

Yttrande från Regionkommittén om "Kommissionens meddelande: Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet – Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt ansvar"

(2004/C 109/02)

REGIONKOMMITTÉN HAR AVGETT DETTA YTTRANDE

med beaktande av:

Europeiska kommissionens meddelande om Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet, (KOM(2003) 311 slutlig),

Europeiska kommissionens beslut av den 2 juni 2003 att rådfråga Regionkommittén i detta ärende i enlighet med EG-fördragets artikel 265 första stycket,

presidiets beslut av den 14 maj 2002 att ge utskottet för territoriell sammanhållning i uppdrag att utarbeta ett yttrande i ärendet,

Regionkommitténs tidigare yttrande om Vitbok - Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden, (KOM(2001) 370 slutlig), CdR 54/2001 fin, ⁽¹⁾

Regionkommitténs tidigare yttrande om kommissionens meddelande till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Prioriteringar när det gäller vägtrafiksäkerheten inom EU – lägesrapport och klassificering av åtgärder, (KOM(2000) 125 slutlig), CdR 166/2000 fin, ⁽²⁾

Det utkast till yttrande (CdR 184/2003 rev.2) som antogs av utskottet för territoriell sammanhållning den 3 december 2003 (föredragande: Royston Brady, ledamot av Dublin Regional Authority (IE-EA)),

och av följande skäl:

- 1) Trafiksäkerheten är en fråga som direkt berör hela Europeiska unionens område och dess invånare. Varje år inträffar 1 300 000 olyckor, och 40 000 personer omkommer och 1 700 000 skadas. De finansiella kostnaderna beräknas till 160 miljarder euro och de personliga förlusterna går inte att värdera.
- 2) I EU-fördraget krävs uttryckligen att den gemensamma transportpolitiken skall omfatta åtgärder för att främja trafiksäkerheten.
- 3) Ansvar för att förverkliga målsättningar inom ramen för den gemensamma transportpolitiken och det europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerheten är delat, och lokala och regionala myndigheter fyller en viktig funktion i sammanhanget.
- 4) Kommissionen har föreslagit att EU skall sträva efter att halvera antalet dödsoffer i trafiken före 2010.

Vid sin 53:e plenarsession den 11–12 februari 2004 (sammanträdet den 11 februari) antog Regionkommittén följande yttrande enhälligt:

1. Regionkommitténs synpunkter

1.1 Regionkommittén välkomnar meddelandet och åtgärdsprogrammet och ser dessa initiativ som viktiga bidrag till de pågående insatserna för att öka och främja trafiksäkerheten.

1.2 Kommittén stöder målet att halvera antalet dödsoffer i trafiken till år 2010 och välkomnar rådets godkännande av denna målsättning. Som kommissionen påpekar förutsätter målsättningen ett seriöst gemensamt engagemang, och offentliga myndigheter på alla nivåer måste ta ansvar och vidta åtgärder för att uppnå den. Fastställandet av mål, ansvarsfördelningen och programplaneringens integrerade karaktär är viktiga komponenter som bidrar till programmets framgång. Kommittén anser dock att man bör fästa större uppmärksamhet vid det mål som fastställts för åtgärdsprogrammet. Med tanke på att antalet dödsoffer i trafiken har minskat med 50 % under

de senaste 30 åren kanske målet om ytterligare en halvering före 2010 är överdrivet ambitiöst, i synnerhet inom ramen för de åtgärder som beskrivs i åtgärdsprogrammet. Eftersom det föreligger stora skillnader i antalet olyckor och dödsoffer mellan olika medlemsstater är det viktigt att den eftersträlvade minskningen uppnås i medlemsstaterna, och att man därvid särskilt noterar antalet trafikolyckor och de positiva resultat som redan uppnåtts när det gäller trafiksäkerhet, och att målsättningen uppnås inom alla transportsätt, inte enbart inom motortrafiken.

1.3 Även om antalet skadade och dödade i vägtrafiken har minskat betonar kommittén att det inte finns någon anledning att slå sig till ro, eftersom situationen på unionens vägar fortfarande är oacceptabel.

⁽¹⁾ ECT C 192, 12.8.2002, s. 8.

⁽²⁾ EGT C 192, 12.8.2002, s. 8.

1.4 Kommittén betonar att de enskilda vägtrafikanternas rättigheter inte får ha företräde framför allmänhetens rätt till säkerhet och trygghet.

1.5 För att åtgärdsprogrammet skall bli framgångsrikt krävs att samtliga berörda parter vidtar åtgärder och bidrar med resurser, och Regionkommittén ställer sig positiv till att kommissionen erkänner den nyckelroll som lokala och regionala myndigheter spelar. Kommittén gläder sig åt att kommissionen har tagit till sig många av de rekommendationer som framfördes i kommitténs yttrande "Prioriteringar när det gäller vägtrafiksäkerheten inom EU – lägesrapport och klassificering av åtgärder".⁽³⁾

1.6 Kommittén hävdar att åtgärder på gemenskapsnivå är särskilt viktiga när det rör sig om snabbt framväxande teknik och multinationella företag som är aktiva på internationella marknader. Kommittén anser att det i sammanhanget kan vara lämpligt att tillämpa den öppna samordningsmetoden i samband med de åtgärder som vidtas för att förbättra vissa aspekter av trafiksäkerheten i EU.

1.7 Det är allmänt vedertaget att den främsta orsaken till allvarliga olyckor är att trafikanterna inte följer de grundläggande trafiklagarna, i synnerhet när det gäller fortkörning, rattfylleri och bilbältes- eller hjälmanvändning. Kommittén betonar att man måste fästa särskild vikt vid genomförandet och tillämpningen av gällande lagstiftning i medlemsstaterna.

1.8 Kommittén välkomnar trafiksäkerhetsstadgan och vill verka för att den främjas aktivt. Vi anser att ReK bör kunna fungera som en kanal för att främja stadgan bland lokala och regionala myndigheter i EU och uppmuntrar särskilda insatser som syftar till att föra fram stadgan i de anslutande länderna.

1.9 Regionkommittén välkomnar förslaget om ett europeiskt observationsorgan för trafiksäkerheten, eftersom insamling av officiella, jämförbara statistiska uppgifter, i synnerhet om orsakerna till olyckor, är en förutsättning för att man skall kunna utarbeta målinriktade åtgärder för att öka trafiksäkerheten.

1.10 Kommittén uppmuntrar utvecklingen av sådan teknik som standardiserade färdskrivare (svarta lådor) som kan installeras i vägfordon. Om sådan utrustning börjar användas i stor utsträckning, kan den på ett dramatiskt sätt inverka på förarens beteende och bidra till att avsevärt minska kostnaderna för kontroll av efterlevnaden av säkerhetslagstiftningen.

1.11 Inom ramen för den nuvarande gemenskapspolitiken anser kommittén att skattelättnader bör införas för utveckling och tillämpning av säkerhetsutrustning i vägfordon. Regionkommittén framhåller emellertid att utvecklingen av säkerhetsutrustning inte får ske på bekostnad av insatser för andra trafikanters som redan är mer utsatta.

1.12 I meddelandet konstateras att Europeiska unionen förfogar över ekonomiska medel för att stödja initiativ som syftar till att främja trafiksäkerheten på vägar. Regionkommittén betonar att dessa medel bör ställas till de lokala och regionala myndigheternas förfogande för genomförande av målinriktade trafiksäkerhetsprogram. Trafiksäkerhetsfrågor bör

också vara ett kriterium när det gäller finansiering av transportinfrastruktur med hjälp av av strukturfonderna.

1.13 Kommittén anser att man i meddelandet borde fästa större vikt vid icke motorburna vägtrafikanter, till exempel fotgängares och cyklisters, perspektiv och säkerhet. Den bristfälliga hänsyn som traditionellt tagits till dessa trafikanters har lett till alltför många olyckor på vägarna i EU. Kommittén är rädd att det föreslagna trafiksäkerhetsprogrammet kan komma att förstärka denna traditionella snedfördelning.

2. Regionkommitténs rekommendationer

2.1 Regionkommittén anser att man bör fästa större uppmärksamhet vid det mål som föreslås för åtgärdsprogrammet. Det kan eventuellt ske genom att man fastställer delmål för enskilda medlemsstater och för olika kategorier av vägtrafikanters eftersom trafiksäkerheten varierar stort inom unionen. De mål som ställs upp måste vara sporrande och realistiska även för de länder som har fört en framgångsrik trafiksäkerhetspolitik. Eventuella delmål för medlemsstaterna bör fastställas i samråd med dessa och med lokala och regionala myndigheter.

2.2 Kommittén välkomnar kommissionens och Röda korsets pågående kampanj riktad till barn. Kommittén betonar hur viktigt det är att man utvecklar ett säkert förar- och vägtrafikmönster hos unga förare och trafikanters. I detta sammanhang skulle kommittén välkomna förslag till program på EU-nivå sponsrade av kommissionen som syftar till att främja respekten för trafiken och ett säkert körsätt och som är avsedda för gymnasieelever och eventuellt har koppling till Youthprogrammet. Kommittén anser att de lokala och regionala myndigheterna skulle vara lämpliga parter i kampanjen och utgår ifrån att de är villiga att delta.

2.3 Kommittén skulle gärna se att större uppmärksamhet fästs vid de lokala och regionala myndigheternas möjligheter att i nära samarbete med polisen bistå i kontrollen av efterlevnaden av trafikregler. Genom ett sådant samarbete kan man i stor utsträckning bidra till att öka kontrollkapaciteten när det gäller tillämpningen av nuvarande lagstiftning. Man får dock inte införa nya uppgifter som är obligatoriska enligt lag, utan dessa bör vara frivilliga och främst omfatta lokala trafiksäkerhetsproblem.

2.4 Kommittén välkomnar förslaget att stödja utvecklingen av programmet EuroNCAP som kommer att göra det möjligt att också inbegripa andra sidor av den passiva säkerheten, såsom skyddet mot pisksnärtsskador och krocksäkerheten hos olika fordon. Kommittén anser dock att riskbedömning av olyckor med allvarlig utgång där fotgängare är inblandade bör inorporeras i bedömningsprogrammet EuroNCAP.

2.5 Regionkommittén anser att de behöriga myndigheterna måste betrakta trafiksäkerhet som ett grundkriterium som måste uppfyllas vid utformning och planering av infrastrukturprojekt för vägar genom att exempelvis rådfråga ansvariga för trafiksäkerheten, t.ex. polisen.

⁽³⁾ EGT C 22, 24.1.2001, s. 25.

2.6 Kommittén är medveten om det potentiella värdet av en förbättring av väginfrastrukturen när det gäller att minska antalet trafikolyckor och graden av skadegörelse. Åtgärdsprogrammet innehåller åtgärder rörande ny väginfrastruktur. Kommittén skulle dock välkomna initiativ för trafikstyrning och vägsäkerhet på befintliga vägar, inklusive storstadsområden. Det bör exempelvis införas ett allmänt omkörningsförbud för lastbilar på riskfyllda vägsträckor.

2.7 Kommittén föreslår att trafiksäkerhetsobservatoriets verksamhetsområde utvidgas för att underlätta kartläggningen av metoder som visat sig vara effektiva vid kontroll av efterlevnad av trafiksäkerhetsbestämmelser samt spridning av dessa metoder till andra trafikanter. Observatorionsorganets roll kan även utökas till insamling av jämförbara uppgifter i de olika medlemsstaterna rörande graden av efterlevnad av trafik- och säkerhetskrav och sannolikheten att kontrollåtgärder vidtas. Offentliggörande av dessa uppgifter som insamlas regelbundet bör utgöra ett incitament för medlemsstaterna att förbättra sina resultat på dessa områden.

2.8 Kommittén skulle gärna se att större hänsyn togs till konsekvenserna av trafikolyckor för de personer som råkat ut för olyckor och deras anhöriga, i syfte att fastställa välfungerande praxis när det gäller att sprida information och ge stöd till drabbade och deras anhöriga. Detta skulle kunna bli ytterligare en uppgift för trafiksäkerhetsobservatoriet.

2.9 I egenskap av det EU-organ som representerar lokala och regionala myndighetsnivåer, som är nyckelaktörer i genomförandet av åtgärdsprogrammet för trafiksäkerheten, önskar kommittén få delta i den uppföljningsgrupp som har inrättats för att övervaka framstegen.

2.10 Kommittén välkomnar förslaget att främja inrättandet av ett informationsnätverk mellan nationella körkortsmyndigheter. Kommittén skulle även ställa sig positiv till att ett system införs varigenom utestående bötesbelopp från trafiköverträdelser som begås av EU-medborgare i ett annat medlemsland än det egna drivs in.

2.11 ReK bekräftar sin vilja att öka trafiksäkerheten och förordar att det vidtas kraftigare åtgärder mot personer som kör utan körkort och utan försäkring. Det inträffar alltför många olyckor där det visar sig att förarna saknar både körkort och försäkring. Ökad trafiksäkerhet förutsätter en ökad medvetenhet hos förarna om de risker de löper men också om de skyldigheter de har.

2.12 Kommittén vill framhålla att EU är ett öppet område med fri rörlighet för medborgarna. Riskfyllt trafikbeteende bör bekämpas över gränserna. Därför bör man stärka samarbetet mellan medlemsstaterna i syfte att se till att påföljder till följd av trafikbrott som begås av EU-medborgare och andra utlänningar i en medlemsstat verkligen verkställs.

Bryssel den 11 februari 2004

Regionkommitténs
ordförande
Peter Straub