan worden gebracht in het gebied dat ze voor zich zien, enz., dan zou het effect zeker meer dan 90% zou bedragen.

¹ 2004/345/EG.

² COM(2002)0431.

Zelfs de modernste infrastructuur moet worden gebouwd volgens de beperkingen van de bestuurder. Fouten van de bestuurder kunnen worden vermeden en de gevolgen ervan verlicht door systematisch rekening te houden met verkeersveiligheid in elk stadium van het ontwerp, de aanleg en de exploitatie van wegen. De benodigde effectbeoordelingen, audits en inspecties van de veiligheid zijn zeer rendabel. Daarom moeten, zoals reeds het geval is voor milieukwesties, veiligheidskwesties een eerste vereiste zijn voor de aanleg en exploitatie van wegen. Een Europese kaderrichtlijn inzake veilig infrastructuurbeheer die van toepassing is op het TEN-wegennet zou bijdragen tot het totstandkomen van een cultuur van veilige wegenbouw zonder de subsidiariteit te beïnvloeden. Een dergelijke richtlijn wordt aldus door uw rapporteur ondersteund. Ze is immers een cruciale ontbrekende schakel om alle gebieden van de verkeersveiligheid te behandelen.

c. De toekomst

Er is al veel bereikt, maar streefdoelen bepalen is natuurlijk niet genoeg. De tijd is rijp voor de Commissie om het actieprogramma voor verkeersveiligheid volledig ten uitvoer te leggen. Daarna moeten nieuwe prioriteiten worden geïdentificeerd en krachtig worden aangepakt, bij voorkeur op gestructureerde en systematische wijze, zoals door uw rapporteur wordt voorgesteld. Er is veel ruimte voor verbetering in de volgende kwesties:

- Jonge weggebruikers en hun opleiding,
- Invoering van rendabele intelligente veiligheidssystemen,
- Motorrijders en andere zwakke weggebruikers,
- De specifieke kwesties die gekoppeld worden aan de minder goed presterende lidstaten.

Hoewel de econoom John Maynard Keynes ooit zei dat "*we uiteindelijk allemaal doodgaan,*" is het onze plicht de wegen veiliger te maken door maatregelen op zowel korte als lange termijn. De veiligheid van onze kinderen en kleinkinderen hangt van de acties af die we vandaag ondernemen. Een zaak is dus duidelijk: we mogen niet gemakkelijk scoren door noodzakelijke maar soms onpopulaire acties te vermijden. Een verkeersdode is nooit een goede zaak!

PROCEDURE

Titel	Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid - Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid	
Procedurenummer	2004/2162(INI)	
Reglementsartikel(en)	Art.45	
Commissie ten principale Datum besluit opstelling verslag	TRAN 1.9.2004	
Toestemming Datum bekendmaking	28.10.2004	
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	ITRE 28.10.2004	ENVI 28.10.2004
Geen advies Datum besluit	ITRE 24.11.2004	ENVI 30.11.2004
Nauwere samenwerking Datum bekendmaking		
In het verslag opgenomen ontwerpresolutie(s)		
Rapporteur(s) Datum benoeming	Ari Vatanen 1.9.2004	
Vervangen rapporteur		
Behandeling in de commissie	16.3.2005	25.4.2005
Datum goedkeuring	15.6.2005	
Uitslag eindstemming	voor:	30
	tegen:	5
	onthoudingen:	5
Bij de eindstemming aanwezige leden	Inés Ayala Sender, Philip Bradbourn, António Costa, Michael Cramer, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Michael Henry Natrass, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Alessandro Battilocchio, Zsolt László Becsey, Den Dover, Jelko Kacin, Sepp Kusstatscher, Jan Olbrycht, Hannu Takkula, Ari Vatanen	
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 178, lid 2)		
Datum indiening – A6	1.7.2005	A6-0225/2005