

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om 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«**

KOM(2010) 389 endelig

(2011/C 132/19)

Ordfører: **Jan SIMONS**

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 20. juli 2010 under henvisning til artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

*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«*

KOM(2010) 389 endelig.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsfundet. Sektionen vedtog sin udtalelse 1. marts 2011.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på den 470. plenarforsamling den 15.-16. marts 2011, mødet den 16. marts, følgende udtalelse med 158 stemmer for, 2 imod og 4 hverken/eller:

## 1. Konklusioner og anbefalinger

1.1 Udvalget mener, at et fald i antal trafikofre er af stor samfundsmæssig betydning, og tilslutter sig Kommissionens ambitiøse mål om i perioden fra 2011- 2020 at halvere dette antal i forhold til 2010.

1.2 Udvalget gør opmærksom på, at det vil være hensigtsmæssigt at indføre differentierede reduktionsmål for de respektive medlemsstater, da risici er meget forskellige fra land til land.

1.3 Tilsynet med gennemførelsen af programmet bør ifølge udvalgets mening varetages af et dertil særligt oprettet europæisk agentur for trafikikkerhed eller et overordnet observations- og tilsynsorgan, hvor der også sidder eksperter i trafikikkerhed, udpeget af medlemsstaterne.

1.4 Dette agentur eller overordnede observations- og tilsynsorgan skal sørge for, at der finder en årlig overvågning sted for at sikre, at programmets målsætninger indfries.

1.5 Udvalget peger på følgende betingelser, der bør opfyldes, såfremt Kommissionens målsætning om at halvere antallet af trafikdræbte i 2020 skal realiseres:

— et stærkt politisk lederskab,

— tilgængelighed af ensartede og detaljerede statistiske oplysninger,

— formulering af målsætninger i forbindelse med alvorligt kvæstede trafikanter og en fælles definition af »alvorlige kvæstelser«,

— en mere stringent EU-politik for harmonisering og fastlæggelse af trafikikkerhedsforanstaltninger,

— større opmærksomhed over for en differentieret skoling af navnlig sårbare trafikanter så som unge, ældre og handicappede samt førere af tohjulede motorkøretøjer, cyklister og fodgængere,

— inddragelse af alle arbejdsgivere med egen vognpark ved gennemførelse af »bedste praksis«,

— indførelse af stadig manglende fællesskabslovgivning for sårbare trafikanter,

— øget sikkerhedsniveau på det transeuropæiske vejnet og på mindste 25 % af vejnettet uden for TEN-T niveau,

— tilrettelæggelse af særlig uddannelse og skoling for personale inden for politiet, ambulancetjenester, brandvæsen, civilforsvaret og bugseringsvirksomheder, kort og godt alle, der yder hjælp i forbindelse med ulykker eller nødstilfælde, så personalets kvalitet forbliver på et højt niveau, og køretøjerne indsættes på professionel vis, og den administrative betjening forbedres,

— hurtig udbredelse af sikre og overvågede parkeringspladser for erhvervschauffører,

— EØSU går ind for, at kontrakterne udfærdiges i forhold til chaufførernes faglige kundskaber i stedet for deres præstationer.

1.6 Med hensyn til den menneskelige faktor i vejtransporten er udvalget enig med Kommissionen i, at fortløbende uddannelse, skoling og håndhævelse er af afgørende betydning for at kunne nå de målsætninger, i forbindelse med hvilke udvalget navnlig har de sårbare trafikanter i tankerne.

1.7 Med hensyn til aspektet håndhævelse vil udvalget endnu en gang gerne understrege, at man også i den forbindelse skal tænke på den grænseoverskridende håndhævelse.

1.8 Udvalget går ind for at indføre følgende foranstaltninger:

— udvidelse af anvendelsesområdet for lovgivningen om køre-/hviletidsbestemmelser for chauffører til at omfatte erhvervskøretøjer under 3,5 tons,

— indførelse af hastighedsbegrænsende anordninger i varevogne,

— installering af alkolåsesystemer i lastbiler, varevogne og personbiler, hvis føreren har fået en dom for spirituskørsel, samt midler, der kan spore brug af stoffer,

— indførelse af aktive og passive sikkerhedsforanstaltninger for tohjulede motorkøretøjer,

— de enkelte medlemsstater skal selv fremstille såkaldte »black spots«-kort og sørge for en årlig opdatering af selvsamme kort,

— udbredelse e-Call til andre køretøjer såsom tohjulede motor-drevne køretøjer,

— gennemførelse af de strategiske retningslinjer til et detaljeret handlingsprogram.

## 2. Indledning

2.1 Kommissionen konkretiserer med sin meddelelse sin vision for udviklingen af trafikikkerheden i perioden 2011-2020.

2.2 Kommissionen vil med de politiske retningslinjer, som meddelelsen indeholder, skabe en overordnet reguleringsramme og opstille ambitiøse målsætninger, som bør være en rettesnor for de nationale og lokale strategier, så de beskrevne tiltag gennemføres så effektivt som muligt på det mest hensigtsmæssige niveau og med de bedst egnede midler.

2.3 Ifølge Kommissionen bør følgende tiltag have højeste prioritet:

— 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,

— udvikling og opstilling af 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.

2.4 Kommissionen oplyser, at de foreslåede trafikikkerhedspolitiske retningslinjer i fuldt omfang tager hensyn til de opnåede resultater under det tredje handlingsprogram for trafikikkerheden for 2001-2010, hvoraf det fremgår, at det ambitiøse mål om en halvering af antallet af trafikdræbte desværre ikke vil blive nået. Der er dog navnlig i de senere år gjort væsentlig fremgang.

2.5 Med henblik på at opfylde målsætningen om at skabe et fælles trafikikkerhedsområde foreslår Kommissionen at videreføre målet om i perioden 2011-2020 at halvere det samlede antal trafikofre i Den Europæiske Union med udgangspunkt i antal trafikdræbte i 2010.

2.6 I betragtning af den fremgang, der er gjort i løbet af det tredje handlingsprogram (en nedgang i antallet af trafikdræbte på mellem 35 og 40 %) mener Kommissionen, at en halvering af antallet af trafikdræbte i de kommende 10 år er en betydelig højnelse af ambitionsniveauet sammenlignet med det uopfyldte mål i det tredje handlingsprogram

2.7 Kommissionen vil forsøge at opnå en gennemførelse af målsætningen inden 2020 gennem en fortsat intensiv indsats inden for følgende syv målsætninger:

— forbedret uddannelse og skoling af trafikanterne,

— styrket håndhævelse af færdselsreglerne,

- gennemførelse af en sikrere vejinfrastruktur,
- garanti for, at der findes sikrere køretøjer på vejene,
- fremme af brugen af moderne teknologi til at øge trafikikkerheden,
- forbedring af beredskabstjenester og assistance til tilskadekomne efter ulykker,
- beskyttelse af sårbare trafikanter.

2.8 Kommissionen har knyttet konkrete tiltag til hver af de nævnte målsætninger, for at opnå den ønskede sænkning af antallet af trafikdræbte. Disse tiltag vil blive behandlet under punkterne generelle og specifikke bemærkninger.

2.9 For så vidt angår måden, hvorpå målsætningerne skal opfyldes, tænker Kommissionen ikke så meget på at lave ny lovgivning, men snarere på at intensivere tilsynet med gældende EU-lovgivning for så vidt angår trafikikkerhed, oprettelse af en samarbejdsramme mellem medlemsstaterne og Kommissionen samt indførelse af fælles redskaber for overvågning og evaluering af trafikikkerhedspolitikens effektivitet.

### 3. Generelle bemærkninger

3.1 Udvalget mener, at et fald i antal trafikofre er af stor samfundsmæssig betydning. Det fremgår blandt andet af de udtalelser, som i årenes løb er blevet vedtaget om dette emne<sup>(1)</sup>. Desuden har der i den forrige handlingsprogramperiode rent faktisk også været et betragteligt fald i tilskadekomne i trafikken. Udvalget støtter derfor også Kommissionens ambitiøse målsætning om at halvere antal trafikdræbte i perioden 2011-2020 i forhold til tallene fra 2010.

3.2 Med den nye betegnelse »politiske retningslinjer« i stedet for »strategiske retningslinjer« ønsker Kommissionen at fremhæve den filosofiske ændring, sådan at forstå, at vægten i det kommende årti ikke i så høj grad vil blive lagt på fremsættelsen af forslag til ny lovgivning, men i stedet på udarbejdelsen og indførelsen af følgende tre principper: ansvarsdeling, integration af trafikikkerhed i andre politikområder og samme trafikikkerhedsniveau i alle EU-lande.

(1) EØSU's udtalelse om »Trafikkerhed 2003-2010«, EUT C 80 af 30.3.2004, s. 77; »Forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed«, EUT C 168 af 20.7.2007, s. 71; »Fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafikikkerhedsområdet«, EUT C 77 af 31.3.2009, s. 70; »Strategiske retningslinjer for færdselssikkerhed indtil 2020«, EUT C 48 af 15.2.2011, s. 27.

3.3 Udvalget kan forstå, at der er tale om en filosofisk ændring hos Kommissionen, eftersom lovgivningsrammen i overvejende grad er gennemført. Udvalget opfatter imidlertid Kommissionen planer som utilstrækkelige, nemlig udvikling af en overordnet reguleringsramme og opstilling af ambitiøse mål som rettesnor for de nationale og lokale strategier. Efter udvalgets mening bør man ikke blot supplere den endnu manglende lovgivning<sup>(2)</sup>, men også i tide foretage en effektiv (årlig) kontrol af de fremskridt, der gøres.

3.3.1 Udvalget mener ligeledes, at det vil være en god idé, hvis retningslinjerne bliver omsat i et detaljeret handlingsprogram indeholdende tidsplaner, overvågningsinstrumenter og en mellemliggende evaluering.

3.4 Udvalget er af den opfattelse, at dette bedst kan ske ved i samarbejde med medlemsstaternes eksperter i trafikikkerhed at indsamle data og holde opsyn med det fjerde europæiske handlingsprogrammes gennemførelse<sup>(3)</sup> under hensyntagen til de aspekter, udvalget fremsatte i udtalelsen til Europa-Parlamentet forud for nærværende meddelelse fra Kommissionen. Om dette sker i form af et europæisk agentur for trafikikkerhed eller i form af et europæisk observations- og tilsynsorgan, som så småt er ved at tage form i Kommissionen, er ikke så afgørende for udvalget. Følgende henstillinger er fremsat for at sikre, at programmet 2011-2020 bliver en succes:

3.4.1 Sikre et stærkt politisk lederskab med hensyn til, at ansvaret er delt mellem EU og medlemsstaterne.

3.4.2 Indførelse af endnu mere ensartede og detaljerede statistiske data for trafikikkerhed i alle EU-medlemsstater.

3.4.3 Formulering af målsætninger i forbindelse med alvorligt kvæstede trafikanter samt fastlæggelse af en fælles definition af »alvorlige kvæstelser«.

3.4.4 Udvikling af en mere stringent EU-politik for harmonisering og fastlæggelse af trafikikkerhedsforanstaltninger, så medlemsstaterne kan foretage en bedre og hurtigere indførelse af disse bestemmelser.

3.4.5 Større opmærksomhed over for en differentieret skoling af alle, men navnlig sårbare trafikanter såsom unge, ældre og handicappede samt førere af tohjulede motorkøretøjer, cyklister og fodgængere.

(2) For et sammendrag henvises til pkt. 4.8 i EØSU's udtalelse om »Strategiske retningslinjer for færdselssikkerhed indtil 2020«, EUT C 48 af 15.2.2011, s. 27.

(3) EUT C 48 af 15.2.2011, s. 27, stk. 1.5 f.

3.4.6 Inddragelse af alle arbejdsgivere med egen vognpark i projekter til nedbringelse af ulykker på vejen fra hjem til arbejde gennem udarbejdelse af en sikkerhedspolitik for egen vognpark samt en opfordring til medarbejderne om i højere grad at gøre brug af den offentlige transport.

3.4.7 Udvikling af en EU-lovgivning for sårbare trafikanter såsom nye krav til typegodkendelse for tohjulede motoriserede køretøjer, ABS for tohjulede motoriserede køretøjer med en motor på mere end 150 kubik og krav om automatiske forlygter samt indførelse af en efteruddannelse og teknisk kontrol i forbindelse med revision af kørekortdirektivet.

3.4.8 Sikkerhedsniveauet på det transeuropæiske vejnet og på mindst 25 % af vejnettet uden for TEN-T niveau bør ifølge udvalget indgå som målsætning i det nye program.

3.4.9 For så vidt angår programmets generelle målsætning om at halvere antallet af trafikdræbte gør udvalget opmærksom på, at risici er meget forskellige fra land til land, og derfor mener, det vil være hensigtsmæssigt at indføre differentierede reduktionsmål.

3.5 Udvalget har forståelse for, at foranstaltningerne som følge af forskelle i medlemslandenes sikkerhedsrisiko kan variere fra land til land. De medlemsstater, der allerede tegner sig for en betragtelig nedgang i antallet af trafikdræbte, skal først og fremmest koncentrere sig om den »menneskelige« faktor: uddannelse, herunder efteruddannelse, og håndhævelse skal tilstræbes samtidig med at de medlemsstater, hvor der endnu ikke er tale om nogen drastisk nedbringelse af trafikdræbte ud over den omtalte uddannelse og efteruddannelse, også skal lægge vægt på de »hårde« elementer i sikkerhedspolitikken såsom forbedret infrastruktur og sikkerhedskrav til køretøjer.

3.6 Udvalget er enig med Kommissionens opfattelse, om at det i sidste ende er trafikantens adfærd, der har betydning for trafiksikkerhedspolitikken effektivitet, og at vedvarende uddannelse, undervisning og håndhævelse er af afgørende betydning.

3.7 Opmærksomheden bør navnlig rettes mod de »sårbare« trafikanter, de unge og uerfarne trafikanter og ældre, såfremt disse ikke har modtaget nogen efteruddannelse, eller ikke har kendskab til ændringer i færdselsloven.

3.8 Derudover er udvalget af den opfattelse, at der i hver enkelt medlemsstat regelmæssigt bør iværksættes oplysningskampagner for at bekæmpe kombinationen af indtagelse af

alkohol og kørsel. Retshåndhævelsen skal intensiveres også på tværs af grænserne.

#### 4. Særlige bemærkninger

4.1 Udvalget anbefaler, at man hurtigst muligt fastlægger en fælles definition af alvorlige og lettere kvæstelser og på den baggrund fastsætter et fælles mål for nedbringelse af antallet af tilskadekomne i trafikken, så disse data kan indgå i programmet for 2020.

4.2 Kommissionen kan godt regne med udvalgets opbakning til sit forslag om at opnå forbedret uddannelse og efteruddannelse af trafikanterne i form af en fælles uddannelses- og skolingsstrategi inden for trafikikkerhed.

4.3 I den forbindelse bør man medtage aspekter som »hjælp og adfærd i forbindelse med ulykker« i den køretekniske undervisning.

4.4 Udvalget vil især gerne henlede opmærksomheden på den »vedvarende uddannelse« under henvisning til det faktum, at færdselsregler med tiden kan blive lavet om.

4.5 Det gælder for almindelige trafikanter, men navnlig for politiet, ambulancetjenester, brandvæsen, civilforsvar og bugseringsvirksomheder, kort og godt alle, der yder hjælp i forbindelse med ulykker eller nødstilfælde, og hvor der forudsættes særlige færdigheder. Udvalget finder det navnlig vigtigt med en særlig uddannelse og løbende efteruddannelse af disse personalegrupper såvel på det professionelle som administrative plan, således at medarbejdernes kvalitet forbedres yderligere.

4.6 Udvalget kan tilslutte sig en mere effektiv håndhævelse af færdselsreglerne også på tværs af grænserne. Udvalget gjorde det allerede helt klart i sin udtalelse om »fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafikikkerhedsområdet<sup>(4)</sup>«, at Kommissionens målsætninger i den tredje handlingsplan for trafikikkerhed ikke vil blive opfyldt uden grænseoverskridende håndhævelse af færdselsreglerne. Udvalget holder stadig fast ved konklusionerne i udtalelsen.

4.7 Ud over pligten til at indføre hastighedsbegrænsende anordninger i lastbiler kan udvalget tilslutte sig Kommissionens forslag om også at indføre dem i varevogne. Det skyldes, at der kører stadig flere varevogne på vejene, navnlig i kurersektoren, hvor »just-in-time«-levering er vigtig, og hvor der ofte bliver kørt stærkt. I den forbindelse bør køre- og arbejdstid tilpasses reglerne for godstransport med lastbiler med en maksimal totalvægt på over 3,5 t.

<sup>(4)</sup> EØSU's udtalelse om »Fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafikikkerhedsområdet«, EUT C 77 af 31.3.2009, s. 70.

4.8 Fordi indtagelse af alkohol og færdsel stadig spiller en vigtig rolle i forbindelse med trafikuheld, anbefaler udvalget, at der installeres alkoholåse i såvel lastbiler, varevogne som personbiler, såfremt føreren har en dom for at have kørt i spirituspåvirket tilstand.

4.9 Navnlig de tohjulede motoriserede køretøjer fortjener særlig opmærksomhed. Førere af disse køretøjer løber 18-20 gange større risiko for alvorlige kvæstelser i trafikken end førere af personbiler. Udvalget opfordrer Kommissionen til så hurtigt som muligt at fremsætte forslag til fremme af den aktive og passive sikkerhed af motoriserede tohjulede køretøjer.

4.10 Eftersom de fleste ulykker med dødelig udgang sker i byerne og på bi- og landeveje, foreslår Kommissionen, at der afsættes europæiske midler til infrastrukturprojekter, der er forenelige med retningslinjerne for trafikikkerhed og sikkerhed i tunneler. Udvalget kan tilslutte sig dette og mener, at det kommende europæiske agentur for trafikikkerhed kan spille en vigtig rolle, når det skal afgøres, hvilke bi- og landeveje kan komme i betragtning til europæisk medfinansiering.

4.11 Udvalget har blandt andet i tidligere udtalelser plæderet for at:

- programmet skal pålægge de enkelte medlemsstater at udarbejde såkaldte »black spots«-kort, som skal ajourføres en gang årligt og indberettes til de kompetente EU-instanser,
- hvad angår sikkerhedsaspektet i vejtrafikpolitikken frem til 2020 at fremme »harmonisering af [...] kontroller og [at] bøder samt integrationen af det indre marked og effektivitetsforbedringer fremmes, bl.a. i kraft af praktisk anvendelige former for samordnet modalitet, [...] og undersøgelser med henblik på optimering af hastigheder og krav til dæk.«

Udvalget vil endnu engang gerne understrege betydningen af disse punkter.

4.12 Udvalget går ind for, at man hurtigt indfører avanceret teknologi i køretøjer og presser på for at alle medlemsstater udvider anvendelsen af eCall-systemet til andre køretøjer som eksempelvis tohjulede motoriserede køretøjer.

4.13 Kommissionens tiltag til i samarbejde med medlemsstaterne og andre private og offentlige aktører inden for trafikikkerhed at opstille en global handlingsstrategi i relation til personskader i trafikken kan forvente udvalgets opbakning.

4.14 I dette program bør beskyttelse af sårbare trafikanter have første prioritet, hvilket udvalget også tidligere har fremhævet i udtalelser, som er relevante i dette spørgsmål<sup>(5)</sup>. I henhold til udvalgets holdning er der i den forbindelse tale om førere af tohjulede motorkøretøjer, fodgængere, cyklister, unge mennesker, den stadigt voksende gruppe af ældre samt handicappede.

4.14.1 Som det allerede fremgår i en af udvalgets tidligere udtalelser<sup>(6)</sup>, ønsker EØSU en hurtig udbredelse af sikre og overvågede parkeringspladser for erhvervschauffører af hensyn til trafikikkerheden samt lastbilchaufførernes sundhed og sikkerhed og som følge af kriminalitet i forbindelse med gods-transport. Udvalget går samtidig ind for, at kontrakterne udfærdiges i forhold til chaufførernes faglige kundskaber i stedet for deres præstationer.

4.15 Udvalget gør opmærksom på de farlige situationer, der findes for lastbilchauffører ved en række grænseovergange. Ved nogle grænseovergange navnlig ved EU's ydre grænser er det almindeligt, at chaufførerne i forbindelse med en røntgenundersøgelse af køretøjet bliver bedt om at blive siddende i det eller opholde sig i tæt på køretøjet. Det siger sig selv, at de pågældende chauffører således udsættes for en stor risiko. En løsning kan være, at chaufførerne i forbindelse med inspektionen får lov til at forlade køretøjet og befinde sig på sikker afstand. Udvalget opfordrer navnlig medlemsstaterne til at drøfte og løse denne problemstilling i forbindelse med mødet i Geneve i FN's arbejdsgruppe for færdselssikkerhed (UN Working Party on Road Traffic Safety).

Bruxelles, den 16. marts 2011

Staffan NILSSON

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

<sup>(5)</sup> EØSU's udtalelse om »Strategiske retningslinjer for færdselssikkerhed indtil 2020«, EUT C 48 af 15.2.2011, s. 27; EØSU's udtalelse om »Fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafikikkerhedsområdet«, EUT C 77 af 31.3.2009, s. 70.

<sup>(6)</sup> EØSU's udtalelse om »Færdselssikkerhed – erhvervschauffører«, EUT C 175 af 27.7.2007, s. 88, stk. 1.1.