

Tirsdag den 27. september 2011

77. understreger behovet for at føre en aktiv konkurrencepolitik, der holder øje med tendenser i retning af koncentration inden for sektoren eller misbrug af en dominerende stilling;

78. opfordrer Kommissionen til at udarbejde en integreret turismestrategi inden udgangen af 2012 på linje med og som supplement til den nuværende strategi og dens gennemførelsesplan;

79. mener, at der bør nedsættes en særlig faglig taskforce for turisme i Europa-Parlamentet, som skal have til opgave på nært hold at følge gennemførelsen af de af Kommissionen foreslåede aktiviteter og Parlamentets forslag;

*

* *

80. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.

Europæisk trafikssikkerhed 2011-2020

P7_TA(2011)0408

Europa-Parlamentets beslutning af 27. september 2011 om europæisk trafikssikkerhed 2011-2020 (2010/2235(INI))

(2013/C 56 E/06)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens meddelelse "En bæredygtig fremtid for transporten: På vej mod et integreret og brugervenligt transportsystem med teknologien som drivkraft" (KOM(2009)0279),
- der henviser til Kommissionens hvidbog "En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (KOM(2011)0144),
- der henviser til Kommissionens meddelelse "På vej mod et europæisk trafikssikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikssikkerheden for 2011-2020" (KOM(2010)0389),
- der henviser til Rådets konklusioner af 2. og 3. december 2010 om Kommissionens meddelelse "På vej mod et europæisk trafikssikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikssikkerheden for 2011-2020" (16951/10),
- der henviser til Kommissionens evalueringsundersøgelse ⁽¹⁾ om det tredje europæiske handlingsprogram for trafikssikkerheden,
- der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget om emnet "Politiske retningslinjer for trafikssikkerheden for 2011-2020" (CdR 296/2010),
- der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg om emnet "På vej mod et europæisk trafikssikkerhedsområde" (CESE 539/2011),
- der henviser til resolution 64/255 af 10. maj 2010 fra FN's Generalforsamling om forbedring af trafikssikkerheden på globalt plan,
- der henviser til sin beslutning af 29. september 2005 om forslag til et europæisk handlingsprogram for trafikssikkerheden - Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave ⁽²⁾,

⁽¹⁾ Forberedelse af det europæiske handlingsprogram for trafikssikkerheden for 2011-2020.

⁽²⁾ EUT C 227 E af 21.9.06, s. 609.

Tirsdag den 27. september 2011

- der henviser til sin beslutning af 27. april 2006 om færdselssikkerhed: "eCall" til gavn for borgerne ⁽¹⁾,
 - der henviser til sin beslutning af 18. januar 2007 om det tredje handlingsprogram for trafiksikkerheden - midtvejsstatus ⁽²⁾,
 - der henviser til sin beslutning af 23. april 2009 om en handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa ⁽³⁾,
 - der henviser til sin beslutning af 23. april 2009 om en handlingsplan for bytrafikken ⁽⁴⁾,
 - der henviser til sin beslutning af 18. maj 2010 om sanktioner for alvorlige overtrædelser af bestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport ⁽⁵⁾,
 - der henviser til sin beslutning af 6. juli 2010 om en bæredygtig fremtid for transporten ⁽⁶⁾,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 48,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A7-0264/2011),
- A. der henviser til, at over 35 000 mennesker i 2009 blev dræbt ved ulykker på vejene i Den Europæiske Union og 1 500 000 mennesker blev kvæstet;
- B. der henviser til, at der for hver dødsulykke statistisk set er fire yderligere ulykker, der fører til varige handicap, ti, der forårsager alvorlige kvæstelser, og 40, der forårsager lettere kvæstelser;
- C. der henviser til, at udgifterne for samfundet i forbindelse med trafikulykker anslås til 130 mia. EUR om året;
- D. der henviser til, at målet i det tredje handlingsprogram om en halvering af antallet af dræbte i trafikken i EU inden udgangen af 2010 ikke blev nået, men at der har kunnet registreres et betydeligt fald i antallet af trafikdræbte i EU;
- E. der henviser til, at der i EU fortsat findes en relativt høj tolerance i samfundet over for trafikulykker, og at trafikken hvert år kræver ofre i en størrelsesorden, der svarer til, at 250 mellemstore trafikfly styrter ned;
- F. der henviser til, at der dels er behov for en større indsats for at begrænse antallet af trafikofre, dels bør drages omsorg for at undgå ligegyldighed, når antallet af ofre falder;
- G. der henviser til, at trafiksikkerhed er en opgave for hele samfundet;
- H. der henviser til, at kun 27,5 % af foranstaltningerne i det tredje handlingsprogram er blevet gennemført i fuldt omfang, og at det derfor er nødvendigt med væsentlig mere ambitiøse mål og foranstaltninger til at øge trafiksikkerheden, end Kommissionen hidtil har foreslået;

⁽¹⁾ EUT C 296 E af 6.12.2006, s. 268.

⁽²⁾ EUT C 244 E af 18.10.2007, s. 220.

⁽³⁾ EUT C 184 E af 8.7.2010, s. 50.

⁽⁴⁾ EUT C 184 E af 8.7.2010, s. 43.

⁽⁵⁾ EUT C 161 E af 31.5.2011, s. 58.

⁽⁶⁾ Vedtagne tekster, P7_TA(2010)0260.

Tirsdag den 27. september 2011

- I. der henviser til, at den lovgivningsmæssige ramme for forordninger og direktiver, der bygger på videnskabelige data, endnu ikke er fuldt udnyttet, og at implementeret europæisk lovgivning kan bidrage til at redde liv;
- J. der henviser til, at mange lovgivningsmæssige foranstaltninger til forbedring af trafikssikkerheden, f.eks. direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed, allerede er vedtaget og kan træde i kraft i de nærmeste år;
- K. der henviser til, at Kommissionen ikke har forelagt et udkast til et nyt handlingsprogram, inden det tredje handlingsprogram for trafikssikkerheden løb ud;
- L. der henviser til, at sandsynligheden for at blive dræbt i trafikken for fodgængere er ni gange, for cyklister syv gange og for motorcyklister 18 gange større pr. tilbagelagt kilometer end for passagererne i en personbil;
- M. der henviser til, at ca. 55 % af dødsulykkerne sker på landeveje, 36 % i byområder og 6 % på motorveje;
- N. der henviser til, at hvis pendlertrafik til og fra arbejde medregnes, er 60 % af de dødbringende arbejdsulykker trafikulykker;
- O. der henviser til, at antallet af trafikdræbte er faldet konstant, men at antallet af dødsulykker, der involverer motorcyklister, er stagneret og mange steder stigende;
- P. der henviser til, at den offentlige persontransport er mange gange sikrere end den motoriserede individuelle transport;
- Q. der henviser til, at lastbilers blinde vinkel udgør en dødelig fare for cyklister og fodgængere;
- R. der henviser til, at Den Europæiske Union står over for demografiske forandringer, og at der i særlig grad skal tages hensyn til ældres mobilitetsbehov;
- S. der henviser til, at nye tekniske udviklinger bl.a. med hensyn til hybridkøretøjer og eldrevne motorer stiller retningslinjerne over for nye udfordringer;
- T. der henviser til, at europæiske, nationale, regionale og lokale foranstaltninger skal gå hånd i hånd;
- U. der henviser til, at direktiv 2008/96/EF om vejinfrastrukturens sikkerhed stiller krav om gennemførelse af trafikssikkerhedsrevisioner og sikkerhedsinspektioner som led i det regelmæssige vedligeholdelsesarbejde, og at dette direktiv kun gælder for det transeuropæiske netværks vejinfrastruktur, hvorfor mange nationale og lokale veje ikke er reguleret;
- V. der henviser til, at regelmæssige inspektioner af alle europæiske veje udført af kompetente myndigheder er et væsentligt element i forebyggelsen af de mulige farer for trafikanter;
- W. der henviser til, at tilgængelige data om årsager til ulykker og skader er afgørende for at kunne forbedre vejsikkerheden, hvilket bl.a. er påvist i Veronica-projekterne;

Grundprincipper

- 1. ser positivt på den foreliggende meddelelse fra Kommissionen, men opfordrer Kommissionen til inden udgangen af 2011 at videreudvikle de fremlagte initiativer til et fuldgældigt handlingsprogram, der omfatter et detaljeret katalog over foranstaltninger med klare tidsplaner og overvågningsinstrumenter for en regelmæssig opfølgning samt en midtvejsevaluering;

Tirsdag den 27. september 2011

2. er enig med Kommissionen i, at der er behov for en sammenhængende, overordnet og integreret tilgang for at øge trafikssikkerheden, og kræver, at trafikssikkerhedshensyn integreres i alle relevante politikkområder såsom uddannelse, sundhed, miljø- og socialpolitik og politi- og retssamarbejde;

3. opfordrer Kommissionen til at forbedre rammebetingelserne for sikrere og mere miljøvenlige transportformer, f.eks. til fods, på cykel eller med offentlig transport, med henblik på at fremme brugen heraf;

4. foreslår, at der som prioriteret anliggende inden 2014 udpeges en koordinator for trafikssikkerheden i EU, der skal have til opgave at

- fremme - som en anerkendt sagkyndig inden for trafikssikkerhed - igangværende og iværksætte innovative nye trafikssikkerhedsprojekter med sin erfaring, ekspertise og kompetencer
- koordinere trafikssikkerhedsforanstaltninger i Kommissionen og mellem medlemsstaterne
- lette forberedelse, gennemførelse og håndhævelse af effektive og sammenhængende trafikssikkerhedspolitikker i overensstemmelse med EU-målene på højt politisk plan
- føre tilsyn med bestemte projekter som f.eks. harmoniseringen af indikatorer, data og så vidt muligt nationale trafikssikkerhedsplaner
- fremme udveksling af bedste praksis og gennemførelse af trafikssikkerhedsbestemmelser i samarbejde med alle berørte parter, medlemsstater og de regionale og lokale myndigheder
- være forbindelsesled mellem de relevante politiske og akademiske niveauer for at sikre en tværfaglig tilgang;

5. opfordrer Kommissionen til at oprette et samarbejdsforum, hvor anklagere, retshåndhævende myndigheder, foreninger for ofre og trafikssikkerhedsovervågningscentre kan udveksle information om bedste praksis og samarbejde tættere om at forbedre gennemførelsen af trafikssikkerhedslovgivningen både på nationalt og tværnationalt plan;

6. understreger, at der navnlig skal fokuseres på korrekt gennemførelse og mere effektiv håndhævelse af allerede vedtagne love og foranstaltninger, men at mulighederne for lovgivningsmæssige foranstaltninger på EU-plan endnu ikke er udnyttet fuldt ud;

7. beklager, at EU-budgettet for trafikssikkerhedsforanstaltninger i de seneste år er blevet beskåret markant, og opfordrer Kommissionen til at vende denne tendens;

8. støtter udtrykkeligt målet om senest i 2020 at halvere det samlede antal dræbte i trafikken i EU i forhold til 2010, og kræver desuden yderligere klare og målbare mål for denne periode, herunder navnlig

- at antallet af børn indtil 14 år, der dræbes i trafikken, nedsættes med 60 %
- at antallet af fodgængere og cyklister, der mister livet ved trafiksammenstød, nedsættes med 50 %, og
- at antallet af personer, der kvæstes livsfarligt i trafikken, nedsættes med 40 % på grundlag af en ensartet definition i hele EU, der snarest bør fastlægges;

Tirsdag den 27. september 2011

Etiske aspekter

9. understreger, at hver borger i EU ikke kun har ret til individuel trafikdeltagelse og sikker trafik, men navnlig også har en forpligtelse til at bidrage til trafiksikkerheden via sin adfærd; mener, at de offentlige myndigheder og EU har en moralsk og politisk forpligtelse til at træffe foranstaltninger til at tage hånd om dette sociale problem;

10. bekræfter, at der er behov for en supplerende langsigtet strategi, der rækker ud over den foreliggende meddelelses tidshorisont, og som tager sigte på at undgå alle dødsofre i trafikken ("Vision Zero"); er klar over, at dette ikke er muligt uden udstrakt brug af teknologi i vej køretøjer og udvikling af egentlige netværk for ITS, og opfordrer derfor Kommissionen til at udforme de centrale elementer i en sådan strategi og fremlægge dem inden for de næste tre år;

11. påpeger, at respekten for livet og det enkelte menneske bør komme til udtryk igennem en fælles kulturel og værdimæssig proces, der fører til, at vejen ansues som et menneskeligt samfund;

12. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til officielt at anerkende den tredje søndag i november som verdensdag til minde om trafikofre, sådan som FN og Verdenssundhedsorganisationen allerede har gjort det, for at gøre offentligheden mere opmærksom på denne problematik;

Bedste praksis og gennemførelse i nationale planer

13. opfordrer Kommissionen til at gøre mere for at fremme udvekslingen af viden og bedste praksis mellem medlemsstaterne, således at denne i højere grad kan integreres i nationale, regionale og lokale trafiksikkerhedsplaner, for at fremme, at aktiviteterne indføres på et grundlag, der er så metodologisk som muligt; disse tiltag vil dermed bidrage til oprettelsen af et europæisk trafiksikkerhedsområde;

14. opfordrer Kommissionen til at evaluere det europæiske trafiksikkerhedscharter og tilskynde til, at der etableres lignende chartre på regionalt og lokalt plan;

15. understreger, at klare, kvantificerbare mål giver yderligere impulser og incitamenter til at forbedre trafiksikkerheden og udgør meget vigtige elementer, hvis der skal foretages en sammenligning mellem medlemsstaternes resultater, og foranstaltningerne skal overvåges og evalueres; mener, at der bør gøres et forsøg på at kvantificere de enkelte medlemsstats bidrag til opnåelse af målene for 2020; mener, at dette bidrag bør anvendes som en ledetråd i forbindelse med fastsættelse af prioriteringer for nationale trafiksikkerhedspolitikker;

16. støtter Kommissionen i dens indsats for at overtale medlemsstaterne til at udarbejde nationale trafiksikkerhedsplaner; kræver, at udarbejdelse og offentliggørelse af disse planer efter harmoniserede fælles retningslinjer gøres obligatorisk; understreger dog, at medlemsstaterne bør have et omfattende råderum til at tilpasse de pågældende foranstaltninger, programmer og målsætninger til de forskellige nationale forhold;

17. opfordrer Kommissionen til snarest at erklære et særligt år for året for sikker kommerciel vejtransport;

18. opfordrer Kommissionen til at udarbejde en håndbog om bedste praksis ved lægebehandling af tilskadekomne på ulykkesstedet for at sikre, at de får en hurtigere og mere effektiv lægebehandling, hvilket er helt afgørende for de værst tilskadekomnes overlevelse;

Tirsdag den 27. september 2011

19. opfordrer Kommissionen til sammen med arbejdsmarkedets parter at udarbejde en strategi til nedbringelse af antallet af færdselsuheld med arbejdstagere på vej til og fra arbejde; opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til at tilskynde virksomhederne til at udarbejde trafiksikkerhedsplaner; opfordrer Kommissionen til at gøre sit yderste for at sikre, at der inden for rammerne af det europæiske charter om trafiksikkerhed kan udstedes certifikater til virksomheder, der indfører trafiksikkerhedsplaner for deres ansatte;

Bedre indikatorer og data

20. anser data af høj kvalitet og sammenlignelige data for alle trafikanter, herunder cyklister og fodgængere, for en grundlæggende forudsætning for en vellykket trafiksikkerhedspolitik;

21. opfordrer Kommissionen til at få udarbejdet en undersøgelse af de økonomiske og sociale konsekvenser for samfundet i EU-medlemsstaterne af dødsfald og tilskadekomne i trafikken;

22. opfordrer Kommissionen til inden udgangen af 2013 at anvende et sæt af yderligere, harmoniserede indikatorer på grundlag af SafetyNet-projektet, ved hjælp af hvilke der kan gennemføres en forbedret overvågning og relevante sammenligninger af medlemsstaternes resultater;

23. opfordrer Kommissionen til inden 2012 at udarbejde et forslag til forbedring af datagrundlaget for ulykkes- og skadesårsager samt anonymiserede data om kvæstelsernes alvor og videre udvikling; opfordrer endvidere til, at der med støtte fra EU iværksættes grundig, tværfaglig ulykkesforskning på repræsentative trafikområder i samtlige medlemsstater;

24. opfordrer Kommissionen til inden for to år at udarbejde harmoniserede definitioner af "livsfarlige", "alvorlige" og "lettere kvæstelser" for at muliggøre sammenlignelighed mellem foranstaltningerne og deres resultater i medlemsstaterne;

25. kræver, at der oprettes et egentligt EU-observationscenter for landevejstrafikken, der skal gøre status over eksisterende initiativer om dataindsamling, fremlægge et forslag til forbedring af udvekslingen af data og samle datasæt fra allerede eksisterende databaser og viden fra EU-projekter som SafetyNet, VERONICA eller DaCoTa, bearbejde disse på en forståelig måde, foretage årlige opdateringer og gøre oplysningerne tilgængelige for alle;

26. opfordrer medlemsstaterne til at overholde allerede eksisterende forpligtelser til meddelelse af oplysninger og til at gøre konkrete fremskridt med hensyn til udveksling af data i grænseoverskridende færdsels-sager; opfordrer medlemsstaterne til at harmonisere dataindsamlingssystemerne under anvendelse af programmer, der senest i 2014 skal sikre realtidsoverførsel af følsomme oplysninger;

Indsatsområder

Forbedring af trafikanternes uddannelse og adfærd

27. understreger, at trafiksikkerhed i høj grad afhænger af forsigtighed, hensyntagen, gensidig respekt og overholdelse af gældende regler, hvilket er direkte knyttet til behovet for en systematisk forbedring af kvaliteten af køreskolernes undervisning og af proceduren for udstedelse af kørekort;

28. er af den opfattelse, at konceptet med livslang læring bør prioriteres højere i landevejstrafikken, og støtter derfor virksomheden i centre, der tilbyder undervisning i sikker kørsel, som en effektiv måde til systematisk at undervise førere i alle situationer, fra erhvervs- til fritidskørsel; mener, at trafikuddannelse og skolingsprogrammer for trafikanter allerede bør iværksættes fra en tidlig alder i familien og i skolen og bør omfatte cyklister, fodgængere og brug af kollektiv transport;

Tirsdag den 27. september 2011

29. opfordrer til indførelse af foranstaltninger, der skal forbedre oplæringen af nye bilister, f.eks. kørsel med ledsager fra 17-årsalderen eller indførelse af en trinvis kørekortsordning, som indebærer praktisk undervisning også efter erhvervelse af kørekortet; opfordrer endvidere til indførelse af obligatoriske sikkerhedskurser for unge og nye trafikanter for at give dem praktisk erfaring i håndtering af forskellige farlige situationer;

30. kræver, at der i uddannelsen og skoling som et af de vigtigste elementer i uddannelsen af nye førere, der vil nå og forbedre trafiksikkerheden, snarest fokuseres på de vigtigste årsager til dødsfald og alvorlige kvæstelser i trafikken som for høj hastighed, alkohol- og narkotikamisbrug eller brug af visse lægemidler, der indvirker på køreevnen, manglende anvendelse af sikkerhedssele eller andet beskyttelsesudstyr, f.eks. hjelme for brugere af tohjulede køretøjer, anvendelse af mobilt kommunikationsudstyr under kørslen og træthed;

31. er overbevist om, at der er behov for bedre undervisning af nye førere om dæks rolle for trafiksikkerheden, og at det er nødvendigt at overholde grundlæggende regler for korrekt vedligeholdelse og brug af dæk; opfordrer derfor medlemsstaterne til på korrekt vis og rettidigt at gennemføre kørekortsdirektivet og dets bestemmelser om en obligatorisk del om kendskab til dæk og en del om grundlæggende vedligeholdelse af bilen generelt ved køreprøverne;

32. mener, at der i forbindelse med køreundervisning bør lægges større vægt på tohjulede motordrevne køretøjer og disses synlighed;

33. opfordrer til, at fastgøring af last under privat transport prioriteres højere i forbindelse med køreundervisning og køreprøver;

34. opfordrer til indførelse af obligatoriske genopfriskningskurser i førstehjælp hvert tiende år for alle indehavere af kørekort;

35. opfordrer medlemsstaterne til at indføre særlige strafpointsystemer for de farligste overtrædelser som det mest effektive supplement til bøder;

36. anbefaler, at der monteres alkoholåsesystemer i køretøjer tilhørende trafikanter, der allerede flere gange er dømt for spirituskørsel, som en foranstaltning til reintegration;

37. opfordrer til indførelse af en synsprøve for alle førere af køretøjer i kategori A og B hvert tiende år og for førere over 65 år hvert femte år; opfordrer medlemsstaterne til at indføre en obligatorisk lægeundersøgelse for førere i en vis alder for, på grundlag af de statistiske ulykkesdata for de pågældende aldersgrupper, at konstatere, om de besidder den fysiske, mentale og psykologiske evne til fortsat at køre bil;

38. opfordrer Kommissionen til hvert tredje år at arrangere EU-trafiksikkerhedskampagner om et specifikt emne og til systematisk at anvende de kommunikationskanaler, der er etableret som følge af gennemførelsen af trafiksikkerhedschartret, til disse kampagner;

39. opfordrer Kommissionen til som led i trafiksikkerhedspolitikken at gribe ind over for de mange dødsfald ved jernbaneoverskæringer, hvor ulykkerne ofte skyldes, at trafikanterne har udvist uhensigtsmæssig adfærd ved f.eks. at tage for store risici, ikke være tilstrækkeligt opmærksomme eller misforstå vejskilte;

Tirsdag den 27. september 2011

Harmonisering og håndhævelse af færdselsreglerne

40. kræver en konsekvent harmonisering af vejskilte og færdselsregler inden 2013; påpeger, at vejskilte skal holdes i god stand, så de tydeligt kan ses, og at de, hvis det nødvendiggøres af ændringer i forholdene, skal udskiftes rettidigt;

41. opfordrer Kommissionen til hurtigst muligt at vedtage ITS-specifikationerne vedrørende prioriterede foranstaltninger inden for færdselssikkerhed og -sikring som omhandlet i artikel 3, litra b)-f), i direktiv 2010/40/EU om indførelse af intelligente transportsystemer;

42. anser en effektiv håndhævelse af de gældende regler for en central søjle i EU's trafikikkerhedspolitik; opfordrer til at forbedre udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne om overtrædelser af færdselsreglerne og til at retsforfølge lovovertræderne i henhold til gældende national ret; opfordrer i denne forbindelse medlemsstaterne til at udarbejde årlige nationale mål for kontroller med hensyn til overtrædelser af hastighedsgrænserne, spirituskørsel eller kørsel under påvirkning af narkotika og anvendelse af sikkerhedssele og hjelm samt til målrettet at sørge for, at disse kontroller reelt finder sted;

43. henviser til den vigtige rolle, som organisationen TISPOL spiller med hensyn til udveksling af bedste praksis for håndhævelse af færdselsreglerne;

44. fremhæver, at en harmoniseret og effektiv tilgang til kontrollerne er yderst vigtig for gennemførelsen af de sociale bestemmelser inden for vejtransport (forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EØF) nr. 3821/85), der har meget stor betydning for trafikikkerheden; opfordrer derfor igen Kommissionen til at efterkomme kravene i Parlamentets beslutning af 18. maj 2010 om sanktioner for alvorlige overtrædelser af bestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport;

45. opfordrer Kommissionen til at foretage en gennemgang af lovgivningen om køre- og hviletider for at give langturschauffører mulighed for at tilbringe deres ugentlige hvileperioder hjemme, forudsat at det kan ske uden at bringe EU's trafikikkerhedsmål i fare; mener, at det er nødvendigt at harmonisere begrænsningerne af godstrafikken i hele EU;

46. glæder sig over vedtagelsen ved andenbehandlingen af direktivet om grænseoverskridende informationsudveksling om retshåndhævelse på trafikikkerhedsområdet som et yderligere skridt til forbedring af trafikikkerheden med klar EU-merværdi; ser frem til Kommissionens rapport om anvendelsen af dette direktiv og de nye lovgivningsmæssige forslag til forbedring af grænseoverskridende retshåndhævelse, som vil omfatte alle medlemsstater;

47. opfordrer Kommissionen til som et første skridt at støtte udviklingen af teknikker, der kan afsløre førere, som er påvirket af narkotika eller medicin, der influerer på deres evne til at køre, og til som et andet skridt at foreslå EU-lovgivning, der forbyder kørsel under påvirkning af narkotika eller medicin, ledsaget af en effektiv håndhævelse;

48. opfordrer til indførelse af en EU-dækkende harmoniseret grænse for alkoholkoncentration i blodet; anbefaler en grænse på 0 promille med en lille, videnskabeligt baseret tolerance ved målinger for nye kørekortsindhavere i de første to år efter erhvervelse af kørekort og til enhver tid for erhvervschauffører;

49. kræver, at der indføres kontrolsystemer, ved hjælp af hvilke også motorcyklisters overtrædelser af hastighedsgrænserne systematisk kan afsløres og sanktioneres;

Tirsdag den 27. september 2011

50. kræver, at der i hele Europa indføres forbud mod fremstilling, import og distribution af systemer, der advarer førere mod færdselskontroller (f.eks. radaradvarsels- og laserforstyrrelsesudstyr eller navigations-systemer, der automatisk advarer om færdselskontroller);

51. opfordrer til indførelse af et forbud i hele EU imod skrivning og afsendelse af sms'er eller e-mails og internetbrowsing, når man fører et motorkøretøj; dette forbud bør håndhæves i medlemsstaterne under anvendelse af den bedste tilgængelige teknologi;

52. opfordrer Kommissionen til inden for en frist på to år at udarbejde et lovgivningsforslag om en harmoniseret tilgang til vinterdæk for personbiler, busser og lastbiler i EU's regioner under hensyntagen til vejrforholdene i de enkelte medlemsstater;

53. forventer, at Kommissionen senest i 2015 foretager en gennemgang af gennemførelsen af det tredje kørekortsdirektiv for at tilpasse det efter ændringer af forholdene og kræver bl.a. behørig hensyntagen til, at privat anvendelse af køretøjer i klasse M1, som vejer mere end 3,5 ton - særlig autocampere - de facto ikke længere er mulig; kræver, at ikke blot indehavere af kørekort i kategori C (førere af erhvervskøretøjer), men også personer med kørekort i kategori B (førere af personkøretøjer) får adgang til undervisning i kørsel af autocampere, hvis vægt kun er marginalt højere end 3,5 ton;

54. anbefaler kraftigt de ansvarlige myndigheder at indføre hastighedsbegrænsninger på 30 km/t i beboelseskvarterer og på alle ensporede veje i beboelseskvarterer, hvor der ikke er nogen cykelsti, for således at beskytte sårbare trafikanter mere effektivt;

Etablering af sikrere vejinfrastruktur

55. støtter udtrykkeligt Kommissionens tilgang, der går ud på generelt at yde EU-finansiering til infrastruktur, der er i overensstemmelse med EU-direktiverne om trafiksikkerhed og tunnelsikkerhed, herunder ved anlæg af sekundære veje; opfordrer i denne forbindelse til at koncentrere indsatsen i grænseområder om at reducere antallet af meget farlige strækninger, såkaldte "sorte pletter" og jernbaneoverskæringer;

56. gentager, at en godt vedligeholdt vejinfrastruktur bidrager til at nedbringe antallet af døds ofre og tilskadekomne blandt trafikanterne; opfordrer medlemsstaterne til at bevare og udvikle deres vejinfrastruktur via regelmæssig vedligeholdelse og innovative metoder som f.eks. intelligent vejmarkering, der viser sikkerhedsafstande og kørselsretning, passivt sikker vejinfrastruktur; understreger, at normer for skiltning, navnlig vedrørende vejarbejde, skal overholdes, da de er afgørende for et højt sikkerhedsniveau for vejene;

57. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at lægge større vægt på udformningen af veje, støtte implementeringen af de omkostningseffektive foranstaltninger, der allerede er til rådighed, og fremme forskning, der vil øge de politiske beslutningstageres forståelse for, hvorledes vejinfrastrukturen bør udvikles for at forbedre trafiksikkerheden og tage hensyn til de specifikke behov, som en aldrende befolkning og sårbare trafikanter har;

58. glæder sig over, at Kommissionen koncentrerer sig om de mest sårbare brugergrupper (brugere af tohjulede motorkøretøjer, fodgængere osv.), for hvilke ulykkestallene stadig er for høje; opfordrer medlemsstaterne, Kommissionen og industrien til i forbindelse med udformning af vejinfrastruktur og -udstyr at tage hensyn til disse brugergrupper for at gøre de veje, der anlægges, sikre for alle brugere; kræver i forbindelse med vejplanlægning og -vedligeholdelse, at der i højere grad lægges vægt på infrastrukturforanstaltninger til beskyttelse af cyklister og fodgængere, f.eks. trafikadskillelsesforanstaltninger, udvidelse af cykelstinetværk, uhindret adgang for handicappede samt fodgængerovergange;

Tirsdag den 27. september 2011

59. opfordrer Kommissionen til at sørge for, at vejarbejdsområder gøres mere sikre gennem retningslinjer, der skal sikre, at udformningen og udstyringen af disse områder så vidt muligt harmoniseres på EU-niveau, således at førere af motorkøretøjer ikke konfronteres med nye og ukendte forhold i hvert enkelt land; kræver indførelse af retningslinjer, der indbefatter tilstrækkelig skiltning, fjernelse af de oprindelige vejmarkeringer, brug af beskyttelseshegn og afspærringer, markering af kørebaneændringer med advarselsslys og vejskilte eller markeringer med angivelse af sving, undgåelse af meget snævre sving og varetagelse af sikkerheden om natten;

60. understreger behovet for hensigtsmæssige vejbelægninger, der forbedrer skridtsikkerheden, klima- og vejrbestandigheden og synligheden og ikke er vedligeholdelseskrævende og dermed forbedrer infrastrukturbrugernes sikkerhed;

61. kræver udbredt anvendelse af tavler, der viser køretøjers hastighed på et givet tidspunkt, samt øget synliggørelse og forbedret læsbarhed af disse tavler, idet det undgås at kombinere flere tavler, hvilket gør det vanskeligt at overskue dem;

62. understreger, at det er vigtigt at sørge for at forbedre national vejinfrastruktur, der ikke indgår i TEN-T-nettet, hvad angår trafikikkerheden, særlig i EU-regioner, hvor infrastrukturen er af dårlig kvalitet, og trafikikkerhedsniveauet er lavt;

63. opfordrer Kommissionen til at identificere og medlemsstaterne til at gennemføre egnede foranstaltninger, der forebygger ulykker på landeveje, i landdistrikter og i tunneller og mindsker skadernes alvor;

64. opfordrer indtrængende Kommissionen og medlemsstaterne til at henstille til deres nationale, regionale og lokale myndigheder at udforme deres veje på en sådan måde, at de ikke udgør nogen risiko for tohjulede motordrevne køretøjer; gør opmærksom på, at de normale autoværn langs vejsiden udgør en dødelig fare for motorcyklister, og opfordrer medlemsstaterne til på farlige strækninger snarest at påbegynde en eftermontering med bjælker foroven og forneden (eller at erstatte de eksisterende autoværn) samt at anvende andre autoværnstyper i overensstemmelse med europæisk standard EN 1317 for at mindske konsekvenserne af ulykker for alle trafikanter; henleder opmærksomheden på den fare, som tjærelapninger udgør for motorcyklister, da de er meget glattere end den normale vejbelægning af asfalt;

65. opfordrer Kommissionen til at tilskynde til vedtagelse af retningslinjer for fremme af bedste praksis inden for trafikdæmpende foranstaltninger på grundlag af fysisk og optisk innovation, bl.a. ved at anvende forsknings- og udviklingsprojekter, der er samfinansieret af EU, til trafikdæmpningsformål med henblik på at mindske såvel antallet af ulykker som støj- og luftforureningen;

66. opfordrer medlemsstaterne til at udarbejde og regelmæssigt opdatere et kort over de farligste "sorte pletter" i deres vejnet og til at gøre det tilgængeligt for offentligheden, bl.a. via bilnavigationssystemer;

67. mener, at begreber som "selvforklarende veje" og "tilgivende vejsider" er grundlæggende bestanddele af trafikikkerhedspolitikken og derfor bør fremmes ved hjælp af EU-midler og løbende udveksling af bedste praksis;

68. opfordrer medlemsstaterne til at anvende rumlefter i forbindelse med vejanlægs- og -reparationsarbejde;

69. henleder opmærksomheden på de særlige farer, der er forbundet med jernbaneoverskæringer, og opfordrer medlemsstaterne til ved opførelse eller ombygning af sådanne overskæringer at skabe en niveau-forskel eller, på mindre veje, at opstille bomme i vejens fulde bredde;

Tirsdag den 27. september 2011

70. gør opmærksom på direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed hvad angår behovet for et tilstrækkeligt antal sikre parkeringspladser langs motorveje; understreger betydningen af, at køre- og hviletider overholdes, og at der indføres en harmoniseret sanktionsordning, og opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at stille både et tilstrækkeligt antal parkeringspladser (kvantitetskriterium) og et tilstrækkeligt antal sikre parkeringspladser, der opfylder sociale minimumsnormer og er udstyret med udstyret med vedligeholdelses- og assistancefaciliteter (kvalitetskriterium), til rådighed for erhvervschauffører inden for godsferntransporten; opfordrer til, at man tager højde for sådanne parkeringspladser ved planlægningen eller opgraderingen af vejinfrastrukturer, og til, at byggeomkostningerne skal anses for berettigede til medfinansiering inden for rammerne af fællesskabsprogrammer (f.eks. TEN-T-programmet);

71. kræver et forbud mod, at lastvogne overhaler på farlige motorvejsstrækninger;

72. opfordrer medlemsstaterne og vejvæsenerne til at sørge for hensigtsmæssigt designede faciliteter til forbedring af sikkerheden, der er veludrustede med vejskilte og velbelyste og således mere brugervenlige, navnlig for motorcyklister og cyklister;

Markedsføring af sikrere køretøjer

73. anbefaler obligatorisk anvendelse af alkoholåsesystemer - med en lav, videnskabeligt baseret tolerancegrænse - i alle køretøjer inden for erhvervsmæssig person- og godstransport; opfordrer Kommissionen til senest i 2013 at forberede et forslag til direktiv om montering af alkoholåsesystemer, herunder de relevante specifikationer for dets tekniske gennemførelse;

74. opfordrer Kommissionen til også fremover at fokusere på at forbedre køretøjers passive sikkerhed, f.eks. ved hjælp af de nyeste kollisionsstyringssystemer, navnlig med henblik på at forbedre kompatibiliteten mellem store og små biler og mellem lastbiler og biler eller lette erhvervskøretøjer; opfordrer til, at man fortsætter med at lægge stor vægt på at mindske de alvorlige følger af sammenstød med sårbare trafikanter; opfordrer Kommissionen til at foreslå en revision af EU-lovgivningen om anordninger til afskærmning fortil mod underkøring med henblik på at fastsætte den optimale energiabsorptionsevne og højde hos disse anordninger, der er påkrævet for at beskytte chaufførerne effektivt i tilfælde af et sammenstød;

75. opfordrer Kommissionen til inden for to år at forelægge en beretning om spørgsmålet om, hvorvidt en forbedret passagerbeskyttelse via forstærkede A-, B- og C-stolper i køretøjer hæmmer førerens udsyn til alle sider, og om dette påvirker sikkerheden for de mest udsatte trafikanter;

76. opfordrer Kommissionen til inden for to år at forelægge en beretning om de sikkerhedsrelevante aspekter ved elektrisk mobilitet, herunder el-cykler eller pedelegs;

77. opfordrer Kommissionen til senest i 2013 at fremsætte et forslag med det formål at sikre, at alle nye køretøjer som standardudstyr har et forbedret selehuskersystem til for- og bagsæderne med advarsler, der kan både høres og ses;

78. opfordrer Kommissionen til at evaluere nytten af at montere advarselssystemer mod træthed og til i givet fald at gøre dem obligatoriske;

79. opfordrer bilproducenterne til ved udviklingen af el-biler og andre nye fremdriftsteknologier navnlig at fokusere på, at såvel passagerer som hjælpepersonale og redningstjenester ved en ulykke beskyttes effektivt mod nye risici;

Tirsdag den 27. september 2011

80. opfordrer medlemsstaterne til at føre effektivt og nøje tilsyn med importen af tilbehør, komponenter og reservedele til motorkøretøjer, motorcykler og cykler for at sikre, at dette tilbehør og disse komponenter og reservedele er egnet til formålet og opfylder høje europæiske forbrugerbeskyttelsesnormer;

81. opfordrer Kommissionen til nøje at overveje, om der eventuelt er en forbindelse mellem forbedret teknologi på området køretøjssikkerhed og nedsat opmærksomhed på risici hos førerne, og til at forelægge en beretning om dette emne for Europa-Parlamentet inden for to år;

82. opfordrer Kommissionen til at etablere et europæisk område for regelmæssige tekniske syn af samtlige motorkøretøjer og deres sikkerhedsmæssige elektroniske systemer; forventer, at de mest stringente og ensartede standarder vil udgøre grundlaget for sådanne syn; forventer, at uafhængige synsinstanser, der er autoriserede på grundlag af en harmoniseret standard, skal have ansvaret for at gennemføre syn og udstede synsattester; forventer, at der vil være garanti for gensidig anerkendelse af sådanne synsattester;

83. opfordrer Kommissionen til inden for to år at fastsætte fælles standarder for den tekniske kontrol efter alvorlige ulykker;

84. opfordrer Kommissionen til at fremme højere standarder for køretøjssikkerhed, f.eks. inden for køretøjsteknologi, som et middel til at hindre, at der sker sammenstød; understreger, at intelligente transportsystemer spiller en vigtig rolle som et middel til at mindske antallet af trafikdræbte, og gentager, at der er et økologisk potentiale i intelligente biler og intelligente veje samt F&U-pilotprojekter for V2V- og V2R-udstyr; opfordrer både Kommissionen og medlemsstaterne til at rette fokus mod anvendelsen af intelligente transportsystemer, og det ikke kun på veje, der indgår i TEN;

85. opfordrer Kommissionen til at udarbejde fælles standarder for dæk, navnlig for tykkelsen af dækkenes slidbane og dæktryk, og til at indføre dertil hørende kontroller; støtter, at dækkontrol skal indgå i de regelmæssige syn af køretøjer; støtter, at dækregler håndhæves mere effektivt ved hjælp af hyppigere syn ved vejsiden; opfordrer Kommissionen til at fremlægge forslag til specifikationer for dæktryksovervågnings-systemer med henblik på at sikre, at dæk anvendes på den rigtige måde, hvilket vil gavne såvel trafiksikkerheden som miljøet;

Anvendelse af moderne teknologier for køretøjer, infrastruktur og redningstjenester

86. kræver, at oplysninger om vejenes tilstand, oplysninger om vejstrækninger, der er meget farlige eller usædvanlige, og om de gældende færdselsregler i de enkelte medlemsstater (f.eks. vedrørende hastighedsgrænser og højeste tilladte AKB-niveau) stilles til rådighed før og under kørslen, f.eks. ved hjælp af intelligente transportsystemer; forventer, at mulighederne i det europæiske satellitnavigationssystem Galileo vil blive udnyttet i fuld udstrækning på dette område;

87. opfordrer Kommissionen til senest ved udgangen af 2012 at fremsætte et lovgivningsmæssigt forslag indeholdende en tidsplan og en detaljeret godkendelsesprocedure om indførelse i flere faser, først for udlejningskøretøjer og derefter også erhvervsmæssige og private køretøjer, af et integreret ulykkesoptagelses-system med standardiseret udlæsning, der optager relevante data før, under og efter en ulykke ("Event Data Recording"); gør i den forbindelse udtrykkeligt opmærksom på nødvendigheden af at beskytte persondata og udelukkende at benytte de optagne data til ulykkesforskning;

88. opfordrer Kommissionen til at udarbejde et forslag om, at køretøjer skal udstyres med "intelligente hastighedsstøttesystemer"; dette forslag skal omfatte en tidsplan, godkendelsesprocedurer og den hertil nødvendige vejinfrastruktur;

Tirsdag den 27. september 2011

89. opfordrer Kommissionen til at støtte foranstaltninger, der får kunderne til, når de køber biler, at ville have innovative teknologier inden for køretøjssikkerhed, hvoraf mange endnu ikke er obligatoriske, men har dokumenterede sikkerhedsmæssige fordele; opfordrer forsikringsselskaber til at udvise større beredvillighed til at tilbyde gunstige takster til førere, hvis køretøjer er udstyret med sikkerhedssystemer, der har vist sig at forebygge ulykker eller mindske omfanget af den forårsagede skade;

90. opfordrer Kommissionen til at gennemføre en undersøgelse af ny teknologi, der kan bidrage til at forbedre trafikikkerheden, f.eks. innovative (dvs. adaptive) forlygtesystemer;

91. opfordrer indtrængende Kommissionen til at fremskynde sin evaluering og revision af direktiv 2007/38/EF; opfordrer til, at der tages hensyn til teknologiske fremskridt ved, at man udstyrer alle lastbiler med særlige bakspejle, kamera-/monitor-anordninger eller andre tekniske instrumenter, der eliminerer blinde vinkler, med henblik på navnlig at forebygge ulykker med cyklister og fodgængere, der befinder sig i førerens blinde vinkel;

92. glæder sig over, at det er Kommissionens udtrykte mål at rette særlig opmærksomhed mod motorcyklisteres sikkerhed;

93. anser det for en vigtig foranstaltning gradvist at gøre det obligatorisk, at der på alle nye motorcykler skal være blokeringsfri bremsesystemer, hvilket kan nedbringe antallet af alvorlige motorcykelulykker betydeligt;

94. tilskynder medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger til sikring af, at kravene til erhvervmæssige køretøjer øges i trit med de tekniske forudsætninger, f.eks. hvad angår trætheds- og distraktionsadvarsler;

95. anbefaler, at der installeres luftkonditioneringssystemer i alle nyere typer af langturslastbiler og i ældre typer, hvis det er teknisk muligt; mener, at disse systemer også bør fungere, når motoren står stille, for at sikre køretøjets fører passende hvile; opfordrer Kommissionen til at præcisere begrebet "passende sovefaciliteter", jf. artikel 8, stk. 8, i forordning (EF) nr. 561/2006;

96. glæder sig over, at Kommissionen agter at fremskynde anvendelsen af "eCall", og opfordrer Kommissionen til inden for de næste to år at undersøge, om systemet kan udvides til at omfatte motorcykler, tunge erhvervskøretøjer og busser, under særlig hensyntagen til handicappede personers særlige behov, og eventuelt fremsætte forslag herom;

97. tilskynder Kommissionen til at udarbejde foranstaltninger til at støtte og beskytte redningspersonale i tilfælde af ulykker, f.eks. muligheden for at identificere eller på stedet at finde oplysninger om køretøjets motortype, passive sikkerhedsudstyr såsom airbags, eller anvendelse af særligt materiale samt alle andre redningsrelevante tekniske oplysninger om hver enkel køretøjsmodel, med det formål at fremskynde redningsarbejdet;

Beskyttelse af de mest udsatte trafikanter

98. kræver, at der tages større hensyn til beskyttelsen af mere sårbare trafikanter som motorcyklister, fodgængere, vejarbejdere, cyklister, børn, ældre og handicappede som en integreret bestanddel af trafikikkerheden, f.eks. ved at anvende innovative teknologier for køretøjer og infrastruktur; opfordrer til, at der rettes mere opmærksomhed mod ældres og bevægelseshæmmedes behov som trafikanter; opfordrer i denne sammenhæng medlemsstaterne til at udarbejde programmer, der forebygger aldersrelaterede ulykkesrisici, og som gør det nemmere for de ældre at blive ved med at være aktive trafikanter; anbefaler, at der anvendes autoværn med glatte overflader og etableres særlige vognbaner til sårbare trafikanter;

Tirsdag den 27. september 2011

99. opfordrer Kommissionen, medlemsstaterne og lokale myndigheder til at fremme ordninger for sikre skoleveje med det formål at øge børns sikkerhed; anfører, at man ud over indførelse af hastighedsbegrænsninger og oprettelse af et skolefærdselspoliti også skal sikre egnetheden af de køretøjer, der anvendes som skolebusser, og chaufførernes fagkundskaber;

100. tilskynder Kommissionen og medlemsstaterne til at støtte, at det at cykle og gå er selvstændige transportformer og en integreret bestanddel af alle transportsystemer;

101. opfordrer medlemsstaterne til

- at fastsætte bestemmelser om, at det skal være obligatorisk at medføre advarselsveste for alle passagerer, og
- at tilskynde cyklister til navnlig om natten uden for bebyggede områder at bære cykelhjelm og advarselsvest eller tilsvarende beklædning som et middel til at forbedre deres synlighed;

102. opfordrer Kommissionen til at udarbejde et forslag med minimumskrav til lygter og reflekser, som cykelfabrikanter skal opfylde;

103. anbefaler, at børn indtil treårsalderen i køretøjer placeres i bagudvendte børnesæder;

*

* *

104. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.

Finansiering til forstærkning af dæmningsinfrastruktur i udviklingslande

P7_TA(2011)0409

Europa-Parlamentets beslutning af 27. september 2011 om finansiering til forstærkning af dæmningsinfrastruktur i udviklingslande (2010/2270(INI))

(2013/C 56 E/07)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til sin beslutning af 17. februar 2011 om Verdensbankens energistrategi for udviklingslande ⁽¹⁾,
- der henviser til Verdensbankens rapport om udviklingen i verden (World Development Report) for 2010: Udvikling og klimaændringer,
- der henviser til FN's rapport om miljøprogrammet (UNEP) og Den Meteorologiske Verdensorganisation (WMO) med titlen "Integrated Assessment of Black Carbon and Tropospheric Ozone", Summary for Decision Makers" (rapport om sod og troposfærisk ozon),
- der henviser til den tredje FN-rapport fra 2009 om den globale vandudvikling,
- der henviser til FN's rapport fra 2008 om miljøprogrammet (UNDP) og Verdenssundhedsorganisationen (WHO) med titlen "The Energy Access Situation in Developing Countries",

⁽¹⁾ Vedtagne tekster, P7_TA(2011)0067.