

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

WERSJA OSTATECZNA
A6-0449/2006

5.12.2006

SPRAWOZDANIE

w sprawie Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – przegląd śródkresowy
(2006/2112(INI))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Ewa Hedkvist Petersen

PR_INI

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	3
UZASADNIENIE	11
PROCEDURA	16

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego - przegląd śródkresowy (2006/2112(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając Białą księgę Komisji „Europejska polityka transportowa w roku 2010: czas na podjęcie decyzji” (COM(2001)0370) oraz rezolucję Parlamentu w tej sprawie z dnia 12 lutego 2003 r.¹,
- uwzględniając komunikat Komisji „Technologie informatyczne i komunikacyjne dla bezpiecznych i inteligentnych pojazdów” (COM(2003)0542),
- uwzględniając komunikat Komisji „Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego: Zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej o połowę do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność” (COM(2003)0311), rezolucję w tej sprawie z dnia 29 września 2005 r.² oraz publikację „Ocalić 20 000 istnień ludzkich na naszych drogach” z października 2004 r.,
- uwzględniając zalecenie Komisji 2004/345/WE z dnia 6 kwietnia 2004 r. w sprawie środków wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego³,
- uwzględniając deklarację werońską w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego z dnia 5 grudnia 2003 r., a także wnioski II konferencji werońskiej, która odbyła się w 2004 r., oraz będące ich konsekwencją przyjęte przez ministrów transportu UE zobowiązania dotyczące uznania bezpieczeństwa na drogach za kwestię priorytetową,
- uwzględniając Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 29 stycznia 2004 r.,
- uwzględniając komunikat Komisji „Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – przegląd śródkresowy” (COM(2006)0074),
- uwzględniając oświadczenie amerykańskiego urzędu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA), zgodnie z którym od września 2011 r. elektroniczne systemy stabilizacji (ESP/ESC) stanowiąc będą obowiązkowe wyposażenie standardowe wszystkich nowych samochodów osobowych,
- uwzględniając art. 45 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0449/2006),

A. mając na uwadze, że ponad 40 tys. osób ginie w wypadkach drogowych w Unii

¹ Dz.U. C 43 E z 19.2.2004, str. 250.

² Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, str. 609.

³ Dz.U. L 111 z 17.4.2004, str. 75.

Europejskiej, a związane z tym koszty bezpośrednie i pośrednie szacowane są na 180 mld euro, co stanowi 2% PKB UE,

- B. mając na uwadze, że priorytetem pozostaje cel zmniejszenia o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE do 2010 r.; mając świadomość braku postępów w realizacji tego zadania i wyrażając zaniepokojenie tym faktem;
 - C. mając na uwadze, że nie poczyniono wystarczających postępów w kierunku osiągnięcia tego celu w obrębie UE,
 - D. mając na uwadze, że europejski oddział WHO zwrócił uwagę na skalę problemu, jaki stanowią przypadki śmierci i obrażeń na drogach, i uznaje za priorytet potrzebę zaangażowania sektora służby zdrowia w promowanie bezpieczeństwa na drogach i zmniejszenia prędkości, co należy jednak do zakresu odpowiedzialności państw członkowskich,
 - E. mając na uwadze rosnące dysproporcje między państwami członkowskimi o niskim poziomie bezpieczeństwa na drogach, a państwami, w których poziom ten jest wyższy,
 - F. mając na uwadze, że bezpieczeństwo ruchu drogowego posiada wymiar horyzontalny oraz że w celu jego maksymalnego zwiększenia należy obecnie skoncentrować się na szeregu obszarów polityki, których celem jest skuteczniejsze egzekwowanie prawa (pasy bezpieczeństwa, ograniczenia prędkości, przestrzeganie przepisów kodeksu drogowego), poprawie norm prowadzenia pojazdów (prawa jazdy, zachowanie kierowców, szacunek dla pieszych), modernizacji infrastruktury (jakość autostrad i sieci dróg, pasy ruchu, oznakowanie), poprawie jakości pojazdów (przeglądy okresowe, modele), a także dzieleniu się najlepszymi praktykami jako dziedzinach priorytetowych,
 - G. mając na uwadze, że egzekwowanie prawa drogowego państw członkowskich, zwłaszcza w zakresie przestępstw związanych z prędkością, prowadzeniem pojazdów po spożyciu alkoholu, obowiązkiem zapinania pasów bezpieczeństwa i fotelikami dla dzieci, ułatwi w najskuteczniejszy i najszybszy sposób poprawę norm prowadzenia pojazdów w UE,
 - H. mając na uwadze, że obecnie pojazdy są czterokrotnie bezpieczniejsze niż w roku 1970,
 - I. mając na uwadze, że coraz większy jest udział motocyklistów w liczbie ofiar wypadków drogowych,
 - J. mając na uwadze, że bariery drogowe dzielące znacznie zmniejszają liczbę ofiar śmiertelnych na drogach,
 - K. mając na uwadze, że w październiku Komisja rozpoczęła realizację 4-letniego projektu „Druid”, którego celem jest zbadanie zjawiska prowadzenia pojazdów pod wpływem narkotyków,
 - L. mając na uwadze, że przy wprowadzaniu systemów bezpieczeństwa ratujących życie Europa nie powinna wykazywać się mniejszą ambicją niż inne kraje,
1. wzywa do większego zaangażowania politycznego wszystkich państw członkowskich,

władz regionalnych i lokalnych oraz instytucji unijnych, a także przemysłu, organizacji i osób w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii Europejskiej,

2. uważa, że tylko zintegrowane podejście systemowe obejmujące wszystkich użytkowników pojazdów i uczestników ruchu drogowego wraz z działaniami na rzecz promocji transportu publicznego i skuteczniejszego ustawodawstwa w państwach członkowskich, wspierane przez odpowiednie kontrole drogowe w państwach członkowskich (kontrola prawa jazdy, kontrola ilości alkoholu w organizmie, itp.), mogą przyczynić się do wyraźnego i trwałego zmniejszenia liczby poważnych wypadków drogowych,
3. przypomina, że ambitne cele wyznaczone przez Unię nie mogą zostać zrealizowane bez uwzględnienia niezbędnej roli edukacji oraz egzekwowania istniejącego prawa w państwach członkowskich; dlatego wzywa państwa członkowskie do dalszego wzmocnienia i generalizowania swej polityki informacyjnej oraz podnoszenia świadomości wszystkich obywateli, niezależnie od wieku, w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; wzywa również państwa członkowskie do pełnego wdrożenia całości istniejącego prawa, poszanowanie którego przyczyni się w znacznym stopniu do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
4. z zadowoleniem przyjmuje dwa ostatnie wnioski Komisji w sprawie dyrektyw dotyczących zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (które mogą zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych o 12-16%) oraz wykorzystania lusterek eliminujących martwe pole;
5. wzywa Komisję do jak najszybszego przedłożenia obiecanych wniosków dotyczących m.in. transgranicznego obowiązywania przepisów, świateł dziennych, stosowania istniejących środków i przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego, oznaczania tylnych konturów pojazdów ciężarowych za pomocą pasków odblaskowych oraz zainstalowanych i dodatkowych lusterek eliminujących martwe pole i/lub nowych systemów monitorowania martwego pola;
6. mając na względzie zwalczanie transgranicznych naruszeń prawa o ruchu drogowym uznaje, że szczególnie istotne jest egzekwowanie w sposób skuteczny przepisów dotyczących prędkości, zapinania pasów bezpieczeństwa oraz jazdy pod wpływem alkoholu, zapewniając nakładanie surowych kar niezależnie od tego, czy sprawca naruszył prawo we własnym kraju, czy też w innym państwie członkowskim;
7. przypomina Komisji o zamiarze rozważenia podawania w sposób przyjazny dla użytkownika aktualnych informacji dotyczących systemów oznakowania dróg stosowanych w państwach członkowskich poprzez stronę internetową, dostępną we wszystkich językach urzędowych UE;
8. podkreśla konieczność harmonizacji przepisów i oznakowania w ruchu drogowym, ponieważ, przykładowo, odmienne zasady dotyczące pierwszeństwa na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym mogą doprowadzić do wypadków;
9. mając na względzie, że niejasne i niespójne znaczenie znaków drogowych powoduje niepotrzebne ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także uwzględniając

postanowienia konwencji wiedeńskiej, wzywa Komisję do przygotowania studium dotyczącego harmonizacji znaków drogowych w Europie jako środka poprawiającego bezpieczeństwo na drogach;

10. biorąc pod uwagę dużą liczbę wypadków i ofiar w strefach robót drogowych, wzywa Komisję do opracowania wspólnych wytycznych w sprawie wymogów dla bezpiecznych stref robót drogowych w oparciu o identyfikację i wymianę najlepszych praktyk;
11. uważa, że Komisja powinna wspierać finansowane przez UE projekty twinningowe między nowymi i starymi państwami członkowskimi, aby przyspieszyć pozytywne zmiany w zakresie bezpieczeństwa drogowego;
12. uważa, że Komisja powinna zachęcać do uczestnictwa w swoich grupach roboczych zarówno przedstawiciele nowych, jak i starych państw członkowskich;
13. wzywa Komisję do oceny Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
14. wzywa Komisję i państwa członkowskie do aktywnego porównywania i koordynowania wyników osiągniętych w państwach członkowskich w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, tak by korzystając z najlepszych praktyk, mogły one przekazywać pozytywne doświadczenia wszystkim państwom członkowskim i tym samym przyspieszyć pozytywne zmiany w tej dziedzinie;
15. wzywa Komisję do uznania istotnej roli niezależnych, ogólnoeuropejskich programów oceny we wspieraniu bardziej jednolitego stosowania przepisów UE mających związek z bezpieczeństwem ruchu drogowego, które pobudza konkurencję między zainteresowanymi stronami odpowiedzialnymi za zapewnienie bezpiecznej sieci drogowej (tzn. EuroTAP, EuroNCAP);
16. wzywa państwa członkowskie do rozważenia wprowadzenia zerowego dopuszczalnego limitu stężenia alkoholu we krwi dla początkujących kierowców oraz kierowców zawodowych przewożących ludzi oraz, na przykład, niebezpieczne towary;
17. zwraca uwagę na możliwość określenia minimalnych wymagań w zakresie aktywnego i pasywnego bezpieczeństwa dla wszystkich pojazdów oraz harmonizacji przepisów dotyczących bezpieczeństwa technicznego ruchu drogowego w całej Unii;
18. uważa, że prowadzenie pojazdów pod wpływem narkotyków stanowi poważny problem, któremu należy przeciwdziałać; państwa członkowskie i Komisja powinny zainwestować większą ilość środków w badanie i zwalczanie takich wykroczeń;
19. wzywa państwa członkowskie do wprowadzenia obowiązku stosowania zestawów głośnomówiących do telefonów komórkowych przez kierowców samochodów osobowych i kierowców zawodowych;
20. wzywa Komisję i państwa członkowskie do intensywniejszych działań na rzecz bardziej powszechnego stosowania pasów bezpieczeństwa we wszystkich pojazdach, a zwłaszcza w autobusach;

21. wzywa Komisję do wprowadzenia generalnego zakazu wyprzedzania dla pojazdów o masie ponad 12 ton na drogach jedno- i dwupasmowych;
22. zwraca się do Komisji o zalecenie państwom członkowskim utworzenia i utrzymywania odpowiednich miejsc odpoczynku dla podróżujących, które odpowiadają kryteriom europejskich partnerów społecznych, w celu zapewnienia bezpieczniejszej infrastruktury dla postojów w podróży;
23. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zachęcenia nabywców flot samochodowych do kupowania najlepszych pod względem bezpieczeństwa i wpływu na środowisko pojazdy dostępne na rynku, oraz do zapewnienia, że producenci będą tworzyli pojazdy bezpieczniejsze i bardziej przyjazne dla środowiska;
24. jest przekonany, że towarzystwa ubezpieczeniowe mogą odgrywać kluczową rolę w przestrzeganiu ustawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego i prawa pracy w sektorze transportu drogowego, np. poprzez różnicowanie składek;
25. wzywa państwa członkowskie do zadbania, aby zachęty nie ograniczały się do najnowocześniejszych technik w zakresie emisji, lecz obejmowały również istotne elementy związane z bezpieczeństwem (asystent hamowania awaryjnego, system rozpoznawania pasa ruchu (ang. lane departure warning system), system adaptacyjnej regulacji prędkości jazdy (ang. adaptive cruise control), system kontroli amortyzatorów i in.);
26. wzywa Komisję do zbadania skutków zmęczenia i wyczerpania kierowców w celu zmniejszenia częstotliwości spowodowanych w ich wyniku wypadków zarówno wśród prywatnych użytkowników pojazdów, jak i osób posługujących się pojazdami w pracy, mając na uwadze zdrowie i bezpieczeństwo w pracy;
27. wzywa komisję do rozpoczęcia kampanii informacyjnej na szczeblu europejskim dotyczącej zmęczenia u kierowców w celu propagowania, tak jak uczyniono to już w kilku państwach członkowskich, potrzeby przerywania przez kierowców jazdy co dwie godziny w trakcie każdej podróży;
28. jest zdania, że z szerokiego wachlarza technologii szczególną uwagę należy zwrócić na następujące rozwiązania: systemy przypominające o zapięciu pasów bezpieczeństwa i zaawansowane systemy mocowania, elektroniczny system kontroli stabilności jazdy (ESC), systemy ograniczenia prędkości, blokady antyalkoholowe, inteligentne systemy bezpieczeństwa (asystent hamowania awaryjnego, system adaptacyjnej regulacji prędkości jazdy, system rozpoznawania pasa ruchu, ultradźwiękowy system kontroli martwego pola, system kontroli amortyzatorów) oraz system eCall;
29. wzywa państwa członkowskie do podpisania do czerwca 2007 r. wspólnego oświadczenia intencyjnego w sprawie systemu eCall;
30. uważa, że ITS (inteligentne systemy transportowe) powinny być przystosowane dla starszych kierowców;
31. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by wspierały wprowadzenie w ramach

EuroNCAP testów na zabezpieczenie kręgów szyjnych przed urazami oraz testów aktywnych systemów bezpieczeństwa, takich jak ESP/ESC, system hamowania awaryjnego, system wspomagania kierowcy (np. blokady antyalkoholowe), system adaptacyjnej regulacji prędkości jazdy czy system rozpoznawania pasa ruchu;

32. wzywa Komisję do wyraźnego włączenia kwestii bezpieczeństwa motocyklistów do wytycznych dotyczących infrastruktury, a w szczególności w zakresie przyjaznych motocyklistom barier bezpieczeństwa na drogach europejskich;
33. uważa, że ważnym środkiem, który powinna zbadać Komisja, jest ustanowienie wspólnej minimalnej normy z testami i certyfikatami dla instruktorów prawa jazdy;
34. wzywa Komisję do sporządzenia planu działania dotyczącego szkoleń i edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, które stanowiłyby część programu nauczania dla uczniów w wieku od 3 do 18 lat we wszystkich szkołach w Unii; opowiada się również za opracowaniem norm dla środków w zakresie szkoleń i bezpieczeństwa, potrzebnych w celu umożliwienia osobom w wieku od 16 lat praktykowania prowadzenia pojazdów pod kontrolą;
35. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wprowadzenia jednolitych dla całej UE przepisów dotyczących obowiązkowych, regularnych przeglądów technicznych wszystkich pojazdów mechanicznych;
36. zachęca Komisję i państwa członkowskie do zaproponowania odpowiednich środków w oparciu o ocenę poziomu znajomości wspólnego europejskiego numeru alarmowego 112 oraz wprowadzenie E112 przez wszystkie państwa członkowskie w celu poprawy sytuacji w Unii Europejskiej;
37. podkreśla, że system eCall może potencjalnie skrócić czas reakcji w razie wypadku o około 40% na obszarach miejskich i o około 50% na obszarach wiejskich i wzywa wszystkie państwa członkowskie do wspierania jak najszybszego wdrożenia tego systemu;
38. wzywa Komisję do działań na rzecz stworzenia europejskiego systemu badania wypadków drogowych w celu ułatwienia ich porównywania oraz umożliwienia skuteczniejszego zapobiegania wypadkom;
39. wzywa Komisję i państwa członkowskie oraz ich władze regionalne do zwrócenia szczególnej uwagi na ochronę i bezpieczeństwo narażonych na zagrożenie użytkowników dróg, takich jak przechodnie i rowerzyści;
40. podkreśla, że państwa członkowskie powinny w sposób systematyczny brać pod uwagę bezpieczeństwo wszystkich prowadzących pojazdy (samochody, motocykle, rowery, pojazdy ciężarowe, itd.) oraz kwestię zapobiegania wypadkom przy projektowaniu, budowaniu i utrzymywaniu dróg oraz innych elementów infrastruktury;
41. wzywa Komisję, by zachęcała do stosowania samochodowych fotelików dziecięcych

instalowanych tyłem do kierunku jazdy dla dzieci do 3-4 roku życia¹;

42. wzywa Komisję, a w szczególności państwa członkowskie, do zbadania sytuacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do osób niepełnosprawnych; uważa, że ważne jest na przykład odpowiednie szkolenie zawodowych kierowców przewożących pasażerów, np. kierowców taksówek, w zakresie zabezpieczania wózków osób niepełnosprawnych itd.;
43. wzywa Komisję do przeanalizowania potrzeb osób niepełnosprawnych w odniesieniu do ich aktywnego, samodzielnego uczestnictwa w ruchu drogowym oraz do ustanowienia przepisów zapewniających równy dostęp osób niepełnosprawnych do prawa jazdy;
44. uważa, że takie technologie jak telematyka oferują w dłuższej perspektywie możliwość znacznego zmniejszenia liczby śmiertelnych wypadków; w związku z tym wzywa do intensywnych badań i współpracy między zainteresowanymi stronami w celu wsparcia szybkiego wprowadzenia najbardziej obiecujących technologii, nie zaniedbując przy tym działań w zakresie edukacji drogowej;
45. uważa, że wykorzystanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych w odniesieniu do infrastruktury drogowej przynosi znaczną poprawę w zarządzaniu transeuropejskimi sieciami transportowymi (TEN-T) oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego; wzywa Komisję i państwa członkowskie do kontynuacji działań w tym zakresie poprzez utworzenie europejskiego programu na rzecz stosowania inteligentnych systemów zarządzania ruchem drogowym;
46. wzywa Komisję do zwrócenia szczególnej uwagi na aspekt bezpieczeństwa technicznego pojazdów; przed rokiem 2010 należy rozważyć dalsze działania w zakresie odpowiedniego prawodawstwa; w tym względzie kontrola elektronicznych systemów bezpieczeństwa w pojazdach (systemy e-safety), jednolity system corocznej kontroli pojazdów starszych niż osiem lat oraz specjalne przeglądy samochodów, które uczestniczyły w poważnych wypadkach, mają ogromnie znaczenie dla dalszej poprawy bezpieczeństwa na drogach europejskich;
47. zachęca Komisję oraz EUROSTAT do ulepszenia statystyk dotyczących wypadków drogowych, poprzez np.
 - oparcie ich dodatkowo na wieku i płci,
 - lepsze uwzględnienie rzeczywistej liczby osób narażonych na zagrożenia, takich jak piesi i rowerzyści, będących ofiarami wypadków drogowych,
 - harmonizację kryteriów śmierci w wypadku drogowym w oparciu o okres przeżycia po wypadku;
48. wzywa Komisję, aby opracowała długoterminową strategię bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykraczającą poza rok 2010 i określającą kroki, których podjęcie jest konieczne w celu uniknięcia wszystkich ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń, do

¹ Bezpieczeństwo dzieci w samochodach, sprawozdanie VTI 489A.

jakich dochodzi w wyniku wypadków drogowych („wizja zero”);

49. wzywa państwa członkowskie do zwrócenia uwagi na niebezpieczne skutki jazdy pojazdami (zwłaszcza ciężarówkami), na dachach których zalega śnieg i lód, oraz do opracowania na tej podstawie zaleceń dotyczących kompleksowej sieci tzw. „punktów sprzątających”; należy rozważyć i/lub wspierać alternatywne rozwiązania techniczne w tym zakresie;
50. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

UZASADNIENIE

1. Bezpieczeństwo ruchu drogowego w UE

Śródkresowy przegląd Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazuje na postęp poczyniony w zakresie rozwiązania problemu liczby ofiar śmiertelnych i obrażeń na naszych drogach. Faktem jest, że w ciągu ostatnich trzech dekad (1970-2000) ruch na drogach nasilił się trzykrotnie, natomiast liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi zmniejszyła się o połowę. Jednak w przeglądzie podkreśla się potrzebę jeszcze intensywniejszych działań niezbędnych do osiągnięcia wspólnotowego celu zmniejszenia o połowę liczby śmiertelnych wypadków na drogach do 2010 r., ponieważ co roku w wypadkach drogowych nadal ginie 40 tys. osób. Ponadto zakres i skuteczność środków politycznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie mogą się równać z działaniami na rzecz ochrony obywateli podejmowanymi w ramach innych dziedzin polityki. Wspólnota Europejska podjęła znaczące kroki w celu zwalczania licznych zagrożeń dla zdrowia i dobrobytu obywateli, jednak dziedzina bezpieczeństwa na drogach wciąż wymaga wielu zmian. Wypadki drogowe nadal są najczęstszą przyczyną śmierci dzieci, nastolatków i młodych dorosłych, a głównymi ofiarami wypadków z udziałem przechodniów są osoby powyżej 65. roku życia. W rezultacie zagrożenia związane z ruchem drogowym wiążą się dla obywateli z dużo większym ryzykiem niż jakikolwiek inny aspekt życia codziennego.

W przeglądzie śródkresowym podkreślono również zróżnicowanie sytuacji w tym zakresie w obrębie UE. W rzeczywistości przepaść między państwami członkowskimi osiągającymi lepsze wyniki, a tymi, które borykają się z największymi problemami, jest coraz większa. Niezwykle ważne jest, aby państwa członkowskie uczyły się od siebie nawzajem za pośrednictwem najlepszych praktyk i porównań w różnych dziedzinach, tak aby pomagać w nadrobieniu zaległości krajom, które pozostają w tyle pod względem działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekty twinningowe między nowymi a starymi państwami członkowskimi są doskonałym sposobem wymiany wiedzy i doświadczeń. W przeglądzie podkreślono, że istnieje potrzeba woli politycznej w celu zmiany niekorzystnego stanu rzeczy i że wciąż konieczne są środki polityczne, które mogą wydatnie przyczynić się do poprawy ochrony obywateli na drogach.

2. Reakcja na wyzwania

W przeszłości rezultatem debaty na temat poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego były działania krajowe i lokalne wymierzone przeciwko ustawodawstwu UE. Dlatego też trzeci program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego przyniósł wyczekiwaną zmianę, ponieważ podkreślono w nim, że wszyscy decydenci ponoszą odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drogach. Niestety, wielu z nich wciąż brakuje woli politycznej, by przejąć swoją część odpowiedzialności nawet po przyjęciu programu działań.

Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) również uznała znaczenie zapobiegania śmierci i obrażeniom ludzi na drogach, poświęcając tej kwestii Światowy Dzień Zdrowia w 2005 r. W tym dniu europejski oddział WHO opublikował własne sprawozdanie na temat tego, jak sprostać specyficznym wyzwaniom związanym z bezpieczeństwem drogowym, w obliczu

których stoi Europa. Ze sprawozdania wynika, że sektor służby zdrowia powinien odgrywać większą rolę w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a kwestia ograniczeń prędkości na drogach powinna być traktowana w sposób priorytetowy.

Wszyscy liderzy polityczni powinni zdwoić wysiłki i zastanowić się, co mogą uczynić na rzecz poprawy ochrony obywateli europejskich na drogach za pośrednictwem środków krajowych. Konieczne są również bardziej wizjonerskie decyzje polityczne, których celem byłoby przygotowanie środków ułatwiających zmiany poprzez rynek lub decyzje władz publicznych o udzielaniu zamówień. Komisja, która jest instytucją UE dysponującą na mocy Traktatu prawem inicjatywy ustawodawczej, musi również przejąć odpowiedzialność, opracowując propozycje środków, które będą następnie dyskutowane i przyjmowane przez Parlament i Komisję. Komisja powinna również ocenić Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W związku z tym należy umożliwić transgraniczne ściganie przestępstw drogowych. W przypadku gdy obywatel jednego państwa narusza prawo innego kraju, ważne jest, aby można go było skazać i aby skutki jego czynu, takie jak odebranie prawa jazdy, były uznawane również w innych państwach członkowskich. Jednym z rozwiązań może być wprowadzenie obowiązującego w całej UE systemu punktów w odniesieniu do przestępstw.

3. Priorytetowe obszary działania

Poprawa bezpieczeństwa drogowego wymaga środków w każdej z trzech dziedzin bezpieczeństwa ruchu drogowego: w szkoleniu, jakości pojazdów na drogach oraz jakości infrastruktury drogowej. Środki te powinny się uzupełniać, zarówno w ramach poszczególnych dziedzin bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i pod kątem innych środków i celów politycznych oraz ochrony środowiska i strategii lizbońskiej. Wymaga to zintegrowanego podejścia. Równie istotne jest obecnie osiągnięcie ustanowionych celów, w związku z czym konieczne jest szybkie podjęcie działań w obszarach, w przypadku których istnieje największe prawdopodobieństwo osiągnięcia dużego postępu w zakresie bezpieczeństwa drogowego. To właśnie te działania powinny być obecnie traktowane w sposób priorytetowy. Ważnym środkiem jest określenie jasnej podstawy prawnej dla działalności Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Pierwszeństwo należy przyznać przede wszystkim stosowaniu najlepszych praktyk we wdrażaniu ustawodawstwa dotyczącego ruchu drogowego, w szczególności w odniesieniu do ograniczenia prędkości, prowadzenia pojazdów po spożyciu alkoholu oraz zapinania pasów bezpieczeństwa. Zgodnie z obecnie obowiązującym ustawodawstwem europejskim wszyscy pasażerowie muszą zapinać pasy bezpieczeństwa we wszystkich pojazdach, w których są one zainstalowane. Komisja i państwa członkowskie muszą podjąć energiczne działania w celu zapewnienia przestrzegania tych przepisów. Dobry przykład stanowią tutaj autobusy. Ważne jest przykładowo wyrobienie wśród osób korzystających z usług autobusowych nawyku automatycznego zapinania pasów bezpieczeństwa, podobnie jak robią to we własnych samochodach. Istotne jest również określenie wspólnego minimalnego stężenia alkoholu we krwi wynoszącego 0,5‰, aby stawić czoła problemowi jazdy po spożyciu alkoholu. W celu osiągnięcia trwałych rezultatów przy pomocy tych środków konieczne jest stałe zaangażowanie wszystkich odnośnych organów oraz znaczne inwestycje z udziałem zasobów ludzkich i środków finansowych. Polityka UE w tej dziedzinie powinna zatem umożliwić łatwiejsze wykorzystywanie najlepszych praktyk we wdrażaniu ustawodawstwa oraz stosowanie na większą skalę technologii w pojazdach w celu obniżenia ciężarów finansowych

wynikających ze ścisłej realizacji założeń politycznych.

Spośród tych technologii szczególnie ważne są blokady antyalkoholowe, systemy przypominające o zapięciu pasów bezpieczeństwa oraz inteligentne systemy ograniczenia prędkości. Działania na szczeblu UE powinny promować szybkie wprowadzenie tego typu rozwiązań w jak największej liczbie pojazdów. Powinny one obejmować ramy umożliwiające państwom członkowskim stosowanie ułatwień podatkowych lub określanie wymogów technicznych dla nabywców flot samochodowych. Stosowanie tych wymogów przez władze publiczne pomoże w stworzeniu dużego rynku dla takich technologii, co z kolei zachęci producentów do działalności w tej potencjalnie lukratywnej dziedzinie.

4. Wszyscy decydenci powinni przejąć odpowiedzialność

Wspólna odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu drogowego oznacza, że wiele odrębnych organów na różnych szczeblach jest odpowiedzialnych za obecny wysoki poziom ryzyka na europejskich drogach. Te wszystkie organy, począwszy od instytucji UE, a skończywszy na organach na szczeblu krajowym i lokalnym, powinny przejąć odpowiedzialność, jednak aby stało się to możliwe, konieczny jest lider. Kluczowym zadaniem, jakie spełniają środki wspólnotowe, jest zdecydowane przejęcie wiodącej roli, aby umożliwić podejmowanie działań wszystkim podmiotom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo na drogach. Polityczne przywództwo jest konieczne zwłaszcza w dziedzinach, w których nakładają się zakresy kompetencji różnych organów, jak np. w przypadku transgranicznego obowiązywania przepisów. Wspólnota powinna przejąć zdecydowaną rolę lidera w celu umożliwienia władzom i państwom członkowskim stosowania innowacyjnych instrumentów, takich jak procedury udzielania zamówień publicznych, tak aby ich decyzje umożliwiły poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Towarzystwa ubezpieczeniowe również są kluczowymi podmiotami, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo drogowe, np. poprzez różnicowanie składek.

Pojazdy są często ruchomymi miejscami pracy. Coraz więcej ludzi używa samochodów w codziennej pracy. Wiele osób pracujących w takich dziedzinach, jak domowa opieka pielęgniarstwa, sprzątanie, kluby sportowe czy sztuka, wykorzystuje samochody, aby dotrzeć do swoich klientów. Samochód i droga stanowią część ich środowiska pracy i powinny być traktowane jako takie. W związku z tym przepisy dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa w miejscu pracy powinny mieć zastosowanie również do takich sytuacji. W rezultacie usystematyzowane podejście do użytkowania dróg jest nową i istotną koncepcją, którą należy uwzględnić w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przepisy dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa w miejscu pracy powinno się stosować w odniesieniu do udzielania zamówień na usługi przewoźnicze. Należy uwzględnić bezpieczeństwo ruchu drogowego w strategii przedsiębiorstw dotyczącej zdrowia i bezpieczeństwa. Do przewozów szkolnych wykorzystuje się często stare, a niekiedy wręcz niebezpieczne autobusy. Komisja powinna przyjąć wytyczne dotyczące najlepszych praktyk oraz zasad udzielania zamówień publicznych na transport szkolny w celu zapewnienia większego bezpieczeństwa przewozu uczniów.

Osoby niepełnosprawne powinny mieć te same prawa i możliwości co pozostali użytkownicy. Dlatego też ważne jest na przykład odpowiednie szkolenie kierowców taksówek w zakresie

zabezpieczania wózków osób niepełnosprawnych w celu zapewnienia mobilności tej grupy społecznej.

W ruchu drogowym większą ochronę należy zapewnić narażonym na zagrożenie użytkownikom dróg, takim jak przechodnie i rowerzyści. Kwestię tę należy potraktować bardzo poważnie na wszystkich poziomach, począwszy od UE, aż po organy krajowe i lokalne.

Pod względem przeżywalności dzieci w wypadkach drogowych Szwecja ma zdecydowanie lepsze wyniki (95%) niż pozostała część Europy (60-70%). Badania pokazały, że poziom przeżywalności wśród dzieci w wieku do 4 lat wzrasta znacząco, jeżeli siedziały one w specjalnych fotelikach zainstalowanych tyłem do kierunku jazdy. W celu poprawy bezpieczeństwa tej grupy dzieci, która nie ma wpływu na własne bezpieczeństwo na drodze, UE powinna pokazać, że poważnie traktuje tę kwestię, i podjąć działania gwarantujące, że dziecięce foteliki samochodowe instalowane tyłem do kierunku jazdy będą wymagane dla dzieci do 3-4. roku życia.

Diagnozowanie i leczenie urazów kręgow szyjnych powstałych na skutek wypadków drogowych jest bardzo trudne. Testy konsumenckie mają wpływ na tempo wprowadzania systemów ochrony przed urazami kręgow szyjnych, do którego stopniowo przystosowuje się również przemysł samochodowy. W celu zwiększenia tego tempa Komisja i państwa członkowskie powinny podjąć działania, aby zagwarantować, że w testach EuroNCAP uwzględniona zostanie ochrona przed urazami kręgow szyjnych. Aktywne systemy bezpieczeństwa, takie jak system wspomagania kierowcy (np. blokady antyalkoholowe) i system ostrzegający o opuszczeniu pasa ruchu, również powinny zostać włączone do testów EuroNCAP.

Znamy przykłady niezliczonych kampanii, mających na celu zwiększenie wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród użytkowników dróg w UE. Jest to godne pochwały, jednak wiedzę tę należałoby wpajać jeszcze przed przystąpieniem do egzaminu na prawo jazdy. Szkoły powinny w większym stopniu uwzględniać nauczanie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, najlepiej współpracując przy tym z policją. Ważnym środkiem, który powinna zbadać Komisja, jest ustanowienie wspólnej minimalnej normy z testami i certyfikatami dla instruktorów prawa jazdy. Młodzi kierowcy, a zwłaszcza młodzi mężczyźni, stanowią grupę szczególnie zagrożoną wypadkami drogowymi. W przypadku młodych kierowców długie szkolenie przygotowujące do egzaminów na prawo jazdy zmniejsza ryzyko wypadków do 30%. Na przykład w Szwecji lekcje jazdy samochodem można pobierać od 16. roku życia, czyli dwa lata przed osiągnięciem wieku upoważniającego do przystąpienia do egzaminów na prawo jazdy.

Wyczerpanie i zmęczenie są często główną przyczyną wypadków drogowych. Należy bardziej dogłębnie przeanalizować wagę i sposoby rozwiązania tego problemu. W związku z tym Komisja we współpracy z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinna stworzyć system badania wypadków drogowych. Z jednej strony ułatwiłoby to przeprowadzanie porównań między państwami członkowskimi, a z drugiej – działania prewencyjne. Należy również badać pojazdy, które uczestniczyły w wypadkach drogowych. Bariery drogowe dzielące są coraz powszechniejsze i z perspektywy bezpieczeństwa ruchu drogowego pożądane byłoby ustanowienie dotyczącej ich wspólnej normy europejskiej,

uwzględniającej wszystkich użytkowników dróg. Należy nadal podnosić poziom znajomości wspólnego europejskiego numeru alarmowego 112 we wszystkich państwach członkowskich.

5. Wychodząc poza cel 2010: wizja bezpieczeństwa dla przyszłości

Niebawem minie termin obowiązywania trzeciego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i dlatego ważne jest zagwarantowanie, że przy realizacji kolejnych programów uniknie się opóźnień w ich projektowaniu i przyjęciu, które miały miejsce obecnie. Najwyższy czas, by zastanowić się nad unijną koncepcją bezpieczeństwa ruchu drogowego w przyszłości. Ważne jest zainicjowanie dyskusji na ten temat już teraz, aby Komisja mogła przygotować odpowiednio wcześniej czwarty program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem tej koncepcji powinno być zmniejszenie zagrożeń, na jakie narażeni są obywatele w ruchu drogowym, do poziomu porównywalnego z innymi dziedzinami, w których Wspólnota i państwa członkowskie dzielą odpowiedzialność za podejmowanie działań. Należy rozważyć możliwości oferowane przez telematykę w zakresie długotrwałego zmniejszenia liczby wypadków z ofiarami śmiertelnymi; jeżeli chcemy korzystać z dobrodziejstw telematyki, konieczne są również szeroko zakrojone inwestycje w badania w tej dziedzinie. Znaczenie mobilności w ogóle oraz ruchu drogowego jako codziennego działania w szczególności oznacza, że należy zmniejszyć poziom ryzyka związanego z użytkowaniem dróg. Ci, którzy ponoszą odpowiedzialność polityczną za bezpieczeństwo sieci dróg, muszą obniżyć ryzyko, czyniąc system możliwie wytrzymałym.

PROCEDURA

Tytuł	Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – przegląd śródkresowy			
Numer procedury	2006/2112(INI)			
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia wydania zgody na posiedzeniu	TRAN 18.5.2006			
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 18.5.2006	ENVI 18.5.2006		
Opinia niewydana Data wydania decyzji	ITRE 30.5.2006	ENVI 14.5.2006		
Ścisłjsza współpraca Data ogłoszenia na posiedzeniu				
Sprawozdawca(y) Data powołania	Ewa Hedkvist Petersen 21.3.2006			
Poprzedni sprawozdawca(y)				
Rozpatrzenie w komisji	20.6.2006	14.9.2006	10.10.2006	21.11.2006
Data przyjęcia	22.11.2006			
Wynik głosowania końcowego	za:	38		
	przeciw:	8		
	wstrzymujących się:	0		
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Roland Gewalt, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luis Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool			
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Johannes Blokland, Markus Ferber, Zita Gurmai, Anne E. Jensen, Sepp Kussstatscher, Antonio López-Istúriz White, Helmut Markov, Francesco Musotto, Aldo Patriciello, Ari Vatanen			
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Brian Simpson			
Data złożenia	5.12.2006			
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	...			