

Europæisk program for trafikssikkerhed

Europa-Parlamentets beslutning om et europæisk handlingsprogram for trafikssikkerheden - midtvejsstatus (2006/2112 (INI))

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens hvidbog "Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg" (KOM(2001)0370) og sin beslutning herom af 12. februar 2003¹,
 - der henviser til Kommissionens meddelelse "Informations- og kommunikationsteknologier til sikre og intelligente køretøjer" (KOM(2003)0542),
 - der henviser til Kommissionens meddelelse " Europæisk handlingsprogram for trafikssikkerheden - Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave" (KOM(2003)0311), og sin beslutning herom af 29. september 2005² samt Kommissionens publikation "20 000 færre trafikdræbte" fra oktober 2004,
 - der henviser til Kommissionens henstilling 2004/345/EF af 6. april 2004 om kontrol på området trafikssikkerhed³,
 - der henviser til Verona-erklæringen af 24. oktober 2003 såvel som til konklusionerne fra den anden Verona-konference den 25. og 26. oktober 2004 samt det tilsagn EU-transportministrene efterfølgende gav om at prioritere trafikssikkerheden højt,
 - der henviser til det europæiske charter for trafikssikkerhed, der blev lanceret den 29. januar 2004,
 - der henviser til Kommissionens meddelelse "Europæisk handlingsprogram for trafikssikkerheden - midtvejsstatus" (KOM(2006)0074),
 - der henviser til meddelelsen fra National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) i USA om, at elektroniske stabilitetssystemer (ESP/ESC) bliver lovpligtige i USA som standardudstyr på alle nye personbiler fra september 2011,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 45,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A6-0449/2006),
- A. der henviser til, at trafikulykker hvert år kræver over 40 000 dødsopfre i EU, hvilket medfører direkte og indirekte omkostninger på 180 000 000 000 euro, dvs. 2 % af EU's BNP,
- B. der henviser til, at målet om at halvere antallet af trafikulykker i EU inden udgangen af

¹ EUT C 43 E af 19.2.2004, s. 250.

² EUT C 227 E af 21.9.2006, s. 609.

³ EUT L 111 af 17.4.2004, s. 75.

2010 fortsat prioriteres højt, og er bekymret over de utilstrækkelige fremskridt med henblik på at opfylde dette mål,

- C. der henviser til, at der i hele EU gøres for lidt for at nå dette mål,
- D. mener fortsat, at ansvaret for trafikikkerheden må deles af medlemsstaterne og Den Europæiske Union,
- E. der henviser til, at WHO Europa har påpeget omfanget af det sundhedsproblem, som trafikdrab og kvæstelser udgør, og mener, at nødvendigheden af at inddrage sundhedssektoren i trafikikkerhed og nedsætte hastigheden bør prioriteres højt, hvilket dog henhører under medlemsstaternes kompetence,
- F. der henviser til, at forskellen mellem medlemsstater med dårlige resultater på trafikikkerhedsområdet og medlemsstater med bedre resultater bliver stadig større,
- G. der henviser til, at trafikikkerheden har en horisontal dimension, og at opfyldelsen af målet om at forbedre den mest muligt først og fremmest kræver, at der fokuseres på en række politikker, der tager sigte på en mere effektiv gennemførelse af lovgivningen (sikkerhedsseler, fartgrænser, overholdelse af færdselsreglerne), bedre trafikultur (kørekort, bilisternes adfærd i trafikken, hensyn til fodgængere), bedre infrastruktur (kvaliteten af motorveje og vejnet, kørebaner, skiltning), bedre køretøjer (regelmæssige eftersyn, køretøjstyper) og udbredelse af bedste praksis,
- H. der henviser til, at bedre trafikultur over hele EU på kort sigt bedst kan fremmes gennem håndhævelse af medlemsstaternes færdselsregler, navnlig i forbindelse med hastighedsoverskridelser, spirituskørsel og pligt til at anvende sikkerhedssele og fastholdelsesanordninger til børn,
- I. der henviser til, at køretøjerne nu er fire gange sikrere end i 1970,
- J. der henviser til, at antallet af dræbte motorcyklister er stigende i forhold til det samlede antal trafikdræbte,
- K. der henviser til, at autoværn i midterrabatter reducerer antallet af trafikdræbte væsentligt,
- L. der henviser til, at Kommissionen i oktober 2006 iværksatte det fireårige DRUID-projekt for at undersøge følgerne af kørsel i alkohol-, narkotika- og medicinpåvirket tilstand,
- M. der henviser til, at medlemsstaterne i forbindelse med indførelse af sikkerhedssystemer, der redder menneskeliv, ikke bør have lavere ambitioner end andre lande,
 - 1. opfordrer til et større politisk engagement i trafikikkerhed i EU fra alle medlemsstaters samt regionale og lokale myndigheders side, fra EU-institutionernes side og fra erhvervslivets, organisationernes og privatpersoners side;
 - 2. mener, at kun en tilgang med integrerede systemer, der omfatter alle trafikanter og interessenter, på grundlag af bestræbelser på at fremme offentlig transport og mere effektiv lovgivning i medlemsstaterne kombineret med passende kontrol i medlemsstaterne (kørekortkontrol, spirituskontrol osv.) kan føre til en betydelig og varig

nedbringelse af antallet af alvorlige trafikulykker;

3. erindrer om, at de ambitiøse mål, Kommissionen har fastsat, ikke kan opfyldes uden at tage hensyn til den grundlæggende betydning af uddannelse og håndhævelse af de gældende retsfor skrifter i medlemsstaterne; opfordrer derfor medlemsstaterne til at lægge yderligere vægt på deres informationspolitik og sensibilisering af alle trafikanter i alle aldre om trafiksikkerhed; opfordrer desuden medlemsstaterne til fuldt ud, og uden undtagelser, at anvende den gældende lovgivning, idet trafikanternes overholdelse af denne vil muliggøre væsentlige forbedringer af trafiksikkerheden;
4. glæder sig over Kommissionens forslag til direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (KOM(2006)0569) - som vil kunne nedbringe antallet af trafikdræbte med 12-16 % - og dets forslag til direktiv om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet (KOM(2006)0570) vedrørende dødvinkelspejle;
5. opfordrer Kommissionen til hurtigst muligt at forelægge de lovede forslag om f.eks. grænseoverskridende håndhævelse, køreløys, anvendelse af eksisterende foranstaltninger og regler på trafiksikkerhedsområdet, markering af lastvognes bagender med reflekterende striber og anvendelse af standardmonterede og eftermonterede dødvinkelspejle og/eller nye systemer, der dækker den døde vinkel;
6. finder, når det gælder bekæmpelse af grænseoverskridende færdselsforseelser, at det er særlig vigtigt, at lovgivning om hastigheder, anvendelse af sikkerhedssele og om alkohol kan gennemføres på effektiv vis, således at straffene bliver mærkbare, uanset om overtrædelserne sker i borgernes eget land eller i en anden medlemsstat;
7. minder Kommissionen om dens tilkendegivelse om at overveje via en internetside at give brugervenlig og ajourført information om de færdselstavler, der anvendes i medlemsstaterne, på alle officielle EU-sprog;
8. understreger nødvendigheden af at harmonisere regler og skiltning i trafikken, idet f.eks. forskellige vigepligtsregler i rundkørsler kan forårsage ulykker;
9. opfordrer Kommissionen til under hensyntagen til Wiener-konventionen om vejskilte at forelægge en undersøgelse om harmonisering af færdselstavlerne i Europa med henblik på at forbedre trafiksikkerheden, da uklare eller modstridende færdselstavler medfører unødvendige risici for trafiksikkerheden;
10. opfordrer i betragtning af det store antal ulykker og døds ofre ved vejarbejder Kommissionen til at udarbejde fælles retningslinjer for sikre vejarbejdsområder på grundlag af identificering og udveksling af bedste praksis;
11. mener, at Kommissionen bør fremme EU-finansierede projekter i form af parvist samarbejde mellem nye og gamle medlemsstater for at fremskynde den positive udvikling i trafiksikkerheden;
12. mener, at Kommissionen bør tilskynde til, at repræsentanter for både nye og gamle medlemsstater deltager i dens arbejdsgrupper;
13. opfordrer Kommissionen til at evaluere det europæiske charter for trafiksikkerhed;

14. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til aktivt at sammenligne og koordinere de resultater, der er opnået i medlemsstaterne på trafiksikkerhedsområdet, så de ved at anvende bedste praksis kan videregive deres gode erfaringer til alle medlemsstater og dermed fremskynde positive udviklingstendenser på dette område;
15. opfordrer Kommissionen til at anerkende betydningen af uafhængige tværeuropæiske evaluerings- og målprogrammer til at støtte en mere ensartet anvendelse af EU-lovgivningen om trafiksikkerhed, som stimulerer konkurrencen mellem de aktører, der har ansvaret for trafiksikkerheden (f.eks. EuroTAP, EuroNCAP);
16. opfordrer medlemsstaterne til at overveje at indføre en "nulpromille-ordning" for unge, nye bilister og for erhvervschauffører, der udfører persontransport eller f.eks. kører med farligt gods;
17. henviser til muligheden for at fastsætte minimumskrav til den aktive og passive sikkerhed for alle køretøjer og for at harmonisere de tekniske forskrifter om færdselstavler i hele Unionen;
18. mener, at kørsel i narkotikapåvirket tilstand er et alvorligt problem, som må bekæmpes; mener desuden, at medlemsstaterne og Kommissionen må anvende flere ressourcer på forskning og bekæmpelse af sådanne lovovertrædelser;
19. mener, at bestemmelserne om sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen bør anvendes i de tilfælde, hvor køretøjet er en mobil arbejdsplads;
20. opfordrer Kommissionen til at undersøge, hvorledes anvendelsen af kommunikationsudstyr i køretøjerne påvirker førernes adfærd og trafiksikkerheden;
21. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at intensivere bestræbelserne på at sikre, at brugen af sikkerhedssele øges i alle køretøjer og navnlig i busser;
22. opfordrer medlemsstaterne til - så vidt som muligt - at udvide overhalingsforbuddet for køretøjer på over 12 tons til at omfatte alle en- og tosporede veje;
23. anmoder Kommissionen om at anbefale medlemsstaterne at etablere og vedligeholde hensigtsmæssige hvilefaciliteter, der er i overensstemmelse med kravene fra arbejdsmarkedets parter for at skabe en sikrere infrastruktur til hvilepauser;
24. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at skabe incitamentter til at sikre, at indkøbere eller leasere af vognparker køber eller leaser markedets bedste køretøjer, hvad angår sikkerhed og miljøpåvirkning, og bilfabrikanter udvikler mere sikre og miljøvenlige køretøjer;
25. er overbevist om, at forsikringselskaberne kan få stor indflydelse på, at lovgivningen om trafiksikkerhed og arbejdsmarkedslovgivning i vejtransportsektoren overholdes, f.eks. ved at fastsætte differentierede præmier;
26. opfordrer medlemsstaterne til at sikre, at støtte ikke blot begrænses til de mest moderne emissionsteknikker, men også kommer til at omfatte væsentlige sikkerhedselementer

(bl.a. bremseassistent, systemer der advarer om at vognbanen forlades (LDW), automatisk fartpilot, støddæmperkontrollsystemer);

27. opfordrer Kommissionen til at undersøge virkningerne af træthed og udmattelse på førere med henblik på at nedbringe antallet af ulykker, som dette forårsager; mener, at undersøgelsen bør omfatte både privatbilister og motorcyklister og - set ud fra et arbejdsmiljøperspektiv - førere, der anvender køretøjer i forbindelse med deres arbejde;
28. opfordrer Kommissionen til på europæisk plan at indlede en informationskampagne mod træthed ved rattet for - som det allerede sker i flere medlemsstater - i øget omfang at gøre opmærksom på, at førere altid bør holde pause efter hver to timers kørsel;
29. mener, at følgende løsninger ud af det enorme udvalg af teknologier bør gøres til genstand for særlig opmærksomhed: selehuskere og avancerede fastholdelsesanordninger, elektronisk stabilitetskontrol (ESC), hastighedsbegrænsningssystemer, alkolåse, prædikative sikkerhedssystemer (bremseassistent, automatisk fartpilot, LDW, ultralydsovervågning af den døde vinkel, støddæmperkontrollsystemer) og eCall;
30. opfordrer medlemsstaterne til at undertegne den fælles hensigtserklæring om eCall-systemet inden juni 2007;
31. mener, at intelligente transportsystemer (ITS) bør tilpasses til ældre førere;
32. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at tilskynde EuroNCAP til at indføre prøvninger af beskyttelse mod piskesmældslæsioner og af aktive tekniske systemer såsom ESP/ESC, nødbremssning, førerstøtte (f.eks. alkolåse), automatisk fartpilot og LDW;
33. opfordrer Kommissionen til i retningslinjer for infrastruktur eksplicit at inkludere motorcyklisters sikkerhed, navnlig motorcykelvenlige autoværn på de europæiske veje;
34. mener, at en vigtig foranstaltning, som Kommissionen bør undersøge, er indførelse af en fælles minimumsstandard for kørelærere med prøve og godkendelse;
35. opfordrer medlemsstaterne til at udarbejde en handlingsplan for teoretisk og praktisk færdselslære, der kan anvendes i alle Unionens skoler i hele børnenes skoletid (fra 3 til 18 år); mener, at der derudover bør udarbejdes standarder for uddannelse og de sikkerhedsforanstaltninger, der er nødvendige for at muliggøre, at kørekortskandidater kan gennemføre køretræning under opsyn fra de er 16 år;
36. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at indføre fælles bestemmelser i hele EU om obligatoriske, regelmæssige tekniske sikkerhedskontroller af alle motorkøretøjer;
37. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at foreslå foranstaltninger på grundlag af en evaluering af kendskabet til det fælles europæiske alarmnummer 112 og indførelse af E112 i alle medlemsstater for at forbedre situationen i EU;
38. understreger, at eCall-systemet vil gøre det muligt at forkorte reaktionstiden ved ulykker med ca. 40 % i byområder og ca. 50 % i landdistrikter, og opfordrer samtlige medlemsstater til snarest muligt at gennemføre dette system;

39. opfordrer Kommissionen til at stræbe efter at indføre et europæisk system til undersøgelse af trafikulykker for at gøre det lettere at foretage sammenligninger og arbejde mere effektivt for at forhindre ulykker;
40. opfordrer Kommissionen, medlemsstaterne og disses regionale myndigheder til at være særligt opmærksomme på beskyttelse af og sikkerhed for bløde trafikanter såsom fodgængere, cyklister og motorcyklister;
41. understreger, at medlemsstaterne systematisk bør tage hensyn til sikkerheden for alle trafikanter og til forebyggelse af ulykker i forbindelse med planlægning, bygning og vedligeholdelse af veje og andre infrastrukturforanstaltninger;
42. opfordrer Kommissionen til at tilskynde til brug af bagudvendte barnestole til børn op til 3-4-årsalderen i overensstemmelse med en undersøgelse fra Sveriges vej- og transportforskningsinstitut (VTI) om børns sikkerhed i biler (rapport 489A);
43. opfordrer Kommissionen og navnlig medlemsstaterne til at undersøge trafikikkerhedssituationen for handicappede; finder det vigtigt, at erhvervschauffører, der foretager personbefordring, f.eks. taxichauffører, er tilstrækkeligt oplærte i at fastgøre kørestole osv.;
44. opfordrer Kommissionen til at analysere de handicappedes behov, for så vidt angår deres aktive, selvbestemte deltagelse i trafikken og at træffe foranstaltninger til at sikre handicappede diskrimineringsfri adgang til at erhverve kørekort;
45. mener, at teknologier som telematik på lang sigt giver mulighed for i betragteligt omfang at forhindre dødsulykker; opfordrer derfor til intensiv forskning og samarbejde mellem alle aktører for at fremme hurtig indførelse af de mest lovende teknologier, uden at reducere aktiviteterne inden for uddannelse i trafikikkerhed;
46. mener, at anvendelse af informations- og kommunikationsteknologier på området for vejinfrastruktur klart forbedrer forvaltningen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og trafikikkerheden; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fortsætte deres engagement på dette område ved at udforme et europæisk program for indførelse af intelligente trafikforvaltningssystemer;
47. opfordrer Kommissionen til i særlig grad at overveje køretøjernes tekniske sikkerhed; mener, at videreudvikling af lovgivningen på dette område må overvejes inden 2010; mener, at navnlig afprøvning af de elektronisk styrede sikkerhedsrelevante køretøjssystemer (e-safety-systemer), fælles årlige intervaller for syn af køretøjer, der er over otte år gamle, samt særundersøgelse af køretøjer, der har været indblandet i alvorlige ulykker, er meget vigtigt med henblik på at forbedre sikkerheden på Europas veje yderligere;
48. opfordrer Kommissionen og Eurostat til at forbedre statistikkerne om trafikulykker bl.a. ved
 - også at basere dem på alder og køn,

- bedre at registrere det faktiske antal bløde trafikanter, der er ofre for trafikulykker, som f.eks. fodgængere og cyklister,
 - harmonisere kriterierne for dødsfald ved trafikulykker på grundlag af overlevelseseperioden efter ulykken;
49. opfordrer Kommissionen til at udarbejde en langsigtet trafiksikkerhedsstrategi, der rækker ud over 2010, og til at fastlægge de tiltag, der er nødvendige for at undgå alle dødsulykker og alvorlige kvæstelser som følge af trafikulykker ("nul-visionen")
50. opfordrer medlemsstaterne til at være opmærksomme på de farlige konsekvenser af kørsel med biler (navnlig lastvogne) med sne og is på taget og på dette grundlag at udarbejde henstillinger om etablering af et omfattende net af "rydningssteder"; mener, at tekniske alternativer skal undersøges, henholdsvis støttes;
51. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet, Kommissionen og medlemsstaternes regeringer og parlamenter.