

6.7. Forebyggelsespolitikken skal omfatte tekniske og juridiske instrumenter, der gør det muligt at identificere og overvåge skibe, der sejler i europæiske farvande, at indføre afskrækkende sanktioner i tilfælde af tilsigtet forurening (afgasning), og at forbyde sejlads i den eksklusive økonomiske zone for skibe, der ikke lever op til kravene.

6.8. En ambitiøs politik for sikkerhed til søs, hvor de foreliggende forslag kun er det første spæde skridt, skal rense søtransportmiljøet og garantere, at sikkerhed er en rentabel kilde til aktiviteter og kvalificerede arbejdspladser, ikke kun

for søtransportens fagfolk, men også for skibsværfter og udstyrsproducenter. Arbejds- og beskæftigelsesvilkårene om bord på skibene skal give mulighed for en maksimal navigationssikkerhed. Der skal være tilstrækkeligt mange kvalificerede inspektører til at sikre inspektioner om bord, både af skibets konstruktion, af sikkerhedsudstyret, af moderne navigationssudstyr og af besætningernes vilkår.

6.9. Det er indlysende, at vedtagelsen af strengere regler kræver et ægte politisk engagement fra medlemsstaternes side og afsættelse af passende midler til formålet, så reglerne hurtigst muligt kan implementeres effektivt.

Bruxelles, den 19. oktober 2000.

Göke FRERICHS

*Formand for*

*Det Økonomiske og Sociale Udvalg*

**Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Trafiksikkerhed: Hovedopgaver i EU — Statusrapport og prioritering af foranstaltninger«**

(2001/C 14/05)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 20. marts 2000 under henvisning til EF-traktatens artikel 262 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Hubert Ghigonis til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 28. september 2000.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 376. plenarforsamling af 19. oktober 2000 enstemmigt følgende udtalelse.

## 1. Indledning

1.1. I denne nye meddelelse om trafiksikkerhed evaluerer Kommissionen de fremskridt, der er gjort siden vedtagelsen af meddelelsen af april 1997<sup>(1)</sup>. Kommissionen bemærker, at kurven over faldet i antallet af trafikdræbte flader ud, og for at forbedre trafiksikkerheden yderligere foreslås følgende:

— seks højt prioriterede foranstaltninger på kort og mellem-langt sigt:

— videreførelse og intensivering af arbejdet inden for rammerne af det europæiske program for vurdering af nye biler (EuroNCAP)

— kampagner og lovgivning om sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger for børn

— henstilling til medlemsstaterne om promillegrænser i trafikken

<sup>(1)</sup> »Bedre færdselssikkerhed i EU« (KOM(1997) 131 endelig udg.) — ØSU's udtalelse: EFT C 73 af 9.3.1998, s. 66.

— lovgivning om hastighedsbegrænsere for lette erhvervskøretøjer

- udarbejdelse af retningslinjer for håndtering af »sorte pletter« (særligt ulykkesbelastede steder) og for udformning af »fejltolerante« vejsider (som er knap så tilbøjelige til at give skader i tilfælde af ulykker)
- lovgivning om frontpartier på biler, som giver større sikkerhed for fodgængere og cyklister
- fem yderligere foranstaltninger, der skal undersøges nærmere for at vurdere deres omkostningseffektivitet:
  - lægelige forudsætninger for opnåelse af kørekort
  - kriterier for køreprøver
  - kørelys i dagtimerne
  - virkninger af medicin på bilistens adfærd
  - pleje af ulykkesramte
- tre højt prioriterede støtteforanstaltninger:
  - databasen CARE
  - integreret informationssystem
  - forskning i køretøjsstandarder og telematik.

1.2. Endelig opfordrer Kommissionen medlemsstaterne og de regionale og lokale myndigheder til at gøre det til fast praksis at beregne omkostninger ved og virkninger af foranstaltninger til højnelse af trafikikkerheden, til at øge investeringerne i trafikikkerhed og til at tilrettelægge mekanismer, der gør udbyttet af trafikikkerhedsforanstaltninger mere direkte mærkbart for dem, der træffer beslutningerne og bærer omkostningerne ved at gennemføre dem.

## 2. Generelle bemærkninger

### 2.1. *Det overordnede formål*

2.1.1. ØSU støtter målene for den fælles politik for trafikikkerhed og bifalder Kommissionens nye initiativ.

2.1.2. ØSU er enig med Kommissionen i, at en generel udfladning af kurven for faldet i antallet af trafikdræbte retfærdiggør nye foranstaltninger. I mangel af andre kvantitative mål er det altafgørende, at man i det mindste har en konstant udvikling i faldet i antallet af trafikofre. ØSU beklager, at der ikke er nogen analyse af årsagerne til kurvens udfladning,

så man kunne finde frem til nye løsninger. Der kræves et ægte engagement og en aktiv indsats fra alle berørte EU-institutioner og nationale organer, hvis man skal sikre sig, at der til stadighed gøres fremskridt.

### 2.2. *Anbefalet strategi*

2.2.1. ØSU glæder sig over, at de bebudede initiativer overholder den ramme, der blev fastlagt i den forudgående meddelelse om programmet for 1997-2001, og imødekommer det behov for prioriteringer og cost-benefit-analyser, ØSU pegede på i sin udtalelse af 10. december 1997<sup>(1)</sup>:

- kombinationen af lovgivnings- og ikke-lovgivningsmæssige foranstaltninger, der udvælges på grundlag af effektivitetsovervejelser og omkostningseffektiviteten
- objektive kriterier, der let kan anvendes til at foretage en prioritering af mulige tiltag
- overholdelse af subsidiaritetsprincippet på et område, hvor særlige nationale og regionale forhold kan have stor indflydelse på en given foranstaltnings effektivitet
- tilstræbelse af det højst mulige harmoniseringsniveau af hensyn til de europæiske borgere, der bevæger sig fra et land til et andet, samt erhvervschauffører.

### 2.3. *Kritik og forslag af generel karakter*

2.3.1. I meddelelsen konstateres det, at en generel anvendelse af bedste praksis ville medføre en betydelig nedgang i antallet af ulykker og trafikofre, og på den baggrund kan ØSU kun beklage, at der ikke foreslås noget specifikt tiltag, der sigter mod at udbrede bedste praksis. ØSU henstiller, at Kommissionen bekræfter, at det vil arbejde aktivt på at udbrede bedste praksis.

2.3.2. ØSU bemærker, at der endnu ikke rigtigt er kommet gang i udnyttelsen af CARE-databasen, der blev oprettet i 1993. De analyser, der nævnes i punkt 2.4. i meddelelsen, viser, hvor nyttig en sådan database er. Hidtil er databasen imidlertid kun blevet brugt i meget begrænset omfang. Hvis alle parter, der er interesserede i trafikikkerhed (myndigheder, industri, videnskabsfolk, vejbrugere osv.), havde adgang til databasen, ville CARE være et meget mere effektivt instrument til fremme af trafikikkerheden, end det er tilfældet nu.

<sup>(1)</sup> »Bedre færdselssikkerhed i EU« (KOM(1997) 131 endelig udg.) — ØSU's udtalelse: EFT C 73 af 9.3.1998, s. 66.

2.3.3. ØSU mener, at manglen på præcise, pålidelige data generelt set er en stor hindring for udviklingen af en avanceret trafikikkerhedspolitik. Der er plads til forbedringer, og forbedringerne skal igangsættes under hensyntagen til alle de elementer, der sammenholdt gør det muligt at udvikle en sådan politik:

- indsamling af data
- behandling af data
- analyse af data
- oplysning om den førte politik.

2.3.4. ØSU minder om, at vejbrugernes adfærd i vid udstrækning afhænger af den viden og holdning, de tilegner sig fra barnsben. Uddannelse i færdselssikkerhed, især i grundskolen, er et væsentligt grundlag for succes, som der kunne fastsættes EU-normer for.

### 3. Særlige bemærkninger til de foreslåede foranstaltninger

#### 3.1. Vigtige indsatsområder

3.1.1. ØSU bifalder Kommissionens strategi, der går ud på, at ikke-lovgivningsmæssige tiltag i højere grad skal integreres i en sammenhængende politik for trafikikkerhed.

3.1.2. De informationer, der tilvejebringes i kraft af EuroNCAP-programmet, fremmer markedsføringen af de sikreste køretøjer bedre end lovgivningstiltag, og kampagner og oplysninger, der er rettet til vejbrugere, påvirker den menneskelige faktor, som er helt afgørende for trafikikkerheden.

3.1.3. ØSU bifalder også de initiativer, der sigter mod at fremme bedre infrastrukturer set fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt (»sorte pletter«, »fejltolerante« vejsider). Forebyggelse af ulykker og mindskelse af ulykkernes konsekvenser bør indgå i denne form for infrastrukturforbedringer, der sigter mod at øge vejsikkerheden. Efter ØSU's mening kan infrastrukturforvaltere, i lighed med bilproducenter, tilskyndes til en udvikling i den retning ved hjælp af EuroNCAP-programmet, idet der offentliggøres komparative data om vejinfrastrukturers sikkerhed.

3.1.4. ØSU lægger stor vægt på, at man viderefører indsatsen mod kørsel under påvirkning af alkohol. Det kan kun

beklages, at det ifølge Kommissionen åbenbart ikke er muligt at få vedtaget fælles promillegrænser, uden at der dermed sættes spørgsmålstegn ved problemerne med at nå til enighed. Som i den tidligere udtalelse<sup>(1)</sup> henstiller ØSU, at der vedtages et direktiv, hvor promillegrænsen fastsættes til 0,5 mg; dette berører naturligvis ikke de strengere normer, der gælder i nogle medlemsstater.

3.1.5. ØSU støtter planerne om at lovgive om anvendelse af sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger til børn. Denne form for foranstaltninger bør ikke systematisk udelukke bestemte kategorier af køretøjer eller andre transportmidler; når det drejer sig om offentlig transport, taxaer og erhvervskøretøjer, bør retsreglerne efter ØSU's mening tage højde for driftsmæssige og kommercielle aspekter.

3.1.6. ØSU går principielt ind for øget anvendelse af hastighedsbegrænsere i andre erhvervskøretøjer. Det skal dog bemærkes, at variable hastighedsbegrænsninger, f.eks. afhængigt af klimatiske forhold og trafikæthed, er at foretrække frem for faste grænser på længere sigt. De tekniske fremskridt skulle gøre det muligt at indføre sådanne systemer for alle kategorier af vej køretøjer i en nær fremtid. De nuværende hastighedsbegrænsere kan ikke anvendes i forbindelse med et sådant system. Anvendelsen af obligatoriske hastighedsbegrænsere bør derfor udvides gradvist, og man skal være særlig opmærksom på mulige uønskede virkninger så som øget anvendelse af køretøjer med en bruttovægt lige under tærsklen, hvilket ville føre til en stigning i antallet af vognkilometre, øgede emissioner og større risici for trafikikkerheden.

#### 3.2. Supplerende undersøgelser

ØSU forholder sig positivt til de emner, der foreslås undersøgt nærmere. Det bør prioriteres særligt højt at undersøge, hvordan medicin og narkotika påvirker bilisters adfærd. På baggrund af den stadig voksende anvendelse af disse stoffer — trods nogle interessante konkrete tiltag (advarsler, komparative data) — foreslår ØSU, at der indføres bindende foranstaltninger til bekæmpelse af kørsel under påvirkning af medicin og narkotika; hertil hører, at der allerede nu skal sikres bedre information mellem alle involverede parter om stoffernes virkninger (lægemiddelindustri, læger, apotekere, brugere).

<sup>(1)</sup> ØSU's udtalelse om »Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget "Bedre Færdselssikkerhed i EU — Program for 1997-2001"«, EFT C 73 af 9.3.1998.

### 3.3. Støtteforanstaltninger

3.3.1. En hurtig udvikling af CARE-databasen er efter ØSU's mening af afgørende betydning for enhver form for prioritering og for en trafikikkerhedspolitik, der bygger på omkostningseffektivitet. Det er netop grunden til, at ØSU har taget dette emne op i punktet »Kritik og forslag af generel karakter«.

3.3.2. ØSU bifalder de to andre højt prioriterede støtteforanstaltninger, dvs. et integreret informationssystem og forskning i køretøjsstandarder og telematik. ØSU mener dog, at denne forskning også bør omfatte vejinfrastrukturer. Standar-

der for infrastrukturens opbygning og vedligeholdelse bør i højere grad tilgodese trafikikkerheden samt telematik, som er et velegnet redskab til at fremme færdselsreglernes overholdelse og forsyne vejbrugere med enhver form for oplysninger, der kan fremme en sikkerhedsorienteret adfærd.

### 4. Konklusion

ØSU går generelt ind for ethvert tiltag, der kan forbedre trafikikkerheden. Det glæder sig i særlig grad over, at Rådet (transport) den 26. juni 2000 vedtog en resolution om forbedring af trafikikkerheden, som i øvrigt går i retning af de foranstaltninger, der anbefales i denne udtalelse.

Bruxelles, den 19. oktober 2000.

Göke FRERICHS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

## Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart«

(2001/C 14/06)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 27. april 2000 under henvisning til EF-traktatens artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Alexander von Schwerin til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. september 2000.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 376. plenarforsamling af 18.-19. oktober 2000, mødet den 19. oktober 2000, følgende udtalelse med 94 stemmer for og 1 hverken for eller imod.

### 1. Indledning

1.1. Formålet med Kommissionens forslag til forordning er at harmonisere de tekniske krav og de administrative procedurer inden for civil luftfart. Kommissionen vil, med små ændringer, i en forordning overtage JAR-OPS 1 (Joint Aviation Requirement), som er udarbejdet af de fælles luftfartsmyndigheder (Joint Aviation Authority — JAA), og som medlemsstaterne allerede har indoptaget i deres nationale lovgivning.

### 2. Hovedindholdet i Kommissionens forslag

2.1. Som begrundelse for forslaget anfører Kommissionen bl.a.:

2.1.1. Da Rådet og Kommissionen udarbejdede den anden liberaliseringspakke i 1989, var de enige om, at Fællesskabets lufttransportpolitik også må beskæftige sig med harmonisering af den retsramme, der gælder for civil luftfart, både for at kunne opretholde et højt sikkerhedsniveau og for at sikre fair konkurrence i det indre marked.