

Regionsudvalgets udtalelse om »Meddelelse fra Kommissionen« »Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave«

(2004/C 109/02)

REGIONSUDVALGET HAR -

under henvisning til Kommissionens meddelelse Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden (KOM(2003) 311 endelig),

under henvisning til Kommissionens beslutning af 2. juni 2003 om i henhold til EF-traktatens artikel 265, stk. 1, at anmode om Regionsudvalgets udtalelse,

under henvisning til præsidiets beslutning af 14. maj 2002 om at henvise det forberedende arbejde til Underudvalget for Territorial Samhørighed,

under henvisning til sin tidligere udtalelse om Kommissionens hvidbog om »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg« (KOM (2001)370 endelig; CdR 54/2001 fin) ⁽¹⁾,

under henvisning til sin tidligere udtalelse om Kommissionens meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om »Trafikkerhed: hovedopgaver i EU – statusrapport og prioritering af foranstaltninger« (KOM (2000)125 endelig; CdR 166/2000 fin) ⁽²⁾,

under henvisning til forslag til Regionsudvalgets udtalelse (CdR 184/2003 rev. 2), som blev vedtaget den 3. december 2003 af Underudvalget for Territorial Samhørighed med Royston Brady, medlem af Dublin Regional Authority (IE/AE) som ordfører,

og ud fra følgende betragtninger:

- 1) Trafikkerheden berører hele Den Europæiske Union og dens befolkning direkte. Udgifterne i forbindelse med de 1,3 mio. trafikulykker pr. år med 40 000 dræbte og 1,7 mio. kvæstede vurderes til 160 mia. EUR, og de personlige tragedier lader sig ikke gøre op;
- 2) EU-traktaten kræver udtrykkeligt, at den fælles transportpolitik skal omfatte foranstaltninger til forbedring af trafikikkerheden;
- 3) I forbindelse med målsætningerne for den fælles transportpolitik og for Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden er der tale om delt kompetence, og de lokale og regionale myndigheder spiller en vigtig rolle;
- 4) Kommissionen har foreslået, at EU sætter sig som mål at halvere antallet af trafikdræbte inden 2010 -

på sin 53. plenarforsamling den 11.-12. februar 2004 (mødet den 11. februar) enstemmigt VEDTAGET FØLGENDE UDTALELSE:

1. Regionsudvalgets synspunkter

1.1 Regionsudvalget bifalder meddelelsen og handlingsprogrammet som et vigtigt bidrag til de igangværende bestræbelser på at forbedre og fremme trafikikkerheden.

1.2 Regionsudvalget tilslutter sig målsætningen at halvere antallet af trafikdræbte inden 2010 og bifalder, at Rådet også gør det. Som påpeget i meddelelsen repræsenterer målsætningen en seriøs, kollektiv forpligtelse, der indebærer, at de offentlige myndigheder på alle niveauer påtager sig et ansvar og gør en indsats. Fastsættelse af mål, fordeling af ansvar og integreret planlægning er faktorer, som er af afgørende betydning for handlingsplanens succes. Men Regionsudvalget finder, at handlingsprogrammets mål bør overvejes nærmere. I betragtning af at antallet af trafikdræbte er reduceret med 50 % i løbet

af de seneste 30 år, kan det forekomme overdrevent ambitiøst at ville opnå en yderligere reduktion på 50 % inden 2010, navnlig når man ser, hvilke foranstaltninger handlingsprogrammet omfatter. Da der er stor forskel på antallet af trafikdræbte og trafikulykker i de forskellige medlemsstater, er det også vigtigt, at den tilstræbte reduktion opnås i alle medlemsstaterne, under hensyntagen til antallet af trafikulykker og allerede opnåede gode resultater inden for trafikikkerhed, og at den opnås for alle trafikanters og ikke bare for bilisternes vedkommende.

1.3 Skønt antallet af dræbte og tilskadedkomne som følge af trafikulykker er faldet, understreger Regionsudvalget, at der ikke er grund til at lægge hænderne i skødet, da situationen på vejene i EU stadig er uacceptabel.

⁽¹⁾ EFT C 192 af 12.8.2002, s. 8.

⁽²⁾ EFT C 22 af 24.1.2001, s. 25.

1.4 Regionsudvalget understreger, at individuelle trafikanters rettigheder ikke må gå forud for almenhedens ret til sikkerhed og tryghed.

1.5 Hvis handlingsprogrammet skal blive en succes, må alle aktører gøre en indsats og afsætte ressourcer, og Regionsudvalget bifalder, at Kommissionen anerkender, at de lokale og regionale myndigheder har en vigtig rolle at spille. Regionsudvalget glæder sig også over, at Kommissionen har rettet sig efter mange af de henstillinger, det fremsatte i udtalelsen om »Trafiksikkerhed - hovedopgaver i EU – statusrapport og prioritering af foranstaltninger«⁽³⁾.

1.6 Regionsudvalget finder, at der er særlig brug for en EU-indsats i forbindelse med teknologi, der udvikler sig hastigt, og i forbindelse med multinationale selskaber, der opererer på globale markeder. Derfor ser det positivt på anvendelse af den åbne koordinationsmetode på visse aspekter af forbedring af trafikikkerheden i EU.

1.7 Det er almindeligt anerkendt, at trafikanternes overtrædelse af den grundlæggende lovgivning på trafikikkerhedsområdet, navnlig om fartgrænser, spirituskørsel og anvendelse af personligt sikkerhedsudstyr, er hovedårsagen til de alvorlige ulykker. Regionsudvalget understreger, at der må lægges stor vægt på gennemførelse og håndhævelse af den eksisterende lovgivning i medlemsstaterne.

1.8 Regionsudvalget hilser Europæisk Charter om Trafiksikkerhed velkomment og ønsker, at der gøres en indsats for at markedsføre det. Regionsudvalget kan evt. hjælpe til med at markedsføre chartret over for de lokale og de regionale myndigheder i EU og opfordrer til, at der gøres en særlig indsats for at markedsføre det i de nye medlemsstater.

1.9 Regionsudvalget bifalder forslaget om et europæisk overvågningsorgan for trafikikkerhed, eftersom pålidelige og sammenlignelige statistiske data, især om årsagerne til ulykker, er nødvendige for at udvikle yderligere målrettede foranstaltninger, der kan gøre vejtransporten sikrere.

1.10 Regionsudvalget opfordrer til, at der udvikles teknologisk apparatur som f.eks. standardiseret optageudstyr (sorte bokse), der kan tilpasses landevejskøretøjer. Hvis sådant udstyr bliver almindeligt anvendt, kan det få kraftig indflydelse på chaufførers adfærd og stærkt begrænse udgifterne til håndhævelse af sikkerhedslovgivningen.

1.11 Regionsudvalget anmoder om, at der inden for rammerne af den eksisterende fællesskabspolitik ydes skatte- og afgiftsbegunstigelser til udvikling og anvendelse af sikkerhedsudstyr i køretøjer. Men udviklingen af sikkerhedsudstyr til køretøjer og deres brugere må ikke ske på bekostning af andre trafikanter, som i forvejen er mere sårbare.

1.12 Det hedder i meddelelsen, at EU råder over finansielle midler til at støtte trafikikkerhedsinitiativer. Regionsudvalget understreger, at der heraf bør stilles midler til rådighed for de lokale og regionale myndigheder til gennemførelse af målrettede trafikikkerhedsprogrammer. Hensynet til trafikikkerheden

bør også være et kriterium i forbindelse med infrastrukturstøtte fra strukturfondene.

1.13 Regionsudvalget finder, at meddelelsen kunne have lagt større vægt på spørgsmål i tilknytning til de ikke-kørende trafikanters, dvs. fodgængernes og cyklisternes sikkerhed. At der traditionelt ofres så begrænset opmærksomhed på disse trafikanter har resulteret i for mange ulykker på vejene i EU. Det bekymrer Regionsudvalget, at det foreslåede handlingsprogram for trafikikkerheden kan forværre denne traditionelle skævhed.

2. Regionsudvalgets henstillinger

2.1 Regionsudvalget finder, at det foreslåede mål for handlingsprogrammet bør overvejes nærmere. F.eks. kunne der opstilles særlige mål for de enkelte medlemsstater og for forskellige kategorier af trafikanter, idet der er stor variation inden for EU, når det gælder trafikikkerhed. De opstillede mål bør desuden også virke stimulerende og være realistiske for de lande, der er kommet langt med trafikikkerheden. Hvis der opstilles særlige nationale målsætninger, bør det foregå i samarbejde med medlemsstaterne og med de lokale og regionale myndigheder.

2.2 Regionsudvalget bifalder Kommissionens og Røde Kors' igangværende kampagne for børn. Det er vigtigt at udvikle sikker kørsels- og vejbenyttelsesadfærd hos unge førere af motorkøretøjer og unge vejbrugere i øvrigt, og derfor så udvalget gerne et forslag til et EU-program for færdselslans og sikker kørsel, støttet af Kommissionen og rettet mod skolelever på sekundærtrinnet, evt. i tilknytning til Youth-programmet. Det er udvalgets opfattelse, at de lokale og regionale myndigheder ville være villige og velegnede til at medvirke til at etablere og gennemføre et sådant program.

2.3 Regionsudvalget ser gerne, at man nøjere overvejer, om de lokale og regionale myndigheder kan medvirke til at håndhæve færdselslovgivningen i nært samarbejde med politiet, da det kunne sikre stærkt forøget kapacitet til håndhævelse af den eksisterende lovgivning. Ekstraopgaver bør dog ikke gøres obligatoriske ved lov; de skal være frivillige og primært vedrøre lokale trafikikkerhedsspørgsmål.

2.4 Regionsudvalget bifalder forslaget om at støtte udbygningen af det europæiske program for bedømmelse af nye bilmodeller (EuroNCAP), så andre aspekter af passiv sikkerhed, som f.eks. beskyttelse mod piskesmældslæsioner og bedre kompatibilitet mellem køretøjerne i tilfælde af sammenstød, inddrages. Men udvalget finder, at vurdering af risikoen i forbindelse med uheld, som involverer fodgængere, bør indgå i EuroNCAP som et standardelement.

2.5 Regionsudvalget finder, at de kompetente myndigheder bør betragte trafikikkerhed som et nødvendigt hensyn i forbindelse med planlægning og udførelse af vejinfrastrukturprojekter, så de f.eks. konsulterer dem, der har ansvaret for trafikikkerheden, ikke mindst politiet.

⁽³⁾ EFT C 22 af 24.1.2001, s. 25.

2.6 Regionsudvalget erkender, at forbedringer af vejinfrastrukturen kan bidrage til at begrænse trafikulykkernes hyppighed og voldsomhed. Handlingsprogrammet indeholder foranstaltninger vedrørende ny vejinfrastruktur, men udvalget så også gerne trafikstyrings-/trafiksikkerhedsinitiativer med henblik på allerede eksisterende veje, også i byområder. Man bør eksempelvis overveje at indføre et generelt overhalingsforbud for lastbiler på farlige vejstrækninger.

2.7 Regionsudvalget foreslår, at det europæiske overvågningsorgan for trafiksikkerhed får sit opgavefelt udvidet, så det også skal indsamle og videreformidle eksempler på god praksis i forbindelse med håndhævelse af trafiksikkerhedsbestemmelser. Overvågningsorganet kunne også indsamle komparative data i alle medlemsstaterne om overholdelse af trafiksikkerhedskravene og sandsynligheden for håndhævelsestiltag. Publikation af disse data, indsamlet på ensartet vis, skulle kunne inspirere medlemsstaterne til at forbedre deres indsats på disse områder.

2.8 Regionsudvalget så gerne, at trafikulykkers konsekvenser for ofrene og deres familier/pårørende under forsørgelse blev undersøgt nærmere, så der kan opstilles eksempler på god praksis for information og støtte til ofrene og deres pårørende. Dette kunne være endnu en opgave for overvågningsorganet for trafiksikkerhed.

2.9 Som det EU-organ, der repræsenterer de lokale og regionale myndigheder, som spiller en vigtig rolle i gennemførelsen

af handlingsprogrammet for trafiksikkerheden, ønsker Regionsudvalget at blive repræsenteret i den følgegruppe, der skal evaluere fremskridtene.

2.10 Forslaget om at oprette et informationsnet mellem de nationale kørekortmyndigheder hilses velkomment. Regionsudvalget opfordrer også til at overveje et system, som kan sikre, at bøder for trafikforseelser begået af EU-borgere i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, inddrives.

2.11 Regionsudvalget bekræfter sin vilje til at arbejde for forbedret trafiksikkerhed ved at anbefale styrkelse af foranstaltningerne til bekæmpelse af kørsel uden kørekort eller forsikring. Der sker alt for mange ulykker, hvor trafikanterne hverken opfylder kravet om kørekort eller forsikring. For at øge trafiksikkerheden er det nødvendigt at gøre trafikanterne mere ansvarlige både med hensyn til de farer, de udsætter sig for, og de krav, de skal overholde.

2.12 Regionsudvalget understreger EU's åbne karakter og EU-borgernes frie bevægelighed. Grænserne bør ikke hindre bestræbelserne på at begrænse trafikulykkerne. Det vil i den forbindelse være hensigtsmæssigt at styrke samarbejdet mellem staterne for at sikre reel gennemførelse af de straffe, som EU-borgere eller tredjelandsborgere idømmes for at have begået en trafikovertrædelse eller -forseelse på en medlemsstats område.

Bruxelles, den 11. februar 2004

Peter STRAUB
Formand for
Regionsudvalget