

2005. szeptember 29., csütörtök

P6\_TA(2005)0366

## Az EU közúti közlekedésbiztonsági cselekvési programja

**Az Európai Parlament állásfoglalása az európai közúti közlekedésbiztonsági cselekvési programról: a közúti balesetek halálos áldozatainak felére csökkentése az Európai Unióban 2010-re: közös felelősség (2004/2162(INI))**

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című fehér könyvére (COM(2001)0370), és az erről szóló 2003. február 12-i állásfoglalására <sup>(1)</sup>,
  - tekintettel a Bizottság „Információs és kommunikációs technológiák a biztonságos és intelligens járművek számára” című közleményére (COM(2003)0542),
  - tekintettel a Bizottság közleményére „Európai közúti közlekedésbiztonsági cselekvési programról: a közúti balesetek halálos áldozatainak felére csökkentése az Európai Unióban 2010-re: közös felelősség” (COM(2003)0311) és 2004. októberi, „20 000 élet megmentése útjainkon” című közleményére,
  - tekintettel a közúti közlekedésbiztonság területén történő végrehajtásról szóló, 2004. április 6-i 2004/345/EK bizottsági ajánlásra <sup>(2)</sup>,
  - tekintettel a 2003. október 24-i veronai nyilatkozatra, valamint a 2004. október 25–26-i második veronai konferencia következtetéseire és az EU közlekedési minisztereinek ezt követő kötelezettségvállalására, hogy a közúti közlekedésbiztonságot elsődleges fontosságú területnek tekintik,
  - tekintettel az európai közúti közlekedésbiztonsági chartára, amely a fenti, közúti közlekedésbiztonságról szóló bizottsági közleményhez került csatolásra,
  - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0225/2005),
- A. mivel a halálos áldozatot követelő közúti balesetek számának 2010-ig felére történő csökkentése, valamint az Európai Bizottság folyamatban lévő időközi vizsgálata az európai közúti közlekedésbiztonság területén üdvözlendők,
- B. mivel az e-Safety (e-biztonság) elnevezésű fórum fontos munkát végez jelentős számú résztvevő bevonásával,
- C. mivel a gyorsajtással, az alkoholfogyasztással és a biztonsági övvel kapcsolatos jogszabályok végrehajtásának a legjobb gyakorlatok cseréjén kell alapulniuk,
- D. mivel egyetemesen elismert tény, hogy a sebességkorlátozások túllépése vagy a nem az útviszonyoknak megfelelő vezetés, az alkohol, a kábítószer vagy bizonyos gyógyszerek hatása alatt történő vezetés és a biztonsági öv megfelelő használatának mellőzése veszélyezteti a közúti közlekedésbiztonságot; figyelembe véve az e tényezők miatt bekövetkező halálesetek és sérülések, illetve tartós fogyatékkal járó esetek számát; mivel számos erőfeszítésre került már sor, de a halálesetek magas száma azt mutatja, hogy még sok teendő van a 2010-re kitűzött cél elérése érdekében,

<sup>(1)</sup> HL C 43. E, 2004.2.19., 250. o.

<sup>(2)</sup> HL L 111., 2004.4.17., 75. o.

**2005. szeptember 29., csütörtök**

- E. mivel a közúti közlekedésbiztonság tekintetében az EU-nak az alapszerződésekben meghatározott kötelezettségei vannak, és felhatalmazással bír arra, hogy intézkedjen azokon a területeken, amelyeken az uniós fellépés hozzáadott értéket képviselhet a tagállamok által meghozott intézkedések mellett, és hasonlóképpen más életbevágóan fontos ügyekben, mint amilyen a biztonsági övek használata vagy a vezetői engedélyek; mivel ezen felül bővült az uniós fellépés hatóköre, és így 80 millióval több polgárra terjed ki,
- F. mivel a helyes gyakorlat cseréjének különösen fontos szerepet kell játszania a közúti balesetek megelőzésében, amelyek 65 %-a városban, 30 %-a városon kívül és mindössze 5 %-a következik be autópályákon,
- G. tekintettel arra a tényre, hogy az EU-ban a közúti balesetek több mint 40 000 halálesethez vezettek, és – az elfogadhatatlan emberi szenvedés mellett – arra, hogy a kapcsolódó közvetlen és közvetett költségeket 180 milliárd euróra, vagy az EU GNP-jének 2 %-ára becsülik,
- H. elégedetten megjegyezve, hogy a járművek ma négyszer annyira biztonságosak, mint 1970-ben, és ez jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy a 15 tagú EU-ban a halálesetek száma 1970 óta 50 %-al csökkent egy olyan időszakban, amelynek során a forgalom megháromszorozódott,
- I. aggódva amiatt, hogy néhány tagállamban, különösen a tíz új tagállam többségében alacsony a közúti közlekedésbiztonság szintje; megjegyezve, hogy ha minden tagállam elérné ugyanazt az eredményt, amit az Egyesült Királyság vagy Svédország, a halálos balesetek száma a 25 tagú EU-ban egy év alatt 17 000-rel csökkenne, amely 39 %-os csökkenést és így nagy előrelépést jelentene, de amely még mindig elmaradna a kitűzött 50 %-os céltől,
1. hangsúlyozza valamennyi résztvevő, nevezetesen az EU, a tagállamok, a regionális és helyi önkormányzatok, az iparág, a szervezetek és az egyének olyan konkrét kedvező és következetes intézkedések meghozatala iránti megosztott felelősségét, amelyek javítják a közúti közlekedésbiztonságot annak érdekében, hogy a közúti balesetek áldozatainak számát 2010-re a felére lehessen csökkenteni, ezzel elérve a közös célt; hangsúlyozza, hogy a szubszidiaritás elvét teljes mértékben tiszteletben kell tartani anélkül, hogy azt az önelégültségre vagy a cselekvés elmaradására irányuló kifogásként használnák fel az Európa által a szükséges stratégiai keretrendszer kialakításában játszott fontos szerep figyelembevételével;
  2. üdvözli a közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program végrehajtásában a tagállamok által tett előrelépések tervezett, Bizottság általi félidős értékelését;
  3. sürgeti a Bizottságot, hogy a környezetvédelmi cselekvési program félidős felülvizsgálata során javasoljon egy átfogó és állandó EU közúti közlekedésbiztonsági keretrendszert, amelyben részletesen felsorolja a közúti közlekedésbiztonság valamennyi lényeges területét, bemutatja az EU és a tagállamok céljait és kísérő intézkedéseit, a fejlődést a célokhoz méri és évente széles körben közzéteszi;
  4. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a közúti közlekedésbiztonságról szóló említett közlemény nem tartalmazta a második közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program (1997–2001) értékelését, mivel az értékelés lényegbevágó a hibák megismétlődésének elkerüléséhez; sajnálatát fejezi ki továbbá, hogy a közlemény nem tárgyalja a városi területek sajátos közúti közlekedésbiztonsági problémáit;
  5. felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos hosszú távú koncepciót, amely túlmutat 2010-en és leírja azokat a szükséges lépéseket, amelyek a közúti balesetekből eredő halálesetek és súlyos sérülések teljes elkerüléséhez vezetnek („nulla elv”);
  6. úgy véli, hogy a közúti biztonság növelése érdekében a Bizottságnak támogatnia kell a tömegközlekedési eszközök használata felé történő váltást, valamint a közúthálózat kímélő, nem motorikus használatát; úgy véli, hogy ennek érdekében világos politikai támogató keretre van szükség;

2005. szeptember 29., csütörtök

7. úgy véli, hogy a helyes gyakorlatok cseréje és a közös politikák összehangolása sokkal jobb összehangolást, a rosszul teljesítőket kényszerítő nyomás alá helyező megdönthetetlen adatok terjesztését és az eddigieknél strukturáltabb szemléletmódot igényel; úgy ítéli meg, hogy a közös szemléletmód kialakításához szükséges alapvető feladatok többek között az alábbiakat jelentik:

- adatok és biztonsági teljesítménymutatók gyűjtése, elemzése és közzététele,
- a baleseti statisztikák összehangolása (és ezt követően egy uniós adatbázisba történő belefoglalása),
- közösségi szintű közúti közlekedésbiztonsági kampányok lebonyolítása,
- kutatási programok ösztönzése és új technológiák esetleges bevezetése szoros együttműködésben az iparral és más résztvevőkkel,
- a határokon átnyúló információcsere erősítése és a közösségi jogszabályok, például a közúti közlekedésben a vezetési és pihenőidővel kapcsolatos jogszabályok végrehajtásának ellenőrzése, valamint a jogszabályok egységesebb értelmezésének és alkalmazásának ösztönzése;

8. felkéri a Bizottságot, hogy két éven belül tegyen jelentést az Európai Parlamentnek arról, hogy a függetlenségre és szakértelemre vonatkozó szempontok figyelembevételével milyen intézményi keret lenne a legalkalmasabb a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos intézkedések értékelésére és elősegítésére;

9. felhívja az EU soros elnökségét, hogy 2005-ben rendezze meg a harmadik veronai konferenciát, indítsa el a veronai folyamatot és foglalja bele azt a javasolt európai uniós közúti közlekedésbiztonsági keretrendszerbe; azt várja, hogy a veronai folyamat segíteni fog a szükséges politikai vezető szerep kialakításában, ahogy azt a cardiffi és lisszaboni folyamatok is tették, azáltal, hogy a felső szintű politikai döntéshozókat ösztönzi arra, hogy elkötelezzék magukat a közúti balesetek számának csökkentése mellett; úgy ítéli meg továbbá, hogy a teljesítménymutatók és a tagállamok által lefolytatott szakértői értékelések hatékonyak lehetnek, ha a „megnevezni, elmarasztalni, dicsérni” elvnek megfelelően alkalmazzák azokat, így politikai nyomást gyakorolva a célul tűzött biztonsági szintek elérése érdekében;

10. rámutat arra, hogy a magas szintű elkötelezettség a közúti közlekedésbiztonság tekintetében – ahogy azt Franciaországban mostanában megmutatták, ahol egy 2002-ben indított kampány két év alatt 30 %-al csökkentette a halálos balesetek számát – rövid idő alatt jelentős eredményekre vezethet; kéri, hogy nagyobb legyen a politikai elkötelezettség a közúti közlekedésbiztonság tekintetében szerte az EU-ban;

11. üdvözlí az európai közúti közlekedésbiztonsági chartát, mivel az egyértelműen bemutatja, hogy a közúti közlekedésbiztonság közös felelősségünk, továbbá lehetőséget biztosít az érintett szereplőknek a kötelezettségvállalásra; aggódik azonban amiatt, hogy a charta nem vonzott annyi támogatót és nem kapott annyi nyilvánosságot, mint azt kezdetben tervezték; javasolja a charta kiegészítését egy új, európai és nemzeti szintű kezdeményezéssel az érintett vállalkozás marketingjével kapcsolatosan; kéri, hogy az európai intézmények is megfelelő pénzügyi forrásokat különítsenek el és alakítsanak ki megerősített kommunikációs stratégiát, hogy több szereplő érdeklődését felkeltsék, mint például a kis- és középvállalkozásokat, valamint terjesszék a legjobb gyakorlatokat minden területen; kéri, hogy a legjobban teljesítők évente közúti közlekedésbiztonsági díjat kapjanak széles körben népszerűsített rendezvényeken; felhívja a Bizottságot, hogy tanulmányozza annak a lehetőségét, hogy miként lehet elérni az egyes polgárokat személyes közúti közlekedésbiztonsági kötelezettségvállalások révén;

12. hangsúlyozza a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevők aktív részvételének a fontosságát a közúti közlekedésbiztonság javítását célzó tevékenységekben, és kéri a Bizottságot, hogy tegyen meg minden tőle telhetőt annak érdekében, hogy a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevők követeljék meg a közlekedési szolgáltatóktól a közúti közlekedésbiztonság követelményeinek való megfelelést; kéri az illetékes – európai, nemzeti, regionális és helyi – hatóságokat, hogy a közlekedési szolgáltatásokat nyújtó vállalatoktól követeljék meg egy közúti közlekedésbiztonsági cselekvési terv kidolgozását; kéri a Bizottságot, hogy tegyen meg minden tőle telhetőt annak biztosítása érdekében, hogy az európai közúti közlekedésbiztonsági chartát fel lehessen használni olyan, közlekedési vállalatoknak szóló bizonyítvány kiállítására, amely igazolná, hogy a vállalat eleget tesz a közúti közlekedésbiztonság követelményeinek;

**2005. szeptember 29., csütörtök**

13. meggyőződése, hogy csak a közúti közlekedésbiztonság valamennyi területére, nevezetesen valamennyi úthasználóra, a közlekedési szolgáltatások igénybevevőire, és különösen a vezetőre (fizikai állapot, oktatás, magatartás), a járműre (felszerelésére, a biztonsági rendelkezésekre, karbantartásra) és az infrastruktúrára (az úthálózatok állapota és karbantartása, a közúthasználat intenzitása, utak építése, közlekedési jelzések) kiterjedő integrált rendszerszerű megközelítés – a tömegközlekedés szélesebb körű használatára irányuló kezdeményezésekkel együtt – és a hatékony tagállami jogalkotás vezethet jelentős és tartós eredményekhez;

14. felhívja a Bizottságot, a tagállamokat és regionális hatóságait, hogy a közúti közlekedésbiztonsági képzésüket, jogi szabályozásukat és ellenőrző intézkedéseiket a nagyobb kockázatú csoportokra összpontosítsák;

15. úgy ítéli meg, hogy nagy jelentőségű a vezetők, oktatók és végrehajtók alapos és magas szintű képzése; felhívja a Bizottságot, hogy mozdítsa elő a képzést már az általános iskolától kezdődően, hogy csökkentse a halálozási arányt a fiatalok körében, valamint ösztönözze az egész életen át tartó oktatást, kellő tekintettel az olyan jellegzetes csoportok igényeire, mint az idősek, a fogyatékkal élők vagy a bevándorlók; támogatja a közösségi szintű kampányokat, amelyek különösen a szabályokat leggyakrabban megsértőket célozzák és hangsúlyt fektetnek a legsúlyosabb halálokokra, mint például a gyorsraajtásra, az ittas vezetésre és a biztonsági öv használatának mellőzésére; az európai jogosítvány gyors bevezetését kéri nem utolsósorban azzal a szándékkal, hogy bizonyos idő elteltével lehetővé tegye a vezetők fizikai és szellemi képességeinek és vezetői tudásának ellenőrzését;

16. különösen támogatja a Bizottság arra irányuló kezdeményezését, hogy vizsgálja az ipari áruforgalomban egyre növekvő számban alkalmazott kis haszongépjárművek hatását a közlekedésbiztonságra tekintettel a képzésre, a vezetési- és pihenőidőre, valamint a sebességkorlátozókra; felhívja a Bizottságot, hogy e vizsgálatok eredményeit minél hamarabb és adott esetben egy jogalkotási javaslattal együtt továbbítsa az Európai Parlament számára;

17. emlékeztet arra, hogy számos halálos baleset a vezetők fáradtságának következménye, ahogy azt egy brit tanulmány igazolta<sup>(1)</sup>, amely úgy találta, hogy a fáradtság a balesetek 20 %-ának okozója a főútvonalakon és autópályákon tett hosszú utazások során; felhívja a Bizottságot, hogy tegyen közzé statisztikát az átfogó európai helyzetről és támogassa a probléma megoldására irányuló intézkedéseket;

18. felhívja a Bizottságot, a tagállamokat és regionális hatóságait, hogy kitérített figyelmet szenteljenek a veszélyeztetett úthasználók, mint például a gyalogosok és a kerékpárosok védelmére és biztonságára;

19. aggódik a veszélyeztetett úthasználók biztonsága miatt; beleértve a fiatalokat, akik körében a halálozási arány különösen magas; megállapítja, hogy a halálos baleset kockázata a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok esetében 17-szer akkora, mint a személygépjárművel történő utazáskor, valamint hogy a gyaloglás és a kerékpározás kilencszer kockázatosabb; hangsúlyozza, hogy a biztonsági követelményeket jelentősen javítani kell nemcsak a személygépjárművek tulajdonosai, hanem a veszélyeztetettebb úthasználók, mint például a gyalogosok, a kerékpárosok és a motorkerékpárosok körében is; kiemeli a közúti közlekedésbiztonsági oktatásra, jogalkotásra és a magasabb kockázatnak kitett csoportokkal kapcsolatos ellenőrző intézkedésekre való összpontosítás szükségességét egy átfogóbb megközelítés révén; felhívja a Bizottságot, hogy javasoljon hatékony intézkedéseket annak biztosítására, hogy minden veszélyeztetett úthasználó a lehető legjobb védelemben részesüljön – mint például vészjelző fények a kétkerekű járművek biztonsága érdekében; fenntartja, hogy minden úthasználót tájékoztatni kell a kockázatokról és azok csökkentésének módjáról; üdvözli a gyermekülések értékelésére irányuló, EU által finanszírozott új programot (NPACS), amely összehangolt tesztelési és értékelési eljárásokat állapít meg; felhívja a Bizottságot annak kivizsgálására, hogy a gyermekek biztonsága kaphat-e nagyobb szerepet a Közösség közlekedésbiztonsági politikájában, illetve lehet-e kiemelt figyelmet fordítani a gyalogosok biztonságára az Euro NCAP (európai újautó-értékelési program) törésteztek és a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók gépjárművel való ütközést megelőző, illetve annak során történő védelméről, és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló 2003. november 17-i 2003/102/EK európai parlamenti és a tanácsi irányelv<sup>(2)</sup> második szakaszának bevezetése során;

20. úgy ítéli meg, hogy a megfelelő, rendszeres végrehajtás kiemelkedő fontossággal bír a közúti közlekedésbiztonság javításában;

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

<sup>(2)</sup> HL L 321., 2003.12.6., 15. o.

2005. szeptember 29., csütörtök

21. rámutat arra, hogy a meglévő közúti közlekedési szabályok betartásának érvényre juttatása jelentősen javítaná a közúti közlekedésbiztonságot, mivel a legtöbb baleset a közlekedési szabályok megszegésének következménye; különösen hangsúlyozza a sebességkorlátozással, a véralkoholszinttel, a gyógyszer- és kábítószer-fogyasztással, valamint a biztonsági övek és bukósisakok használatával kapcsolatos szabályok betartásának fontosságát, megállapítva, hogy ezek elsősorban a tagállamok hatáskörébe tartoznak, de sürgős koordinációra és a legjobb gyakorlat terjesztésére van szükség; különösen üdvözlö a Bizottság 0,5 mg/ml-es legnagyobb megengedett véralkoholszintre irányuló, a motoros járművek vezetőinek legnagyobb megengedett véralkohol szintjéről szóló 2001. január 17-i ajánlását<sup>(1)</sup> és minden tagállamot arra ösztönöz, hogy fogadja el ezt a maximális határt; sürgeti a tagállamokat, hogy gyorsan alkalmazzák a végrehajtásról szóló, 2004. április 6-i bizottsági ajánlást<sup>(2)</sup>; felhívja a Bizottságot, hogy kísérelje figyelemmel az előbb említett ajánlás végrehajtását és szükség esetén támogassa azokat a tagállamokat, amelyeknek nem sikerül végrehajtaniuk az ajánlást; felhívja a Bizottságot, hogy a cselekvési program félidős értékelésekor tegyen jelentést a végrehajtás szintjéről; továbbá sürgeti a Bizottságot, hogy az értékelés eredményeinek tükrében tegye meg a szükséges, kötelező erejű jogalkotásra irányuló javaslatait a maximális sebesség és véralkoholszint korlátozására (az Európai Parlament ajánlásai szerint: 0,5 mg/ml felnőttek és 0,2 mg/ml a friss jogosítvánnyal rendelkező járművezetők esetében), valamint a biztonsági öv használatára vonatkozóan;

22. tudatában van annak, hogy a közúti közlekedéssel kapcsolatos jogszabályok határokon átnyúló végrehajtása az olyan egységes rendszer hiányában, amelynek segítségével valamely tagállam hatóságai üldözhetik a más tagállamokból származó jogsértőket, nem kielégítő<sup>(3)</sup>, sürgeti az Európai Bizottságot, hogy dolgozzon ki javaslatot egy megvalósítható közösségi szintű kampányra annak biztosítása érdekében, hogy a vezetők betartsák a közúti közlekedési szabályokat abban az EU tagállamban, ahol közlekednek; sürgeti a Bizottságot, hogy dolgozzon ki javaslatot egy megvalósítható közösségi szintű megközelítési módra, amely lehetővé teszi, hogy a tagállamok figyelemmel kísérik a szabálysértéseket és a kiszabott büntetéseket; megállapítja, hogy a pénzbírságok tekintetében mind a lehetséges jogalkotás alapját<sup>(4)</sup>, mind az információcsere rendszerének szükségességét<sup>(5)</sup> ki kell alakítani;

23. üdvözlö az egészségügyi csomagokon kötelezően egységesített, a gyógyszerek hatásának európai osztályozásán alapuló emblémák feltüntetésének az ötletét;

24. rámutat a holtterek veszélyére; kéri, hogy kerüljön sor gyors, kis költséggel járó intézkedésekre, valamint, hogy a tehergépjárműveket a holttereket megszüntető tükrökkel szereljék fel; felhívja a Bizottságot, hogy fontolja meg, mennyire kivitelezhető és szükséges a közösségi jogszabályok felülvizsgálata annak érdekében, hogy a gyártók számára lehetővé váljon középső A pillérek bevezetése, amelyek jobb látóteret biztosítanak; követeli, hogy különösen a nyerges vontatókat szereljék fel a első holtteret csökkentő tükrökkel, hogy ellensúlyozni tudják a sofőrök számára a gyalogátkelőhelyeknél a holttereket;

25. emlékeztet arra, hogy egy fiatalabb gépjárműállomány egyben biztonságosabb is lenne; sajnálja, hogy a személygépkocsiknak az Európai Unióban történő megadóztatásáról szóló bizottsági közlemény (COM(2002)0431) és az azt követően az Európai Parlament által elfogadott állásfoglalás<sup>(6)</sup> nem adott alkalmat a regisztrációs adóknak az éves úthasználati díjjal való javasolt felváltására, így nem tette lehetővé a belső piac működésének javítását, valamint a fiatalabb és biztonságosabb gépjárművek gyorsabb elterjedését; sürgeti a Bizottságot, hogy javasoljon elő olyan rendszeres, a gépjárműállomány – valamint a mezőgazdasági járművek – fiatalítását ösztönző programokat, amelyek nem csupán a közúti közlekedésbiztonság és a környezetvédelem szempontjából járnának egyértelmű előnyökkel, de az ipar fejlődésére nézve is; e célból sürgeti a Bizottságot, hogy végezze el a négy kerék meghajtású gépjárművek, hasonlóképpen az egyéb használatra tervezett típusok (quadok, homokfutók) növekvő használata során elszenvedett balesetek arányának értékelését, továbbá javasoljon intézkedéseket az általuk kiváltott kockázatok csökkentésére;

<sup>(1)</sup> HL L 43., 2001.2.14., 31. o.

<sup>(2)</sup> A gyorsított eljárással, az ittas vezetéssel és a biztonsági öv használatával kapcsolatos szabályok rendőrségi végrehajtása 2010-re a Bizottság becslései szerint 6000 haláleset és 14 000 sérülés elkerülésében segíthet.

<sup>(3)</sup> Erre jó példa az, hogy a 2003-ban elindított francia nemzeti gyorsított eljárási rendszer működésének első négy hónapjában a feljegyzett szabálysértések körülbelül 25 %-át Franciaországon kívül nyilvántartott járművekkel követték el (VERA 2 2004:1), míg ezek a járművek az összforgalomnak csak 10 %-át jelentik.

<sup>(4)</sup> A Tanács 2005/214/IB kerethatározata 2005. február 24-i a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról (HL L 76., 2005.3.22., 16. o.).

<sup>(5)</sup> Az EUCARIS a 2000. június 29-i többoldalú szerződésen alapuló rendszer. Egy olyan infrastruktúrát jelent, amelyen keresztül a résztvevő országok kereshetnek más olyan országok adatbázisaiban, amelyek nyilvántartást vezetnek vezetői engedélyekről és/vagy járművekkel kapcsolatos információkról (www.eucaris.com). RESPER: a Bizottság és a Tanács által felállított hálózat az európai vezetői engedélyekkel kapcsolatos információk és adatok megosztására.

<sup>(6)</sup> HL C 83. E, 2004.4.2., 191. o.

**2005. szeptember 29., csütörtök**

26. szeretné megőrizni a történelmi járművek által képviselt kulturális örökséget; sürgeti tehát, hogy a tervezett jogszabály vegyen tekintetbe minden, a történelmi járművek használatát – és így egyúttal megőrzését – érintő akaratlan, ám esetlegesen kedvezőtlen hatást;

27. emlékeztet arra, hogy egy balesetveszélyes közúthálózat és egy olyan úthálózat, amely nem csökkenti a lehető legkisebbre a balesetek következményeit, jelentős biztonsági kockázatot hordoz magában; elismeri, hogy az utakat fel kell újítani ahhoz, hogy ki tudják szolgálni a jelenlegi forgalmi szinteket, és olyan szabványok szerint kell építeni őket, amelyek figyelembe veszik valamennyi úthasználó igényeit, beleértve a veszélyeztetettebb úthasználókat is; nyomatékosan támogatja a Bizottság törekvéseit, hogy a baleseti gócpontok, a közösségi jelzések, az autósoknak szóló tájékoztatás és az ellenintézkedések összehangolt meghatározását vezesse be;

28. a biztonságos infrastruktúra-irányításról szóló keretirányelvet hasznos eszköznek tekinti a közúti közlekedésbiztonság rendszerszerű megközelítésének megvalósítása vonatkozásában; úgy ítéli meg, hogy egy ilyen irányelvnek meg kell állapítania, hogy milyen működési eljárások szükségesek az új és meglévő utak tervezési, építési és működési szakaszában annak biztosításához, hogy azok megfeleljenek valamennyi biztonsági előírásnak, ösztönözzék a nemzeti programokat a magas baleseti kockázattal járó útszakaszok javítására, különösen a szintbeli keresztveződések felszámolása révén és hozzájáruljanak szakértői hálózatok felállításához, ami lehetővé teszi a „legjobb európai” szemléletmód kialakítását az utak tervezésével és irányításával kapcsolatban; hangsúlyozza, hogy a tagállamoknak rendszeresen számításba kell venniük minden vezető biztonságát (a motorkerékpárosokét, a kerékpárosokét, a nehéz gépjárművekét stb.) és a balesetmegelőzést, amikor közutakat terveznek és építenek;

29. utasítja a Bizottságot arra, hogy fordítson nagyobb figyelmet az európai közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program összehangolására a környezetvédelmi cselekvési programmal, és javasolja a biztonsági és környezetvédelmi követelmények belefoglalását a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) finanszírozásáról készített értékelésekbe; javasolja a közúti jelzések és a tájékoztatás alapvető harmonizációját mint első megteendő lépést az egységes színű, alakú, betűformájú és szimbólumokkal rendelkező közúti jelzések európai rendszere felé, amelyet az utak intelligens forgalomirányítási és tájékoztatási rendszerekkel való felszerelése követhet;

30. megállapítja, hogy az EuroTest platform képes arra, hogy elősegítse számos, a közösségi mobilitást értékelő és összehasonlító program kidolgozását a mobilitási infrastruktúrával kapcsolatos termékekre és szolgáltatásokra, illetve hogy növelje a polgári tudatosságot; különösen üdvözli az EuroRAP (európai útértékelési program) és az EuroTAP (európai alagútertékelési program) elnevezésű programokat; kéri az EuroRAP és EuroTAP programok gyors kiterjesztését valamennyi EU tagállamra és minden főbb útra és alagútra, valamint a legjobb gyakorlattal kapcsolatos iránymutatások közzétételét; támogatja, hogy az EU iránymutatásaival összhangban „biztonsági pontokat” jelöljenek ki az EU-n belüli minden főbb közúton;

31. tudomásul veszi az EuroTest 2005 felmérés eredményeit a közúti jelzésekről, amely feltárta, hogy a gépkocsivezetők 91 %-a szeretné, ha a közúti jelek a közúti közlekedésbiztonság javítása céljából szerte Európában összehangoltabbak lennének; felhívja a Bizottságot, hogy válaszképpen tegyen hatékony intézkedéseket, hogy javítson a forgalomirányító jelzőberendezéseken és a vezetők viselkedésén, és hogy e tekintetben gondoskodjon a vezetők tájékoztatásáról; felhívja a Bizottságot, hogy kezdeményezze az ENSZ közúti jelzésekről szóló 1968. november 8-i egyezményének az egységes értelmezését az Európai Unión belül; sürgeti a Bizottságot, hogy vizsgálja ki a feltárt problémákat, mint amilyen a közúti jelzések túlzott száma és a jelzések hiányos megértése; támogatja a tagállamokban használt forgalomirányító rendszerekről szóló felhasználóbarát és naprakész információk nyújtását, megkönnyítve ezzel a határokon átnyúló forgalmat; úgy véli, hogy az ilyen tájékoztatást könnyen elérhetővé kell tenni egy uniós internetes honlapon, amely minden hivatalos uniós nyelven hozzáférhető;

32. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a 112-es közös segélyhívó számot nem minden európai polgár ismeri; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy értékeljék, hogy az európai nagyközönség jelenleg mennyire van tisztában az egységes európai segélyhívó számmal, illetve hogy milyen azoknak a szolgáltatásoknak a minősége, amelyek a bajba került polgárok számára ezen a számon keresztül rendelkezésére állnak; felkéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az értékelés alapján javasoljanak intézkedéseket az EU-n belüli helyzet javítására;

33. kéri egy előzetes költséghatékonysági elemzés elkészítését minden olyan intézkedés esetében, amely jelentős pénzügyi hatással bír, illetve minden meghozandó lényeges intézkedés esetében; ajánlja, hogy – ha az intézkedésből származó előny valószínűleg jelentéktelen – a Bizottság adjon magyarázatot arra, hogy miért jutott az adott következtetésre;

2005. szeptember 29., csütörtök

34. felhívja a figyelmet arra a szerepre, amelyet a biztosító társaságok tölthetnek be a kereskedelmi forgalomban bekövetkező közúti balesetek csökkentésében; a biztosítási bónuszrendszer a szállítmányozási cégek ösztönzésének megfelelő módja arra, hogy elsőbbséget adjanak a közúti közlekedésbiztonságnak és ezáltal a közúti balesetek száma csökkentésének;

35. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a harmadik közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program nem fektet különös hangsúlyt a közúti közlekedésbiztonsági problémákra a sűrűn lakott térségekben és nem említi meg, hogy a tömegközlekedés miként járulhat hozzá a közúti balesetek számának csökkenéséhez; meg van győződve róla, hogy a helyes gyakorlatok megosztása milyen hatalmas lehetőséget jelent a városi térségek számára egész Európában; megerősített intézkedéseket kér a legjobb gyakorlatok terjesztésére és a kutatások fokozására; ezzel összefüggésben hangsúlyozza az útgeometriával, az infrastruktúrátervezéssel és a közlekedési jelzésekkel kapcsolatos közös szabványok kialakításának fontos szerepét a közúti közlekedésbiztonság tekintetében;

36. tudatában van annak, hogy számos ígéretes technológiát nem lehet azonnal bevezetni; ezért felhívja a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot azon elsődleges fontosságú területekre, amelyekre a technológiai kutatást összpontosítani kell, valamint a bevezetésükre vonatkozó ütemtervre; ragaszkodik ahhoz, hogy mind a prioritási lista, mind az ütemterv csak akkor készüljön el, amikor már sor került a költség-haszon elemzésre; kéri, hogy az elsődlegesen fontos tevékenységek rövid, közép és hosszú távra is szóljanak és zökkenőmentesen illeszkedjenek a veronai folyamatba;

37. úgy ítéli meg, hogy az olyan technológiák, mint amilyen a telematika, hosszú távon biztosítják a végzetes balesetek majdnem teljes megelőzésének a lehetőségét; kéri tehát, hogy minden érintett fél intenzíven kutasson és működjön együtt, hogy előmozdítsák a legígéretesebb technológiák gyors bevezetését;

38. tudatában van annak a ténynek, hogy sok új technológia bevezetése költségesnek bizonyulhat, és hogy az új autók vásárlói nem mindig képesek vagy hajlandóak megfizetni a teljes árat, még ha a társadalmi-gazdasági költségmegtakarítás magasabb is lenne, mint a jármű költségének növekedése; felhívja a Bizottságot, hogy a tagállamokkal együtt (és egyben a belső piac működésének védelme érdekében) határozza meg a pénzügyi és egyéb ösztönzőket a hatékony megoldások bevezetésének felgyorsítására és növelésére a megújított és részletesebb EuroNCAP (európai újautó-értékelési program) révén;

39. úgy véli, hogy a technológiák hatalmas választékából a következő megoldások érdemelnek kitüntetett figyelmet:

- *Biztonsági öv emlékeztető és fejlett korlátozó rendszerek*: azzal a megjegyzéssel, hogy Svédországban a személygépkocsikban helyet foglalók 95 %-a beköti a biztonsági övet, miközben a halálos balesetet szenvedők fele nem kötötte be biztonsági övet; támogatja tehát a biztonsági öv emlékeztető kötelező felszerelését a vezetői ülésekbe minden új járműben, megfelelő kivételekkel a városi tömegközlekedés esetében, és az ilyen emlékeztetők kiterjesztését az utasok üléseire is;
- *Elektronikus stabilitás-ellenőrzés (ESC)*: rámutat arra, hogy a világméretű kutatás eredményei egybehangzóan mutatják, hogy az olyan gépjármű-stabilitás ellenőrző rendszereknek, mint amilyen az ESC <sup>(1)</sup>, jelentős életmentő tulajdonságai vannak; támogatja az ESC rendszerek – lehetőleg önkéntes megállapodás útján történő – gyors bevezetését, valamint a jármű-stabilitási rendszerek nemzetközileg harmonizált érvényesítési tesztjének kifejlesztését;
- *Sebességkorlátozó rendszerek*: megállapítja a vezetőknek tájékoztatást adó sebességsökkentő technológiák, a felhasználó által megválasztható sebesség-korlátozók, és az intelligens sebesség alkalmazkodás (ISA) bevezetésének lehetőségét, amelyek ideiglenesen kötelező rendszerként a balesetek számát körülbelül 35 %-kal csökkenthetnék <sup>(2)</sup>; kéri a sebességfigyelmeztető rendszerek bevezetését a személygépkocsikban, és végső fokon az ISA bevezetését, amikor azt a nemzeti hatóságok megfelelőnek tartják; támogatja a közös műszaki szabványokat, valamint a sebességkorlátozóval kapcsolatos adatok elérhetővé tételét a digitális térképek számára az egész EU-ban;

<sup>(1)</sup> Az Egyesült Államok nemzeti közúti közlekedésbiztonsági hivatala felveti, hogy az egyéni személygépkocsi-balesetekből származó halálesetek számát 30 %-kal lehetne csökkenteni, ha minden személygépkocsi felszerelné ESC-vel.

<sup>(2)</sup> Intelligens közlekedési rendszerek és közúti biztonság, CTSE 1999

**2005. szeptember 29., csütörtök**

- *Alkoholzárak*: megállapítja, hogy az alkohollal kapcsolatos közúti balesetek száma évente mintegy 10 000; sürgeti a Bizottságot, hogy ösztönözze megbízható alkoholzárak bevezetését; érdemesnek tartja a lépésről lépésre történő megközelítést, a visszaeső jogsértők rehabilitációjára vonatkozó intézkedésekkel, az önkéntes intézkedésekkel és a kereskedelmi szállítással kezdve;
  - *e-hívás*: emlékeztet arra, hogy az e-hívások (segélyhívások) képesek arra, hogy jelentősen csökkentsék a halálos balesetek számát, a sérülések komolyságát és a balesetek után fellépő stresszállapotot a segítségnyújtó szolgáltatások válaszában felgyorsítása révén; üdvözli az új autók 2009-ig e-hívási rendszerrel való felszerelésére irányuló cselekvési programot és – amennyiben költséghatékonyak bizonyul – kéri annak kiterjesztését a személygépjárművekre és a veszélyes árukat szállító járművekre;
40. támogatja a felülvizsgált, átfogó EuroNCAP bevezetését a Bizottsággal való együttműködés további pénzügyi támogatással történő megerősítése és a program munkájában való tevékenyebb részvétel révén; kéri, hogy az EuroNCAP terjedjen ki egyéb passzív biztonsági szempontokra, mint például a nyakcsigolyák védelmére és a járművek kompatibilitására frontális ütközés esetén; továbbá megállapítja, hogy az aktív biztonsági rendszerek még mindig jórészt feltáratlan lehetőséget jelentenek, és hogy a legígéretesebb megoldásokat bele kellene foglalni az EuroNCAP eljárásba;
41. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak és a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

---

**P6\_TA(2005)0367**

**Nepál****Az Európai Parlament állásfoglalása Nepálról**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a korábbi 2005. február 24-i Nepálról szóló állásfoglalásra<sup>(1)</sup>, amelyben elítélte a királyi puccsot, és sürgette Gyanendra királyt, hogy szüntesse meg a szükségállapotot és állítsa vissza a parlament hatásköreit és a demokratikus intézményeket,
  - tekintettel az Európai Unió soros elnökségének 2005. szeptember 6-i nyilatkozatára, amely üdvözölte a Prachanda, a Nepáli Maoista Kommunista Párt elnöke által kihirdetett tűzszünetet,
  - tekintettel Lakhar Brahimi, az ENSZ főtítkárának különleges tanácsadója 2005. júliusi nepáli látogatására,
  - tekintettel az EU-trojka 2005. október 4–6-ra tervezett látogatására;
  - tekintettel eljárási szabályzata 115. cikkének (5) bekezdésére,
- A. mivel 2005. február 1-jén Gyanendra király alkotmány sértő intézkedéssel elbocsátotta a kormányt, átvette a közvetlen hatalmat és kihirdette a szükségállapotot,
- B. mivel a királyi puccs óta az erőszak elhatalmasodott Nepálban, és a nepáli királyi hadsereget választott kormány hiányában senki sem ellenőrzi,

---

<sup>(1)</sup> Elfogadott szövegek, 2005.2.24., P6\_TA(2005)0058.