

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(93) 246 endelig udg.

Bruxelles, den 9. juni 1993

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RADET

om et handlingsprogram vedrørende
færdssikkerhed

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Indledning
 - 1.1. Problematikken
 - 1.2. Baggrunden
 - 1.3. Retningslinjerne for og formålet med denne meddelelse

2. Den etablerede fællesskabspolitik på færdselssikkerhedsområdet
 - 2.1. Køretøjer, tekniske aspekter
 - 2.2. Førerens adfærd
 - 2.3. Andre områder inden for transportpolitikken, der indvirker på færdselssikkerheden

3. De aktuelle lovgivningsforslag og de andre igangværende foranstaltninger og forskningsprojekter
 - 3.1. De aktuelle lovgivningsforslag
 - 3.2. Andre igangværende foranstaltninger
 - 3.3. Færdselssikkerheden i forskningsprogrammerne

4. Handlingsprogrammet for færdselssikkerhed
 - 4.1. Retningslinjer
 - 4.2. Prioriterede aktionsområder og nye initiativer

5. Iværksættelse af programmet

6. Konklusioner

MEDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RADET

om et handlingsprogram vedrørende færdselssikkerhed

1. **INDLEDNING**

1.1. Problematikken

Blandt alle transportformer er transporten ad landevej skyld i det største antal ulykker. Der findes yderst talende tal for, hvilket omfang den manglende sikkerhed på landevejene har antaget.

Hvert år medfører færdselsulykker på vejene, at ca. 50 000 personer dræbes og over halvanden million personer såres på Fællesskabets veje.

Siden undertegnelsen af Rom-Traktaten er der ved disse ulykker dræbt nær ved 2 millioner indbyggere i de tolv medlemsstater, og over 40 millioner er blevet kvæstet.

Visse eksperter har vurderet Fællesskabets økonomiske omkostninger ved disse ulykker til ca. 70 milliarder ECU om året, hvilket er et gennemsnit af forskellige vurderinger, der strækker sig fra 45 til 90 milliarder ECU, alt efter hvilken metode der anvendes.

Men usikkerheden på vejene er ikke noget skæbnebestemt. Selv om det ikke er realistisk at håbe, at alle veje kan gøres helt sikre, så har de foranstaltninger, der er truffet i mange medlemsstater, dog bevist deres effektivitet ved, at antallet af ulykker og dermed ulykkesofre er gået mærkbart tilbage.

Transportsikkerheden og ikke mindst færdselssikkerheden er således et altafgørende problem for alle dem, der har ansvar for transportpolitikken i EF.

I hvidbogen om "Den fælles transportpolitik fremtidige udvikling"⁽¹⁾ hedder det desangående, at udviklingen i kølvandet af fuldførelsen af det indre marked understreger behovet for en EF-indsats på det sikkerhedsmæssige område, og det er utvivlsomt grunden til, at der i forbindelse med vedtagelsen af Maastricht-Traktaten blev foretaget en ændring af artikel 75 om transport, så det nu udtrykkeligt er slået fast, at den fælles transportpolitik bør omfatte foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden."

(1) KOM(92) 494 endelig udg., vedtaget af Kommissionen den 2. december 1992.

På baggrund heraf undersøges i Hvidbogen færdselssikkerheden i forbindelse med enhedsmarkedet for transport, de socioøkonomiske omkostninger for samfundet analyseres, Fællesskabets beføjelser på dette område bekræftes og der bebudes en integreret takling af problemet, baseret på kvalitative mål og med begrundelse i nærhedsprincippet.

1.2. Baggrunden

Indtil 1984 blev færdselssikkerheden kun behandlet på fællesskabsplan i det omfang, hvor lige konkurrencevilkår eller den frie bevægelighed for varer og tjenesteydelser kunne trues som følge af manglende indgriben. Den spillede kun en rolle som et delaspekt af Fællesskabets politik på sektorplan: tekniske bestemmelser for motorkøretøjer, køre- og hviletidsbestemmelser ved erhvervsmæssig transport ad landevej, bestemmelser om kørekort.

I 1984 vedtog Rådet en resolution⁽¹⁾, hvori det fastslår nødvendigheden af, at Fællesskabet træffer en række foranstaltninger på dette område. Med henblik herpå opfordrer det Kommissionen til at forelægge Rådet forskellige forslag og erklærer 1986 for Det Europæiske Færdselssikkerhedsår. Dette europæiske færdselssikkerhedsår har dannet udgangspunkt for udarbejdelsen af et program med foranstaltninger til forbedring af færdselssikkerheden i Fællesskabet, og i programmet blev der ligeledes taget hensyn til de mål, som Europa-Parlamentet havde opstillet (bl.a. i SEEFELD-betænkningen af 15. juni 1987).

I 1989 fremlagde Kommissionen i sin meddelelse "Færdselssikkerhed: et højtprioriteret område for Fællesskabet"⁽²⁾ en oversigt over de gennemførte EF-tiltag siden 1986, og bebudede, at den ville forelægge Rådet en samlet række lovgivningsinitiativer.

De fleste af de foranstaltninger, der er blevet foreslået siden 1986, er nu vedtaget (jf. kapitel 2), undtagen de forslag, der vedrører hastighedsbegrænsning og fastlæggelse af en bestemt alkoholpromille, og som siden 1989 har været til behandling i Rådet. I den forbindelse kan vedtagelsen af direktiv 91/671/EØF af 16.12.91⁽³⁾ vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler og om anvendelse af en fastholdelsesordning for børn betragtes som en afgørende åbning hen imod en EF-færdselssikkerhedspolitik.

(1) Rådets resolution af 19. december 1984, EFT C 341 af 21.12.1984, s. 1.

(2) KOM(88) 704 endelig udg. af 9.1.1989.

(3) EFT L 373 af 31.12.1991.

I december 1989 anmodede Kommissionen et udvalg bestående af uafhængige eksperter om at udarbejde en redegørelse over færdselssikkerhedssituationen i de 12 medlemsstater samt at fremsætte forslag til en forbedring heraf. Dette ekspertudvalg aflagde rapport (kaldet Gerondeau-rapporten)⁽¹⁾ i 1990.

I en resolution, Rådet vedtog den 21. juni 1991⁽²⁾, anmodede det Kommissionen om at udarbejde og iværksætte et handlingsprogram vedrørende færdselssikkerhed. Med henblik herpå opfordrede det Kommissionen til at nedsætte en arbejdsgruppe på højt plan, der skulle bestå af repræsentanter for medlemsstaternes regeringer.

Siden nedsættelsen af denne arbejdsgruppe har den haft en række møder.

Grundlaget for gruppens arbejde har været medlemsstaternes forslag, Kommissionens igangværende eller planlagte foranstaltninger samt Gerondeau-rapporten, og dette arbejde har været centreret om følgende opgaver:

- fastlæggelse af fælles mål
- opstilling af prioriteringskriterier med henblik på udarbejdelse af et handlingsprogram
- indkredsning af aktionsformer og konkrete foranstaltninger til iværksættelse og udvikling af handlingsprogrammet.

Arbejdet er mundet ud i den beretning, der er vedlagt nærværende meddelelse, og som der blev lagt sidste hånd på i april 1992.

1.3. Retningslinjerne for og formålet med denne meddelelse

Denne meddelelse imødekommer ovennævnte anmodning fra Rådet. Den er bl.a. blevet udarbejdet på grundlag af den vedlagte rapport, der afspejler resultatet af arbejdet i arbejdsgruppen på højt plan, og der fremlægges et handlingsprogram på kort og mellemlang sigt.

EF-indsatsen på færdselssikkerhedsområdet har i øvrigt netop fået en kraftig opbakning fra Europa-Parlamentet, der den 12. marts 1993 vedtog et program vedrørende færdselssikkerhed⁽³⁾, som udviser mange lighedspunkter med de tiltag, der er indeholdt i nærværende meddelelse.

(1) Beretning fra en ekspertgruppe på højt plan vedrørende en europæisk færdselssikkerhedspolitik, februar 1991.

(2) Resolution vedtaget af Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet den 21. juni 1991 om et fællesskabshandlingsprogram vedrørende færdselssikkerhed - EFT nr. C 178 af 9.7.1991.

(3) EFT C 115 af 26.4.1993.

Hovedvægten i nærværende meddelelse er - bortset fra kapitel II, hvori gennemgås den allerede etablerede fællesskabsret på dette område - lagt på kapitlerne III og IV, der redegør dels for de forslag, der er i færd med at blive vedtaget samt for de andre igangværende foranstaltninger, dels for de tiltag, som Kommissionen har planlagt på kort og mellemlang sigt på færdselssikkerhedsområdet.

Nærhedsprincippet, som blev indført med artikel 3B⁽¹⁾ i Traktaten om Den Europæiske Union, er anvendt i hele det foreslåede program, der afspejler de overvejelser, der blev anstillet i Hvidbogen angående Fællesskabets indsats med hensyn til transportsikkerhed.

På baggrund af den forskelligartede færdselssikkerhedssituation i de enkelte medlemsstater, og som følge af, at man ikke råder over noget effektivt instrument på fællesskabsplan til at kunne indkredse og kvantificere problemerne på træffende måde og sammenligne virkningerne af de forskellige af medlemsstaterne truffne foranstaltninger, har der endnu ikke kunnet foretages nogen cost/benefit-analyse på fællesskabsplan, medens et sådant tiltag allerede er blevet gennemført af visse lande for bestemte foranstaltningers vedkommende. Det er især på grundlag af de nationale erfaringer, at der i rapporten fra gruppen på højt plan (jf. punkt 1.2. ovenfor) er blevet foreslået Kommissionen at iværksætte en række specifikke foranstaltninger på 7 prioriterede områder.

Det er i den forbindelse vigtigt at bemærke, at oprettelsen af en databank om ulykker med personskader, som er omhandlet under punkt 4.2.1.1., skulle gøre det muligt delvis at imødekomme et sådant ønske, så man bedre kan indkredse de prioriterede problemer og fastlægge niveauet for og arten af den indsats, der kræves på fællesskabsplan på mellemlang og lang sigt.

(1) Artikel 3B: Fællesskabet handler kun, hvis og i det omfang målene for den påtænkte handling ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne.

2. DEN ETABLEREDE FÆLLESSKABSPOLITIK PÅ FÆRDELSSIKKERHEDSOMRÅDET

Der findes allerede en række retsakter på selve færdselssikkerhedsområdet inden for rammerne af den fælles transportpolitik samt andre politikker, der tilsammen udgør et væsentligt fremskridt for Fællesskabet med direkte eller indirekte virkning til fordel for færdselssikkerheden.

2.1. Køretøjer, tekniske aspekter

2.1.1. Fællesskabets indsats på dette område indledtes i 1970. Siden da er der vedtaget over 50 særdirektiver om harmonisering og godkendelse af motorkøretøjer i medfør af rammedirektivet 70/156/EØF⁽¹⁾, senest ændret ved direktiv 92/53/EØF⁽²⁾ af 18. juni 1992. Der er også med direktiv 74/150/EØF⁽³⁾ sket en teknisk harmonisering af landbrugs- og skovbrugshjultraktorer, og der er udarbejdet særdirektiver for to- og trehjulede køretøjer (direktiv 92/61/EØF⁽⁴⁾). Sideløbende hermed har de allerede vedtagne direktiver været gjort til genstand for talrige tilpasninger til den tekniske udvikling.

Selv om hovedformålet med denne lovgivning, der er baseret på Traktatens artikel 100 og 100 A, har været at fjerne alle hindringer for den frie bevægelighed for varer, har sikkerhedsaspektet dog også direkte eller indirekte spillet en rolle (f.eks.: bremseanordninger, lygter og lyssignaler, sædeforankring og sikkerhedsseler, sideafskærmning på lastbiler, stænkeskærme osv.), og det i kraft af artikel 100 A 3, hvor der tales om et højt beskyttelsesniveau på det sikkerhedsmæssige område.

2.1.2. Sideløbende hermed er der vedtaget en række retsbestemmelser om køretøjers tekniske aspekter, der tager direkte sigte på færdselssikkerheden. Det er bl.a. tilfældet med de to direktiver, der vedrører mindstenormer for mønsterdybden på dæk (for køretøjer på under 3,5 tons⁽⁵⁾), og montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger (lastbiler på over 12 tons og busser på over 10 tons)⁽⁶⁾.

(1) EFT L 42 af 23.2.1970.

(2) EFT L 225 af 10.8.1992.

(3) EFT L 84 af 28.3.74, s. 10.

(4) EFT L 225 af 1.8.92, s. 72.

(5) Nr. 89/459/EØF af 18.7.1989 (EFT nr. L 226 af 3.8.1989).

(6) Nr. 92/6/EØF af 10.2.1992 (EFT nr. L 57 af 2.3.1992).

- 2.1.3. De retsbestemmelser, der er vedtaget vedrørende teknisk kontrol med motorkøretøjer - der indledtes med direktiv 77/143/EØF⁽¹⁾, der tager sigte på erhvervskøretøjer, og som senere hen er blevet suppleret med direktiver om lette erhvervskøretøjer⁽²⁾, om harmonisering af normer og metoder for kontrol⁽³⁾ og om privatbiler⁽⁴⁾ - udgør et meget vigtigt aspekt af køretøjernes aktive og passive sikkerhed og skal sikre, at køretøjet i kraft af vedligeholdelsen fortsat er i optimal stand.

Endvidere har Rådet vedtaget to direktiver, dels med henblik på at fastlægge kriterier for bremsesystemer samt de enkelte punkter, der skal underkastes syn⁽⁵⁾, dels for at fastsætte grænseværdier for udstødning og røgtæthed⁽⁶⁾ med henblik på at sikre de samme niveauer for køretøjernes sikkerhed og miljøvenlighed i alle medlemsstater.

2.2. Førerens adfærd

Førerens adfærd er et nøgleelement i enhver færdselssikkerhedspolitik. Et vist antal direktiver og direktivforslag tager sigte på de altafgørende aspekter omkring førerens adfærd. Det drejer sig om følgende:

- 2.2.1. Det første direktiv om førerbevis, der blev vedtaget i 1980⁽⁷⁾, udgjorde den indledende fase i harmoniseringen af betingelserne for erhvervelse af førerbevis, idet det havde en direkte indflydelse på førernes uddannelse.

Det andet direktiv fra 1991⁽⁸⁾ tager sigte på at styrke bestemmelserne om uddannelse af de personer, der ønsker at erhverve førerbevis.

- 2.2.2. I et direktiv, der ligeledes stammer fra 1991⁽⁹⁾, gøres det fra 1. januar 1993 obligatorisk for alle passagerer i køretøjer på under 3,5 tons at anvende sikkerhedssele, ligesom der for børn skal anvendes fastholdelsesanordninger.

(1) EFT L 47 af 18.2.1977.

(2) Direktiv nr. 88/449/EØF af 26.7.1988, EFT L 222 af 12.8.88 + berigtigelse i EFT nr. L 261 af 21.9.1988.

(3) Direktiv nr. 91/225/EØF af 27.3.1991. EFT L 103 af 23.4.1991.

(4) Direktiv nr. 91/328/EØF af 21.6.1991, EFT L 178 af 6.7.1991.

(5) Direktiv nr. 92/54/EØF af 22.6.1992 (EFT L 225 af 10.8.1992).

(6) Direktiv nr. 92/55/EØF af 22.6.1992 (EFT L 225 af 10.8.1992).

(7) Direktiv nr. 80/1263/EØF af 4.12.1980, EFT L 375 af 31.12.1980.

(8) Direktiv nr. 91/439/EØF af 29.7.1991, EFT L 237 af 24.8.1991.

(9) Direktiv nr. 91/671/EØF af 16.12.1991, EFT L 373 af 31.12.1991.

2.3. Andre områder inden for transportpolitikken, der indvirker på færdselssikkerheden

Den fælles transportpolitik, der vedrører miljøet, de sociale aspekter og den tekniske harmonisering, spiller – omend kun indirekte – en ikke uvæsentlig rolle for færdselssikkerheden. Det drejer sig bl.a. om følgende områder:

2.3.1. Farlige stoffer

EF-bestemmelserne om transport af farligt gods ad vej⁽¹⁾ omhandler bl.a. betingelserne for førernes og vognmændenes uddannelse, og de tager ikke blot sigte på beskyttelsen af miljøet og sikring af den offentlige sundhed, men også indflydelse på færdselssikkerheden.

2.3.2. Sociale bestemmelser

De sociale bestemmelser, der findes på området for transport ad landevej, vedrører køre- og hviletider for førere af køretøjer, der anvendes til befording af passagerer eller gods, og de relevante kontrolapparater (tachografer)⁽²⁾; disse bestemmelser bidrager – ud over deres berettigelse på det sociale og konkurrencemæssige område – også til færdselssikkerheden.

2.3.3. Tekniske bestemmelser

De tekniske bestemmelser vedrørende vægt og dimensioner og andre tekniske data såsom erhvervskøretøjernes affjedringssystemer imødekommer – ud over deres hovedformål inden for rammerne af den fælles transportpolitik – også i et ikke ubetydeligt omfang behovet for færdselssikkerhed, idet de har positive følger for infrastrukturen og for de andre køretøjskategoriers kørsel på vejene⁽³⁾.

(1) Rådets direktiv nr. 89/684/EØF af 21.12.1989 om erhvervsuddannelse for visse førere af køretøjer, der transporterer farligt gods ad vej (EFT L 389 af 30.12.1989).

Rådets direktiv nr. 89/438/EØF om ændring af direktiv 74/561/EØF om adgang til erhvervet med godstransport ad landevej i indenlandsk og international transport (EFT nr. L 212 af 22.7.1989).

(2) Forordningerne 3820/85/EØF og 3821/85/EØF (EFT nr. L 370 af 31.12.1985) om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og om kontrolapparatet inden for vejtransport.

Rådets direktiv 88/599/EØF af 23.11.1988 (EFT nr. L 325, s. 55 af 29.11.1988) om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af ovennævnte forordninger.

I Rådets meddelelse af 20.3.1992, SEC(92) 496 endelig udg., foretages der en analyse af følgerne af at erstatte begrebet "køretid" med begrebet "arbejdstid" i ovennævnte forordninger.

(3) Rådets direktiv nr. 85/3/EØF af 19.12.1984 om vægt, dimensioner og visse andre tekniske data for visse landevejskøretøjer (EFT L 2 af 3.1.1985), senest ændret ved direktiv nr. 92/7/EØF af 10.2.1992 (EFT L 57 af 2.3.1992).

3. DE AKTUELLE LOVGIVNINGSFORSLAG OG ANDRE IGANGVÆRENDE FORANSTALTNINGER OG FORSKNINGSPROJEKTER

Siden 1989, hvor Kommissionen udsendte sin meddelelse: "Færdselssikkerhed: et højt prioriteret område for Fællesskabet"⁽¹⁾, har den - ud over de lovgivningsforslag, der er omhandlet under punkt 2.1. - iværksat foranstaltninger på nedenfor nævnte områder, der dels er mundet ud i forslag til retsakter, dels i undersøgelser eller forskningsprojekter. De foranstaltninger, der fører til fremlæggelse og/eller vedtagelse på kort eller mellemlang sigt af EF-retsakter, er angivet med en asterisk (*).

3.1. De aktuelle lovgivningsforslag

Blandt de foranstaltninger, der har haft en afgørende indvirkning på færdselssikkerheden, vedrører to førerens adfærd. Det drejer sig om

- hastighedsbegrænsning
- kørsel under påvirkning af alkohol

På disse to områder har Kommissionen fremlagt forslag, hvoraf det ene tager sigte på at fastsætte fartgrænser for erhvervskøretøjer og busser⁽²⁾, medens det andet går ud på at fastlægge en promillegrænse for førere af motorkøretøjer⁽³⁾.

På området for transport af farligt gods har Kommissionen fremlagt et forslag til direktiv⁽⁴⁾ om uddannelse af en sikkerhedsmedarbejder til forebyggelse af de risici, der er forbundet med transport af farligt gods, i virksomheder, der foretager denne type transport.

For så vidt angår selve køretøjerne, der har en væsentlig indvirkning på færdselssikkerheden, har Kommissionen fremlagt forslag for Rådet til to retsakter; det ene vedrører koblingssystemer⁽⁵⁾, det andet køretøjernes modstandsdygtighed ved brand⁽⁶⁾.

3.2. Andre igangværende foranstaltninger

3.2.1. Trafikanternes adfærd

- Tilladelse til at køre på knallert
- Overvågning af førerens adfærd
- Tohjulede køretøjer - konsekvenserne af brug af styrthjelm
- Oplysningskampagne om kørsel og alkohol

(1) KOM(88)704 endelig udg. af 9.1.1989.

(2) KOM(88) 706 endelig udg. af 11.1.1989 - EFT C 33 af 9.2.89.

(3) KOM(88) 707 endelig udg. af 5.1.1989 - EFT C 25 af 25.1.1989.

(4) KOM(91) 4 endelig udg. af 11.6.1991.

(5) KOM(92) 108 endelig udg. af 30.3.1992.

(6) KOM(92) 201 endelig udg. af 14.05.1992.

3.2.2. Køretøjer

Privatbiler:

- . øget beskyttelse mod sidekollisioner (*)
- . øget beskyttelse mod frontalkollisioner (*)
- . udformning af fronten på personbiler, så den giver fodgængere færre læsioner (*)
- . sædernes soliditet (*)
- . hovedstøtte (*)
- . dæk (*)
- . rullestoler til de to ydre bagsædepladser (*)
- . øvre regulerbare forankringer af sele (*)
- . luftpuder (*)
- . lygter og signaler(*)
- . indvendig indretning (*)

Busser:

- . modstandsdygtighed over for brand (turistbusser) (*)
- . særlige anordninger til busser og minibusser (sikring af døre, trin, nødudgange osv.) (*)
- . særlige foranstaltninger for skolebusser
- . (udstyr, der kan afmonteres, skærme etc.)

Lastbiler:

- . afskærmning mod underkøring (*)

Køretøjer inden for alle kategorier:

- . beskyttelse af førerne (*)
- . elektromagnetisk kompatibilitet (*)
- . brændstoftankenes modstandsdygtighed over for brand (ændringer) (*)
- . advarselssystemer (*)
- . bremsesystem (*)

Teknisk kontrol med køretøjer:

- . harmonisering af normer (bremser, hastighedsbegrænsende anordninger ...) (*)

Harmonisering af tekniske forskelle til fordel for to- og trehjulede motorkøretøjer:

- lygter, bremses, anordninger til forhindring af for høj kørselshastighed, signaler, styrthjelme (*)

3.2.3. Infrastruktur

- Sammenlignende undersøgelse af signaltavler og afmærkning af vejene i samtlige medlemsstater.
- I forbindelse med direktivet om byggevarer⁽¹⁾ (der er udformet efter den "nye fremgangsmåde") er der udarbejdet et basisdokument, der vil blive godkendt i nærmeste fremtid, og som drejer sig om kravet til sikkerhed ved anvendelsen; dette dokument rummer et kapitel om ulykker i forbindelse med "køretøjer i bevægelse". Dokumentet opridser de grundlæggende principper for en harmonisering af de normer, der gælder for de tekniske sikkerhedsaspekter over for risici såsom kollision og udskridning. Disse aspekter vil blive gjort til genstand for harmonisering, idet Kommissionen overdrager visse beføjelser til CEN (Den Europæiske Standardiseringsorganisation) (Jf. punkt 4.2.5. nedenfor).

3.2.4. Bedre kendskab til færdselssikkerhedsproblematikken

- forundersøgelse vedrørende en database med statistikker over ulykker med legemsbeskadigelse (CARE-projektet). (Jf. punkt 4.2.1.) (*)

3.3. Færdselssikkerhed i forbindelse med forskningsprogrammer

På området for forskning i tilknytning til færdselssikkerheden fortjener følgende igangværende eller afsluttede foranstaltninger at blive omtalt:

- 3.3.1. COST: Ud over de allerede afsluttede projekter om infrastruktur i forbindelse med vejtrafikken⁽²⁾ udforskes i projektet COST 313 "De socio-økonomiske omkostninger ved færdselsulykker på vejene" de metoder, der muliggør en vurdering af de sociale og økonomiske omkostninger ved disse ulykker.

(1) Rådets direktiv nr. 89/106/EØF af 21.12.1988 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om byggevarer.

(2) COST 30 "Elektroniske hjælpemidler for trafikken på de gennemgående vejforbindelser".

(Start: 10.5.77; afslutning 30.03.84).

COST 30A: "Elektroniske hjælpemidler for trafikken på de gennemgående vejforbindelser".

(Start: 31.03.80; afslutning: 31.03.84).

COST 309: "Forbedring af den meteorologiske tjeneste med henblik på vejtrafik og vejvedligeholdelse".

(Start: 19.02.87; afslutning: 19.02.89).

3.3.2. EURET-I (Forskning på transportområdet)

Cost/benefit-analyse af samt undersøgelse af diverse kriterier for bygning af nye veje.

3.3.3. DRIVE-I (Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe)

Inden for området for ny teknologi og telekommunikation i forbindelse med vejtransport har DRIVE-I-programmet omfattet et betydeligt antal projekter, der specielt er viet færdselssikkerheden.

Fodgængere

- Tilrettelæggelse af færdslen under hensyntagen til strømmen af fodgængere
- Modeller til bestemmelse af indstillingen af trafiklys under hensyntagen til strømmen af fodgængere
- Automatisk sporing af fodgængere ved vejkryds og deraf følgende regulering af trafiklysene.

Cyklister

- Automatisk sporing ved vejkryds og deraf følgende regulering af trafiklysene
- Modeller til styring af strømmen af cyklister, der tager hensyn til deres placering i trafikken.

Førere af køretøjer

- Automatisk sporing af anomalier hos førere (overtrædelse af færdselsreglerne, førerens tilstand: træthed, alkoholpåvirkning)
- System til håndhævelse af færdselsreglerne ved automatisk anvendelse af disse
- Systemer, der muliggør en automatisk anvendelse af sanktioner (radar)
- Automatiske informationssystemer med henblik på en forbedring af trafikanternes kørsel
- Bistand til ældre førere
- Bistand til førere med særlige behov.

Køretøjer:

- Informering og kontrolfunktioner, der er tilpasset kørselsbehovene, trafiksituationen og førerens erfaringer
- Automatisk sporing af køretøjsanomaller samt informering herom
- Automatisk registrering af færdselsulykker
- Systemer til fartkontrol med indbygget intelligens.

3.3.4. Advanced Road Transport Telematics (avanceret vejtransport telekommunikation)

I fortsættelse af "DRIVE" programmet, lægger programmet for forskning og udvikling "Advanced Road Transport Telematics" vægt på at teste produktionsteknologier i praksis.

Hovedparten af disse tests foregår i pilot projekt rammer. Et antal projekter, med et budget på omkring 18 MECU, behandler specielt vejsikkerheds aspektet.

- HOPES: Horisontalt projekt til vurdering af trafiksikkerheden og interaktionen menneske/maskine.
- ARIADNE: Udvikling af et hjælpesystem med indbygget intelligens til kørsel og navigering, med radar til at undgå kollisioner og en processor til forøgelse af førerens kapacitet.
- VRU-TOO: Observering af fodgængertrafikken og optimering af systemer der anbringes ved vejkryds og fodgængerovergange, og som skal anvendes til sporing af fodgængere.
- SAMOVAR: Overvågnings- og evalueringssystem, indbygget i et køretøj, med automatisk registrering. Registrering af køretøjets og førerens adfærd med hensyn til færdselssikkerheden.
- HARDIE: Harmonisering af oplysninger (i køretøjet og på vejene) til brug for førere af køretøjer i Europa.
- CITRA: System til overvågning af transporten af farligt gods ad de alpine hovedfærdselsårer.
- ROSES: System til forbedring af færdselssikkerheden ud fra oplysninger om vejens tilstand og de klimatiske forhold.
- DETER: Sporing, kontrol og vejledning med henblik på at mindske førerens fejlagtige dispositioner (projekt til udvikling af en prototype til sporing af førerens adfærd).
- EDDIT
- TELAID: Ny teknologi beregnet for ældre førere med begrænset mobilitet.
- EMMIS: Evaluering af interaktionen menneske/maskine.
- TESCO: Test med henblik på "kooperativ kørsel".

- COMIS: Kommunikationssystem med henblik på "kooperativ kørsel".
- PROMISE: Bærbart og mobilt informationssystem for Europa.

Der kan nævnes andre projekter såsom:

- PRIMAVERA: Prioriteret styring med henblik på en mere effektiv kørsel, under hensyntagen til det omgivende miljø og sikkerheden på hovedfærdselsårerne.
- PORTICO: Nyskabelser til gavn for vejtrafikken i Portugal, omfattende overvågning af køretøjer, der transporterer farlige stoffer, og systemer til sporing/varsling af en ulykke.

3.3.5. Det igangværende forskningsprogram om industrielle produktions- teknologier og anvendelse af avancerede materialer (BRITE/EURAM II) vil kunne bidrage til køretøjernes passive sikkerhed i form af projekter vedrørende nye materialer og nye teknologier med hensyn til industriel formgivning og konstruktion. Aspekterne i tilknytning til infrastrukturen (bygning og vedligeholdelse af veje og vejnet, tunneler og vejbelægninger ...) er dækket ind af BRITE/-EURAM II-programmet.

De igangværende eller nye projekter på dette område (jf. 4.2.2.) omfatter de aspekter vedrørende konstruktionen af mere sikre køretøjer, der ligger forud for de konkurrence- og lovgivningsmæssige overvejelser; en del af dette arbejde vil kunne føre til udarbejdelse af specifikationer med henblik på officiel godkendelse af køretøjer.

4. **HANDLINGSPROGRAMMET FOR FÆRDELSSIKKERHED**

4.1. Retningslinjer

På grundlag af den beretning, der er udarbejdet af en arbejdsgruppe på højt plan bestående af regeringsrepræsentanter fra medlemsstaterne (april 1992), og som er vedlagt nærværende meddelelse, skønner Kommissionen, at Fællesskabets handlingsprogram bør baseres på følgende principper:

- det er nyttigt med en samlet indsats, der indebærer en række lovgivningsmæssige foranstaltninger og andre former for tiltag
- det er nødvendigt at gå frem på en integreret måde over for de faktorer, som færdselssikkerheden afhænger af (adfærd, køretøj, infrastruktur)
- EF-initiativerne bør indebære en "nettogevinst" i forhold til de nationale foranstaltninger (nærhedsprincippet).

4.2. Prioriterede aktionsområder og nye principper

Dette handlingsprogram bliver centreret om nedenstående prioriterede aktionsområder:

- udveksling af oplysninger og erfaringer og oprettelse af en EF-databank; planlagt forskning (Jf. punkt 4.2.1. nedenfor)
- aktiv og passiv køretøjssikkerhed (Jf. punkt 4.2.2. nedenfor)
- undervisning af trafikanter samt køreundervisning (Jf. punkt 4.2.3. nedenfor)
- foranstaltninger vedrørende trafikanters adfærd (Jf. punkt 4.2.4. nedenfor); foranstaltninger med henblik på en bedre tilpasset kørsel, og indvirkning på kørslen af alkohol, narkotika og træthed
- problematikken infrastruktur/færdselssikkerhed (Jf. punkt 4.2.5. nedenfor)
- foranstaltninger til fremme af sikkerheden ved transport af farlige stoffer ad landevej (Jf. punkt 4.2.6. nedenfor)
- problemet omkring visse former for reklame, der kan indvirke negativt på færdselssikkerheden (Jf. punkt 4.2.7. nedenfor).

Idet der samtidig tages hensyn til Fællesskabets hidtil opnåede resultater og de igangværende foranstaltninger, som beskrevet under punkt 2 og 3, udgør hele dette aktionsområde da den overordnede plan for handlingsprogrammet.

Forslagene fra arbejdsgruppen udgør et referencegrundlag, der giver Kommissionen mulighed for at tage en række nye initiativer med henblik på iværksættelse af et handlingsprogram vedrørende færdselssikkerhed.

De nedenfor beskrevne nye initiativer bør ses i sammenhæng med den nye Maastricht-Traktat. Dels bekræftes i den ændrede Traktat udtrykkeligt Fællesskabets kompetence vedrørende transportsikkerheden ("foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden" - artikel 75, ny litra c)), dels indfører den udtrykkeligt nærhedsprincippet (ny artikel 3 B). Blandt disse initiativer har det ved hjælp af arbejdsgruppens arbejde været muligt at skelne imellem aktionsformer af retlig karakter og andre af ikke-retlig karakter, set i lyset af nærhedsprincippet.

4.2.1. Udveksling af oplysninger og erfaringer og oprettelse af en EF-databank; planlagt forskning

Dette aktionsområde af horisontal karakter er et nyskabende indslag i handlingsprogrammet, og det er et eksempel på, at det kan være nyttigt at handle på fællesskabsplan også på et ikke-lovgivningsmæssigt område. Det er i overensstemmelse med en af programmets retningslinjer, som angivet under punkt 4.1.

Denne aktionsform imødekommer også et af ønskerne i GERONDEAU-rapporten vedrørende "nye ønskværdige interventionsformer" (Jf. bl.a. anden del, kapitel III i GERONDEAU-rapporten). Kommissionen er af den opfattelse, at der her skal udføres et vigtigt arbejde, der går ud på - på EF-plan - at fremme udvekslingen af medlemsstaternes oplysninger og erfaringer. Ud fra denne tankegang - og ud over Kommissionens egentlige forskningsaktivitet - bør den spille en rolle ved samkøring af forskningsprogrammer, bl.a. på de områder, der i denne meddelelse er indkredset som prioriterede områder.

F.eks. er der et vist antal foranstaltninger af denne art i gang inden for de aktionsområder, der er omtalt under punkt 4.2.3., 4.2.4. og 4.2.5., i de tilfælde, hvor det viser sig nyttigt at supplere en fællesskabsretsakt, samtidig med, at der tages hensyn til princippet om at opnå en "nettogevinst", der jo udgør en af programmets retningslinjer. I den forbindelse har Kommissionen planer om - med de midler, den råder over - at støtte oplysningskampagner i massemedierne, der er af betydning for Fællesskabets oplysningskampagner, kollokvier osv. om specifikke emner. Det er dog klart, at der først og fremmest opnås et bedre kendskab til færdselssikkerhedsproblematikken, ved at der gives adgang til oplysning, dels på det statistiske område, dels på området for lovgivning og administrative bestemmelser vedrørende færdselssikkerhed og trafik.

I den forbindelse påtænker Kommissionen at etablere to nødvendige og indbyrdes komplementære hjælpemidler, dvs.:

- en EF-databank med statistiske oplysninger om færdselsulykker (CARE-projektet)
- en dokumentationssamling vedrørende færdselssikkerhed.

4.2.1.1. CARE-projektet - EF-databank om færdselsulykker i Europa

Det primære formål med etableringen af en EF-databank vedrørende færdselsulykker med legemsbeskadigelse til følge (døde og/eller sårede) er at forsyne Fællesskabet med et redskab, der sætter det i stand til at fremlægge statistiske data til gennemførelse af undersøgelser, forskningsprojekter og analyser på områder, der berører færdselssikkerheden, samtidig med, at det kan bidrage til fastlæggelsen af det relevante interventionsniveau. Bekæmpelsen af færdselsulykker foregår rent faktisk gennem en indkredsning og kvantificering af problemerne, således at man kan finde frem til, hvilke foranstaltninger der skal træffes, og måle effektiviteten af foranstaltningerne.

Ud over at få rådighed over oplysninger og kunne udveksle disse vil etableringen af en EF-databank for færdselsulykker kunne udgøre en platform for det internationale samarbejde og sætte yderligere skub i udviklingen af færdselssikkerheden i Fællesskabet.

Gennem indførelsen af en sådan databank vil det blive lettere at overføre erfaringer fra et land til et andet, uden at skulle fordoble forskningsindsatsen. Det vil også kunne hjælpe de internationale instanser eller udvalg med fastlæggelsen af normer og regler for vejtrafikken, motorkøretøjerne og til gunst for en integreret færdselssikkerhedspolitik.

Det specifikke ved CARE-projektet er det forhold, at denne databank også indebærer en fordel for de internationale organisationers nuværende og tidligere aktiviteter, ved at den består af ikke-aggregerede, dvs. detaljerede, data for den enkelte ulykkes vedkommende. De forskningsmuligheder, som en sådan type data rummer, er betydeligt større, eftersom man på grundlag af ikke-aggregerede data kan finde frem til alle de klassiske indikatorer: antal sårede, antal dræbte, opdeling af disse tal alt efter forskellige stratifikationer: omgivelsernes art, tidspunkt på dagen/om natten, førerens alder ...

Den ikke-aggregerede analyse, der muliggør en langt mere præcis efterforskning af årsagerne, sikrer dermed også en bedre overførbare af resultater fra en situation til en anden, og dermed fra et land til et andet.

Denne mulighed for at overføre resultater modsvarer et af de grundlæggende mål for handlingsprogrammet, for når man indsamler data om lande, hvis strukturer er forskelligartede, giver man hvert land mulighed for at modtage oplysninger om situationer, der er mindre hyppigt forekommende i det pågældende land end i en anden medlemsstat.

Samkøringen af flere landes statistikker giver en medlemsstat mulighed for at råde over oplysninger om effektiviteten af de foranstaltninger, der er truffet i de andre medlemsstater, og som landet selv påtænker at gennemføre.

Efter en første forsøgsfase vil databasen CARE på betingelser, der skal fastlægges i samarbejde med medlemsstaterne, kunne gøres tilgængelig ikke blot for regionale og lokale myndigheder og forskningsinstitutioner på færdselssikkerhedsområdet, men også for bilkonstruktører og forbrugersammenslutninger, der er interesseret i dette område. Det er en selvfølge, at alle oplysninger vil blive behandlet med fortrolighed, eftersom ethvert element til identificering af bestemte personer fjernes inden indkodning i basen.

4.2.1.2. Oprettelse af en dokumentationssamling vedrørende færdselssikkerhed

På internationalt plan støder udvekslingen af oplysninger og erfaringer på to væsentlige hindringer:

- oplysningernes disponibilitet (forekomst, art, lokalisering ...)
- konsulteringen af oplysningerne (medium, sprog ...).

Kommissionen har til hensigt at iværksætte en feasibility-undersøgelse omkring oprettelsen af en dokumentationssamling om færdselssikkerhed, der skal være tilgængelig for et stort antal brugere (nationale og lokale myndigheder, internationale organisationer, forskningsinstitutter, forbrugersammenslutninger, industri ...). Det vil i første omgang gå ud på at etablere indholdet (færdselsregler, gennemførte foranstaltninger, forsøg, forskningsprojekter ...), fastlægge formen (edb-system), indsamlingsmetoder samt metoder til ajourføring af oplysningerne.

4.2.1.3. Planlagt forskning

Det 4. Rammeprogram vil kunne give nye muligheder for forskningsaktiviteter inden for forbedring af færdselssikkerheden. Disse aktiviteter, der også vil kunne omfatte infrastrukturen, køretøjerne og førernes adfærd, betragtet såvel individuelt som systematisk, falder naturligt ind i de særprogrammer, som blev startet under det 2. og 3. Rammeprogram, eller de kan omfatte nye mere transportorienterede aktiviteter.

I den forbindelse vil vejsikkerhed stadig blive taget i betragtning inden for forskning, der drejer sig om telematiksystemer, produktionsteknologier og avancerede materialer.

4.2.2. Aktiv og passiv køretøjssikkerhed

Udarbejdelsen af nye normer for konstruktion af køretøjer samt forbedring af udstyr og enkeltdelen indgår som et af de tre hovedaspekter af færdselssikkerheden (fører, køretøj, infrastruktur).

Foranstaltningerne til forbedring af køretøjernes tekniske aspekter henhører under Fællesskabets beføjelser med hensyn til de tekniske standarder for køretøjers konstruktion og konformitet. Det kunne overvejes nærmere, om den tekniske harmonisering i visse tilfælde kunne vige for nationale initiativer, der tager sigte på en større færdselssikkerhed, dog under forbehold af, at disse initiativer ikke udgør nogen hindring af væsentlig betydning for den frie bevægelighed for varer og personer.

Der bør under alle omstændigheder lægges særlig megen vægt på en cost/benefit-analyse af foranstaltningerne på dette område.

Desuden planlægger Kommissionen følgende nye initiativer på kort og mellemlang sigt, ud over de under punkt 3.1.2. nævnte igangværende foranstaltninger:

- bedre muligheder for at beskytte passagererne i køretøjerne i tilfælde af kollision, bl.a. på følgende områder:
 - . undersøgelse af de til køretøjet knyttede sikkerhedsforanstaltninger, der rummer de bedste muligheder for at reducere fysiske skader i tilfælde af en ulykke
 - . beskyttelse af børn
 - . Aktiv sikkerhed:
 - . udnyttelse af elektronikken i forbindelse med de klassiske sikkerhedsfunktioner
 - . eventuelle nye funktioner

- anordninger på motorcykler til beskyttelse af benene
- tekniske anordninger, der især for tohjulede køretøjers vedkommende skal hindre overskridelse af de hastighedsgrænser, som køretøjet i medfør af dets konstruktion ikke bør overskride.

På forskningsområdet er de igangværende projekter og DRIVE-programmet (2. fase) centreret om anvendelsen af ny teknologi, der skal øge køretøjernes sikkerhed i forbindelse med et EF-handlingsprogram for færdselssikkerhed.

4.2.3. Undervisning af trafikanter samt køreundervisning

Færdselsundervisning er et væsentligt værktøj til forbedring af færdselssikkerheden. I kraft af dens horisontale karakter er den et uundværligt element i den nationale færdselssikkerhedspolitik i form af undervisningsforanstaltninger og en forebyggende indsats for alle trafikantkategorier (førere, fodgængere, motorcyklister og knallertkørere samt børn).

På dette område kan Kommissionen spille en nyttig rolle - i henhold til nærhedsprincippet - ved at støtte undervisningen, især færdselsundervisningen i skolerne, uddannelse af erhvervschauffører og tilrettelæggelse af bevidstgørelseskampagner. Selv om sådanne aktiviteter først og fremmest hører ind under andre instansers kompetence, vil Fællesskabets støtte, især gennem indsamling og fremlæggelse af relevante oplysninger om de erfaringer, der gøres i hele Fællesskabet, kunne bidrage betydeligt til færdselssikkerheden, og det vil kunne ske til en billigers pris, end det ville koste i form af sporadiske og spredte tiltag.

- . For så vidt angår førerne, og i lyset af en række forsøg, der er gennemført i visse medlemsstater med "ledsaget kørsel" og "tidlig indlæring" og fortsat overvågning af personer, der lige har taget førerbevis (midlertidigt førerbevis), vil Kommissionen undersøge mulighederne for at opnå en mere hensigtsmæssig adfærd hos køreskoleelever samt de nytilkomne førere.

Arten af det initiativ, der skal tages (retlige tiltag, information, reklamefremstød ...) vil blive valgt under hensyntagen til nærhedsprincippet.

- . For så vidt angår problemet omkring knallertkørere, har Kommissionen - i kølvandet af en netop afsluttet undersøgelse (jf. punkt 3.2.1.) vedrørende tilladelse til at køre på knallert - planer om at fremlægge et lovgivningsinitiativ om undervisning af knallertkørere, idet det her drejer sig om særligt udsatte trafikanter.

- I forbindelse med det nye direktiv om kørekort⁽¹⁾ og med henblik på dels at fremme den frie bevægelighed for førere af køretøjer i Fællesskabet, dels at højne sikkerheden i kraft af en større gennemsigtighed af de oplysninger, der figurerer på kørekortet, påregner Kommissionen at stille forslag om en kodificering af supplerende påtegninger på kørekortet samt at fremme udvekslingen af oplysninger og samarbejdet mellem de kompetente nationale myndigheder.

4.2.4. Foranstaltninger vedrørende trafikanters adfærd

En væsentlig del af foranstaltningerne vedrørende trafikanters adfærd har allerede været genstand for direktiver (kørekort, sikkerhedssele) eller forslag til retsakter (hastighedsbegrænsning, alkoholpromille). Ved supplerung af disse foranstaltninger vil der blive lagt vægt på ikke-lovgivningsmæssige tiltag med det sigte at forbedre adfærden, og disse tiltag vil dreje sig om følgende områder:

4.2.4.1. Foranstaltninger med henblik på en bedre tilpasset kørsel

Det er almindelig anerkendt, at kørselshastigheden har en meget afgørende indflydelse på færdselssikkerheden.

Direktivet om hastighedsbegrænsende anordninger⁽²⁾, og forslaget KOM(88) 705⁽³⁾ om fartbegrænsning, der er nævnt under punkt 2.1.2. og 2.2.3. vedrørende erhvervskøretøjer og busser, ligger på linje hermed.

Imidlertid rejser spørgsmålet om en tilpasning af kørslen sig for et bredere område end ovennævnte fartbegrænsende tiltag, og det bør tages op i forbindelse med andre foranstaltninger på det tekniske område (med hensyn til selve køretøjerne og udformningen af infrastrukturerne) og i tilknytning til undervisning og forebyggelse.

Påtænkte foranstaltninger:

- på det tekniske område:

- gennemførelse af et forskningsprojekt vedrørende de tekniske muligheder for at tilpasse køretøjernes kørselshastighed efter vejens beskaffenhed og kategorier

(1) Direktiv nr. 91/439/EØF af 29.07.1991 (EFT L 127 af 24.08.91).

(2) Direktiv nr. 92/6/EØF af 10.2.1992 (EFT L 57 af 2.3.1992).

(3) EFT C 133 af 9.2.1989.

- . udveksling af erfaringer vedrørende løsninger på nationalt plan, der tager sigte på en udformning af infrastrukturen, der opfordrer til en dertil afpasset kørsel; på dette område vil Kommissionen kunne spille en rolle som inspirator og koordinator (jf. punkt 4.2.5. nedenfor) ved bl.a. at undersøge de muligheder for en indsats, der er med hensyn til at afspasse kørslen derefter
- i forbindelse med foranstaltninger af oplysende og forebyggende art påregnes der etableret et nært samarbejde med medlemsstaterne og de internationale organisationer på området for folkeoplysning.

4.2.4.2. Indvirkning på kørslen af alkohol, narkotika og træthed

Alkohols indflydelse på færdselssikkerheden er blevet fremhævet af forskningen, idet promillekørsel stadigvæk optræder blandt de vigtigste årsager til færdselsulykker. Ifølge visse undersøgelser ligger procenten af førere, der dræbes ved færdselsulykker, og som har kørt med en promille på over 0,8, et sted mellem 15% og 45% alt efter de forskellige medlemsstater. Det er et forhold, der omtales i begrundelsen af forslaget til det direktiv, som Rådet fik forelagt i januar 1989⁽¹⁾, og hvori der fastsættes en tilladt maksimal alkoholkoncentration i blodet hos førere af motorkøretøjer på 0,5 promille.

- . På det lovgivningsmæssige område agter Kommissionen – ud over ovennævnte forslag om den tilladte maksimale alkoholpromille – at iværksætte en undersøgelse af, om det vil være hensigtsmæssigt med et initiativ til en standardisering og officiel godkendelse af disse apparater til kontrol af alkohol i blodet.
- . Bevidstgørelse og undervisning af førerne på dette område er helt givet en yderst vigtig opgave, der skal supplere kontrolforanstaltningerne. I den forbindelse agter Kommissionen at genoptage oplysningskampagnerne i stil med dem, den har ført sammen med Den Internationale Turistsammenslutning (AIT) i 1991 og 1992.

Ud over de bestemmelser om alkohol, der er indeholdt i direktiv 80/1263/EØF, og som er forstærket i direktiv 91/439/EØF om førerbevis (bilag III), rummer disse direktiver også bestemmelser om indtagelse af narkotika og lægemidler, hvilket kan gøre føreren fysisk og psykisk uegnet til at føre et motorkøretøj.

(1) KOM(88) 707, som tidligere nævnt.

Vedrørende sidste punkt vil Kommissionen undersøge indvirkningen af narkotikaindtagelse på færdselssikkerheden samt muligheden for at gennemføre en oplysningskampagne blandt forbrugerne.

I øvrigt synes træthed at være en væsentlig årsag til ulykkerne, især blandt erhvervschauffører. Derfor har Kommissionen planer om at forbedre de tekniske hjælpemidler, så føreren får mere fyldestgørende oplysninger, og samtidig gennemføre en mere effektiv kontrol af, at køretidsbestemmelserne overholdes.

4.2.5. Problematikken infrastruktur/færdselssikkerhed

- . Helt bortset fra spørgsmålet om, hvorvidt en foranstaltning bør gennemføres på EF-plan eller på nationalt plan, så spiller vejinfrastrukturerne en væsentlig rolle inden for det samlede færdselssikkerhedssystem (trafikanter, køretøj, infrastruktur, overvågning). En forøgelse af vejnettenes kapacitet og kvalitet er en af de mest effektive og varige måder at højne færdselssikkerheden på, hvad enten det drejer sig om udformningen og selve bygningen af vejene, vedligeholdelsen, udstyret, herunder afmærkning og signaltavler, den specielt sikkerhedsmæssige indretning samt styringen af trafikken.
- . I rapporten "Det transeuropæiske net: skitse til en overordnet plan for vejnettet og færdslen på vejene"⁽¹⁾, hvor der slås til lyd for vedtagelse af en EF-strategi for såvel vejnettet som selve færdslen, understreges behovet for at styrke ensartetheden med hensyn til vejenes tekniske karakteristika og behovet for at sikre et højt service-, informations- og sikkerhedsniveau for trafikanterne. Det er derfor helt naturligt, at Fællesskabet i forbindelse med gennemførelsen af dette net er yderst interesseret i foranstaltninger, der vil kunne nedbringe antallet af vejulykker, der for øjeblikket koster uhyggeligt dyrt, både menneskeligt set og ud fra en økonomisk betragtning.
- . I rapporten, der som generelt mål har "en egentlig vejpolitik", indkredses under overskrifterne "modernisering af nettet" og "en færdselspolitik" et vist antal konkrete mål vedrørende sikkerhedsbehovene.

(1) Jf. bl.a. kapitlerne 6, 7 og navnlig 8 i denne rapport (dok. VII/308/92, endelig udg.), der er blevet udarbejdet af arbejdsgruppen vedrørende motorveje (bestående af nationale og internationale eksperter, nedsat under "Transportinfrastrukturudvalget").

Det drejer sig bl.a. om følgende aspekter:

- . vejbelægningens karakteristika
- . dynamisk virkende udstyr ("styring" af førerne og andre datamatiske færdselshjælpemidler); den igangværende forskning desangående foregår bl.a. inden for DRIVE- og PROMETHEUS-programmerne i forbindelse med anvendelsen af ny teknologi, og der vil være behov for en standardisering på dette område
- . det faste udstyr, herunder signaltavler og afmærkning af vejene; her vil det være nyttigt at få gjort dette udstyr ensartet, i det mindste på de store trafikårer.
- . Med hensyn til det faste udstyr er det tidligere, under punkt 3.1.3. nævnte, basisdokument om kravet til infrastrukturens sikkerhed det grundlag, hvorpå der vil blive foretaget en harmonisering af de europæiske normer, der bl.a. omfatter følgende aspekter:
 - . vejbanens modstandsdygtighed over for gildning, som følge af de anvendte materialer
 - . vejbanens modstandsdygtighed over for udskridning, og vejafmærkningens synlighed døgnet rundt
 - . de tekniske specifikationer for signaltavler (bortset fra form, farve og piktogrammer)
 - . de altafgørende karakteristika ved det faste vejudstyr (autoværn, stødabsorberende anordninger osv.), især med hensyn til dets tilpasning til de forskellige køretøjs-kategorier.
- . Til opfølgning af denne rapport har Kommissionen tilsendt Rådet og Europa-Parlamentet en meddelelse, der rummer et forslag til beslutning om etablering af et transeuropæisk vejnet (KOM(92) 231, endelig udg.), der bl.a. indebærer et europæisk enheds-system for typebestemmelse og afmærkning af veje (art. 3). Rådet afgav på sit møde den 15. marts 1993 en positiv udtalelse om dette forslag.

- Sideløbende med ajourføringen af Wienerkonventionerne, der varetages af De Forenede Nationer i Genève⁽¹⁾, har Kommissionen givet 2 undersøgelser i opdrag dels vedrørende retningsafmærkning dels politiafmærkning, for i første instans at undersøge forskellene medlemsstaterne imellem, idet der allerede er gennemført en undersøgelse om midlertidig afmærkning.

Resultaterne af disse undersøgelser vil sætte Kommissionen i stand til at tage stilling til, om det vil være gavnligt med en harmonisering af visse signaltavler.

- På dette område bør den under punkt 4.2.5. nævnte indsats spille en rolle og supplere de ovenfor nævnte initiativer. Der bør især ske en intensivning af udvekslingen af oplysninger om de tekniske aspekter af infrastrukturen, i tilknytning til færdselssikkerheden og til samkøringen af al "knowhow" på dette område, og her kan Kommissionen spille en rolle som igangsætter og koordinator.

4.2.6. Foranstaltninger til fremme af sikkerheden ved transport af farlige stoffer ad landevej.

På baggrund af den stigende mængde farligt gods, der transporteres ad landevej, og med henblik på at forbedre sikkerheden og forebyggelsen af ulykker, der ikke blot har dramatiske følger for menneskelig, men undertiden også katastrofale og uoprettelige følger for miljøet, vil Kommissionen stille forslag om at supplere de bestående foranstaltninger, der er omtalt under punkt 2.3.1., med:

- indførelse af EF-foranstaltninger med henblik på anvendelse i den nationale trafik og ensartet anvendelse i den internationale trafik af de internationale aftaler (ADR/RID) om transport af farligt gods
- indførelse af ensartede procedurer for kontrol af køretøjer, der transporterer farligt gods
- harmonisering af de uddannelsesmæssige forudsætninger for førere af køretøjer, der anvendes til denne form for transport.

4.2.7. Problemet omkring visse former for reklame, der kan indvirke negativt på færdselssikkerheden

Dette problem er genstand for overvejelser hos de offentlige myndigheder og de ikke-statslige organisationer, der beskæftiger sig med færdselssikkerheden og med forebyggelse af færdselsulykker.

(1) Wienerkonventionerne fra 1968 om vejtrafik og færdselstavler og -signaler, suppleret med De Europæiske Aftaler fra 1971 og tillægsprotokollen fra 1973 vedrørende vejafmærkning.

Dette problem, der blev behandlet i anledning af Det Europæiske Færdelssikkerhedsår 1986, er blevet taget op på ny og indgår i de foranstaltninger, som Europa-Parlamentet har foreslået (SEEFELD-betænkningen).

I 1989 udarbejdede udvalget for færdelssikkerhed under CEMT (Den Europæiske Transportministerkonference) en rapport om dette emne, på basis af en resolution⁽¹⁾ med titlen: "Reklame til skade for færdelssikkerheden".

Kommissionen mener, at medens man på den ene side må respektere de ansvarlige mediefolks frihed til at udtrykke sig og være kreative, er det på den anden side vigtigt på fællesskabsplan at sørge for, at færdelssikkerheden og forbrugernes interesser tilgodeses.

I den forbindelse påtænker Kommissionen at indlede en dialog om dette emne med de berørte organisationer, herunder EF-sammenslutningerne af bilkonstruktører og forbrugerorganisationer, med henblik på at undersøge muligheden for at fastlægge en europæisk adfærdskodeks", i henhold til hvilken konstruktiverne af køretøjer forpligter sig til - som det allerede er tilfældet i visse medlemsstater - i deres brochurer og reklamer at tage hensyn til færdelssikkerheden.

(1) Resolution nr. 56 (KOM(89) 37), vedtaget af Rådet (transportministrene), samlet i Paris den 22.11.1989.

5. **IVÆRSÆTTELSE AF PROGRAMMET**

Alle de planlagte og igangværende foranstaltninger såvel som de ovenfor beskrevne nye initiativer udgør tilsammen det grundlæggende indhold i et handlingsprogram vedrørende færdselssikkerhed, der bør iværksættes.

Kommissionen noterer sig og kan tilslutte sig ønsket fra arbejdsgruppen på højt plan bestående af regeringsekspertes, der har beskæftiget sig med færdselssikkerheden, om fortsat at kunne mødes med henblik på at fremme udvekslingen af oplysninger, at blive konsulteret samt inddraget i udformningen og iværksættelsen af ovennævnte arbejdsprogram. På samme måde vil Kommissionen rådspørge de relevante ikke-statslige organisationer.

Disse konsultationer vil finde sted i henhold til Kommissionens sædvanlige procedurer, og det samme gælder tilvejebringelsen af de til programmets gennemførelse nødvendige midler.

6. KONKLUSIONER

Færdselssikkerheden er et særdeles betydningsfuldt område inden for transportpolitikken. Den sociale og økonomiske rækkevidde heraf er enorm.

Det er klart, at kravene til færdselssikkerheden henhører under Fællesskabets enekompetence i det omfang, de berører den frie bevægelighed for køretøjer eller serviceydelserne på transportområdet. Til gengæld vil anvendelsen af nærhedsprincippet kunne føre til den slutning, at det vil være hensigtsmæssigt, om visse foranstaltninger træffes på andre planer. Den ændrede artikel 75 i Traktaten om Den Europæiske Union bekræfter imidlertid, at selv om der ikke er tale om nogen enekompetence, bør transportsikkerheden være et fællesskabsanliggende i det omfang, Fællesskabet vil kunne handle på en mere hensigtsmæssig måde.

På baggrund heraf planlægger Kommissionen på kort og mellemlang sigt at iværksætte en række foranstaltninger, hvoraf de vigtigste er gengivet i vedlagte tabel II. Det bør dog bemærkes, at Kommissionen – også inden vedtagelsen af Rådets resolution den 21. juni 1991 (jf. punkt 1.2.) – ikke havde forholdt sig passiv, eftersom der allerede var vedtaget talrige foranstaltninger på de forskellige områder i tilknytning til færdselssikkerheden, og at der var stillet forslag om endnu flere, der endnu venter på at blive vedtaget. Alle disse foranstaltninger er nævnt i tabel I, der ligeledes er bilagt denne meddelelse.

Det må indrømmes, at det ikke har været muligt at imødekomme Rådets anmodning om, at der først foretages en cost/benefit-analyse af de foranstaltninger, der skal indgå i handlingsprogrammet, eftersom man ikke råder over et instrument til en præcis analyse af virkningerne af disse foranstaltninger på fællesskabsplan. Derfor er hovedvægten i handlingsprogrammet lagt på oprettelse af en database med ikke-aggregerede data, der skulle gøre det muligt at følge de foreslåede foranstaltninger og analysere og evaluere situationen, dels for at opnå en kontinuerlig indsats på dette område, dels for at få undersøgt det hensigtsmæssige i at lancere nye initiativer. For så vidt angår de øvrige fællesskabsforanstaltninger, udgør de for størstepartens vedkommende en ekstrapolering af de nationale erfaringer, som arbejdsgruppen på højt plan har redegjort for.

Endelig bør man fremhæve den stigende betydning af de ikke-lovgivningsmæssige foranstaltninger, der iværksættes på fællesskabsplan, og hvor Fællesskabet stadig hyppigere spiller en koordinerende rolle, f.eks. i forbindelse med udvekslinger af knowhow og erfaringer, eller gennem forskellige henstillinger. Denne form for indsats tegner sig for en væsentlig del af de foranstaltninger, der stilles forslag om i programmet.

Efter vedtagelsen af de igangværende lovgivningsinitiativer samt af de foranstaltninger, der foreslås i handlingsprogrammet, og i lyset af de gennemførte ikke-lovgivningsmæssige tiltag agter Kommissionen inden udgangen af 1986 at udarbejde en evalueringsrapport om de truffne foranstaltninger.

DEN ETABLEREDE FÆLLESSKABSRET

o	<u>KØRETØJER, TEKNISKE ASPEKTER (2.1.)</u>	<u>Dato for vedtagelse</u>
92/53/EØF	Godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (2.1.1)	18.06.1992
+	(Harmonisering af de tekniske bestemmelser i forbindelse med godkendelsen)	
71/320/EØF	Bremser for visse køretøjskategorier	26.07.1971
-74/132	" (tilpasning)	11.02.1974
-75/524	" (tilpasning)	25.07.1975
-79/489	" (tilpasning)	18.04.1979
-85/647	" (tilpasning)	23.12.1985
-88/194	" (tilpasning)	24.03.1988
-91/422	" (tilpasning)	15.07.1991
76/756/EØF	Montering af lygter og lyssignaler	27.07.1976
-80/233	" (tilpasning)	21.11.1979
-82/244	" (tilpasning)	17.03.1982
-83/276	" (ændring)	26.05.1983
-84/8	" (tilpasning)	14.12.1983
-89/278	" (tilpasning)	28.03.1989
-91/663	" (tilpasning)	10.12.1991
76/115/EØF	Sikkerhedssælers forankring	18.12.1975
-81/575	" (ændring)	20.07.1981
-82/318	" (tilpasning)	02.04.1982
-90/629	" (tilpasning)	30.10.1990
77/541	Installering af sikkerhedssæler og fastholdelsesanordninger 28.06.1977	
-81/576	" (ændring)	20.07.1981
-82/319	" (tilpasning)	02.04.1982
-90/628	" (tilpasning)	30.10.1990
89/297/EØF	Sideafskærmning af tunge køretøjer	13.04.1989
91/226/EØF	Afskærmningssystemer	27.03.1991

osv.

89/459/EØF	Mønsterdybden på visse køretøjers dæk < 3,5 tons (2.1.2)	18.07.1992
92/6/EØF	Hastighedsbegrænsende anordninger (tunge køretøjer > 12 tons; busser > 10 tons (2.1.2))	10.02.1992
77/143/EØF	Teknisk kontrol (2.1.3)	29.12.1976
-88/449	"	(ændring) 26.07.1988
-91/225	"	(ændring) 27.03.1991
-91/328	"	(ændring) 21.06.1991
-92/54	"	(ændring) 10.08.1992
-92/55	"	(ændring) 10.08.1992
o <u>FØRERENS ADFÆRD</u> (2.2.)		
80/1263	Kørekort (2.2.1)	04.12.1980
91/439	"	29.07.1991
91/671/EØF	Anvendelse af sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger for køretøjer < 3,5 tons (2.2.2)	16.12.1991
o <u>FARLIGT GODS</u> (2.3.1)		
89/684/EØF	Erhvervsuddannelse (2.3.1)	21.12.1989
o <u>SOCIALE BESTEMMELSER</u> (2.3.2)		
3820/85/EØF	Sociale bestemmelser for vejgods-transport	20.12.1985
3821/85/EØF	Kontrolapparat	20.12.1985
-3314/90	"	(tilpasning) 16.11.1990
-3688/92	"	(tilpasning) 21.12.1992
88/599/EØF	Standardkontrolprocedurer	23.11.1988

o TEKNISKE BESTEMMELSER (2.3.3)

85/3/EØF	Vægt og dimensioner		19.12.1984
-86/360/EØF	"	(ændring)	24.07.1986
-86/364/EØF	"	(bevis for overens-	
		stemmelse)	24.07.1986
-88/218/EØF	"	(ændring)	11.04.1988
-89/338/EØF	"	(ændring)	27.04.1989
-89/460/EØF	"	(ændring)	18.07.1989
-89/461/EØF	"	(ændring)	18.07.1989
-91/60/EØF	"	(ændring)	04.02.1991
-92/7/EØF	"	(ændring)	10.02.1992

FORSLAG TIL BEHANDLING I RADET

Dato for
offentliggørelse

o KØRETØJER, TEKNISKE ASPEKTER

Kom(92) 108 endelig udg. Tilkoblingsindretninger (3.1.) 30.03.1992

KOM(92) 201 endelig udg. Brændbarhed (3.1.) 14.05.1992

o FØRERENS ADFÆRD

KOM(88) 707 endelig udg. Alkoholpromille (3.1.) 05.01.1989

KOM(89) 640 endelig udg. (ændring) 07.12.1989

KOM(88) 706 endelig udg. Hastighedsbegrænsende
anordninger
(erhvervskøretøjer og
busser) (3.1.) 11.01.1989
(ændring) 25.03.1991

o FARLIGE VARER

Kom(91) 4 endelig udg. Udpegelse af sikkerheds-
medarbejder (3.1.) 11.06.1991

Kom(92) 327 endelig udg. (ændring) 14.08.1992

Lovgivningsinitiativ på kort eller mellemlang sigt	Berammet år for Kommissionens vedtagelse	Undersøgelser, der kan føre til lovgivningsinitiativer	Andre ikke-lovgivningsmæssige foranstaltninger
<ul style="list-style-type: none"> • <u>EF-databank (CARE) - (3.2.4. og 4.2.1.1.)</u> 	93	<ul style="list-style-type: none"> • Særlige foranstaltninger for skolebusser (3.2.2.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Iværksættelse af pilotprojekter for afprøvning og evaluering af telematiske systemer langs vejene (3.3.4.)
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Køretøjsikkerhed</u> (harmonisering af tekniske bestemmelser i forbindelse med godkendelsen) 		<ul style="list-style-type: none"> • Undervisning af knallertkørere (4.2.3.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Forskningsprojekter i henhold til Det 4. Rammeprogram (4.2.1.3.)
<ul style="list-style-type: none"> . Personbiler 	94	<ul style="list-style-type: none"> • Kodificering af supplerende påtegninger på kørekortet (4.2.3.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Forundersøgelse vedrørende oprettelse af en dokumentationssamling vedrørende færdselssikkerhed (4.2.1.2.)
<ul style="list-style-type: none"> . (øget beskyt. mod kollision, hovedstøtte, sædernes solid. osv. (3.2.2) 	94	<ul style="list-style-type: none"> • Mere effektiv kontrol med køretider (fartskraver) (4.2.4.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Undersøgelse af de erfaringer, der gøres med "ledsaget kørsel" og "tidlig indlæring" eller midlertidigt førerbevis (4.2.3.)
<ul style="list-style-type: none"> . bedre beskyttelse af passagerer (4.2.2.) 	94	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisering og godkendelse af apparatur til kontrol af alkohol i blodet (4.2.4.2.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Færdselsundervisning i skolerne: udveksling af erfaringer (4.2.3.)
<ul style="list-style-type: none"> . Tunge køretøjer (3.2.2.) 	94	<ul style="list-style-type: none"> • Signaltafles og afmærkning af veje (3.2.3. og 4.2.5.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Undersøgelse af narkotiske stoffers indflydelse på færdselssikkerheden (4.2.4.)
<ul style="list-style-type: none"> . (afskærmning mod underkøring) 	94	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Undersøgelse af de tekniske muligheder for at tilpasse farten til vejens beskaffenhed (4.2.4.1.)
<ul style="list-style-type: none"> . Alle køretøjskategorier (3.2.2.) 	> 94	<ul style="list-style-type: none"> . Harmonisering af fast udstyr (vejbanens modstandsdygtighed over for glidning) (4.2.5.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Fornyede kampagner mod spritkørsel (4.2.4.2.)
<ul style="list-style-type: none"> . (beskyttelse af førerne, advarselssystemer ...) 	93	<ul style="list-style-type: none"> . Retningsangivende signaler (forsøg på en EF-standardisering) (4.2.5.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Reklame, der kan indvirke negativt på færdselssikkerheden - udarbejdelse af en "europæisk adfærdskodeks" (4.2.7.)
<ul style="list-style-type: none"> . Tohjulede køretøjer (4.2.2.) 	93	<ul style="list-style-type: none"> • Crash-test (undersøgelse til udvikling af ny fremgangsmåde (4.2.2.) 	
<ul style="list-style-type: none"> . anordning til hindring af overskridelse af hastighedsgrænser 	93		
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Teknisk kontrol (3.2.2.)</u> 	93		
<ul style="list-style-type: none"> . Direktiv om grænseværdier for bremser 	93		
<ul style="list-style-type: none"> . Direktiv om teknisk kontrol af hastighedsbegrænsende anordninger 	94		
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Farlige stoffer (4.2.6.)</u> 	93		
<ul style="list-style-type: none"> . Rammedirektiv om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning 	93		
<ul style="list-style-type: none"> . Ensartede kontrolprocedurer 	94		
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Kontrol med køretid (4.2.4.)</u> 	94		
<ul style="list-style-type: none"> . Forordning, hvorved der indføres et digitalt kontrolapparat 	94		

**RETNINGSLINJER OG
PRIORITEREDE AKTIONSSOMRADER FOR ET
EF-FÆRDELSSIKKERHEDSPROGRAM**

**ARBEJDSGRUPPE PÅ HØJT PLAN
BESTAENDE AF REGERINGSREPRÆSENTANTER**

***** ENDELIG BERETNING *****

APRIL 1992

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INDLEDNING

- Rådets resolution
- Den aktuelle færdselssikkerhedssituation
- Beretninger fra andre organisationer
- Det Europæiske Fællesskabs aktuelle initiativer og aktiviteter
- Arbejdet i arbejdsgruppen på højt plan

2. GENERELLE MÅL

- Mål på lang og mellemlang sigt
- Prioriteringskriterier
- Kriterier for fastlæggelse af aktionsniveauet (fællesskabsplan eller andet plan)

3. KONKLUSIONER - HANDLINGSPROGRAM

- Retningslinjer
- Prioriterede aktionsområder
- Midler

BILAG

1. Rådets resolution af 21. juni 1991
2. Statistiske oplysninger om færdselsulykker i Fællesskabet

FÆRDELSSIKKERHEDEN I Fællesskabet

1. INDLEDNING

1.1. Den 21. Juni 1991 vedtog Rådet og repræsentanter for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, en resolution, hvori de

- bekræftede betydningen af at forbedre færdselssikkerheden;
- anmodede Kommissionen om at udarbejde og iværksætte et fællesskabsprogram for konkrete foranstaltninger og at sammenholde medlemsstaternes foranstaltninger;
- opfordrede Kommissionen til at nedsætte en arbejdsgruppe på højt plan for at fastlægge målene og de nærmere bestemmelser for gennemførelsen af nævnte program.

Til gennemførelse af denne resolution (hvis ordlyd er at finde i bilag 1) nedsatte Kommissionen en arbejdsgruppe på højt plan bestående af regeringsrepræsentanter, og nærværende beretning er en sammenfatning af resultaterne af gruppens arbejde, der har gjort det muligt at fastlægge målene, retningslinjerne og de prioriterede aktionsområder. En række forslag fra gruppens medlemmer til indkredsning af disse aktionsområder har dannet grundlag for Kommissionens udarbejdelse af det EF-færdselssikkerhedsprogram, som den hermed fremsender til Rådet.

1.2. Trods de tidligere initiativer fra medlemsstaternes og Fællesskabets side, herunder Det Europæiske Færdselssikkerhedsår 1986, er færdselssikkerheden fortsat mindst talt utilfredsstillende inden for Fællesskabet. Som det fremgår af bilag 2, har antallet af ulykker med legemsbeskadigelse i de senere år holdt sig omkring 1,2 millioner, medens antallet af trafikofre stort set er forblevet oppe på et helt uacceptabelt højt niveau: 50 000 dræbte og over 1,6 mio. sårede om året.

Visse eksperter vurderer de økonomiske omkostninger for Fællesskabet til ca. 70 milliarder ECU om året; dette tal betegner et gennemsnit, idet skønnene varierer fra 45 til 70 milliarder ECU.

- 1.3 På trods af disse skrækindjagende økonomiske og menneskelige tab er offentlighedens opmærksomhed og den indsats, der gøres for at højne færdselssikkerheden, langt fra af et sådant omfang, som f.eks. epidemier med tilsvarende virkninger ville udløse. Denne kendsgerning skyldes måske den geografiske spredning af færdselsulykkerne samt mangelen på det nødvendige komplekse samvirke mellem menneskelige og tekniske faktorer. Men som en tidligere transportminister rammende har udtrykt det: "Hvis tre store passagerfly styrter ned i løbet af en uge og forårsager 1000 menneskers død, vil det medføre et alvorligt chock i hele flyindustrien, medens vi i Fællesskabet har vænnet os til 1000 trafikdræbte hver uge på landevejene." Rådet, der er klar over, at denne situation ikke kan fortsætte, har fremhævet, hvor presserende og nødvendigt det er at få fastlagt en sammenhængende og effektiv færdselssikkerhedspolitik og et dertil hørende handlingsprogram.
- 1.4. Tallene for dræbte og alvorligt sårede samt andre data i bilag 2 og de nedenfor omtalte undersøgelser udviser betydelige forskelle medlemsstaterne imellem med hensyn til færdselssikkerhedsniveauet og dets indvirkning på de forskellige trafikantgrupper, selv om det er svært at foretage præcise og af alle godkendte sammenligninger.
- 1.5. I tidligere beretninger fra Kommissionen, Europa-Parlamentet og andre instanser samt i Rådets resolution om det europæiske færdselssikkerhedsår⁽¹⁾ blev der gjort opmærksom på de mange forskelligartede bestræbelser, der kræves for at forbedre færdselssikkerheden, op på de forskellige niveauer, hvor aktiviteterne burde sætte ind.

(1) Resolution vedtaget af Rådet og repræsentanter for regeringerne for De Europæiske Fællesskabers medlemsstater, forsamlet i Rådet, den 19. december 1984, om færdselssikkerhed (84/C341/01).

I den seneste omfattende beretning fra Gérondeau-arbejdsgruppen⁽¹⁾ behandlede de meget komplekse spørgsmål, og der blev indkredset ikke færre end 80 nyttige aktiviteter, uden at man dog i denne fase forsøgte at prioritere dem nærmere. Beretningen endte med den konklusion, at trods Fællesskabets forskelligartede aktiviteter inden for færdselssikkerhedsområdet havde EF endnu ikke fastlagt nogen sammenhængende færdselssikkerhedspolitik, endsige iværksat en sådan. Helt bortset fra diskussionen om visse aspekter af Fællesskabets kompetence på færdselssikkerhedsområdet, var der et vidt spillerum for såvel en større indsats på det lovgivningsmæssige område som udvikling af nye EF-aktiviteter på området for koordinering og bevidstgørende tiltag, i snævert samarbejde med medlemsstaterne og andre organisationer, der er involveret i færdselssikkerhedsspørgsmålet. På baggrund heraf har man i flere ekspertberetninger rejst spørgsmålet om, hvorvidt man ved at få løst organisationsproblemerne ikke meget nemmere vil kunne nå de mål, der tilstræbes opfyldt i forbindelse med færdselssikkerheden.

1.6. Der er dog for øjeblikket talrige EF-aktiviteter på færdselssikkerhedsområdet, der enten er under udfoldelse eller som er i planlægningsfasen. Fællesskabet har således:

a) vedtaget forskellige bestemmelser om

- konstruktion af køretøjer
- bildæk
- kørekort
- syn af køretøjer
- brug af sikkerhedsseler
- hastighedsbegrænsning for tunge køretøjer og busser
- sikkerhedsvindspejl

b) sendt en række forslag til bestemmelser til behandling i Rådet, vedrørende

- promillekørsel
- hastighedsbegrænsning for visse køretøjer

(1) Beretning fra eksportgruppen på højt plan vedrørende en europæisk færdselssikkerhedspolitik - februar 1991.

- c) Igangsat undersøgelser vedrørende bestemmelser om
 - mere sikre konstruktionsnormer for biler og tunge lastvogne
 - færdselstavler og signalanlæg
- d) gennemført forskning og andre ikke-lovgivningsmæssige aktiviteter:
 - DRIVE-programmet
 - visse aspekter af EURET-programmet⁽¹⁾
 - CARE-programmets databank for færdselssikkerhedsstatistik.

1.7. Arbejdsgruppen på højt plan, bestående af regeringsrepræsentanter, har holdt møde fire gange, henholdsvis 20. september og 5. november 1991 og 17. februar og 10. april 1992; der har også været uformelle kontakter mellem gruppen og Kommissionen samt mellem gruppens medlemmer indbyrdes. Endvidere har gruppen taget til efterretning, at Kommissionen på grundlag af gruppens indledende retningslinjer også har konsulteret en række ikke-statslige sammenslutninger, der er aktive på færdselssikkerhedsområdet, såsom AIT/FIA⁽²⁾, PRI⁽³⁾, IRU⁽⁴⁾, ACEA⁽⁵⁾, IRF⁽⁶⁾, FEVR⁽⁷⁾, ECF⁽⁸⁾ og IFP⁽⁹⁾, og at Kommissionen er i stadig og snæver kontakt med internationale organisationer såsom OECD, CEMT, FN/ECE og WHO, og at den opmærksomt følger det initiativ, der for nylig er taget af Europa-Parlamentet med henblik på udarbejdelse af en ny rapport om færdselssikkerhed.

(1) Kommissionens generelle forskningsprogram på transportområdet.

(2) AIT-Alliance Internationale du Tourisme (International Turisme-sammen-slutning).

FIA - Fédération Internationale Automobile.

(3) PRI - Prévention Routière Internationale.

(4) IRU - International Road Transport Union (Den Internationale Vejtransportorganisation).

(5) ACEA - Association des Constructeurs Européens d'Automobiles.

(6) IRF - International Road Federation (International Forening af Vejbyggeri- og Motororganisationer).

(7) FEVR - Fédération européenne des victimes de la route.

(8) ECF - European Cyclists' Federation.

(9) IFP - International Federation of Pedestrians.

2. GENERELLE MÅL

2.1. Inden udarbejdelsen af et EF-program for færdselssikkerhed, der gerne skulle give mærkbare resultater, er det nødvendigt at fastlægge dets generelle mål. Med henblik herpå bør det erkendes,

a) at det er ønskeligt at fastsætte kvantitative mål

b) at det bør undersøges nærmere, på hvilket plan disse mål bør fastlægges (fællesskabsplan, nationalt plan).

Nærværende beretning beskæftiger sig naturligt nok med fællesskabsdimensionen af færdselssikkerheden, og den bør derfor læses med dette mål for øje.

2.2. For så vidt angår det generelle fællesskabsmål, vil det - i det mindste i teorien - være muligt at fastlægge et kvantitativt mål, adskilt fra medlemsstaternes forskellige mål. Som det f.eks. foreslås i Gérondeau-rapporten, kunne det langsigtede mål (10-15 år ud i fremtiden) for Fællesskabet som helhed være en nedsættelse på 20-30% af antallet af dræbte og sårede som følge af færdselsulykker. I henhold til rapporten kunne dette mål gennemføres i variabel rytme i de enkelte medlemsstater, og de lande, der har de største problemer med manglende færdselssikkerhed, kunne bestræbe sig på at opnå større nedgang i antallet af ulykker end gennemsnitsprocenten. Fastlæggelsen af mål på mellemlang sigt (fem års tidshorisont) for hele Fællesskabet vil naturligvis være vanskeligere.

2.3. Arbejdsgruppen på højt plan har foretaget en grundig undersøgelse af betimeligheden af at sætte konkrete tal på målene. Et vist antal medlemsstater har allerede fastlagt sådanne kvantitative mål og har anført gode argumenter til fordel herfor, bl.a. den politiske og praktiske fordel, det rummer at kunne forsyne de planlæggende instanser med præcise oplysninger. I andre medlemsstater, der også erkender fordelene ved at fastsætte sådanne mål, har erfaringerne hermed været mindre entydige.

I nogle tilfælde er det trods indførelsen af specifikke sikkerhedsforanstaltninger hændt, at den samlede færdselssikkerhed reduceredes som følge af indvirkningen fra andre vigtige faktorer, herunder bl.a. væksten i vejtrafikken. Der har også været eksempler på sikkerhedskampagner, der overraskende nok lykkedes i fuldt omfang, og hvor de opstillede mål blev mere end opfyldt. Af disse grunde mener arbejdsgruppen, at det i denne ret tidlige fase af en udvidet EF-indsats på færdselssikkerhedsområdet vil være noget overilet at opstille kvantitative fællesskabsmål. Det er dog hensigten nøje at følge arbejdet med opfyldelsen af de nationale mål og at drage fordel af de indhøste erfaringer med henblik på fastlæggelsen af den fremtidige færdselssikkerhedspolitik på EF-plan.

2.4. Under disse omstændigheder er det desto vigtigere at opstille kvantitative mål som led i en sammenhængende, overordnet strategi, som peger mod at tilskynde til indførelsen af en mere ensartet færdselskultur i hele Europa til fordel for sikkerheden. Med dette for øje er der blevet fremlagt en lang række grundlæggende tanker og principper:

- a) Der bør tages hensyn til færdselssikkerheden i forbindelse med bl.a. transportpolitikken og transportprojekter, både på fællesskabsplan og nationalt plan;
- b) Der bør tilskyndes til rolig kørsel;
- c) Der bør fastlægges de nødvendige normer for at øge køretøjernes sikkerhed;
- d) Der bør rettes en større opmærksomhed mod de vigtigste ulykkesfaktorer og med de mest sårbare trafikantkategorier.

- 2.5. Med hensyn til ovenstående punkt a) har arbejdsgruppen drøftet betimeligheden af et rammedirektiv, der skal sikre, at der tages hensyn til færdselssikkerhedsaspekterne i forbindelse med udformningen af den relevante transportpolitik samt andre relevante politikker, et tiltag på linje med konsekvensanalysen for miljøområdet i forbindelse med EF-retsakter. Det blev understreget, at denne tanke ville indgå i de projekter, der nu fremlægges i forbindelse med det 2. DRIVE-forskningsprogram. Arbejdsgruppen er af den opfattelse, at selv uden et sådant rammedirektiv bør der fra nu af konsekvent tages hensyn til færdselssikkerheden i den fælles transportpolitik og i forbindelse med Fællesskabets andre politikker. Punkterne b), c) og d) accepteres som relevante mål. Gruppen skønner, at udtrykket "rolig kørsel" har et meget bredt anvendelsesområde, især i tilknytning til oplysning, undervisning og kampagner og at det strækker sig tværs igennem de tre sikkerhedsområder: trafikanter, infrastruktur og køretøjer. En større køretøjssikkerhed er af særlig og direkte betydning for Fællesskabet i betragtning af EF's fremherskende rolle ved fastsættelsen af køretøjsnormer, samtidig med, at det er blevet klart, at visse kategorier af sårbare trafikanter ikke har fået del i de forbedringer, der er sket af sikkerhedsnormerne for andre trafikantkategorier.
- 2.6. På baggrund af den forskelligartethed, der præger de enkelte medlemsstaters og Fællesskabets foranstaltninger af lovgivningsmæssig eller anden art med henblik på højnelse af færdselssikkerheden, har medlemmerne af arbejdsgruppen på højt plan udarbejdet en liste over specifikke emner vedrørende færdselssikkerheden, og har angivet, om de dertil svarende foranstaltninger bør træffes på fællesskabsplan eller nationalt plan.
- 2.7. Derefter har gruppen på højt plan drøftet de mulige kriterier for en prioritering af foranstaltningerne, som foreslået i GERONDEAU-rapporten, under hensyntagen til Kommissionens igangværende initiativer:

- a) Cost/benefit-forholdet: ved hjælp af dette kriterium kan man sammenholde to vigtige værdier, nemlig den forventede mindskelse af antallet af ulykkesofre og af materielle skader som følge af gennemførelsen af den pågældende foranstaltning, og de direkte udgifter til udstyr og arbejdskraft, idet der også tages skyldigt hensyn til andre virkninger, herunder indvirkningen på miljøet.
- b) Offentlighedens accept: dette kriterium, der hænger nært sammen med kriteriet under c), går ud på at måle, i hvilken udstrækning begrænsningen af den enkeltes frihed samt de ekstra omkostninger vil være acceptable for de berørte personer.
- c) Mulighederne for at håndhæve en given foranstaltning: ved dette kriterium betragter man de politimæssige og andre ressourcer, der skal afsættes til færdselssikkerheden, og retssystemets rolle i forbindelse med dets fastlæggelse af sanktioner, der må have bred opbakning i befolkningen.
- d) De politiske forhold: disse kan også udgøre et relevant kriterium, for så vidt som en foranstaltning eller en alvorlig ulykke kan skabe et gunstigt klima for et (lovgivnings-)tiltag på færdsels-sikkerhedsområdet.
- e) Desuden bør man heller ikke se bort fra den mere langsigtede samfundsmæssige eller opdragelsesmæssige indsats, især ved vurderingen af de foranstaltninger, der tager sigte på at ændre folks adfærd.

2.8. Sluttelig har gruppen - i forbindelse med undersøgelsen af, hvilken særlig rolle der tilkommer Fællesskabet - understreget, at der til disse generelle kriterier bør føjes endnu to faktorer:

- a) Der bør især fokuseres på de foranstaltninger, hvor en EF-indsats vil indebære en "nettogevinst" i forhold til de nationale eller regionale tiltag.

b) Man må erkende nødvendigheden af, at der gøres en indsats på EF-plan i de tilfælde, hvor medlemsstaterne ikke selv kan som følge af Traktatens bestemmelser, f.eks. på området for konstruktion af motorkøretøjer.

2.9. I lyset af overvejelser har arbejdsgruppen på ny gennemgået de svar, der i første omgang blev givet på Kommissionens spørgeskema og revideret visse dele af den prioritering, der blev foretaget. Foranstaltningerne og prioriteringen heraf er også blevet bedømt i forhold til de tre klassiske delområder, som færdselssikkerheden består af: trafikanter, køretøjer og infrastruktur. Det er derved blevet klart, at selv om foranstaltningerne i relation til køretøjerne længe har stået i centrum for EF's færdselssikkerhedsaktiviteter, så forholder det sig dog således, at, inden Den Europæiske Fælles Akt trådte i kraft, spillede sikkerhedsovervejelserne sommetider en sekundær rolle under arbejdet med at virkeliggøre det indre marked og fjerne tekniske handelshindringer. I medfør af den nye artikel 100a er det blevet obligatorisk at tilstræbe et højt sikkerhedsniveau, hvorved EF's motorkøretøjsbestemmelser er blevet mere "sikkerhedsbevidste" og har ført til etableringen af strenge sikkerhedsnormer på det konstruktionsmæssige område.

3. KONKLUSIONER – HANDLINGSPROGRAM

- 3.1. Samtidig med, at arbejdsgruppen på højt plan tager Kommissionens igangværende foranstaltninger og initiativer til efterretning, er den dog af den opfattelse, at hvis Fællesskabets politik skal være virkelig effektiv og have en mærkbar gunstig indvirkning på antallet af trafikofre og på de nuværende helt uacceptabelt høje økonomiske omkostninger ved trafikulykkerne, bør EF-politikken koncentreres om nogle få, højt prioriterede aktionsområder.

Efter at have undersøgt medlemsstaternes egne prioriteringer og Kommissionens igangværende foranstaltninger er arbejdsgruppen på højt plan nået frem til følgende konklusioner:

- 3.1.1. EF-foranstaltningerne på færdselssikkerhedsområdet bør styrkes betydeligt, og det både på det lovgivningsmæssige område og på de øvrige felter.
- 3.1.2. Fællesskabets foranstaltninger og initiativer bør ikke blot vurderes ud fra ovennævnte fælles kriterier, men også ud fra kriteriet om den "nettogevinst", de bør indebære i forhold til medlemsstaternes aktiviteter.
- 3.1.3. Blandt de talrige nyttige EF-initiativer, der bør gennemføres på lang sigt, bør følgende aktionsområder straks have høj prioritet:
- a) Foranstaltninger til nedsættelse af hastigheden
 - b) Problematikken omkring kørsel og alkohol
 - c) Undervisning af trafikanter, herunder køreundervisning og færdselsundervisning i skolerne
 - d) Forøgelse af den aktive og passive køretøjssikkerhed
 - e) Udveksling af oplysninger og erfaringer samt oprettelse af en EF-databank

- f) Bekæmpelse af reklamer, der kan indvirke negativt på færdsels-sikkerheden, især de reklamer, der ensidigt fremhæver bilernes kørselshastighed
 - g) Aspekter i tilknytning til infrastruktur vis-a-vis færdselssikkerhed.
- 3.2. Endvidere har arbejdsgruppen beskæftiget sig med de mulige konkrete foranstaltninger og de fremgangsmåder, Fællesskabet vil benytte sig af med henblik på at få udviklet de ovenfor fastlagte prioriterede aktionsområder.
- 3.3. Under gruppens arbejde, bl.a. med spørgsmålet om gennemførelsen af den ikke-lovgivningsmæssige indsats (udveksling af oplysninger og fælles udnyttelse af forskningsresultater), har den undersøgt problemet omkring fremskaffelsen af de nødvendige midler til gennemførelse af programmet.

Arbejdsgruppen har undersøgt diverse forslag til organisationsplan, herunder nogle, der var konciperet uden for gruppen, og hvor der blev slået til lyd for oprettelse af et kontor eller råd for færdsels-sikkerhed, der skulle være "uafhængigt" i lighed med det kommende europæiske miljøagentur eller de amerikanske eller kanadiske "føderale" institutioner, der har kompetence på færdselssikkerhedsområdet. Uden definitivt at udelukke en nærmere undersøgelse af sådanne tiltag senere hen mener gruppen på højt plan - der står for medlemsstaternes og Kommissionens synspunkter - at færdselssikkerheden først og fremmest bør være et offentligt anliggende og indgå i den officielt førte politik.

På nuværende tidspunkt er arbejdsgruppen på højt plan derfor nået til den konklusion, at det endnu vil være for tidligt at oprette en uafhængig instans eller fastlægge den endelige struktur for et eventuelt organ, der skal beskæftige sig med færdselssikkerheds-spørgsmål.

- 3.4. Det er imidlertid af væsentlig betydning at sikre kontinuiteten i gennemførelsen af ovennævnte program. Der er derfor blevet draget den konklusion, at arbejdsgruppen på højt plan bør videreføre det arbejde, den har påbegyndt på frugtbar måde ved at definere indholdet og prioriteringen af EF-programmet for færdselssikkerhed og ved at skabe mere snævre kontakter mellem medlemsstaterne og Kommissionen.

Desuden bør de relevante internationale organisationer, der arbejder for færdselssikkerheden, inddrages i Fællesskabets arbejde i den udstrækning, det føles nødvendigt.

- 3.5. I forbindelse med ovennævnte konklusion om at arbejde videre på permanent basis slår arbejdsgruppen til lyd for, at den – ud over punktuelle konsultationer mellem Kommissionen og grupperne af regeringsrepræsentanter i anledning af forberedelsen af konkrete lovgivningsinitiativer – også kan samarbejde med Kommissionen, og konsulteres af denne, når det drejer sig om ikke-lovgivningsmæssige aktiviteter, hvor Fællesskabet skal tage nye opgaver op. Det drejer sig bl.a. om følgende opgaver:

- udveksling af erfaringer
- iværksættelse af reklame-/bevidstgørelseskampagner på fællesskabsplan
- ydelse af støtte til medlemsstaternes aktiviteter på færdselssikkerhedsområdet
- nyttiggørelse af CARE-databasens statistiske oplysninger om færdselssikkerheden
- undersøgelse og overvågning af færdselssikkerheden i medlemsstaterne og udarbejdelse af rapporter herom
- overtagelse af andre supplerende eller helt nye opgaver.

- 3.6. For så vidt angår arbejdsgruppens konklusion vedrørende de nødvendige ressourcer, fremhæver den, at det aktuelle ressourceniveau - både på det personalemæssige og finansielle plan - der er allokeret arbejdet med færdsejssikkerheden inden for EF-Kommissionen, er utilstrækkeligt til at gennemføre et sådant program, og gruppen mener, at der bør ske en styrkelse af de forhåndenværende ressourcer under anvendelse af de sædvanlige administrative procedurer.

I

(Meddelelser)

R A D E T

**RESOLUTION VEDTAGET AF RADET OG REPRÆSENTANTERNE
FOR MEDLEMSSTATERNES REGERINGER, FORSAMLET I RADET**

den 21. juni 1991

om et fællesskabshandlingsprogram vedrørende færdselssikkerhed

(91/C 178/01)

RADET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER OG REPRÆSENTANTERNE FOR REGERINGERNE
FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS MEDLEMSSTATER, FORSAMLET I RADET,

som henviser til Europa-Parlamentets beslutning af 13. marts 1984 om
iværksættelse af et program for fællesskabsforanstaltninger med henblik på
en forøgelse af færdselssikkerheden på vejene⁽¹⁾ og resolutionen vedtaget
af Rådet og repræsentanterne for regeringerne for De Europæiske Fællesska-
bers medlemsstater, forsamlet i Rådet, den 19. december 1984⁽²⁾, blandt
andet om færdselssikkerhedsåret (1986) i Fællesskabet,

som henviser til Europa-Parlamentets rapport fra 1987 om færdselssikkerheds-
året,

som henviser til Kommissionens meddelelse til Rådet af 9. januar 1989 om
"færdselssikkerhed: et højt prioriteret område for Fællesskabet", og

som tager følgende i betragtning:

Der må forventes en forøgelse af vejtrafikken, navnlig som følge af
gennemførelsen af det indre marked i 1992;

de menneskelige lidelser og de sociale omkostninger som følge af færdselsu-
lykker, hvorved der hvert år omkommer over 50 000 personer og kvæstes over
1 500 000, er uacceptable ud fra såvel et moralsk og politisk som et
økonomisk og socialt synspunkt;

der bør under disse omstændigheder gøres en særlig indsats for at forbedre
færdselssikkerheden på alle områder i forbindelse med bekæmpelse af
færdselsulykker, herunder konstruktion af køretøjer og disses udstyr;

(1) EFT nr. C 104 af 15.4.1984, s. 38.

(2) EFT nr. C 341 af 21.12.1984, s. 1.

det er vigtigt på fællesskabsplan at udbygge de nationale foranstaltninger, når fælles foranstaltninger ser ud til at være mere effektive end de foranstaltninger, som medlemsstaterne træffer enkeltvis og uden samordning,

BEKRÆFTER betydningen af at forbedre sikkerheden i forbindelse med befordring, navnlig inden for vejtrafikken;

ANMODER Kommissionen om at udarbejde og iværksætte et fællesskabsprogram for konkrete foranstaltninger med henblik på at gennemføre nye fælles initiativer og at sammenholde de nationale erfaringer på de forskellige aktions- og forskningsområder i forbindelse med bekæmpelse af færdselsulykker og disses konsekvenser for ofrene;

OPRORDRER Kommissionen til at nedsætte en arbejdsgruppe på højt plan bestående af repræsentanter for medlemsstaternes regeringer for at fastlægge målene og de nærmere bestemmelser for gennemførelsen af det nævnte program under hensyn til tidligere aktioner og undersøgelser og til de igangværende initiativer på dette område;

FINDER, at denne arbejdsgruppe bør vurdere cost/benefit-forholdet for de foranstaltninger, der skal indgå i dette program, og

OPFORDRER Kommissionen til inden december 1991 at forelægge en rapport for Rådet, i givet fald ledsaget af indledende forslag med henblik på gennemførelsen af dette program fra 1992.

Bilag 2

Ulykker på Det Europæiske Fællesskabs veje

Antal dræbte 1975 - 1991 (a)

<u>Land</u>	<u>1975</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>	<u>1988</u>	<u>1990</u>	<u>1991 (b)</u>
B Belgien	2346	2396	1801	1967	1978	1881
DK Danmark	827	690	772	713	634	604
D Tyskland	14870	13041	8400	8213	7906	7465 (c)
GR Grækenland	1187	1372	1908	1692	1945	1955
E Spanien	5833	6522	6374	8252	9032	8843
F Frankrig	14166	13499	11387	11497	11215	10325
IRL Irland	586	564	410	463	478	439
I Italien	10177	9135	7629	7425	7085	9095
L Luxembourg	124	98	79	84	70	80
NL Nederlandene	2321	1997	1438	1366	1376	1289
P Portugal	3479	2941	2438	3294	3140	3564
UK Det Forenede Kongerige	6679	6239	5342	5230	5402	4700
<hr/>						
EF Europ. Fæll.	62595	58494	47978	50196	50261	50240
Øvrige						
CEMT-lande(7)	17283	14778	15507	17813	17201	
<hr/>						
CEMT (19)	79878	73272	63485	68009	67462	
<hr/>						
USA De Forenede Stater	44425	51091	43825	47093		
J Japan	14206	11752	12039	13447		

Kilde: CEMT

Fodnoter: a) Antal dræbte, omregnet på et 30-dages grundlag.
b) Skøn på grundlag af foreløbige tal for 1991.
c) D = 11 Länder.

FINANSIERINGSOVERSIGT

AFSNIT I: FINANSIELLE VIRKNINGER

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE: Fællesskabets handlingsprogram vedrørende færdselssikkerhed
2. BUDGETPOST: B2 - 702
Andre poster kan også blive berørt heraf (f.eks. forskning)
3. RETSGRUNDLAG: Traktatens artikel 75
4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN
 - 4.1. Foranstaltningens specifikke mål:
Formålet med det af Kommissionen foreslåede program er gennem lovgivningsmæssige og andre tiltag at fremme færdselssikkerheden i Fællesskabet.
 - 4.2. Varighed: ubegrænset
 - 4.3. Den personkreds, foranstaltningen tager sigte på:
Medlemsstaternes samlede befolkning
5. KLASSIFICERING AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE
 - 5.1. IOU
 - 5.2. OB
 - 5.3. Arten af de planlagte udgifter: ingen
6. ARTEN AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE
 - 6.1. 100%'s tilskud: nej
 - 6.2. Tilskud med henblik på samfinansiering sammen med andre kilder inden for den offentlige og/eller private sektor: ja
 - 6.3. Rentegodtgørelse: nej
 - 6.4. Andre: Undersøgelser
 - 6.5. I tilfælde af, at foranstaltningen lykkes økonomisk, er der planlagt en delvis eller fuldstændig tilbagebetaling af Fællesskabets finansielle støtte? nej
 - 6.6. Indebærer den foreslåede foranstaltning en ændring af indtægterne? I bekræftende fald, af hvilken art er ændringen samt indtægten? nej

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1. Metode til beregning af foranstaltningens samlede omkostninger

På fællesskabsplan vil foranstaltningerne som oftest kræve en række undersøgelser, der er underkastet Kommissionens sædvanlige regler.

Omkostningerne ved foranstaltningerne kan ikke kvantificeres lige for øjeblikket, som følge af det fremlagte programs helhedskarakter og Rådets forventede retningslinjer om Kommissionens forslag, der vil blive udmøntet i konkrete og kvantificerbare foranstaltninger.

De beløb, der vil blive brugt for til dette program, vil indgå i de kommende finansieringsoverslag for tidsrummet 1993-1997.

7.2. Fordeling over enkeltelementer

FORDELING	BUDGET 93	FORELØBIGT BUDGET 94	FORSKEL I %
- Undersøgelser			
- Indsamling af data	PM	PM	
- Andre			

7.3. Administrative udgifter, der er direkte forbundet med foranstaltningen

Ingen

7.4. Forfaldsplan for forpligtelsesbevillinger

I MIO. ECU

BUDGET 1993	FOREL. BUDGET 1994	VEJLEDENDE PROGRAMMERING			
		1995	1996	1997	1998 og senere
Budgetpost B2-702 (del) 1,8 mio. ECU	1,8 mio. ECU	PM	PM	PM	PM

8. BESTEMMELSER OM BEKÆMPELSE AF SVIG I FORSLAGET TIL FORANSTALTNINGEN

Normal procedure

AFSNIT 2: ADMINISTRATIVE UDGIFTER (BUDGETTETS DEL A)

Ingen

AFSNIT 3: COST/BENEFIT-ANALYSE

9. COST/BENEFIT-ANALYSE

9.1. Mål

Færdselssikkerheden er en ledsageforanstaltning til den fælles transportpolitik.

9.2. Begrundelse af foranstaltningen

Eftersom det endelige mål er at forbedre færdselssikkerheden, synes det rimeligt at bedømme fordelene for Fællesskabet ud fra et socio-økonomisk synspunkt. I de seneste undersøgelser af de socio-økonomiske omkostninger ved trafikulykker på vejen (f.eks. COST 313) skønnes det, at omkostningerne ved hver trafikdræbt person andrager ca. 500 000 ECU og omkostningerne ved hver kvæstet person andrager ca. 12 500 ECU i gennemsnit.

På baggrund af, at færdselsulykkerne på vejene hvert år medfører ca. 55 000 dræbte og over 1 500 000 lettere eller hårdere kvæstede, kan de samlede socio-økonomiske omkostninger skønnes at andrage ca. 46 mia. ECU om året.

Programmets multiplikatoreffekt er ukendt.

9.3. Tilsyn med og evaluering af foranstaltningen

9.3.1. Indikatorer for programmets effektivitet:

Periodiske rapporter

9.3.2. Betingelser og tidsintervaller for den planlagte evaluering:

Sædvanlige kontrolmetoder

9.4. Sammenhængen med den finansielle planlægning

9.4.1. Er foranstaltningen medtaget i Generaldirektoratets finansielle planlægning for de pågældende år: Ja

9.4.2. Angiv, hvilket mere generelt mål - som fastlagt i GD's finansielle planlægning - den foreslåede foranstaltnings mål svarer til.

Den fælles transportpolitik, transportsikkerhed.

9.4.3. De vigtigste usikkerhedsfaktorer, der kan indvirke på foranstaltningens specifikke resultater: Ingen

ISSN 0254-1459

KOM(93) 246 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07

Katalognummer : CB-CO-93-308-DA-C

ISBN 92-77-56753-8

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg