

P6_TA(2005)0366

Program działania UE na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie Europejskiego Programu Działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność (2004/2162(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając Białą Księgę Komisji: „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje” (COM(2001)0370) oraz swoją rezolucję z dnia 12 lutego 2003 roku w tej sprawie ⁽¹⁾,
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany: „Informacja i Technologie Komunikacyjne dla bezpiecznych i inteligentnych pojazdów” (COM(2003)0542),
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany Europejski Program Działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność (COM(2003)0311) oraz niedawną publikację „Ocalić 20 000 osób na naszych drogach” z października 2004 r.,
 - uwzględniając zalecenie Komisji 2004/345/WE z dnia 6 kwietnia 2004 r. w sprawie egzekwowania bezpieczeństwa na drodze ⁽²⁾,
 - uwzględniając Deklarację z Werony w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego z dnia 24 października 2003 r. jak również wnioski drugiej Konferencji z Werony, która odbyła się w dniach 25-26 października 2004 r. oraz będące ich konsekwencją przyjęte przez ministrów transportu zobowiązania dotyczące uznania bezpieczeństwa na drogach za problem priorytetowy,
 - mając na uwadze Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego stanowiącą załącznik do wyżej wymienionego komunikatu Komisji w sprawie Europejskiego Programu Działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0225/2005),
- A. przyjmując z zadowoleniem planowany cel zmniejszenia o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w UE do 2010 r., a także trwający średniookresowy przegląd Europejskiego Programu Działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dokonywany przez Komisję,
- B. mając na uwadze ogrom prac wykonanych przez Forum internetowe Bezpieczeństwo z udziałem imponującej liczby zainteresowanych stron,
- C. mając na uwadze, że egzekwowanie przepisów odnośnie prędkości, alkoholu oraz pasów bezpieczeństwa powinno być oparte na wymianie najlepszych praktyk,
- D. mając na uwadze, że powszechnie uznanym faktem jest to, iż przekraczanie ograniczeń prędkości lub prowadzenie pojazdu z prędkością niedostosowaną do warunków drogowych, prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, narkotyków lub niektórych leków, a także niezapięcie pasów bezpieczeństwa to narażanie bezpieczeństwa drogowego, czego dowodem są ofiary śmiertelne, ranni i poszkodowani w wypadkach spowodowanych przez te czynniki; mając na uwadze, że mimo wielu wysiłków jakie zostały już podjęte, wysoka śmiertelność na drodze wskazuje, że należy uczynić znacznie więcej, aby można było osiągnąć cel określony na rok 2010,

⁽¹⁾ Dz.U. C 43 E z 19.2.2004, str. 250.

⁽²⁾ Dz.U. L 111 z 17.4. 2004, str. 75.

Czwartek, 29 września 2005 r.

- E. mając na uwadze, że w zakresie, w jakim dotyczy to bezpieczeństwa drogowego, UE ma szczególne zobowiązania jasno określone w Traktatach i posiada kompetencje do działania w sferach gdzie działanie UE może przynieść wartość dodaną oprócz działań Państw Członkowskich, a także w innych istotnych kwestiach, takich jak prawa jazdy i korzystanie z pasów bezpieczeństwa; dodatkowo mając na uwadze, że zakres działań UE poszerzył się i tym samym obejmuje ponad 80 milionów obywateli więcej,
- F. mając na uwadze, że wymiana najlepszych praktyk odgrywa szczególnie ważną rolę w zapobieganiu wypadkom drogowym, z których 65 % ma miejsce w miastach, 30 % poza miastami, a nie więcej niż 5 % na autostradach,
- G. mając na uwadze fakt, że każdego roku ponad 40 000 osób ginie w wypadkach drogowych w UE oraz związane z tym bezpośrednie i pośrednie koszty szacowane na 180 mld EUR lub 2 % unijnego PNB, a także niemożliwość do zaakceptowania rozmiar cierpienia ludzkiego,
- H. odnotowując z zadowoleniem, że obecnie pojazdy są cztery razy bezpieczniejsze niż w 1970 r., co znacznie przyczyniło się do zredukowania o 50 % liczby ofiar śmiertelnych w UE 15 Państw Członkowskich od 1970 r., czyli w okresie, w którym ruch drogowy uległ potrojeniu,
- I. wyrażając zaniepokojenie niskim poziomem bezpieczeństwa drogowego w Państwach Członkowskich, szczególnie w wielu z 10 nowych Państw Członkowskich; zwracając uwagę, że gdyby wszystkie Państwa Członkowskie osiągnęły te same wyniki, co Wielka Brytania i Szwecja, liczba ofiar śmiertelnych spadłaby o 17 000 rocznie w Unii Europejskiej 25 Państw Członkowskich, stanowiąc redukcję o 39 % i ogromny krok naprzód, jednak jeszcze niewystarczający do osiągnięcia celu redukcji o 50 %,
1. podkreśla wspólną odpowiedzialność wszystkich zainteresowanych stron, mianowicie UE, Państw Członkowskich, władz regionalnych i lokalnych, przemysłu, organizacji i poszczególnych osób do podjęcia konkretnych i spójnych działań w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach i zmniejszenia o połowę liczby ofiar wypadków drogowych do 2010 r. i osiągnięcia tym samym wspólnego celu; podkreśla, że mając na uwadze skalę wyzwania, zastosowanie zasady pomocniczości nie powinno w żadnym wypadku usprawiedliwiać podejmowania bardziej ograniczonych działań niż jest to możliwe, ale też podkreśla istotną odpowiedzialność, jaką ponosi Europa w tworzeniu niezbędnych ram politycznych;
 2. z zadowoleniem przyjmuje planowany przez Komisję Europejską średniookresowy przegląd dokonanego przez Państwa Członkowskie postępu we wdrażaniu Programu Działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
 3. ponagla Komisję, by w swoim średniookresowym przeglądzie Programu Działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zaproponowała stworzenie wszechstronnych i stałych ram UE ds. Bezpieczeństwa na Drodze, w których wyszczególnione byłyby wszystkie istotne obszary bezpieczeństwa na drodze, cele do osiągnięcia oraz uzupełniające działania, i które to ramy zawierałyby ocenę postępów działań w stosunku do wyznaczonych celów, przeznaczonych do corocznego publikowania;
 4. wyraża ubolewanie, że wyżej wymieniony komunikat Komisji w sprawie Europejskiego Programu Działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie zawierał oceny drugiego Programu Działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (1997-2001), ponieważ ocena taka jest konieczna do uniknięcia powielania błędów; ponadto ubolewa, że w komunikacie tym nie poświęcono uwagi szczególnemu problemowi bezpieczeństwa drogowego w obszarach miejskich;
 5. wzywa Komisję, aby opracowała długoterminowy plan bezpieczeństwa drogowego, wykraczający poza rok 2010, celem uniknięcia wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych („wizja zero”);
 6. uważa, że Komisja powinna wspierać korzystanie z publicznych środków transportu oraz ekologiczne wykorzystanie infrastruktury drogowych przez niezmotoryzowanych w celu polepszenia bezpieczeństwa drogowego; uważa, że w tym celu niezbędne są jasno określone, polityczne ramy wsparcia;

Czwartek, 29 września 2005 r.

7. uważa, że wymiana najlepszych praktyk i koordynacja wspólnych działań wymaga o wiele większej koordynacji polityk, jak również rozpowszechniania niepodważalnych danych wywierających presję na tych którzy do tej pory mieli słabe wyniki, jak również bardziej zorganizowanego podejścia niż dotychczas; jest zdania, że istotne zadania, które wymagają wspólnego podejścia stanowią przykładowo :

- zbieranie, analizowanie i publikowanie podstawowych i szczegółowych danych oraz wskaźników dotyczących bezpieczeństwa,
- harmonizacja statystyk dotyczących wypadków drogowych (a następnie ich włączenia do istniejącej europejskiej bazy danych wypadków drogowych),
- podejmowanie na terytorium całej Wspólnoty kampanii dotyczących bezpieczeństwa drogowego,
- wspieranie programów badawczych oraz ewentualne wdrażanie nowych technologii w ścisłej współpracy z branżami przemysłu i innymi zainteresowanymi stronami,
- zwiększenie transgranicznej wymiany informacji oraz kontroli dotyczącej egzekwowania przepisów wspólnotowych przykładowo dotyczących czasu jazdy i wypoczynku w transporcie drogowym, a także stworzenie bodźców służących bardziej jednolitej interpretacji i stosowaniu tychże przepisów prawnych;

8. zwraca się do Komisji o przedłożenie w ciągu dwóch lat Parlamentowi Europejskiemu sprawozdania dotyczącego najbardziej odpowiedniej formy instytucjonalnej w odniesieniu do niezależności i ekspertyz przy ocenie i wspieraniu postępu w działaniach służących zwiększaniu bezpieczeństwa drogowego;

9. wzywa Prezydencję UE, by stała się gospodarzem trzeciej Konferencji w Weronie w 2005 r., oraz by zainicjowała proces weroński, włączając go do proponowanych ram UE ds. bezpieczeństwa drogowego; liczy, że, na podobieństwo procesu lizbońskiego i cardiffskiego, proces weroński pomoże stworzyć konieczne polityczne przywództwo, poprzez zachęcanie polityków najwyższej rangi odpowiedzialnych za procesy decyzyjne, by podjęli solenne zobowiązanie zmniejszenia liczby wypadków drogowych; ponadto uważa, że wskaźniki wyników oraz niezależne oceny dokonywane przez Państwa Członkowskie mogą być skuteczne, jeśli wykorzystane będą wedle zasady „name, shame and fame”, wywołując tym samym polityczny nacisk w celu osiągnięcia wyznaczonych poziomów bezpieczeństwa;

10. zwraca uwagę, że wysoki stopień zaangażowania w zwiększenie bezpieczeństwa drogowego może — jak pokazał to ostatnio przykład Francji, gdzie kampania rozpoczęta w 2002 r. przyczyniła się do obniżenia liczby ofiar śmiertelnych o 30 % w ciągu dwóch lat — przynieść znaczące wyniki w krótkim czasie; wzywa do większego zaangażowania politycznego w zakresie bezpieczeństwa na drogach w całej UE;

11. z zadowoleniem przyjmuje powstanie Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która wyraźnie wskazuje, że bezpieczeństwo na drodze stanowi wspólną odpowiedzialność, oraz która dla zainteresowanych grup stanowi możliwość podjęcia zobowiązań w tej dziedzinie; wyraża jednakże obawę, że Karta nie wzbudziła takiego zainteresowania publicznego jak pierwotnie oczekiwano; proponuje promowanie Karty poprzez wspólną inicjatywę na szczeblu europejskim i poszczególnych krajów wraz z popularyzacją odnośnych planów; wzywa do przeznaczenia odpowiednich zasobów finansowych również przez instytucje wspólnotowe i do rozwijania wzmocnionej strategii komunikacyjnej, tak by upowszechniono najlepszą praktykę w każdej dziedzinie; wzywa do dorocznego przyznawania nagród dla osiągniętych najlepszych wyników na imprezach mających duży rezonans publiczny; wzywa Komisję do przeanalizowania możliwości dotarcia do poszczególnych obywateli poprzez środki dotyczące bezpieczeństwa drogowego osób;

12. podkreśla, że ważne jest aktywne uczestnictwo klientów przedsiębiorstw świadczących usługi transportowe w pracach mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, i zwraca się do Komisji o poczynienie wszelkich możliwych kroków, aby klienci przedsiębiorstw świadczących usługi transportowe wymagali od przewoźników przestrzegania wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego; zwraca się do odpowiednich organów — europejskich, krajowych, regionalnych i lokalnych, aby wymagały od przedsiębiorstw, które świadczą im usługi transportowe, planu działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; zwraca się do Komisji o poczynienie wszelkich możliwych kroków, aby zagwarantować, że Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego będzie mogła być wykorzystana do wystawiania przedsiębiorstwom transportowym zaświadczenia o spełnieniu wymogów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;

Czwartek, 29 września 2005 r.

13. wyraża przekonanie, że wyłącznie podejście oparte na zintegrowanym systemie obejmującym wszystkie dziedziny bezpieczeństwa na drodze, mianowicie wszystkich użytkowników dróg a zwłaszcza kierowców (warunki fizyczne, wykształcenie, zachowanie), pojazdy (ich wyposażenie, przepisy dotyczące bezpieczeństwa, utrzymanie) oraz infrastrukturę (warunki i utrzymanie dróg, intensywność użytkowania dróg, budowa dróg, oznaczenia) — większe wspieranie korzystania z transportu publicznego — a także skuteczne ustawodawstwo w Państwach Członkowskich, może prowadzić do osiągnięcia istotnych i długotrwałych wyników;

14. wzywa Komisję, Państwa Członkowskie i ich władze regionalne, aby skoncentrowały działania edukacyjne, ustawodawstwo i kontrolę bezpieczeństwa drogowego na grupach podwyższonego ryzyka;

15. jest zdania, że solidne i gruntowne szkolenie zarówno dla kierowców, instruktorów, jak i osób zajmujących się stosowaniem prawa w tym zakresie ma zasadnicze znaczenie; wzywa Komisję do wspierania szkoleń zaczynając już w szkołach podstawowych w celu zmniejszenia odsetek ofiar śmiertelnych wśród ludzi młodych, a także zapewnienia ciągłej edukacji kierowców w odniesieniu do potrzeb szczególnych grup populacji, takich jak ludzie starsi, osoby niepełnosprawne lub imigranci; popiera wspólnotowe kampanie, które skierowane są w szczególności do najczęstszych sprawców wykroczeń, i które podkreślają najbardziej poważne przyczyny śmiertelnych wypadków takie jak : nadmierna szybkość, jazda w stanie nietrzeźwym lub niezapinanie pasów drogowych; wzywa szybkiego wprowadzenia europejskiego prawa jazdy, co najmniej w celu umożliwienia przeprowadzania co jakiś czas kontroli fizycznych i psychicznych predyspozycji kierowców i ich umiejętności prowadzenia pojazdu;

16. zdecydowanie popiera zamiar Komisji zbadania wpływu na bezpieczeństwo drogowe coraz częstszego stosowania w transporcie towarów małych pojazdów z punktu widzenia szkolenia, godzin spędzonych za kierownicą i czasu wypoczynku oraz ograniczeń szybkości; wzywa Komisję do przedłożenia Parlamentowi Europejskiemu wyników tych badań w możliwie najkrótszym terminie wraz z projektem legislacyjnym;

17. przypomina, że wiele ofiar śmiertelnych to skutki zmęczenia kierowców, zgodnie z wynikami brytyjskiego opracowania naukowego⁽¹⁾, które pokazało, iż zaśnięcie za kierownicą jest powodem około 20 % wypadków na długich trasach na drogach szybkiego ruchu i autostradach; wzywa Komisję do opublikowania statystyk na temat ogólnej sytuacji w Europie i do wspierania kroków przeciwdziałających temu problemowi;

18. wzywa Komisję, Państwa Członkowskie i ich władze regionalne, aby zwróciły większą uwagę na bezpieczeństwo szczególnie narażonych użytkowników dróg, takich jak piesi czy rowerzyści;

19. wyraża obawę dotyczącą bezpieczeństwa szczególnie narażonych użytkowników dróg, łącznie z osobami młodymi, wśród których odsetek ofiar śmiertelnych jest szczególnie wysoki; zauważa, że ryzyko śmierci na motocyklu lub mopedzie jest 17 razy wyższe niż w samochodzie oraz że poruszanie się pieszo lub na rowerze jest do dziewięciu razy bardziej ryzykowne; podkreśla, że należy w znacznym stopniu podnieść poziom bezpieczeństwa nie tylko pasażerów samochodów, ale również bardziej narażonych użytkowników dróg, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści; podkreśla konieczność skoncentrowania się na działaniach edukacyjnych w zakresie bezpieczeństwa drogowego, przepisów prawnych i działań kontrolnych dotyczących grup podwyższonego ryzyka poprzez bardziej holistyczne podejście; wzywa Komisję do przedstawienia projektu skutecznych działań w celu zapewnienia, że wszyscy szczególnie narażeni użytkownicy dróg będą objęci maksymalną ochroną — takich jak np. migające światła ostrzegawcze dla bezpieczeństwa pojazdów jednośladowych; uważa, że wszyscy użytkownicy dróg powinni zostać uświadomieni co do ryzyka oraz sposobów jego zmniejszenia; z zadowoleniem przyjmuje finansowany przez UE „Nowy program oceny fotelików dla dzieci” (NPACS), który ustanawia zharmonizowane protokoły badania i oceny; wzywa Komisję Europejską do zbadania czy bezpieczeństwo dzieci powinno być traktowane bardziej priorytetowo we wspólnotowej polityce bezpieczeństwa drogowego, i czy należy zwracać szczególną uwagę na bezpieczeństwo pieszych w testach zderzeniowych EuroNCAP oraz w ramach drugiej fazy dyrektywy 2003/102/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 listopada 2003 r. odnoszącej się do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg przed i w razie zderzenia z pojazdem silnikowym i zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG⁽²⁾;

20. uważa, że właściwe, stałe egzekwowanie prawa jest bardzo ważne dla poprawy bezpieczeństwa drogowego;

⁽¹⁾ <http://www.thinkroadsafety.gov.uk/>

⁽²⁾ Dz.U. L 321 z 6.12.2003, str. 15.

Czwartek, 29 września 2005 r.

21. zwraca uwagę, że egzekwowanie przestrzegania istniejących przepisów ruchu drogowego zasadniczo poprawiłoby zwiększenie bezpieczeństwa drogowego, ponieważ większość wypadków wynika z nieprzestrzegania przepisów drogowych; szczególnie podkreśla wagę stosowania się do ograniczeń prędkości i maksymalnej dopuszczalnej zawartości alkoholu we krwi oraz zawartości leków i substancji psychotropowych, a także do przepisów dotyczących korzystania z pasów bezpieczeństwa oraz kasków traktując je jednakże jako zagadnienia leżące przede wszystkim w zakresie kompetencji Państw Członkowskich, ale wymagające koordynacji i rozpowszechniania najlepszych praktyk; ze szczególnym zadowoleniem przyjmuje zalecenie Komisji z dnia 17 stycznia 2001 r. w sprawie maksymalnej zawartości alkoholu we krwi w wysokości 0,5 mg/ml dla kierowców pojazdów silnikowych ⁽¹⁾ i nalega, aby wszystkie Państwa Członkowskie przyjęły to maksymalne ograniczenie; wzywa Państwa Członkowskie do szybkiego wdrożenia zalecenia Komisji z dnia 6 kwietnia 2004 r. w sprawie egzekwowania przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego ⁽²⁾; wzywa Komisję do monitorowania wdrażania tego zalecenia i, jeżeli będzie to konieczne, do udzielenia wsparcia Państwom Członkowskim mającym trudności z jego wdrożeniem; wzywa Komisję do przedłożenia w średniookresowym przeglądzie Programu Działań sprawozdania dotyczącego stopnia wdrażania;

22. jest świadomy, że transgraniczne egzekwowanie przestrzegania przepisów dotyczących ruchu drogowego pozostaje bardzo niezadowolające z powodu braku jednolitego systemu, za pomocą którego władze jednego Państwa Członkowskiego mogłyby ścigać sprawców wykroczeń z innych Państw Członkowskich ⁽³⁾; nalega, aby Komisja przedstawiła projekt funkcjonującej na szczeblu wspólnotowym kampanii zapewniającej przestrzeganie przepisów dotyczących ruchu drogowego przez kierowców, obojętnie w jakim kraju się poruszają; wzywa Komisję do opracowania propozycji funkcjonującego podejścia wspólnotowego umożliwiającego Państwom Członkowskim karanie przewinień i nakładanie kar; zwraca uwagę, że jeżeli chodzi o kary finansowe, przygotowane zostały podstawy ewentualnych przepisów ⁽⁴⁾ oraz konieczne ramy dla systemu wymiany informacji ⁽⁵⁾;

23. z zadowoleniem przyjmuje wprowadzenie obowiązkowych zharmonizowanych piktogramów na opakowaniach leków, na podstawie europejskiej klasyfikacji leków, zgodnie z ich działaniem;

24. zwraca uwagę na niebezpieczeństwo martwych punktów; wzywa do podjęcia szybkich, efektywnych kosztowo działań zmierzających do wyposażenia ciężarówek w lusterka w celu wyeliminowania martwych punktów; wzywa Komisję do wzięcia pod uwagę potrzeby dokonania rewizji ustawodawstwa wspólnotowego i jego wykonania, w celu umożliwienia wprowadzenia do produkcji słupków centralnych dających lepsze pole widzenia; {0>calls for the fitting of articulated lorries with „front view mirrors” in particular, so as to counteract the blind spot for drivers at pedestrian crossings; wzywa do wyposażenia samochodowych ciągników siodłowych przede wszystkim w lusterka przednie, pozwalające kierowcom uniknąć martwego punktu na przejściu dla pieszych;

25. przypomina, że nowszy park samochodowy byłby bezpieczniejszy; wyraża ubolewanie, że komunikat Komisji na temat opodatkowania samochodów pasażerskich w Unii Europejskiej (COM(2002)0431) oraz przyjęta przez Parlament Europejski rezolucja ⁽⁶⁾ nie doprowadziła do proponowanego zastąpienia podatków z tytułu zarejestrowania pojazdu rocznym podatkiem drogowym, nie przyczyniając się tym samym do poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz szybszego wprowadzenia nowszych i bezpieczniejszych samochodów; nalega, aby Komisja zaproponowała okresowe programy, zachęcające do odnawiania parku samochodowego oraz pojazdów na użytek rolniczy, co byłoby bardzo korzystne nie tylko dla bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska, lecz także dla rozwoju przemysłu; wzywa Komisję do dokonania oceny wpływu na wypadkowość rosnącej liczby pojazdów z napędem 4x4 i innych pojazdów zaprojektowanych do innych użytków (quad, buggie, itp.) oraz do zaproponowania środków mających na celu zmniejszenie niebezpieczeństwa jakie stanowią;

⁽¹⁾ Dz.U. L 43 z 14.2.2001, str. 31.

⁽²⁾ Według z szacunków Komisji, egzekwowanie przez policję przepisów dotyczących przekroczeń prędkości, prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwym i użycia pasów bezpieczeństwa może pomóc w zmniejszeniu do 2010 r. liczby ofiar śmiertelnych o 6 000, a osób rannych o 14 000.

⁽³⁾ Jako przykład może służyć fakt, że w pierwszych czterech miesiącach działania około 25 % naruszeń, zarejestrowanych przez francuski system egzekwowania ograniczeń prędkości rozpoczęty w 2003 r., popełnionych zostało przez pojazdy zarejestrowane poza Francją (VERA 2 2004:1), podczas gdy zaledwie 10 % tych pojazdów znajduje się w ogólnym ruchu.

⁽⁴⁾ Decyzja ramowa Rady 2005/214/WSiSW z dnia 24 lutego 2005 r. w sprawie w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym (COPEŃ 24) (Dz.U. L 76 z 22.3.2005, str. 16).

⁽⁵⁾ EUCARIS jest systemem opartym na wielostronnym traktacie z dnia 29 czerwca 2000 r. Jest to infrastruktura poprzez którą kraje uczestniczące mogą przeszukiwać bazy danych innych krajów, zawierających informacje dotyczące praw jazdy i/lub pojazdów www.eucaris.com.

RESPER to sieć praw jazdy ustanowiona przez Komisję i Radę w celu umożliwienia wspólnego korzystania z informacji i danych o wszystkich prawach jazdy wydanych w Unii Europejskiej.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 83 E z 2.4.2004, str. 191.

Czwartek, 29 września 2005 r.

26. pragnie zachować dziedzictwo kulturowe, jakie prezentują pojazdy historyczne; w związku z tym nalega, aby planowane ustawodawstwo uwzględniało wszelkie działania mające nieplanowany ale potencjalnie negatywny wpływ na użytkowanie, a tym samym zachowanie historycznych pojazdów;

27. przypomina, że sieć dróg sprzyjających powstawaniu wypadków oraz sieć dróg, która nie minimalizuje konsekwencji wypadków stanowi podstawowe ryzyko zagrażające bezpieczeństwu; dostrzega, że drogi powinny być modernizowane na potrzeby obecnych poziomów ruchu drogowego lub budowane zgodnie ze standardami uwzględniającymi zapotrzebowanie wszystkich użytkowników dróg, w tym wszystkich szczególnie narażonych; zdecydowanie popiera wysiłki Komisji podejmowane w celu wprowadzenia zharmonizowanej definicji czarnych punktów, oznaczeń wspólnotowych, informacji dla kierowców i środków zapobiegawczych;

28. uznaje ramową dyrektywę w sprawie kierowania bezpieczną infrastrukturą za użyteczne narzędzie wprowadzenia systemowego podejścia do bezpieczeństwa na drogach; uważa, że taka dyrektywa powinna ustalić, jakie procedury operacyjne nowych i istniejących już dróg są konieczne na etapie projektowania, budowy oraz operacyjnym, w celu zapewnienia spełnianie przez nie standardów bezpieczeństwa; powinna ona zachęcać do powstania programów krajowych mających na celu rozwiązanie problemu odcinków dróg o dużym ryzyku wypadków, w szczególności poprzez likwidację przejazdów kolejowych bez ramp oraz przyczynić się do ustanowienia sieci ekspertów umożliwiających obieranie „najlepszych w Europie” projektów i zarządzania bezpieczeństwem na drogach; podkreśla, że przy projektowaniu i budowie dróg, Państwa Członkowskie powinny systematycznie uwzględniać bezpieczeństwo wszystkich kierowców (motocykli, rowerów, pojazdów ciężkich itp.) i możliwości zapobiegania wypadkom;

29. zobowiązuje Komisję, by zwróciła większą uwagę na koordynację europejskiego Programu Działań na rzecz Bezpieczeństwa Drogowego z Programem Działań Środowiskowych oraz proponuje, by włączono kryterium bezpieczeństwa i kryterium środowiskowe do ocen dokonywanych w przypadku finansowania Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T); proponuje podstawową harmonizację znaków drogowych oraz informacji jako pierwszy krok w stronę europejskiego systemu znaków drogowych o jednolitym kolorze, kształcie, wyglądzie i symbolice, w następstwie czego nastąpi wyposażenie dróg w inteligentne systemy kierowania ruchem oraz informacji;

30. zwraca uwagę na możliwości platformy EuroTest, która stymuluje rozwój szeregu wspólnotowych programów oceny mobilności i odniesień na potrzeby produktów i usług związanych z infrastrukturą transportową oraz podnosi świadomość obywateli; zwraca szczególną uwagę na Europejski Program Oceny Dróg (EuroRAP) i Europejski Program Oceny Tuneli (EuroTAP); wzywa do szybkiego rozszerzenia programów EuroRAP i EuroTAP na wszystkie Państwa Członkowskie UE oraz wszystkie główne drogi i tunele, jak również opublikowanie wytycznych dotyczących najlepszych praktyk; popiera pomysł przyznania „punktów bezpieczeństwa” na wszystkich większych drogach Unii, zgodnie z unijnymi wytycznymi;

31. zwraca uwagę na wyniki ankiety dotyczącej znaków drogowych EuroTest 2005, zgodnie z którymi 91 % kierowców wyraża potrzebę lepszej harmonizacji oznaczeń drogowych w całej Europie w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego; wzywa Komisję do zareagowania poprzez podjęcie skutecznych działań umożliwiających poprawę systemów oznaczania dróg i zachowania kierowców w tym zakresie; wzywa Komisję do podjęcia inicjatywy zmierzającej do jednolitej interpretacji Konwencji Wiedeńskiej ONZ z dnia 8 listopada 1968 r. o znakach i sygnałach drogowych w Unii Europejskiej nalega, aby Komisja zbadała zaobserwowane problemy, takie jak nadmierna liczba znaków drogowych i trudności ze zrozumieniem znaków drogowych; popiera dostarczanie zrozumiałych i aktualnych informacji na temat systemów oznaczeń drogowych stosowanych w Państwach Członkowskich, ułatwiających tym samym ruch transgraniczny; utrzymuje, że takie informacje mogłyby być łatwo udostępnione poprzez stronę internetową UE we wszystkich oficjalnych językach Unii;

32. wyraża ubolewanie, że wspólny numer alarmowy 112 nie jest znany wszystkim Europejczykom; wzywa Komisję i Państwa Członkowskie do oceny obecnego poziomu znajomości jednego europejskiego numeru alarmowego przez społeczeństwo europejskie oraz jakości usług świadczonych obywatelom w potrzebie za pośrednictwem tego numeru; zobowiązuje Komisję i Państwa Członkowskie do zaproponowania działań opartych na tej ocenie w celu poprawy sytuacji w UE;

33. wzywa do dokonywania analizy efektywności kosztowej ex-ante każdego działania mającego istotny wpływ finansowy oraz każdego działania podejmowanego na dużą skalę; w przypadkach, gdy spodziewane jest uzyskanie mało znaczących korzyści, zaleca, by Komisja wyjaśniła, co do tego doprowadziło; zwraca uwagę, iż rozsądnym byłoby zaangażowanie Państw Członkowskich do oceny, czy dane działanie powinno być wdrażane;

Czwartek, 29 września 2005 r.

34. zwraca uwagę na rolę, jaką towarzystwa ubezpieczeniowe mogą odgrywać w redukowaniu wypadków drogowych w ruchu komercyjnym; różnicowanie składek to odpowiedni sposób motywowania firm transportowych do traktowania bezpieczeństwa drogowego priorytetowo, a tym samym zmniejszania liczby wypadków drogowych;

35. wyraża ubolewanie, że trzeci Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Drogowego nie podkreśla szczególnie problemów związanych z bezpieczeństwem drogowym w obszarach gęsto zaludnionych oraz sposobu, w jaki transport publiczny może przyczynić się do zmniejszenia liczby wypadków drogowych; jest przekonany o dużych możliwościach dla obszarów miejskich w całej Europie, które mogą wyniknąć z dzielenia się najlepszymi praktykami; wzywa do gruntownych działań mających na celu szerzenie najlepszych praktyk i do nasilenia badań; podkreśla w związku z tym istotny wkład w bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez rozwój wspólnych norm dotyczących geometrii dróg, projektów infrastruktury i znaków drogowych;

36. jest świadomy, że wprowadzenie wielu rokujących nadzieje technologii nie może odbyć się natychmiast; wzywa z tego powodu Komisję do zaproponowania listy priorytetowych obszarów, na których powinny opierać się badania technologiczne, jak również plan ich wprowadzenia; nalega, by zarówno lista priorytetów, jak i plan badań technologicznych zostały ustanowione poprzez dokonanie analizy kosztów i korzyści; wzywa, by te działania priorytetowe pokryły krótki, średni i długi termin, oraz by zostały włączone w proces weroński;

37. uważa, że technologie takie jak telematyka oferują, długoterminowo, możliwość niemal całkowitego wyeliminowania wypadków śmiertelnych; w związku z tym wzywa do prowadzenia intensywnych działań badawczych i współpracy między zainteresowanymi stronami w celu promowania szybkiego wprowadzenia najbardziej obiecujących technologii;

38. zdaje sobie sprawę z faktu, że wprowadzanie wielu nowych technologii może okazać się kosztowne, oraz że nabywcy nowych samochodów nie zawsze są w stanie lub skłaniają się do płacenia pełnych kosztów, nawet jeśli oszczędności kosztów społeczno-ekonomicznych byłyby wyższe niż dodatkowy koszt pojazdu; wzywa Komisję, by wraz z Państwami Członkowskimi (jednocześnie zabezpieczając funkcjonowanie rynku wewnętrznego) określiła fiskalne i inne formy zachęty, zmierzające do przyspieszenia wprowadzenia skutecznych rozwiązań oraz poprawienia ich wprowadzenia poprzez zreformowany i bardziej wyczerpujący EuroNCAP (Europejski Program Oceny Nowych Samochodów);

39. jest zdania, że z szerokiego wachlarza technologii, szczególną uwagę należy zwrócić na następujące:

- systemy przypominające o zapięciu pasów bezpieczeństwa i zaawansowane systemy mocowania zwracając uwagę, że w Szwecji 95 % użytkowników samochodów zapina pasy bezpieczeństwa, a połowa wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków podróżowała bez zapiętych pasów bezpieczeństwa; w związku z tym popiera obowiązkowe instalowanie systemów przypominających o zapięciu pasów bezpieczeństwa we wszystkich nowych pojazdach z odpowiednimi wyjątkami dla miejskiego transportu publicznego oraz rozszerzenie tych systemów na miejsca dla pasażerów;
- elektroniczny system kontroli stabilności jazdy (ESC), zwracając uwagę, że wyniki ogólnosięgowych badań jednoznacznie wskazują na istotny potencjał ochrony życia oferowany przez systemy kontroli stabilności jazdy takie jak ESC ⁽¹⁾; wspiera jak najszybsze wprowadzenie w pojazdach systemów ESC — ewentualnie na podstawie dobrowolnego porozumienia — oraz rozwój ujednoliconych na poziomie międzynarodowym testów zgodności z normami dla systemów kontroli stabilności jazdy;
- systemy ograniczenia prędkości, zwracając uwagę na możliwości technologii ograniczających prędkość, przekazujących informacje kierowcy, ograniczników prędkości określanych przez użytkownika i inteligentnych systemów ograniczników prędkości (ISA), które mogłyby, jako element obowiązkowy, zredukować liczbę wypadków o około 35 % ⁽²⁾; wzywa do wprowadzenia systemów powiadamiania o nadmiernej prędkości i ostatecznie do wprowadzenia systemu ISA, tam gdzie będzie to uznane za właściwe przez władze krajowe; z zadowoleniem przyjmuje wspólne standardy oraz działania zmierzające do udostępnienia danych dotyczących ograniczeń prędkości w całej Wspólnocie na potrzeby map cyfrowych;

⁽¹⁾ Amerykańskie badania prowadzone przez National Highway Safety Administration wskazują, że wyposażenie wszystkich samochodów w system ESC pozwoliłoby na redukcję ofiar śmiertelnych wypadków samochodowych o 30 %.

⁽²⁾ Sprawozdanie na temat inteligentnych systemów transportowych i bezpieczeństwa drogowego, ETSC 1999

Czwartek, 29 września 2005 r.

- blokady antyalkoholowe, zwracając uwagę, że liczba wypadków drogowych związanych ze spożywaniem alkoholu wynosi 10 000 każdego roku; wzywa Komisję do wprowadzenia niezawodnych blokad antyalkoholowych; uważa za korzystne stopniowe podejście zakładające działania rehabilitacyjne dla kierowców wielokrotnie dopuszczających się wykroczeń, działania ochotnicze i transport komercyjny;
 - system eCall, przypomina, że system eCall (połączenie ratunkowe) posiada potencjał znacznego przyczynienia się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych, stopnia uszkodzenia oraz stresu wynikającego z wypadku poprzez przyspieszenie reakcji służb ratunkowych; przyjmuje z zadowoleniem Plan Działań mający na celu wyposażenie nowych pojazdów w automatyczny system eCall do 2009 r. oraz domaga się, jeżeli okaże się to opłacalne, do rozszerzenia tego systemu na pojazdy osobowe i pojazdy służące do przewozu niebezpiecznych towarów;
40. wspiera wprowadzenie zweryfikowanego, kompleksowego programu EuroNCAP poprzez wzmocnienie współpracy z Komisją za sprawą dodatkowego finansowego wsparcia oraz aktywniejszego udziału w pracach programu; wzywa EuroNCAP do włączenia w zakres zainteresowań innych pasywnych aspektów bezpieczeństwa, takich jak zabezpieczenie przed urazami kręgosłupa szyjnych oraz kompatybilność pojazdów w momencie zderzenia czołowego; zauważa ponadto, że aktywne systemy bezpieczeństwa nadal w większości przypadków należą do sfery niesprawdzonych możliwości o ogromnym potencjale poprawy bezpieczeństwa drogowego, i że najbardziej obiecujące rozwiązania powinny zostać włączone do procedury EuroNCAP;
41. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz Państwom Członkowskim.

P6_TA(2005)0367

Nepal

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie Nepalu

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoją poprzednią rezolucję z dnia 24 lutego 2005 r. w sprawie Nepalu⁽¹⁾, w której potępił zamach pałacowy i wezwał króla Gyanendrę do zniesienia stanu wyjątkowego i przywrócenia władzy parlamentarnej i instytucji demokratycznych,
 - uwzględniając deklarację Prezydencji w imieniu Unii Europejskiej z dnia 6 września 2005 r., przyjmującą z zadowoleniem zawieszenie broni ogłoszone przez przewodniczącego Komunistycznej Partii Nepalu-Maoistów (KPN(M)), Prachandę,
 - uwzględniając wizytę specjalnego doradcy Sekretarza Generalnego ONZ, Lakhdara Brahimi, w Nepalu w lipcu 2005 r.,
 - uwzględniając wizytę Trójki UE, planowaną na 4-6 października 2005 r.,
 - uwzględniając art. 115 ust. 5 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że dnia 1 lutego 2005 r. król Gyanendra niekonstytucyjną decyzją zdymisjonował rząd, przejął bezpośrednią władzę i ogłosił stan wyjątkowy,
- B. mając na uwadze, że od zamachu pałacowego w Nepalu nastąpiła eskalacja przemocy, zaś uprawnienia Królewskiej Armii Nepalu pozostają poza kontrolą z braku rządu pochodzącego z wyboru,

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2005)0058.