

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 20.7.2010
KOM(2010) 389 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for
trafikikkerheden for 2011-2020**

{SEK(2010) 903}

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for
trafikikkerheden for 2011-2020**

INDLEDNING

Trafikikkerhed er et vigtigt samfundsmæssigt anliggende. I 2009 blev over 35 000 mennesker dræbt på vejene i Den Europæiske Union, hvilket svarer til indbyggertallet i en mellemstor by, og ikke mindre end 1 500 000 personer blev kvæstet. De hermed forbundne omkostninger for samfundet er enorme (ca. 130 mia. EUR i 2009¹).

I sin meddelelse "Europa 2020 – En strategi for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst"² understregede Kommissionen betydningen for Europa af social samhørighed, en grønnere økonomi og uddannelse og innovation. Disse mål bør afspejles i de forskellige aspekter af Europas transportpolitik, som bør sigte mod at sikre bæredygtig mobilitet for alle borgere, nedbringe kulstofindholdet i transportsektorens brændstofforbrug og fuldt udnytte de teknologiske fremskridt. Trafikikkerhed spiller en vigtig rolle i den kommende hvidbog om transportpolitikken for 2010 – 2020, da en nedbringelse af antallet af ofre ved trafikulykker er af central betydning for at forbedre transportsystemets generelle funktionsdygtighed og imødekomme borgernes og virksomhedernes behov og forventninger.

Der er derfor behov for en overordnet, sammenhængende og integreret tilgang, hvor der tages hensyn til synergier med andre politiske målsætninger. Trafikpolitikken på lokalt, nationalt, europæisk og internationalt plan bør integrere relevante mål fra andre offentlige politikområder og omvendt.

De foreslåede trafikikkerhedspolitiske retningslinjer tager i fuldt omfang hensyn til de opnåede resultater under det tredje handlingsprogram for trafikikkerheden for 2001-2010, der viser, at selv om der er gjort betydelige fremskridt inden for trafikikkerhed, skal indsatsen fortsættes og udbygges.

De europæiske trafikikkerhedspolitiske retningslinjer for tiden frem til 2020 har til formål at skabe en overordnet reguleringsramme og opstille udfordrende målsætninger, som bør være en rettesnor for de nationale og lokale strategier. I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bør de beskrevne tiltag gennemføres på det mest hensigtsmæssige niveau og med de mest egnede midler.

Inden for rammerne af disse politiske retningslinjer bør følgende tre tiltag efter Kommissionens opfattelse iværksættes som en prioriteret opgave:

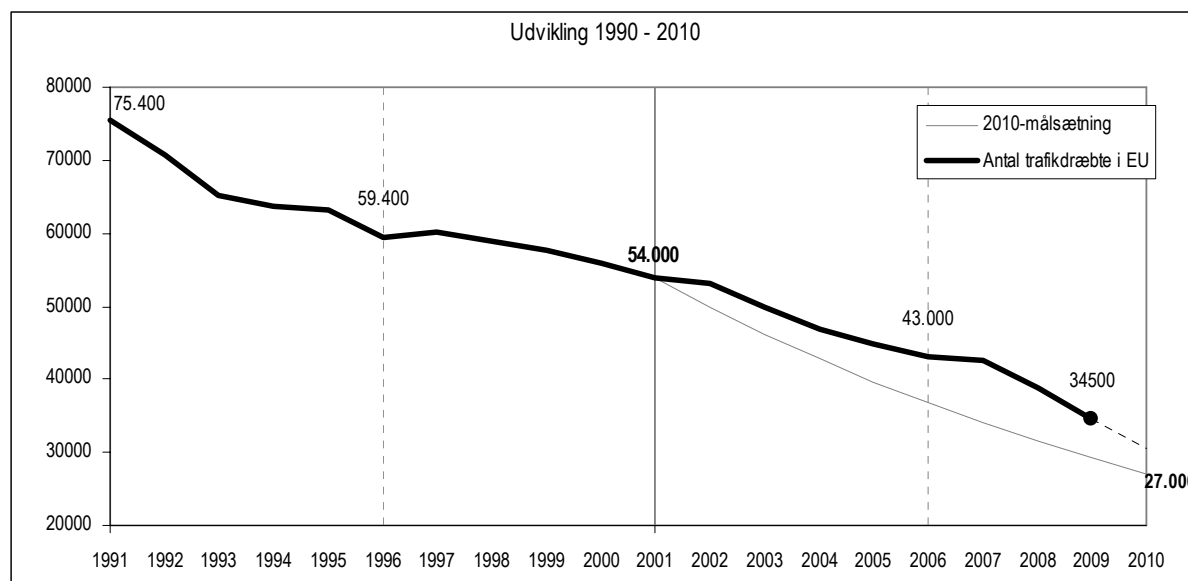
¹ Baseret på værdien af et statistisk liv beregnet af HEATCO-undersøgelsen (sjette rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling).

² KOM(2010) 2020.

- fastlæggelse af en struktureret og sammenhængende ramme for samarbejde med medlemsstaterne som en nødvendig forudsætning for en effektiv gennemførelse af de trafikikkerhedspolitiske retningslinjer for 2011-2020
- en strategi for tilskadekomne og førstehjælp for at imødegå det hastende og voksende behov for at nedbringe antallet af tilskadekomne i trafikken
- forbedring af sikkerheden for de mest sårbare trafikanter, først og fremmest motorcyklister, hvor ulykkesstatistikkerne giver anledning til særlig bekymring.

2. EFTERFØLGENDE EVALUERING AF DET TREDJE EUROPÆISKE HANDLINGSPROGRAM FOR TRAFIKSIKKERHEDEN

Den 2. juni 2003 vedtog Kommissionen sit tredje europæiske handlingsprogram for trafikikkerheden, som omfattede et ambitiøst mål om at halvere antallet af trafikdræbte i 2010 samt 62 forslag til konkrete foranstaltninger inden for køretøjsikkerhed, infrastrukturens sikkerhed og trafikanternes sikkerhed. Der er gennemført en efterfølgende evaluering for at analysere programmets resultater, gennemførelsesniveauet og programmets effektivitet (se dokument på: <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Selv om det oprindelige mål formentlig ikke vil blive opfyldt før ved udgangen af 2010, har programmet været en vigtig katalysator for de bestræbelser, som medlemsstater har udfoldet for at forbedre trafikikkerheden.



3. PRINCIPPER OG MÅL

3.1. Principper

Opnåelse af de højeste trafikikkerhedsstandarder i hele Europa

Trafikkerhedspolitikken skal sætte borgerne i centrum. Den skal tilskynde dem til at tage det primære ansvar for deres egen og andres sikkerhed. Formålet med EU's trafikikkerhedspolitik er at højne trafikikkerhedsniveauet, så der sikres sikker og ren

mobilitet for borgerne i hele Europa. Den skal fremme lige vilkår blandt trafikanterne gennem målrettede bestræbelser for at forbedre sikkerheden for de mest sårbare trafikanter.

En integreret tilgang til trafikikkerhed

Den fremtidige trafikikkerhedspolitik bør afspejles i andre af EU's politikområder, og den bør tage højde for målsætningerne for disse andre politikker. Trafikkerhed har nær forbindelse med bl.a. politikområderne energi, miljø, beskæftigelse, uddannelse, ungdom, folkesundhed, forskning, innovation og teknologi, retlige anliggender, forsikring³, handel og udenrigsanliggender.

Subsidiaritet, proportionalitet og delt ansvar

Spørgsmålet om styringen er afgørende: i overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincipperne, som inden for trafikikkerhed er integreret i konceptet om delt ansvar, vil der alt efter omstændigheder være behov for engagement og konkrete tiltag fra EU-myndighedernes, medlemsstaternes, de regionale og lokale organers og civilsamfundets aktørers side, hver inden for deres ansvarsområde. Det europæiske charter om trafikikkerhed er et godt eksempel på et forpligtende engagement fra de relevante aktørers side.

3.2. Mål

Med henblik på at opfylde målsætningen om at skabe et fælles trafikikkerhedsområde foreslår Kommissionen at videreføre målet om at **halvere det samlede antal trafikofre i Den Europæiske Union inden 2020** startende fra 2010⁴. Et sådant fælles mål indebærer en betydelig højnelse af ambitionsniveauet sammenlignet med det uopfyldte mål for det aktuelle handlingsprogram for trafikikkerheden og i betragtning af de fremskridt, der allerede er opnået af en række medlemsstater igennem de seneste 10 år, hvilket vil være et klart signal om Europas beslutsomme indsats på trafikikkerhedsområdet.

Medlemsstaterne opfordres til via deres nationale trafikikkerhedsstrategier at bidrage til opfyldelsen af det fælles mål under hensyntagen til deres særlige udgangsposition, behov og omstændigheder. De bør koncentrere indsatsen om de områder, hvor de klarer sig dårligst, og benytte de resultater, som er opnået af de lande, der klarer sig bedst inden for disse områder, som indikator. Der kunne på denne måde fastsættes specifikke nationale målsætninger, f.eks. ved at fastsætte målsætningen om ikke at overskride et givent antal trafikofre pr. million indbyggere. Denne tilgang skulle mindske forskellene mellem medlemsstaterne og give borgerne et mere ensartet trafikikkerhedsniveau i EU.

Hvad angår fastsættelsen af et mål for nedbringelsen af antallet af alvorligt tilskadekomne i trafikken, som er blevet foreslået under den offentlige høring⁵, finder Kommissionen, at dette

³ Forsikringsbranchen kan bidrage til trafikikkerheden via uddannelsesiltag samt forsikringspolitikken. F.eks. kan Pay-As-You-Drive-ordninger (PAYD), hvor præmien varierer alt efter det tilbagelagte antal kilometer, føre til betydelige besparelser i ulykkesomkostningerne samt til en nedbringelse af CO₂-emissionerne fra biler.

⁴ Da resultaterne for 2010 endnu ikke er kendt, vil denne reference bygge på fremskrivninger af tallene for 2009.

⁵ Der blev afholdt en offentlig høring med henblik på udarbejdelsen af de næste politiske retningslinjer for trafikikkerheden mellem juli og december 2009. Den omfattede en række temaworkshopper, en internethøring og en konference for interesserede parter. Der indkom omkring 550 svar via internettet og i form af skriftlige indlæg.

er et interessant forslag. På dette stadium er det ikke muligt at fastsætte et europæisk mål, idet der ikke er en fælles definition af alvorlige og lettere personskader. Så snart der er gjort tilstrækkelige fremskridt på dette felt, vil Kommissionen foreslå, at der føjes et fælles "mål for nedbringelse af antallet af personskader" til de europæiske trafikikkerhedspolitiske retningslinjer frem til 2020.

4. STRATEGISKE MÅL

Trafikanten er første led i trafikikkerhedskæden. Uanset hvilke tekniske foranstaltninger der indsættes, afhænger effektiviteten af en trafikikkerhedspolitik i sidste ende af trafikanternes adfærd. Af den grund er **uddannelse, skoling og håndhævelse** af afgørende betydning. Trafikkerhedssystemet skal dog også tage højde for menneskelige fejl og uhensigtsmæssig adfærd og korrigerer disse, så vidt det er muligt – nulrisiko findes ikke. Alle komponenter, navnlig **køretøjerne** og **infrastrukturen**, bør derfor være "tilgivende", så konsekvenserne af sådanne fejl for trafikanterne, især de mest sårbare trafikanter, forebygges og begrænses.

Der er opstillet syv målsætninger for de kommende 10 år. For hver af disse målsætninger vil der blive foreslået foranstaltninger på EU-plan og nationalt plan. Kommissionen vil sikre, at der er kontinuitet i forhold til det tredje handlingsprogram for trafikikkerheden, navnlig hvor den efterfølgende evaluering pegede på foranstaltninger, som bør videreføres.

Målsætning nr. 1: Forbedret uddannelse og skoling af trafikanterne

Under det tredje handlingsprogram for trafikikkerheden er der blevet indført vigtig lovgivning om kørekort og uddannelse af erhvervschauffører. Virkningen af disse nylige tiltag vil blive målt i de kommende år. Behovet for at øge kvaliteten af kørekorttildelingen og køreuddannelsen, med særligt fokus på nybegyndere, blev dog understreget under eksperthøringen og den offentlige høring.

Den nuværende fremgangsmåde inden for køreuddannelse er således stadig for fragmenteret og specialiseret. Kommissionen foreslår at fremme en bredere tilgang, hvor uddannelse og skoling ses som en samlet proces, et fortløbende livslangt uddannelsesforløb. Interaktive metoder og erhvervelse af autonomi bør fremmes under behørig hensyntagen til behovet for at holde udgifterne til erhvervelse af kørekort på et rimeligt niveau.

- **Oplæring inden køreprøven**

Målsætningen er at tilskynde til praktisk oplæring inden køreprøven under de bedst mulige sikkerhedsbetingelser. Kommissionen vil overveje forskellige muligheder, bl.a. inkludering af kørsel med ledsager under processen, der fører frem til udstedelse af kørekort. Det vil blive undersøgt, om der skal indføres harmoniserede minimumskrav for personer, der er impliceret i oplæringen, som f.eks. ledsagere og kørelærere.

- **Køreprøven**

Køreprøven bør ikke kun omfatte en kontrol af kandidatens viden om færdselsloven eller hans evne til at udføre manøvrer. Kommissionen vil overveje, hvordan man kan inddrage bredere kørefærdigheder i køreprøven eller endog en evaluering af værdier og adfærd i relation til trafikikkerheden (bevidsthed om risici) og en defensiv, energieffektiv kørestil (styrkelse af nøgleelementerne om økologisk kørsel i de teoretiske og praktiske prøver).

- **Uddannelse efter erhvervelse af kørekort**

Det er værd at undersøge, om der skal indføres en løbende uddannelse af privatbilister efter erhvervelsen af kørekort, ikke mindst fordi spørgsmålet om at opretholde ældre menneskers køreevner i betragtning af Europas aldrende befolkning vil blive mere og mere relevant. Eventuelle foranstaltninger på dette område skal tage hensyn til behovene hos handicappede og ældre menneskers ret til mobilitet og vedtagelsen af alternative løsninger.

Tiltag:

Kommissionen vil, i givet fald i samarbejde med medlemsstaterne, arbejde på at udvikle en fælles uddannelses- og skolingsstrategi inden for trafiksikkerhed omfattende bl.a. integration af praktisk oplæring i processen inden tildeling af kørekort og fælles minimumskrav for kørelærere.

Målsætning nr. 2: Styrket håndhævelse af færdselsreglerne
--

Ifølge den efterfølgende evaluering af det tredje handlingsprogram for trafiksikkerheden er håndhævelsen fortsat en nøglefaktor i forbindelse med at skabe betingelserne for en betydelig nedbringelse af antallet af trafikdræbte og tilskadekomne, især når den anvendes intensivt og formidles bredt. Den offentlige høring bekræftede også, at håndhævelsen bør være kraftigt til stede i de nye politiske retningslinjer for trafiksikkerheden. Det fulde potentiale i en europæisk håndhævelsesstrategi blev ikke nået under det foregående program, ikke mindst på grund af manglende fremskridt med Kommissionens forslag om grænseoverskridende håndhævelse.

En sådan strategi bør baseres på følgende søjler:

- **Grænseoverskridende informationsudveksling inden for trafiksikkerhed**

Det arbejde, der blev indledt i 2008 om forslaget til direktiv om fremme af håndhævelsen inden for trafiksikkerhed, bør videreføres. Med det sigte at fremme informationsudveksling om færdselsovertrædelser er den foreslåede tekst⁶ et skridt hen imod en mere ensartet behandling af trafiksyndere.

- **Håndhævelseskampagner**

En øget koordinering og udveksling af bedste praksis medvirker til at gøre håndhævelsen og kontroller betydeligt mere effektive. Princippet om målrettede kontrolkampagner, som allerede organiseres i og mellem en række medlemsstater, bør fremmes og gøres generelt. Derudover viser erfaringen, at de mest effektive resultater opnås ved at kombinere en kontrolpolitik med oplysning af trafikanterne. Kommissionen vil derfor fortsat støtte oplysningstiltag og bevidstgørelseskampagner, specielt dem, der er rettet mod unge mennesker.

- **Køretøjsteknologi som hjælp ved håndhævelsen**

⁶ Under hensyntagen til den relevante EU-lovgivning om beskyttelse af personoplysninger.

Den teknologiske udvikling, f.eks. køretøjsmonterede systemer, der giver realtidsinformation om de gældende fartgrænser, kan bidrage til at styrke håndhævelsen af fartgrænserne. Eftersom antallet af lette erhvervskøretøjer er støt stigende på vejene, hvilket også øger risikoen for, at de impliceres i ulykker, bør det også overvejes, om sådanne køretøjer bør udstyres med fartbegrænsere efter de retningslinjer, Kommissionen⁷ allerede har udstukket, herunder under hensyntagen til de miljømæssige og klimamæssige sidegevinster herved. Hvad spirituskørsel angår, bør straf ledsages af forebyggende foranstaltninger. Kommissionen vil derfor undersøge, om det er hensigtsmæssigt at foreslå foranstaltninger, der gør det obligatorisk at installere alkolåsesystemer i køretøjer, f.eks. i forbindelse med erhvervskørsel (f.eks. skolebusser).

- **Nationale håndhævelsesmålsætninger**

Effektiviteten af trafikikkerhedspolitikken er i vid udstrækning betinget af, hvor intensivt der føres kontrol med efterlevelsen af sikkerhedskravene. Kommissionen tilskynder til, at der fastsættes nationale kontrolmålsætninger, som skal integreres i de "nationale håndhævelsesplaner"⁸.

Tiltag:

- *Kommissionen vil i samarbejde med Europa-Parlamentet og Rådet arbejde hen imod indførelse af grænseoverskridende informationsudveksling inden for trafikikkerhed.*
- *Kommissionen vil indlede arbejdet med at udforme en fælles trafikikkerhedshåndhævelsesstrategi, der skal omfatte:*
 1. *muligheden for at indføre fartbegrænsere i lette erhvervskøretøjer og gøre brugen af alkolåsesystemer obligatorisk i visse specifikke tilfælde*
 2. *udarbejdelse af nationale gennemførelsesplaner.*

Målsætning nr. 3: Sikrere vejinfrastruktur

Det største antal ulykker med dødelig udgang sker på landeveje og veje i byer (henholdsvis 56 % og 44 % i 2008 sammenlignet med 6 % på motorveje). Der bør derfor findes måder, hvorpå de relevante principper for sikker forvaltning af infrastrukturen gradvis udvides til at gælde for det sekundære vejnet i medlemsstaterne under hensyntagen til subsidiaritetsprincippet.

Kommissionen vil sikre, at anmodninger om finansiering fra EU's fonde til vejinfrastruktur i medlemsstaterne omfatter sikkerhedskrav. Det vil blive undersøgt, om dette princip skal udvides til at gælde for ekstern bistand.

Tiltag:

Kommissionen vil:

⁷ KOM(2009) 593 endelig.

⁸ Kommissionens henstilling 2004/345/EF om kontrol på området trafikikkerhed, EUT L 111 af 17.4.2004.

1. *sikre, at der kun vil blive ydet EU-finansiering til infrastruktur, som opfylder direktiverne om trafiksikkerhed og tunnelsikkerhed*
2. *fremme anvendelsen af de relevante principper for sikker infrastrukturforvaltning på det sekundære vejnet i medlemsstaterne, bl.a. gennem udveksling af bedste praksis.*

Målsætning nr. 4 : Sikrere køretøjer

Der er sket betydelige fremskridt med køretøjssikkerheden i den periode, det tredje handlingsprogram for trafiksikkerheden har dækket. Selv om sikkerheden i biler har vist stor fremgang delvis takket være den udbredte anvendelse af passive sikkerhedsanordninger som sikkerhedsseler og airbags og gennemførelsen af elektroniske sikkerhedssystemer, har andre køretøjer, navnlig motorcykler, ikke været genstand for den samme opmærksomhed. Endvidere skal der tages stilling til nye sikkerhedsproblemer i de kommende år for at tage højde for den stigende andel af køretøjer, der benytter et alternativt drivaggregat.

• **Køretøjerne af i dag**

En lang række tekniske standarder og krav om køretøjssikkerhed er blevet vedtaget i de senere år eller er under forberedelse⁹. Virkningen heraf vil først blive fuldt synlig inden for de kommende 10 år.

Efter at være blevet bragt på markedet bør køretøjer fortsat opfylde sikkerhedsstandarderne igennem hele deres brugstid. Kommissionen vil evaluere og i givet fald efter en konsekvensanalyse foreslå tiltag vedrørende harmonisering og progressiv styrkelse af EU-lovgivningen om teknisk kontrol¹⁰ og syn ved vejsiden¹¹. Slutmålet kunne være at nå frem til gensidig anerkendelse mellem medlemsstaterne af syn af køretøjer.

På nuværende tidspunkt findes køretøjsdata (typegodkendelse, indregistrering, resultater af syn osv.) i forskellig form i hver medlemsstat. Kommissionen vil undersøge muligheden for at oprette en europæisk elektronisk platform med henblik på at lette informationsudvekslingen.

• **Morgendagens køretøjer**

Som det fremgår af meddelelsen fra Kommissionen om "En europæisk strategi for rene og energieffektive køretøjer"¹², er udviklingen og ibrugtagningen af køretøjer med alternativt drivaggregat en hovedprioritet for de kommende 10 år, således at vejtransportens miljøvirkning kan nedbringes. Nogle af disse køretøjer har imidlertid karakteristika, der adskiller dem radikalt fra traditionelle køretøjer, og som kan have betydning for sikkerheden. Det er derfor afgørende med en integreret og koordineret tilgang, så det bliver muligt klart at identificere virkningen af alle implicerede faktorer (som infrastruktur og sårbare trafikanter) og de løsninger, der skal sættes ind (forskning, standardisering osv.).

Der ventes også et betydeligt bidrag til trafiksikkerheden fra ibrugtagningen af de såkaldte "samarbejdende systemer", hvor køretøjerne udveksler data og interagerer med infrastrukturen

⁹ F.eks. vil sikkerheden for motorcykler blive behandlet i et forslag til forordning om godkendelse af to- og trehjulede motorkøretøjer og quadricykler.

¹⁰ EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12.

¹¹ EFT L 203 af 10.8.2000, s. 1.

¹² KOM(2010) 186.

og andre omgivende køretøjer for at holde førerne optimalt informeret, hvilket reducerer risikoen for ulykker og generelt sikrer en mere glidende trafikstrøm.

Tiltag:

Kommissionen vil:

- 1. fremsætte forslag med henblik på at tilskynde til fremskridt med den aktive og passive sikkerhed i køretøjer, som f.eks. motorcykler og el-køretøjer***
- 2. fremsætte forslag om progressiv harmonisering og styrkelse af den tekniske kontrol og syn ved vejsiden***
- 3. videreføre vurderingen af virkningen af og fordelene ved samarbejdende systemer med henblik på at identificere de mest hensigtsmæssige anvendelser og anbefale de relevante foranstaltninger for synkron ibrugtagning.***

Målsætning nr. 5 : Fremme af brugen af moderne teknologi til at øge trafikikkerheden

En række undersøgelser og forskningsaktiviteter vedrørende intelligente transportsystemer (ITS) blev gennemført i den periode, som det tredje handlingsprogram for trafikikkerheden dækker. Intelligente transportsystemer har potentiale til at spille en betydelig rolle for forbedring af trafikikkerheden, f.eks. gennem indførelse af systemer til detektion af hændelser og overvågning af trafikken, som vil kunne give realtidsinformation til trafikanterne.

Inden for rammerne af gennemførelsen af ITS-handlingsplanen¹³ og det foreslåede ITS-direktiv¹⁴ vil Kommissionen bl.a. fremlægge forslag til de tekniske specifikationer, der er nødvendige for at udveksle data og information mellem køretøjer (V2V), mellem køretøjer og infrastruktur (V2I) og mellem infrastrukturer indbyrdes. Muligheden for at udvide gennemførelsen af avancerede førerstøttesystemer (ADAS) som f.eks. systemer, der advarer om, at vognbanen forlades, kollisionsafbødningssystemer eller systemer for detektering af fodgængere ved at eftermontere dem i erhvervskøretøjer og/eller personbiler, der allerede er i brug, bør også overvejes yderligere. Der er behov for at yde støtte til en hurtigere ibrugtagning og en bredere markedsindførelse af sådanne sikkerhedsforøgende applikationer for, at deres fulde potentiale kan udnyttes.

Inden for de kommende syv år bør ITS bidrage afgørende til en forbedring af effektiviteten og sikring af hurtigere redningsaktioner, bl.a. gennem indførelse af det Europadækkende køretøjsmonterede nødopkaldssystem eCall¹⁵. Virkningen af og muligheden for at udvide anvendelsen af eCall bør undersøges, ikke mindst med henblik på at forbedre redningsaktioner til gavn for motorcyklister, lastbiler og busser.

Endelig rejser udviklingen af ITS, navnlig køretøjsmonterede systemer og flytbart udstyr, på trods af deres positive bidrag til trafikikkerheden en række sikkerhedsmæssige spørgsmål (distraktion, indvirkning på køreuddannelsen osv.), som bør tages op til nærmere overvejelse.

¹³ KOM(2008) 886.

¹⁴ KOM(2008) 887.

¹⁵ Se KOM(2009) 434.

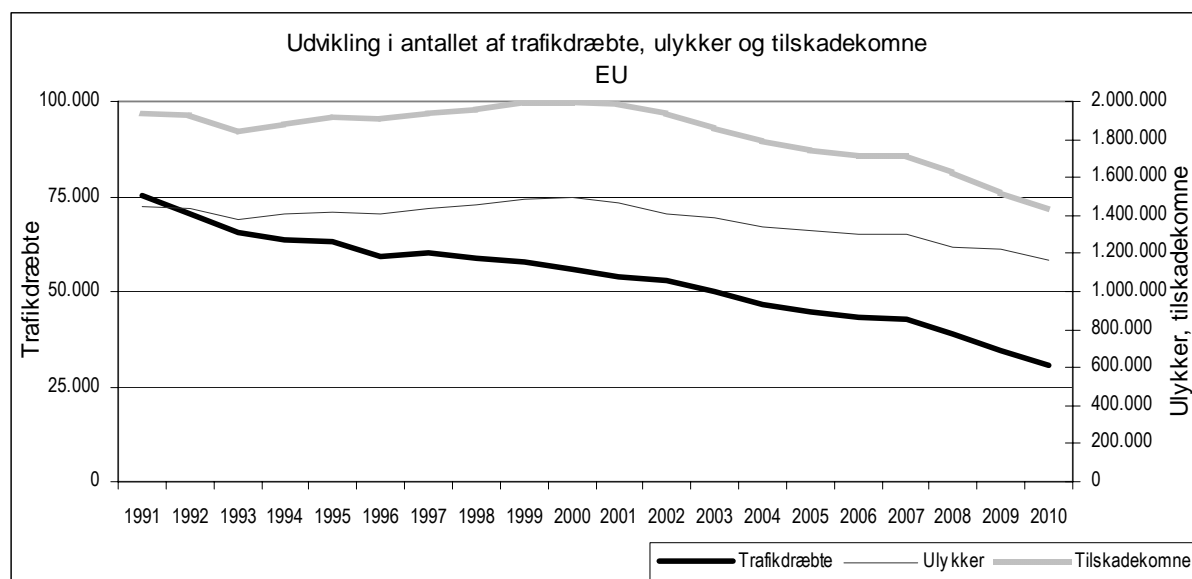
Tiltag:

Som led i gennemførelse af ITS-handlingsplanen og det foreslåede ITS-direktiv vil Kommissionen samarbejde med medlemsstaterne med henblik på at:

1. evaluere mulighederne for at eftermontere avancerede førerstøttesystemer i erhvervskøretøjer og personbiler
2. fremskynde ibrugtagningen af eCall og undersøge, om systemet kan udvides til andre køretøjer.

Målsætning nr. 6: Forbedring af beredskabstjenesterne og assistancen til tilskadekomne efter ulykker

Mens antallet af trafikdræbte er faldet i perioden mellem 2001 og 2010, er antallet af tilskadekomne stadig meget højt, som det illustreres af tabellen nedenfor. Som det gentagne gange blev understreget af de interesserede parter under den offentlige høring, bør en nedbringelse af antallet af tilskadekomne være et af de højest prioriterede tiltag i EU i de kommende 10 år. Tilskadekomne i trafikken er også blevet anerkendt som et vigtigt folkesundhedsmæssigt anliggende på internationalt plan, især af Verdenssundhedsorganisationen¹⁶ og inden for rammerne af FN's Decade for Action vedrørende trafiksikkerhed.



At nedbringe antallet af alvorligt tilskadekomne i forbindelse med trafikulykker forudsætter, at der træffes en række forskelligartede tiltag, f.eks. vedrørende køretøjssikkerheden og sikkerheden i infrastrukturen, ITS, tilgængelighed af beredskabstjenester, hurtige og koordinerede redningsaktioner, effektiv førstehjælp og genoptræning osv.

Kommissionen vil derfor udvikle de enkelte elementer i en global strategi for tiltag vedrørende tilskadekomne i trafikken og førstehjælp med bistand fra en taskforce, som skal

¹⁶ World Report on Road Traffic Injury Prevention, WHO, 2004.

have deltagelse af de relevante aktører, repræsentanter for internationale og ikkestatslige organisationer, regeringsekspertter og Kommissionen.

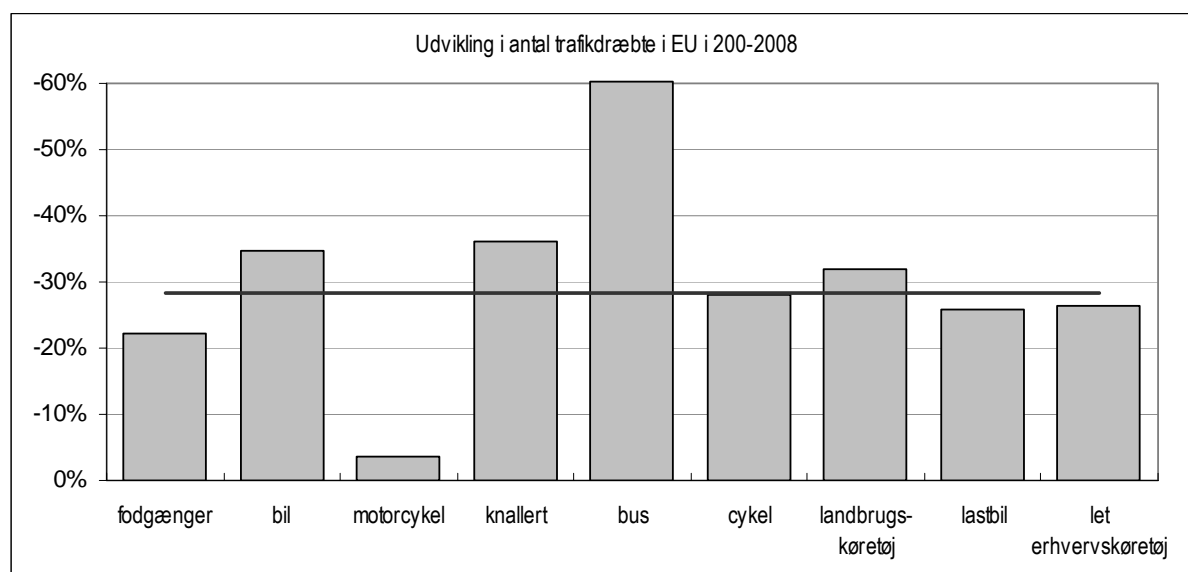
I første omgang skulle den søge at finde en fælles forståelse af definitioner og begreber i relation til personskader og pege på, hvilke tiltag der kan iværksættes for at forbedre forebyggelse og indgriben, herunder deres samfundsøkonomiske indvirkning. På dette grundlag kunne der opstilles nøje definerede tiltag, bl.a. udveksling af god praksis, udarbejdelse af retningsmanualer, en fælles tilgang for definition af alvorlige og lettere personskader, fremme af oprettelsen af blandede redningsteam mellem medlemsstaterne osv.

Tiltag:

I samarbejde med medlemsstaterne og andre aktører inden for trafiksikkerhed vil Kommissionen foreslå, at der opstilles en global handlingsstrategi i relation til personskader i trafikken og førstehjælp.

Målsætning nr. 7: Beskyttelse af sårbare trafikanter

Antallet af dødsofre og alvorligt tilskadekomne blandt sårbare trafikanter som motorcyklister, knallertkørere, cyklister og forgængere er betydeligt og i nogle europæiske lande fortsat i stigning. I 2008 tegnede de sig for 45 % af alle trafikdræbte, og statistikkerne viser (se grafen nedenfor), at de ikke hidtil har fået tildelt tilstrækkelig opmærksomhed.



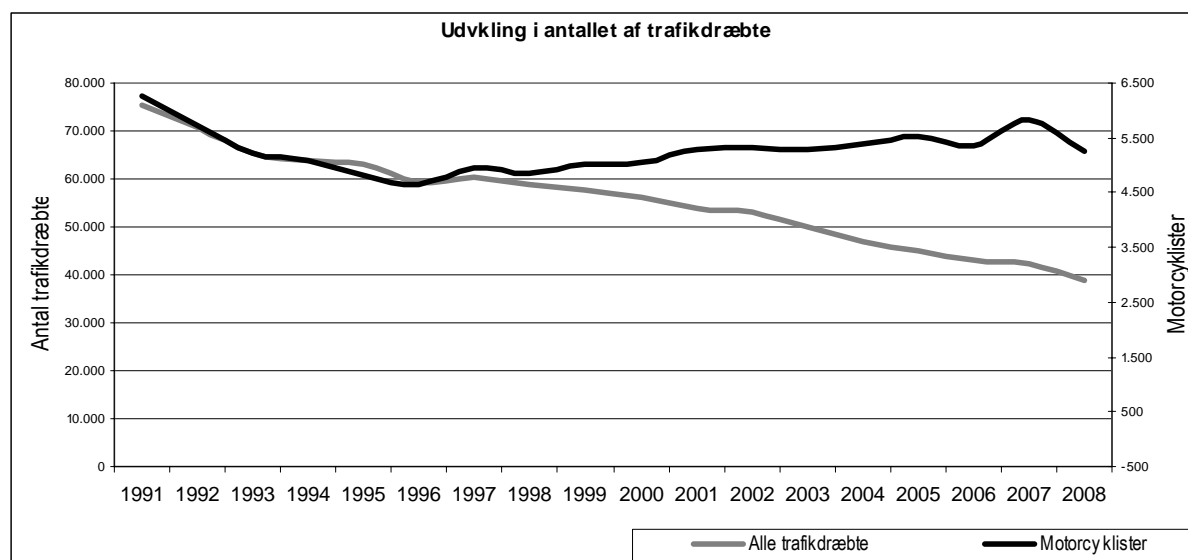
Endvidere har andre trafikanter en naturlig "sårbarhed" (f.eks. ældre, børn, handicappede), uanset hvilken rolle de spiller i trafikken (fodgænger, fører, passager). Deres sårbarhed er særlig udtalt i byområder¹⁷.

• Tohjulede motorkøretøjer

Denne konstant voksende gruppe af trafikanter er også den, hvor det er vanskeligst at sikre en væsentlig nedbringelse af antallet af ulykker og trafikdræbte. Navnlig er tempoet i

¹⁷ Ældre mennesker over 65 år tegnede sig i 2008 for 28 % af de trafikdræbte i byområder.

nedbringelsen af antallet af trafikdræbte, som det fremgår af grafen nedenfor, lavere blandt motorcyklister end for andre vejbrugere¹⁸.



Der bør gribes ind over for problemet med motorcyklisters sikkerhed via en række tiltag, der skal tage sigte på at:

1. øge andre trafikanters bevidsthed om tohjulede motorkøretøjer
2. fremme forskning og teknologisk udvikling med sigte på at øge tohjulede motorkøretøjers sikkerhed og mindske følgevirkningerne af ulykker, f.eks. gennem standarder for personlig beskyttelsesbeklædning, airbags, brug af relevante ITS-applikationer (f.eks. eCall) og gradvis indførelse af avancerede bremsesystemer, hensigtsmæssige foranstaltninger mod ulovlige indgreb osv. Kommissionen vil foreslå, at den gældende EU-lovgivning om teknisk kontrol udvides til også at gælde for tohjulede motorkøretøjer. Endelig bør de igangværende bestræbelser på at indrette vejinfrastrukturen bedre på tohjulede motorkøretøjer (f.eks. sikrere autoværn) også videreføres
3. opfordre medlemsstaterne til at fokusere håndhævelsesindsatsen på hastighed, spirituskørsel, brug af hjelm, ulovlige indgreb og kørsel uden gyldigt kørekort til tohjulet motorkøretøj.

• Fodgængere og cyklister

I 2008 tegnede cyklister og fodgængere sig for 27 % af antallet af trafikdræbte (47 % i byområder). For mange potentielle cyklister udgør de reelle eller opfattede trafikikkerhedsrisici en afgørende hindring. Nationale og lokale regeringer engagerer sig i stigende omfang i kampagnen for at fremme, at folk cykler og går mere, hvilket kræver, at der rettes større opmærksomhed mod trafikikkerhedsspørgsmål.

¹⁸ F.eks. var tempoet i nedbringelsen af antallet af trafikdræbte mellem 2001 og 2008 for tohjulede motorkøretøjer kun på 4 % sammenlignet med 35 % for bilpassagerer og førere.

Siden 2003 er der på EU-plan blevet indført lovgivning for at mindske risiciene for personskader (f.eks. energiabsorberende partier på fronten af biler, avancerede bremsesystemer, dødvinkelspejle osv.). Det skal overvejes, hvilke yderligere skridt der kan tages (f.eks. forbedret synlighed, hastighedsforvaltning, passende infrastruktur for ikkemotoriseret transport, adskillelse af farlig blandet trafik osv.). Eftersom problemet hovedsagelig vedrører forvaltningen af trafikken i byerne, skal de fleste tiltag gennemføres på lokalt plan i overensstemmelse med Kommissionens handlingsplan for bytrafikken¹⁹. I betragtning af de betydelige miljømæssige, klimamæssige, trængselsmæssige og folkesundhedsmæssige fordele, cykling indebærer, bør det overvejes, om der kan gøres mere på dette område.

- **Ældre og handicappede**

Ældre tegnede sig for 20 % af antallet af trafikdræbte (40 % som fodgængere) i 2008. Befolkningens aldring gør det så meget desto mere presserende at vurdere ældre menneskers sårbarhed i trafikken. Handicappede er også udsat for en betydelig risiko. Videnniveauet er stadig meget begrænset på dette område, og der er behov for en målrettet forskningsindsats, bl.a. om de lægevidenskabelige kriterier for vurderingen af køreegnetheden.

Tiltag:

- ***Kommissionen vil fremlægge passende forslag med henblik på at:***

1. *overvåge og videreudvikle de tekniske standarder for beskyttelse af sårbare trafikanter*
2. *stille krav om syn af tohjulede motorkøretøjer*
3. *øge sikkerheden ved cykling og for andre sårbare trafikanter, f.eks. ved at tilskynde til, at der etableres passende infrastrukturer.*

- ***Medlemsstaterne bør udbygge informationen, kommunikationen og dialogen mellem trafikanterne og med de kompetente myndigheder. Kommissionen vil bidrage til denne indsats.***

5. GENNEMFØRELSE AF DE EUROPÆISKE TRAFIKSIKKERHEDSPOLITISKE RETNINGSLINJER FOR 2011-2020

5.1 Øget engagement fra alle berørte parter side gennem forstærket styring

- **Prioritering af gennemførelsen af gældende EU-lovgivning på trafiksikkerhedsområdet**

Gældende EU-lovgivning om trafiksikkerhed, som omfatter over et dusin lovgivningsinstrumenter, er i det væsentlige komplet. Kommissionen agter at give højeste prioritet til overvågningen af, at medlemsstaterne gennemfører gældende EU-lovgivning fuldt ud og korrekt.

¹⁹ KOM(2009) 490.

- **Oprettelse af en åben samarbejdsramme mellem medlemsstaterne og Kommissionen**

Der bør oprettes en struktureret ramme for et åbent samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen med henblik på at gennemføre EU's trafikikkerhedspolitik og overvåge, hvordan gennemførelsen skrider frem. Den skulle omfatte:

- udarbejdelse af nationale trafikikkerhedsplaner i medlemsstaterne. Planerne bør beskrive, hvilke midler der agtes taget i brug for at nå den fælles målsætning, og omfatte en tidsplan, og de nærmere detaljer i den nationale plan bør offentliggøres. De kan også omfatte specifikke nationale målsætninger, der modsvarer den særlige situation i hver enkelt medlemsstat
- et tæt samarbejde mellem Kommissionen og medlemsstaterne med henblik på at overvåge fremskridtet hen imod den fælles målsætning og forbedre dataindsamling, udveksle erfaring, indgå i parvist samarbejde og udveksle bedste praksis.

5.2 Fælles redskaber for overvågning og evaluering af trafikikkerhedspolitikens effektivitet

- **Forbedret overvågning gennem dataindsamling og dataanalyse**

I henhold til Rådets beslutning fra 1993²⁰ er medlemsstaterne forpligtet til at meddele Kommissionen data om trafikulykker, der medfører dødsopfre eller personskade, og som indtræffer på deres område, med henblik på oprettelsen af en EU-databank, nemlig CARE-databasen.

Kvaliteten og sammenligneligheden af CARE-data er gennemgående tilfredsstillende undtagen hvad angår sammenligneligheden af data om personskader. Endvidere reterer der en del arbejde vedrørende risikoeksponering og præstationsindikatorer.

De disponible data og den disponible viden om trafikikkerhed i Europa er blevet integreret i og gjort tilgængelige på internettet via det europæiske overvågningsorgan for trafikikkerhed (ERSO). Et sådant integreret redskab spiller en afgørende rolle i forbindelse med at overvåge anvendelsen af trafikikkerhedspolitikken, evaluere dens virkning og udforme nye initiativer. Kommissionen vil derfor fortsætte videreudviklingen af ERSO, herunder gennem kommunikations- og informationstiltag om trafikikkerhedsmæssige spørgsmål rettet mod borgerne.

- **Øge forståelsen af ulykker og risici**

De tekniske undersøgelser efter en ulykke kan give værdifuld tilbagemelding i form af erfaring, som er nyttig for den fremtidige udbygning af sikkerheden inden for vejtransporten. For luft-, jernbane- og søtransportens vedkommende forudsætter en EU-ramme, at medlemsstaterne opretter uafhængige tekniske undersøgelsesorganer.

Kommissionen vil undersøge, i hvor høj grad de principper og metoder, der finder anvendelse inden for de andre transportformer til tekniske undersøgelser efter ulykker, kan overføres til vejtransporten under behørig hensyntagen til dens særlige karakter.

²⁰ EUT L 329 af 30.12.1993, s. 63.

Merværdien ved at udvikle og installere "sorte bokse", navnlig i erhvervskøretøjer, hvilket allerede er nævnt i det tredje handlingsprogram for trafikikkerheden, vil blive undersøgt under hensyntagen til de samfundsøkonomiske virkninger.

Tiltag:

- *Kommissionen vil samarbejde med medlemsstaterne med henblik på at:*
 1. *fremme parvist samarbejde og andre samarbejdsformer for at højne sikkerhedsniveauet i medlemsstaterne*
 2. *forbedre dataindsamling og dataanalyse vedrørende ulykker og udbygge det europæiske overvågningsorgan for trafikikkerheds rolle.*
- *Kommissionen vil:*
 3. *nøje overvåge, at gældende EU-lovgivning på trafikikkerhedsområdet gennemføres korrekt*
 4. *undersøge behovet for at opstille fælles principper for tekniske undersøgelser af trafikulykker.*

6. KONKLUSION

De foreslåede trafikikkerhedspolitiske retningslinjer udgør en plan for mulige tiltag, som er påtænkt for de kommende 10 år. De berørte aktører understregede i forbindelse med høringen af interesserede parter, i hvor høj grad EU ved at opstille en handlingsramme og ambitiøse målsætninger har stimuleret indsatsen på alle niveauer og banet vejen for betydelige resultater.

De foreslåede politiske retningslinjer opstiller en general ramme, inden for hvilken der alt efter omstændighederne kan træffes konkrete initiativer på EU-plan eller nationalt, regionalt og lokalt plan. Individuelle foranstaltninger vil blive underkastet en behørig konsekvensanalyse i overensstemmelse med EU's etablerede principper for bedre regulering. Kommissionens rolle vil være at fremlægge forslag om spørgsmål, hvor EU har kompetence, og i alle øvrige tilfælde støtte initiativer på forskellige niveauer, tilskynde til informationsudveksling, identificere og fremme de bedste resultater og nøje følge, hvilke fremskridt der gøres.