

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 2.6.2003
KOM(2003) 311 slutlig

-

KOMMISSIONENS MEDDELANDE

Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet

**Att halvera antalet dödsoffer i trafiken
i Europeiska unionen till år 2010:
ett gemensamt ansvar**

KOMMISSIONENS MEDDELANDE

Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet

Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt ansvar

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	4
1. Aktuella utmaningar	6
2. Fastställa ett mål för minskningen av antalet trafikoffver	9
2.1. En drivande målsättning	9
2.2. Uppföljning av arbetet med att nå målet	9
2.2.1. Fastställande av resultatindikatorer	9
2.2.2. Översyn efter halva tiden	10
3. Engagemang för förbättrad trafiksäkerhet på samtliga nivåer	10
3.1. Europeiska unionens roll	10
3.2. Alla transportsystemets aktörer berörs	11
3.3. Mobilisering av aktörerna genom en europeisk stadga om trafiksäkerhet	12
4. Europeiska unionens åtgärdsmedel	12
5. Huvudsakliga insatsområden	15
5.1. Främja säkrare trafikantbeteende	15
5.1.1. Trafikanternas efterlevnad av grundläggande trafiksäkerhetsregler	15
5.1.2. Körkort och utbildning	18
5.1.3. Hjälpmanvändning	20
5.2. Utnyttja den tekniska utvecklingen för bättre fordonssäkerhet	21
5.2.1. Framsteg inom fordonskonstruktionen	21
5.2.2. Konsumentinformation: det europeiska programmet för utvärdering av nya bilmodeller (EuroNCAP)	22
5.2.3. Skydd vid olyckor och passiv säkerhet	23
5.2.4. Att förebygga olyckor och aktiv säkerhet	24
5.2.5. Regelbunden teknisk provning	28

5.3.	Uppmuntra till förbättringar av väginfrastrukturen.....	29
5.3.1.	Problemaspekter.....	29
5.3.2.	Upprättande av tekniska vägledningar inom området säker infrastruktur	30
5.3.3.	Det transeuropeiska vägnätet	31
5.3.4.	Säkra tunnlar	31
5.3.5.	Nytt koncept med ”intelligenta vägar” och Galileo	32
5.4.	Säker yrkestrafik för gods- och persontransport	33
5.5.	Hjälp och vård till offer för trafikolyckor	36
5.6.	Insamling, analys och spridning av data om olyckor.....	37
5.6.1.	Problemaspekter.....	37
5.6.2.	Olycksorsaker.....	37
5.6.3.	Omständigheter kring olyckor.....	38
5.6.4.	Konsekvenser av olyckor	40
5.6.5.	Europeiska trafiksäkerhetsobservatoriet	40
BILAGA 1 – Trafikolyckor – utveckling av antal dödade per miljon invånare, 1991–2001 Situationen i varje medlemsstat (+ genomsnitt för EU-15).....		41
BILAGA 2 – Den europeiska trafiksäkerhetsstadgan		45

SAMMANFATTNING

- Trafiksäkerheten är en fråga som direkt berör hela Europeiska unionens område och dess invånare: i de 15 EU-länderna finns 375 miljoner trafikanter, varav 200 miljoner med körkort, som använder 200 miljoner fordon på 4 miljoner kilometer vägar.

Den ständigt ökande rörligheten har ett högt pris, då det varje år inträffar 1 300 000 olyckor med kroppsskador som följd i vilka 40 000 personer omkommer och 1 700 000 skadas. De direkta och indirekta kostnaderna för dessa olyckor har beräknats till 160 miljarder euro eller 2 procent av EU:s BNP.

- En långsam men kontinuerlig förbättring av den generella säkerhetsnivån har visserligen kunnat noteras (på 30 år har trafiken i de nuvarande EU-länderna tredubblats samtidigt som antalet dödsoffer i trafiken har halverats), men läget är alltför samhälleligt oacceptabelt och svårt att rättfärdiga inför medborgarna.
- Kommissionen föreslog därför i vitboken om den gemensamma transportpolitiken¹ att Europeiska unionen skall anta målet att **halvera antalet dödsfall till år 2010**. Även om gemenskapen sedan länge bidrar till trafiksäkerheten, bland annat genom mer än 50 direktiv om teknisk standardisering, och trots att det i Maastrichtfördraget förklaras vilka rättsliga medel som gemenskapen förfogar över för att fastställa en handlingsram och vidta åtgärder², måste man konstatera att det finns en mycket stark tveksamhet till åtgärder på gemenskapsnivå i medlemsstaterna. Till exempel har en gemensam maxgräns för alkoholhalt i blodet diskuterats i tolv år.
- Kommissionen kommer att föreslå att reglerna för **kontroll** av de trafikbrott som orsakar flest dödsolyckor liksom av att sociallagstiftningen följs görs enhetliga.
- I samband med förslaget om väginfrastruktur föreslår kommissionen åtgärder för att åtgärda **särskilt farliga platser**. Ett annat förslag gäller omarbetning av körkortsdirektivet.
- I detta meddelande beskrivs också ett antal direkta och kompletterande åtgärder som kommissionen avser att vidta för att uppvärdera Europeiska unionens insatser på området, framför allt utvecklingen av **ny säkerhetsteknik** inom ramen för ramprogrammen för forskning som söker öka värdet av de insatser som görs i medlemsstaterna.

Åtgärdsprogrammet syftar till att

- främja ett säkrare beteende bland **trafikanterna**, bland annat genom ökad respekt för gällande lagstiftning, bättre grundutbildning och fortbildning för privata förare och yrkesförare samt genom fortsatta insatser för att bekämpa vårdslöst beteende i trafiken,
- verka för säkrare **fordon**, bland annat genom teknisk harmonisering och stöd till teknisk utveckling, och genom att aspekter som rör elektronisk teknik ("eSafety")

¹ "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" [KOM(2001) 370 slutlig av den 12 september 2001].

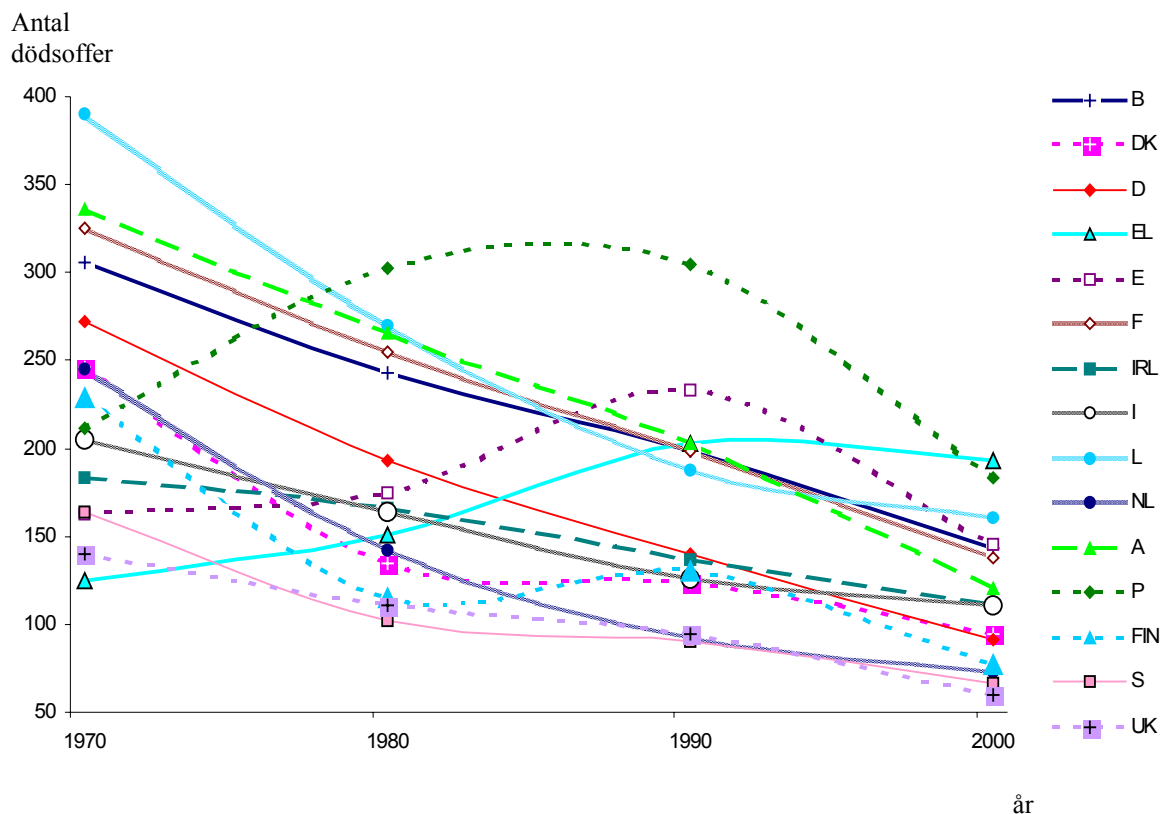
² Artikel 71 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

kommer att omfattas av ett meddelande från kommissionen om informations- och kommunikationsteknik för intelligenta fordon, samt

- förbättra **väginfrastrukturen**, bland annat genom att finna de bästa metoderna och sprida dessa på lokal nivå samt göra särskilt olycksdrabbade platser säkrare.
- I åtgärdsprogrammet anges bland annat konkreta åtgärder för att fastställa en metod för att finna och sprida bästa metoderna genom **utarbetande av tekniska handböcker**, förbättrad **insamling och analys av data om olyckor** och kroppsskador samt fortsatt forskning och utveckling för att hitta framtidslösningar.
- Kommissionen hoppas att alla berörda aktörer skall ansluta sig till programmet och delta i samarbetet. Därför föreslår kommissionen att alla innehavare av ett offentligt bemyndigande, beslutsbefogenhet, ekonomiska eller sociala befogenheter eller ett representativt mandat högtidligen ansluter sig till en **europaisk stadga om trafiksäkerhet**. Utöver att följa de allmänna reglerna åtar sig alla undertecknande parter dessutom att vidta specifika åtgärder. Dessa åtaganden skall offentliggöras och hur de efterföljs skall följas upp.

1. AKTUELLA UTMANINGAR

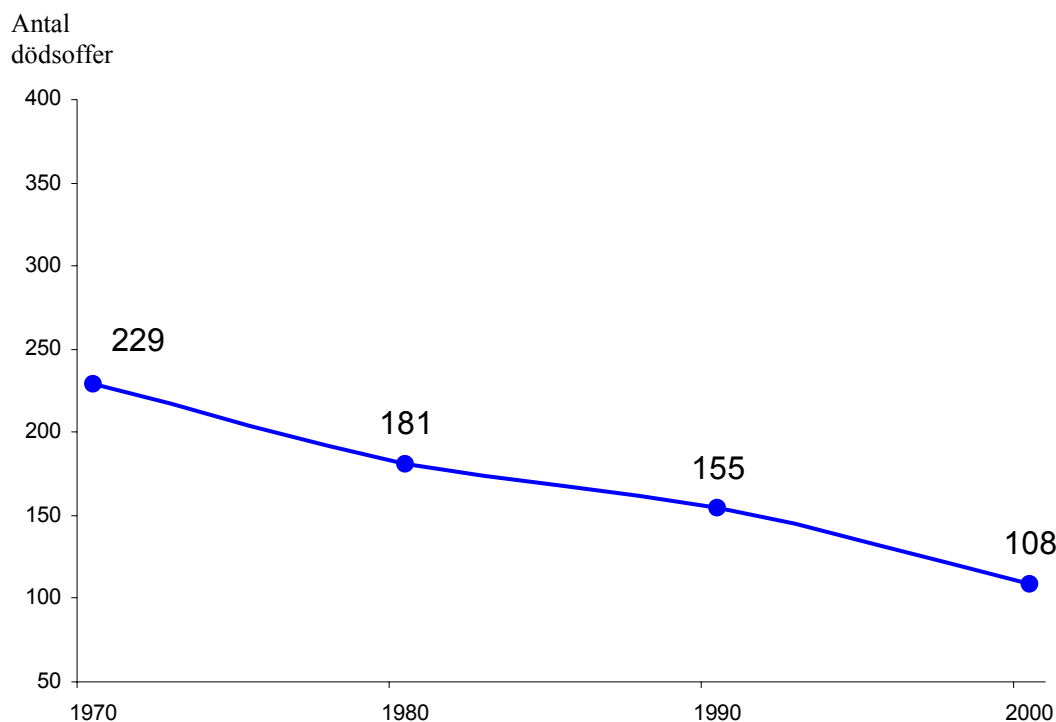
Varje år avlider mer än 40 000 personer i Europeiska unionen (EU-15) till följd av trafikolyckor och 1 700 000 personer skadas. Dessa olyckor är den främsta dödsorsaken bland personer under 45 år och sänker medellivslängden mer än hjärtsjukdomar och cancer. Den totala kostnaden för samhället har uppskattats till 160 miljarder euro om året, vilket motsvarar 2 procent av unionens BNP – ett orimligt pris att betala så länge åtgärder som är föga betungande och lätt vinner allmänhetens acceptans lämnats oprövade.



Figur 1a: Antal dödsoffer i trafikolyckor per miljoner invånare i varje medlemsstat under perioden 1970–2000

(mer exakta uppgifter för det senaste decenniet finns i bilaga 1)

Källor: CARE och nationella data



Figur 1b: Antal dödsoffer i trafikolyckor per miljoner invånare i unionen under perioden 1970–2000

Det är sålunda förståeligt att EU-medborgarna har mycket höga förväntningar på förbättringar av trafiksäkerheten. Som reaktion på dessa förväntningar meddelade kommissionen i vitboken från den 12 september 2001³ att den skall utarbeta ett målinriktat handlingsprogram med åtgärder som skall genomföras fram till 2010.

För att bli effektiva måste dessa åtgärder vara sammanhängande och samordnas med dem som genomförs på övriga ansvarsnivåer. För att få fram de åtgärder som kan ge bäst resultat har kommissionen hållit samråd med berörda parter. Det har då visat sig att det finns ett starkt stöd för att ett handlingsprogram tas fram på EU-nivå. Genom de resolutioner som antogs år 2000 och 2001⁴ underströk också rådet och Europaparlamentet vikten av att anta omfattande åtgärder på gemenskapsnivå för att komma till rätta med det allvarliga problem som trafikolyckorna utgör.

I det förflutna har man kunnat notera en stor klyfta mellan de ambitiösa föresatserna och de alltför blygsamma åtgärder som faktiskt antagits och genomförts av medlemsstaterna, vilka alltför ofta motsatt sig konkreta åtgärder på gemenskapsnivå med hänvisning till subsidiaritetsprincipen. Kommissionen har för avsikt att strikt tillämpa subsidiaritetsprincipen för att alla organ, på samtliga nivåer, skall ha en tydligt definierad åtgärdsram som gör det möjligt att fullgöra de egna uppgifterna.

Alla medlemsstater har samma trafiksäkerhetsproblem. Följande har utpekats som de vanligaste olycksorsakerna:

³ ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” [KOM(2001) 370 slutlig av den 12 september 2001].

⁴ Rådets resolution av den 26 juni 2000 om ökad vägtrafiksäkerhet (EGT C 218, 31.7.2000). Europaparlamentets resolution av den 18 januari 2001 om vägtrafiksäkerhet (Hedkvist-Petersens betänkande, EGT C 262, 18.9.2001, s. 236).

- För hög och olämplig hastighet ligger bakom ungefär en tredjedel av olyckorna med allvarlig eller dödlig utgång och är en avgörande faktor för hur pass allvarliga skadorna blir.
- Konsumtion av alkohol och droger eller trötthet. Förare med för höga alkoholhalter i blodet svarar för omkring 10 000 dödsfall varje år. Problemet med drogpåverkade eller trötta förare är också på väg att förvärras.
- Underlåtenhet att använda bilbälte eller hjälm är en allvarlig försvårande faktor vid olyckor. Om bilbälte användes överallt i samma utsträckning som i landet där det används flitigast, skulle nästan 7 000 liv om året räddas.
- Otillräckligt krockskydd hos fordonet. Analys av olyckorna visar att om alla bilar konstruerades för att vid en olycka erbjuda samma skydd som de bästa i fordonskategorin, skulle hälften av alla skador som leder till döden eller invaliditet kunna undvikas.
- Platser med hög olycksfrekvens. Konstruktionen av vägar och vägutrustning spelar också en viktig roll för att minska skadorna vid krock och kan ha positiva effekter på förarnas beteende.
- Underlåtenhet att följa bestämmelserna om kör- och vilotid för yrkesförare.
- Dålig sikt som gör det svårt att se andra trafikanter eller begränsningar av förarens synfält. Bara den skymda sikten i döda vinkeln orsakar 500 dödsfall om året.

Många av de förbättringar av vägsäkerheten som kommissionen föreslagit skulle alltså kunna uppnås om bara befintliga regler följdes.⁵

Man bör också observera att vissa befolkningsgrupper är särskilt hårt drabbade av den bristande trafiksäkerheten: ungdomar i åldern 15–24 år⁶, utsatta trafikanter⁷ och äldre⁸, i synnerhet när det gäller fotgängare

Här finns också skäl att ta upp de utmaningar som hänger samman med EU:s **förestående utvidgning**. I de flesta av de nya medlemsstaterna har vägsäkerheten utvecklats på ett atypiskt sätt, främst beroende på de politiska, sociala och ekonomiska omvälvningar som ägde rum i början av förra decenniet. I allmänhet är trafiksäkerheten i de nya medlemsstaterna sämre än i de nuvarande 15 EU-länderna. I förhållande till folkmängden är antalet dödsoffer och skadade inte högre, men siffrorna är vilseledande eftersom de inte tar hänsyn till antalet bilar eller trafikens omfattning, som båda är betydligt lägre. Riskexponeringen är sålunda högre. Det är därför nödvändigt att övervaka situationen noggrant och för att inte ökningen av antalet bilar och trafiken under de närmaste åren automatiskt skall leda till en ökning av antalet trafikoffre, är det nödvändigt att drastiska åtgärder vidtas i de här länderna.

⁵ Se avsnitt 2.1 nedan.

⁶ Omkring 10 000 dödsoffer per år – i denna åldersgrupp är trafikolyckor den främsta dödsorsaken.

⁷ I Europeiska unionen utgörs en tredjedel av trafikens dödsoffer av fotgängare, cyklister, mopedförare och motorcykelförare. År 2000 omkom 7 061 fotgängare, 3 673 motorcykelförare, 2 477 mopedförare och 1 818 cyklister (källor: CARE och nationella publikationer). Antalet motorcykelförare som avlider stiger till och med i flera medlemsländer.

⁸ Risken för att skadas allvarligt eller dödligt vid en olycka är särskilt hög för äldre människor, och befolkningen kommer att åldras under det närmaste decenniet.

2. FASTSTÄLLA ETT MÅL FÖR MINSKNINGEN AV ANTALET TRAFIKOFFER

2.1. En drivande målsättning

Kommissionen föreslog i vitboken om den europeiska transportpolitiken att Europeiska unionen skulle anta den ambitiösa målsättningen att **halvera antalet dödsoffer i trafiken till år 2010**. Kommissionen är fullt medveten om att denna målsättning kräver att genomförandet av de mest effektiva åtgärderna ges högre prioritet såväl på gemenskapsnivå som på nationell och lokal nivå.

Hittills är det emellertid bara Europaparlamentet som har gett sitt stöd till den här målsättningen, medan rådet inte har engagerat sig i frågan.

En sådan målsättning förutsätter ett seriöst gemensamt engagemang för att minska antalet dödsoffer snarare än lagstiftning. Med hänsyn till hur ansvaret för olika trafiksäkerhetsfrågor är fördelade på olika styrelsenivåer, är det inte möjligt att nå detta mål genom att enbart förlita sig på de åtgärder som genomförs på EU-nivå. Det främsta målet är att främja nya gemensamma åtgärder och stödja dessa på samtliga nivåer.

De medlemsstater som nått bäst resultat på trafiksäkerhetsområdet, så som Sverige, Förenade kungariket och Nederländerna, är de som under längst tid har arbetat med kvantitativa mål för minskningen av antalet dödsoffer för att fullt ut utnyttja de möjligheter till förbättrad trafiksäkerhet som kunskapsutvecklingen, insamlandet av erfarenheter och den tekniska utvecklingen erbjuder. Det är allmänt erkänt att målinriktade trafiksäkerhetsprogram leder till effektivare åtgärder, rationellare utnyttjande av offentliga medel och större minskning av antalet dödsoffer och skadade än icke målinriktade program.

2.2. Uppföljning av arbetet med att nå målet

2.2.1. Fastställande av resultatindikatorer

Målsättningen bör granskas regelbundet så att de framsteg som gjorts kan kontrolleras, och den måste ses över när nya medlemsstater ansluts.

Genom att använda resultatindikatorer blir det möjligt att systematiskt sätta in åtgärderna på viktiga områden och övervaka genomförandet av dem. Resultatindikatorerna kan gälla särskilda trafikantgrupper, så som barn, nya förare och yrkesförare, hur viktiga säkerhetsbestämmelser som lagen om bilbälte efterlevs eller specifika områden som vägnätet i tätort, landsvägarna eller det transeuropeiska nätet. Resultatindikatorer för hastighet, rattonykterhet, användning av fasthållningsanordningar och säkerhetsanordningar samt vägkontroller används redan i vissa medlemsländer, och det skulle därför vara möjligt att i första hand tillämpa dessa. I nästa steg kommer indikatorer att krävas på områden som skötseln av vägnät, fordonsparker och räddningstjänst, för att de framsteg som gjorts skall kunna kontrolleras.

2.2.2. Översyn efter halva tiden

Rapporter om statistik och resultatindikatorer, som gör det möjligt att följa de framsteg som görs när det gäller att genomföra föreliggande handlingsprogram och att analysera säkerhetsutvecklingen, kommer regelbundet att presenteras för de europeiska institutionerna och allmänheten.

Kommissionen skall år 2005 utarbeta en delrapport utifrån uppföljningsgruppens slutsatser. I samband med denna rapport skall kommissionen också utvärdera hur Europeiska unionens utvidgning påverkat trafiksäkerheten. Kommissionen förbehåller sig rätten att utifrån denna delrapport föreslå lagstiftningsåtgärder.

- Antalet dödsoffer bör minskas med 50 procent till år 2010.
- Framsteg mot målet bör utvärderas med hjälp av lämpliga resultatindikatorer på gemenskapsnivå och nationell nivå.
- År 2005 bör en rapport läggas fram om de framsteg som gjorts, de åtgärder som vidtagits och de anpassningar som blivit nödvändiga till följd av utvidgningen, och eventuellt bör nya åtgärder föreslås.

3. ENGAGEMANG FÖR FÖRBÄTTRAD TRAFIKSÄKERHET PÅ SAMTLIGA NIVÅER

3.1. Europeiska unionens roll

På en expanderande gemensam marknad för transport och vägtrafik är det nödvändigt med ett ”systematiskt tillvägagångssätt” för att minska de höga kostnader som är förknippade med trafikolyckor och skillnaderna mellan olika medlemsstater. Detta tillvägagångssätt bygger på en samordnad insats, riktad mot gemensamma mål, som omfattar både lokal, regional, nationell och europeisk nivå. Det är motiverat att en samordnad insats företas för att behandla de gemensamma trafiksäkerhetsproblemen, öka medvetenheten och genomföra de åtgärder som är mest effektiva på de olika nivåerna.

De flesta olyckor orsakas av den mänskliga faktorn, till exempel att föraren inte följer trafikreglerna, gör en felbedömning eller inte behärskar fordonet tillräckligt väl. Eftersom den mänskliga faktorn är ett frekvent och oundvikligt problem, bör systemet infrastruktur/fordon/förare stegvis anpassas för att bättre skydda trafikanterna från deras egna tillkortakommanden. Detta tillvägagångssätt tillämpas för andra transportmedel liksom för säkerheten på arbetsplatsen. Att trafikreglerna inte följs bör motverkas både genom åtgärder som förbättrar kontrollen och tillämpningen av påföljder på EU-nivå som är effektiva, proportionerliga och avskräckande och genom teknisk utveckling som försvårar eller omöjliggör brott mot de viktigaste trafikreglerna.

I den ovan nämnda vitboken betonades följande två viktiga frågor vad gäller gemenskapens uppgift på trafiksäkerhetsområdet:

- Det arbete som sedan länge bedrivs inom ramen för genomförandet av den inre marknaden utan illojal konkurrens.
- De rättsliga medel som Maastrichtfördraget ger gemenskapen och som tillåter den att fastställa ramar och vidta åtgärder.

Att förbättra säkerheten för mänskliga transporter och varutransporter är en av Europeiska unionens viktigaste uppgifter. Ett europeiskt trafiksäkerhetsprogram som respekterar subsidiaritetsprincipen kommer att ge alla parter en tydligare handlingsram och göra att Europeiska unionens insatser fokuseras på de områden där unionen kan tillföra stort mervärde.

Ett centralt inslag i gemenskapens trafiksäkerhetspolitik bör bestå i att öka medborgarnas, de politiska beslutsfattarnas och medias medvetenhet om och förståelse för villkoren för en säkrare användning av vägarna och transportsystemet.

3.2. Alla transportsystemets aktörer berörs

För att trafiksäkerheten skall kunna förbättras krävs att alla som ansvarar för transportsystemet eller använder sig av det förändrar sin inställning till hur väginfrastrukturen skall användas och vilka regler man måste följa för att användandet skall vara säkert.

Kampanjen för ökad bilbältesanvändning visar tydligt det ömsesidiga beroendet mellan de olika åtgärderna och aktörerna liksom hur ett effektivt skydd förutsätter samverkan mellan samtliga styrelsenivåer, på både lokal, regional, nationell och europeisk nivå såväl som med den privata sektorn (se tabell 1 nedan).

Europeiska unionen	- Bestämmelser om krav på installation och användning av utrustning. - Bestämmelser för förbättrad kontroll och tillämpning av påföljder för bilisterna. - Prestandakrav för bilbälten och fasthållningsanordningar. - Stöd till inrättandet av ett europeiskt program för utvärdering av de fasthållningsanordningar som finns på marknaden. - Ram för och stöd till kampanjer för ökad bilbältesanvändning. - Övervakning av medlemsstaternas införlivande av gemenskapslagstiftningen i deras nationella lagstiftning.
Nationell nivå	- Genomförande av gemenskapsbestämmelser. - Fastställande av undantag. - Fastställande av mål för harmonisering på nationell nivå. - Säkra harmoniseringen genom att öronmärka nödvändiga medel för poliskontroller. - Målinriktad nationell information. - Uppföljning av bilbältesanvändningen. - Stöd till åtgärder för att främja bilbältesanvändningen i offentlig och privat sektor. - Stöd till system för utlåning av fasthållningsanordningar för barn.
Regional/lokal nivå	- Genomförande av poliskontroller och informationskampanjer. - Information om bilbältesanvändning i skolorna. - Stöd till system för utlåning av fasthållningsanordningar för barn inom ramen för primärvården. - Genomförande av undersökningar om bilbältesanvändningen. - Inrättande av lokala organisationer för personer som överlevt en trafikolycka tack vare bilbältet.
Privata sektorn	- Innovation och initiativ. - Utveckling och utsläppande på marknaden av effektivare fasthållningsanordningar efter att befintliga anordningar utvärderats. - Installation av icke obligatoriska fasthållningsanordningar. - Sänkta försäkringspremier för utrustade fordon. - Medvetandehöjande kampanjer organiserade av privata företag riktade till den egna personalen.

Tabell 1: Nödvändiga åtgärder för att öka bilbältesanvändningen

Man måste gå stegvis tillväga under lång tid för att kunna övertyga alla aktörer på trafiksäkerhetsområdet att delta i ett ambitiöst program. En samordnad insats måste sträcka sig också långt bortom 2010 och bör omfatta beprövade åtgärder samt kunna ge ny energi åt samtliga berörda parter.

3.3. Mobilisering av aktörerna genom en europeisk stadga om trafiksäkerheten

Utöver tillämpningen av subsidiaritetsprincipen, vore det önskvärt att alla berörda parter (transportföretag, fordons- och utrustningskonstruktörer, försäkringsbolag och infrastrukturförvaltare samt lokala och regionala myndigheter) formellt åtog sig att samarbeta och såväl gemensamt som enskilt eftersträva högsta möjliga effektivitet genom att underteckna en europeisk stadga om trafiksäkerhet.⁹ Detta för att de politiska insatserna skall bli dynamiska och koherenta och för att främja nya projekt.

Stadgan innehåller ett gemensamt avsnitt, men bör kompletteras med särskilda åtaganden för varje organ som undertecknar den. De särskilda åtaganden som de olika organen gör i och med att de undertecknar stadgan kommer att offentliggöras¹⁰. Inledningsvis kommer de att gälla i tre år, men de kan efter den perioden förnyas.

Dessa åtaganden måste fullgöras kontinuerligt till punkt och pricka. De undertecknande parterna skall redogöra för hur de uppfyllt sina åtaganden och acceptera att detta kontrolleras under stadgans giltighetstid.

- Alla berörda parter bör inbjudas att underteckna en europeisk stadga om trafiksäkerhet.
- Hur de undertecknande parterna uppfyller sina åtaganden bör följas upp.

4. EUROPEISKA UNIONENS ÅTGÄRDSMEDEL

Europeiska unionen har flera möjligheter till åtgärder på trafiksäkerhetsområdet.

- Enligt artikel 71 i EG-fördraget har Europeiska unionen rätt att i den mån subsidiaritetsprincipen tillåter **lagstifta** om åtgärder för att förbättra transportsäkerheten. Unionen har befogenheter inom områden som bilbältesanvändning, regelbunden kontrollbesiktning av motorfordon, vägkontroller, färdskrivare, hastighetsbegränsande anordningar, fordonens vikt och mått, transport av farligt gods samt körkort och vissa delar av förarutbildningen. På vissa områden har Europeiska unionen mer än bara befogenheter, till exempel när det gäller teknisk harmonisering av fordonsnormer där unionen är skyldig att säkra en hög skyddsnivå (artikel 95 i EG-fördraget). Unionen kan fastställa säkerhetskrav för det transeuropeiska vägnätet¹¹. De lagar som stiftas måste dels bidra till att uppnå gemenskapens trafiksäkerhetsmål, dels ta hänsyn till den tekniska utvecklingen på de olika områden som omfattas.¹² Artiklarna 151 och 152 (som rör hälso- och konsumentskydd) tillåter också att EU vidtar åtgärder i det här sammanhanget.

Genomförandet av den inre marknaden har, främst genom teknisk standardisering, gjort det möjligt att utveckla säker fordonsutrustning tack vare mer än 50 direktiv. Man har antagit bestämmelser om att samtliga fordon skall utrustas med vindrutor av laminerat glas, bilbälten på samtliga passagerarplatser, standardiserade front- och sidoskydd samt standardiserade bromssystem.

⁹ Texten till den europeiska stadgan om trafiksäkerhet finns i bilaga 2.

¹⁰ Framför allt på webbplatsen "Europa".

¹¹ I enlighet med Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EGT L 228, 9.9.1996, s. 1).

¹² Se kapitel 5 nedan.

Dessutom har EU infört lagstiftning om obligatorisk bilbältesanvändning, transport av farligt gods, användning av hastighetsbegränsare för lastbilar, standardiserade körkort och kontrollbesiktning av samtliga fordon.

- Europeiska unionen förfogar över **ekonomiska medel** som gör det möjligt att genom målinriktade förslagsinfordringar stödja initiativ som syftar till att öka beslutsfattares, yrkesförarens och allmänhetens medvetenhet om de största säkerhetsproblemen samt hur dessa kan lösas. Unionen kan exempelvis bevilja ekonomiskt stöd till konsumentinriktade informationsprogram som EuroNCAP¹³.
- Hittills har Europeiska unionen spelat en viktig roll för att **utarbета och sprida bästa metod** (exempelvis reflekterande registreringsskyltar för samtliga fordon eller utveckling av skyddsräcken som är mindre farliga för motorcykelförare), och planer finns på att utvidga den här verksamheten ytterligare. För att systematisera de åtgärder som vidtagits inom samtliga områden skall kommissionen upprätta en referensram i syfte att främja de bästa metoderna bland säkerhetsexperterna. Målet skall vara att finna och sammanställa dessa bästa metoder för att sedan presentera dem i form av handböcker utarbetade av och för säkerhetsexperter, att användas på frivillig basis. De skall åtföljas av utförliga fallstudier. Handböckerna kan tas fram på områden som planering av trafiksäkerhet, infrastrukturens säkerhet och information, stuvning av tung last eller metoder för vägkontroller. Därefter kommer gemenskapen också att stödja demonstrationsprojekt som tillämpar de metoder som urskiljts när handböckerna utarbetats.
- **Insamling och analys av data om olyckor** och kroppsskador är nödvändigt för att trafiksäkerhetsproblemen skall kunna utvärderas objektivt, prioriterade åtgärdsområden skall kunna fastställas och åtgärdernas effekt kunna övervakas. Deras slutliga mål bör vara att göra det möjligt att kvantitativt mäta de fördelar som de nya teknikerna medfört. Europeiska unionen har aktivt medverkat till att definiera metoder för olycksutredning (STAIRS-projektet) och skapa databasen CARE¹⁴. Denna verksamhet måste nu utvidgas och fördjupas för att det skall bli möjligt att leva upp till de olika förväntningarna (se avsnitt 5.6).
- Ständiga tekniska och samhällsliga förändringar gör att en kraftig och kontinuerlig satsning på **forskning och teknisk utveckling** krävs för att den framtida politiken skall kunna fastställas och utvärderas. Samtidigt är det viktigt att de kunskaper från tidigare forskning omsätts i åtgärder som kan rädda människoliv. Forskningsinsatserna på trafiksäkerhetsområdet måste utökas, både inom ramen för Sjätte ramprogrammet för forskning och i form av **djupstudier, till exempel socio-ekonomiska undersökningar och demonstrationsprojekt**.
- Kommissionen anser att **skatteincitament** kan vara ett viktigt medel för att stimulera hushåll och företag till investeringar samt främja utvecklingen av säkrare infrastruktur och fordon. Incitamenten bör gälla vissa kategorier utrustning med bevisade säkerhetseffekter som det skulle vara svårt att marknadsföra utan dessa incitament. Precis som när det gällde standarder för förorenande utsläpp från fordon, kommer kommissionen att undersöka frågan om att inrätta en harmoniserad ram för att tydliggöra villkoren så att dessa kan

¹³ Se avsnitt 5.2.2. nedan.

¹⁴ Rådets beslut nr 93/704/EG av den 30 november 1993 om upprättandet av en gemenskapsdatabas för trafikolyckor (EGT L 329, 30.12.1993, s. 63).

införas i medlemsstaterna. Under alla förhållanden måste skatteincitamenten följa reglerna för den inre marknaden.

- Genom att analysera de erfarenheter som gjorts på nationell nivå, kommer kommissionen att undersöka hur **säkerhetskrav i samband med offentlig upphandling** kan införas. Kommissionen kommer att föreslå enhetliga kriterier för anbudsinfordran vid offentlig upphandling.

Sverige antog 1997 ett trafiksäkerhetsprogram som syftade till att samordna statens, landstingens, kommunernas, näringslivets och privatpersoners insatser för att nå målet noll döda och allvarligt skadade i trafiken.

I samband med detta började många svenska kommuner beakta säkerhetskrav vid offentlig upphandling av fordon eller transporttjänster.

- Sist men inte minst är det nödvändigt att samarbeta med den europeiska försäkringssektorn för att hitta nya sätt att förbättra trafiksäkerheten, till exempel genom att åstadkomma en rättvisare **fördelning av kostnaderna för kroppsskador** genom en justering av försäkringspremierna.

Det finns skäl att framhålla trafiksäkerhetens viktiga socioekonomiska aspekter. Rent ekonomiskt sett uppvisar inte åtgärderna samma kostnadseffektivitet, men även de dyraste åtgärderna har ett gynnsamt förhållande mellan kostnader och fördelar. En systematisk analys kommer att påvisa effektiviteten hos en bred uppsättning trafiksäkerhetsåtgärder och öka investeringarna. Europeiska unionen kommer att vidta åtgärder utifrån en kvantitativ analys av de **kostnader och fördelar** åtgärderna medför.

- Enhetliga trafiksäkerhetskriterier för offentlig upphandling bör införas.
- Tillsammans med den europeiska försäkringssektorn bör man undersöka de kompletterande åtgärder försäkringsbolagen kan vidta för en mer individbaserad fördelning av kostnaden för olycksrisken.

5. HUVUDSAKLIGA INSATSOMRÅDEN

5.1. Främja säkrare trafikantbeteende

5.1.1. Trafikanternas efterlevnad av grundläggande trafiksäkerhetsregler

- Vårdslöshet i trafiken är jämförbart med brottslighet och kommissionen avser att inom ramen för gemenskapspolitiken på det rättsliga området vidta åtgärder som inte bara omfattar yrkesförarna utan också alla andra bilister.

Att trafikanterna inte följer de grundläggande trafiklagarna (om alkohol i samband med bilkörning, bilbältes- eller hjälmanvändning och hastighetsbegränsningar) är den främsta orsaken till allvarliga olyckor. En insats som fokuserar på dessa tre faktorer skulle kunna göra det möjligt att mer än till hälften uppnå målet att halvera antalet dödsoffer i trafiken. Dessutom skulle en lugnare körstil bidra till betydligt sänkt bränsleförbrukning och minskade
avgasutsläpp.

Fallstudier och forskning i ämnet¹⁵ har visat att det är nödvändigt med en heltäckande strategi som omfattar både **poliskontroller**, och **trafikantupplysning och medvetandegörande** för att få trafikanterna att följa reglerna i större utsträckning.

På kort eller medellång sikt kommer de tekniska framstegen gällande såväl fordon som kontrollinstrument också att bidra till en bättre tillämpning av säkerhetsreglerna. Forskning som gäller tekniska och institutionella aspekter kommer att stödjas av EU:s sjätte ramprogram för forskning.

En studie som genomförts av Transport Research Laboratory i Förenade kungariket har visat att om medelhastigheten sänks med 3km/h skulle mellan 5 000 och 6 000 liv om året räddas i Europa, antalet olyckor minska med 120 000–140 000 och omkring 20 miljarder euro sparas. Enligt den brittiska studien leder automatiska övervakningskameror till att medelhastigheten minskas med 9 km/h, vilket innebär att om sådana installerades i hela Europeiska unionen skulle antalet olyckor kunna minskas med en tredjedel och antalet dödsoffer i trafiken halveras.

Seminariet "Killing speeds, Saving lives" under det belgiska EU-ordförandeskapet, den 8 november 2001 i Bryssel.

- De medlemsstater som kan uppvisa bäst trafiksäkerhetsresultat har också **kontrollsystem** som kan räknas till de mest effektiva. Det visar att situationen i övriga medlemsstater i det här avseendet bara är än mer beklaglig, inte minst mot bakgrund av medborgarnas förväntningar på det här området.

Det är ett faktum att kontrollerna varierar kraftigt mellan de olika medlemsstaterna. Bilister och yrkesförare vet att de måste "lätta på gasen" i vissa länder men kan köra för fort så gott som utan risk för påföljd i andra. Detta är skrämmande med tanke på att alla förare enkelt kan förflytta sig mellan olika länder, och dessutom innebär situationen att konkurrensen snedvrids inom den kommersiella transportsektorn.

För att komma tillrätta med denna situation kommer kommissionen år 2003 i ett första steg att föreslå kontrollåtgärder för att förbättra tillämpningen dels av bestämmelserna om de mest dödliga trafikbrotten, dels av den befintliga sociallagstiftningen för kommersiella transporter¹⁶.

För att kunna bedöma effekterna av ovanstående förslag har kommissionen nyligen inlett studier där man samlar in grundläggande information om trafikregler samt kontroll och tillämpning av dessa inom Europeiska unionen och analyserar de kostnader och fördelar förslagen skulle leda till. För vissa åtgärder har man kunnat fastställa ett förhållande mellan kostnader och fördelar till 10:1.

Kommissionen har också inlett nödvändigt samarbete med medlemsstaterna samt med polismyndigheter (som Tispol, det europeiska trafiksäkerhetsnätverket) och kontrollorgan (särskilt Euro Controle Route, den europeiska organisationen för transportkontroll).

¹⁵ Exempelvis projekten Gadget och Escape.

¹⁶ Detta förslag syftar till en ändring av rådets direktiv 88/599/EEG om enhetligt förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare för vägtransporter.

I de frågor som redan omfattas av gemenskapslagstiftningen finns stora skillnader när det gäller de åtal och **påföljder** för brott mot trafiklagarna som Europeiska unionens lagstiftning föreskriver, bland annat när det gäller indragning av körkort. Kommissionen anser att medlemsstaterna borde skynda på genomförandet av 1998 års Wienkonvention om kördiskvalifikationer¹⁷. För att bidra till detta avser kommissionen att stödja utvecklingen av ett informationsnät för de nationella myndigheter som ansvarar för körkortsfrågor. Generellt sett skulle det också vara värdefullt att jämföra de olika sanktionsmekanismer som förekommer, hur de tillämpas och hur effektiva de är (så kallad benchmarking).

När det gäller **kampanjer för upplysning och medvetandegörande** kan Europeiska unionen stödja informationskampanjer på europeisk nivå som i första hand går ut på att skapa medvetenhet om följderna av att trafiksäkerhetsbestämmelserna inte följs och om att kontroller genomförs. Stödet år 2001 och 2002 till att sprida den belgiska ”BOB-kampanjen”, eller kampanjen med ”utsedd förare”, till övriga medlemsstater kan här tjäna som förebild. För att få störst effekt kommer kommissionen att prioritera alleuropeiska kampanjer som faller inom ramen för de målsättningar som fastställs i föreliggande program och som är kopplade till befintlig verksamhet som polisen eller andra organ bedriver på nationell nivå. Dessa insatser kommer främst att inriktas på utsatta trafikanter, unga förare och äldre.

Sedan flera år tillbaka bedrivs i Belgien en kampanj som syftar till att få personer som åker på fest tillsammans att utse en i sällskapet till ”BOB”, den person som skall hålla sig nykter för att köra dem hem utan risk. Kampanjen har mött ett stort gensvar och mobiliserar fler och fler aktörer – välvilliga medföljande, barer som erbjuder BOB alkoholfria drycker, särskilda offentliga tjänster osv. År 2002 erhöll sju länder stöd från kommissionen för att genomföra liknande kampanjer enligt den modell som legat till grund för den belgiska kampanjen. Detta visar på det ökande intresse som finns i medlemsstaterna för att använda metoder som fungerat väl i andra medlemsstater, vid behov efter viss anpassning till den egna situationen.

- Som ett komplement till ovan nämnda kontrollåtgärder avser kommissionen också att stödja kampanjer som särskilt syftar till att öka trafikanternas medvetande om de tre främsta orsakerna till dödsolyckor i trafiken (hastighet, alkohol och underlåtenhet att använda bilbälte).

Röda korsets EU-kontor, ett organ som består av Röda korsets nationella organ i medlemsstaterna, bedrev år 2002 med gemenskapsstöd en medvetandegörande kampanj riktad till unga i åldern 15–24. Den oberoende utvärdering som gjordes när kampanjen avslutats konstaterade att denna varit effektiv och framgångsrik.

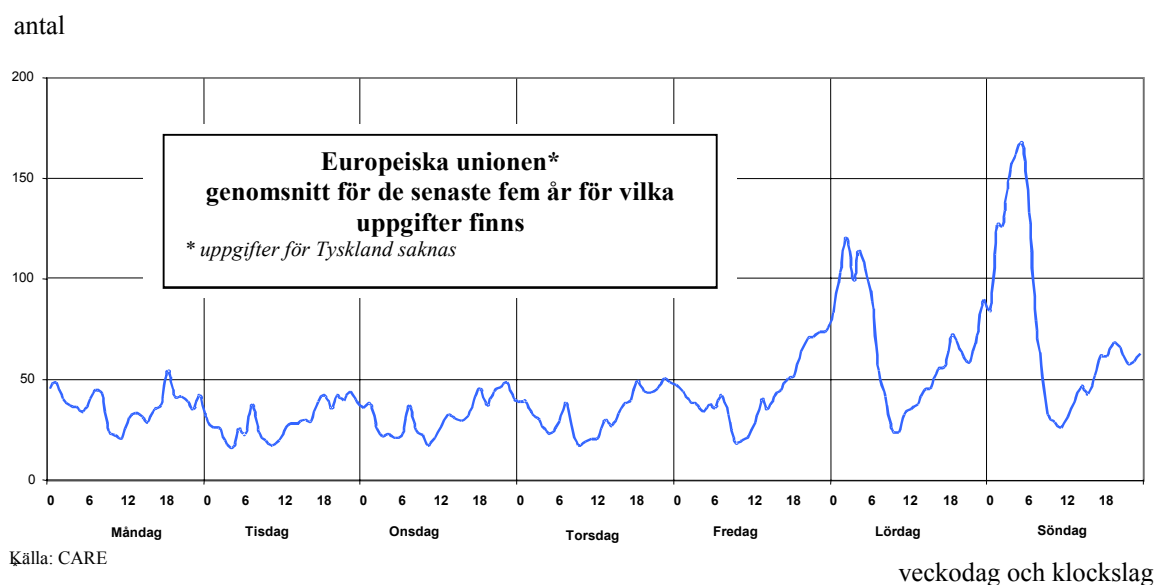
- Användning av **narkotika** och vissa **läkemedel** är på väg att bli en alltmer bekymmersam olycksfaktor, vilket även gäller trenden att vissa droger kombineras med alkohol. Om inte åtgärder vidtas inom kort, kan droger snart komma att svara för fler trafikolyckor än alkohol. Olika åtgärder måste vidtas för att bekämpa det här allvarliga problemet, däribland utveckling av ett enhetligt förfarande för drogtest av alla förare som är inblandade i

¹⁷ Rådets akt av den 17 juni 1998 om upprättande av konventionen om kördiskvalifikationer (EGT C 216, 10.7.1998, s. 1). Hittills har endast en enda medlemsstat (Spanien) undertecknat och ratificerat konventionen.

dödsolyckor, utveckling av instrument för drogtester, lämplig utbildning för trafikpolis och räddningstjänst samt sammanställning på gemenskapsnivå av resultaten av undersökningar av utbredning, kontroll och rehabilitering. Under 2002 inledde kommissionen tillsammans med amerikanska myndigheter en undersökning¹⁸ som syftade till att undersöka hur effektiv utrustning för drogtester av förare vid kontroller på vägarna var. Undersökningens resultat förväntas vara klara före år 2005. Dessutom bör läkare och farmaceuter fås att informera patienterna om hur förskrivna mediciner påverkar deras lämplighet som förare. Kommissionen kommer att undersöka möjligheten att förse alla läkemedelsförpackningar med lämpliga och enhetliga symboler, som skall bygga på en europeisk läkemedelsklassificering med avseende på dessa effekter.

Unga förare i åldern 15–24 år står för en stor andel av trafikolyckorna. Till detta samverkar flera negativa faktorer, så som otillräcklig förarerfarenhet, mer utpräglad riskbeteende och sämre respekt för trafikreglerna. Andra faktorer (trötthet, körning nattetid, bruk av lagliga och olagliga psykotropa ämnen samt gruptryck) gör att bilolyckor på fredags- eller lördagskvällarna i vissa medlemsstater har blivit den vanligaste dödsorsaken bland unga (se figur 2 nedan).

I dessa olyckor omkommer mer än 2 000 personer varje år (EU-15). Det brittiska exemplet visar emellertid att dessa siffror inte är oundvikliga.



Figur 2: Trafikdödlighet bland unga vuxna

(antal personer i åldern 18–25 år som omkommer i trafikolyckor per timme och per dag - årligt genomsnitt)

- Åtgärder som syftar till stärkt kontroll och god tillämpning av de viktigaste säkerhetsreglerna bör föreslås.

¹⁸ ROSITA-projektet - Evaluation of roadside oral fluid tests for the detection of drivers under the influence of drugs

- Riktlinjer för bästa metod för poliskontroller bör utarbetas och uppgifter om den nationella trafiklagstiftningen liksom om registrerade överträdelser och tillämpade påföljder i olika länder bör samlas in, jämföras och publiceras.
- Kampanjer som syftar till att öka medvetenheten om effekterna av alkohol, bilbälte, hastighet och trötthet bör genomföras, om möjligt i samverkan med nationell polis.
- Genomförandet av rekommendationen för högsta alkoholhalt bör främjas och arbetet med effekterna av narkotika och läkemedel fortsätta.
- Lämplig klassificering och märkning för läkemedel som påverkar förmågan att framföra fordon bör upprättas.
- På sikt bör påföljderna för de viktigaste överträdelserna mot trafikreglerna för internationella kommersiella transporter harmoniseras.

5.1.2. Körkort och utbildning

Att säkra trafiksäkerheten för alla trafikanter är ett av de främsta målen för den politik som reglerar utfärdandet av körkort i Europa. Livslång utbildning av och information till trafikanterna för att informera dem om riskerna med trafikolyckor, följderna av ett vårdslöst beteende, kontrollbestämmelserna, iakttagande av de viktigaste säkerhetsreglerna samt nyttan av en positiv inställning till effektiva korrigerande åtgärder är en viktig del av det trafiksäkerhetsrelaterade arbetet.

Körkortslagstiftningen underlättar den fria rörligheten för personer och gör det möjligt att göra förarnas beteende säkrare på vissa punkter, framför allt genom körkortsprovets uppkörningsdel för vilken minimikraven skärpts kraftigt¹⁹. Kommissionen kommer att undersöka möjligheterna att förbättra systemet för erfarenhetsbaserad behörighet för olika körkortsklasser, minimera de alltför flagranti bedrägerimöjligheter som den rika floran av giltiga körkortstyper inom Europeiska unionen skapar samt kontrollera att förare bibehåller sin lämplighet över tid.

Kommissionen avser också att uppdatera minimikraven för fysisk och psykisk lämplighet liksom de bestämmelser som gör att behöriga myndigheter kan tillämpa olika toleransnivåer eller restriktioner för förare som undergår en långvarig behandling som minskar deras förmåga att framföra fordon.

I Spanien och Nederländerna konstateras vid läkarundersökningar att var tionde 50-årig, och var sjätte 70-årig, förare kör utan tillräcklig synkorrigering.

Det är också mycket viktigt att i samband med körkortsutfärdandet och i trafikundervisningen ta större hänsyn till unga och äldre förares särskilda problem. Många medlemsstater har slutgiltigt infört ett system för erfarenhetsbaserad behörighet för de olika körkortskategorierna som omfattar särskilda bestämmelser och livslång fortbildning. Kommissionen kommer att utvärdera möjligheterna att föra upp den här typen av åtgärder på EU-nivå i syfte att särskilt minska den alltför höga olycksrisken bland unga, oerfarna förare. Flera fallstudier på detta område har genomförts med stöd av kommissionen²⁰. Resultaten av dem kommer att göra det

¹⁹ Kommissionens direktiv 2000/56/EG av den 14 september 2000 om ändring av rådets direktiv 91/439/EEG om körkort (EGT L 237, 21.9.2000, s. 45).

²⁰ Projekten Dan, Advanced och NOV-EN.

möjligt för kommissionen att inom kort utarbeta rekommendationer om hur provisoriska körkort skall kunna fungera effektivt och om handböcker på området.

Samtidigt bör man fortsätta studera rehabilitering av unga som begått allvarliga trafikbrott liksom de frågor om ömsesidigt erkännande av kördiskvalifikationer som tas upp i 1998 års konvention (ovan citerad). En studie av de rehabiliteringsprogram som anordnas i vissa medlemsstater²¹ visar att vissa program är oerhört effektiva och leder till en halvering av antalet återfallsförbrytare. Det verkar därmed lovande att koppla ett system med villkorligt eller poängbaserat körkort till krav på rehabilitering för att indraget körkort skall kunna återfås. Införandet av ett datoriserat kommunikationsnät för de nationella myndigheter som ansvarar för körkortsregistren borde också bidra till att minska bedrägerimöjligheterna och genomföra konventionen från 1998.

Det är tydligt att bristen på kontroll av utfärdandet av körkort leder till olika slags bedrägerier både på individnivå, framför allt genom att dubblett begärs eller körkortsprovet avläggs i en andra medlemsstat, och på ett organiserat plan, främst i form av förfälskning eller imitation av ibland mycket gamla körkortstyper som fortfarande är i omlopp och inte är försedda med skydd. Om man bortser från dessa organiserade bedrägerier som också måste beaktas ur säkerhetssynpunkt, är de vanligaste bedrägarna samtidigt de bilister som begår flest trafikbrott.

I det här sammanhanget avser kommissionen dessutom att vid lämpligt tillfälle lägga fram ett förslag på enhetliga kvalifikationskrav för körskollärare och examinatoreer inom hela Europeiska unionen, både av säkerhetsskäl och för att säkra den fria rörligheten för utbildningstjänster.

Slutligen kommer också en utvärdering att göras av fördelarna med den lovande utvecklingen när det gäller utarbetandet av elektroniska körkort eller användning av simulatorer i körutbildningen.

- I direktiv 91/439/EEG om körkort bör minimikrav införas för körprovsexaminatoreer och erfarenhetsbaserad behörighet för körkort för motorfordon i syfte att minska olycksrisken för oerfarna körare.
- Arbetet med att mot bakgrund av den vetenskapliga utvecklingen se över de fysiska och psykiska minimikraven för lämplighet som förare samt studera läkarundersökningars effekt på trafiksäkerheten bör fortsätta.
- En vetenskaplig metod för körträning och trafiksäkerhetsutbildning från skolåldern bör främjas.
- Det särskilda arbetet med unga förare och rehabiliteringsmetoder som syftar till att minska antalet återfall bör fortsätta

5.1.3. Hjälpmanvändning

Forskning visar att hjälpmanvändning hos förare av tvåhjuliga motorfordon halverar risken för dödlig eller allvarlig skallskada. Enligt denna statistik skulle uppskattningsvis upp till

²¹ Projektet Andrea.

omkring 1 000 liv kunna räddas i Europeiska unionen om lagen om hjälmtvång efterföljdes. Kommissionen avser att stödja nationella initiativ som syftar till att öka andelen hjälmanvändare.

I många medlemsstater uppmuntras också cyklister, vilka utgör en högriskgrupp, att använda hjälm. Kommissionen avser att statistiskt undersöka användningen av hjälm bland cyklister i unionen och hur effektivt hjälm skyddar mot skullskador, i synnerhet i åldersgruppen 10–14 år där risken är som högst.

Det låga användandet av hjälm hos mopedförare är ett allvarligt problem, oavsett om det beror på otillräckliga regler, bristande efterlevnad eller ineffektiva påföljder. En jämförande studie av trafiklagstiftningen och dess tillämpning inleddes i slutet av 2002. Utifrån studiens resultat kommer kommissionen att kunna agera på just denna punkt.

- Användandet av hjälm bör uppmuntras hos alla förare av tvåhjuliga motorfordon.
- Man bör studera hur effektiv hjälmanvändningen är bland cyklister i olika åldersgrupper och hur den påverkar cyklandet samt vilka åtgärder som eventuellt bör vidtas på EU-nivå.

5.2. Utnyttja den tekniska utvecklingen för bättre fordonssäkerhet

5.2.1. Förbättringar av fordonskonstruktionen

Bestämmelserna om fordonskonstruktion gör det möjligt att fastställa lägsta skyddsnivåer för att undvika olyckor och skydda trafikanterna mot skador. Det skydd som passagerarna i ett fordon åtnjuter i samtliga medlemsstater fortsätter att förbättras kraftigt tack vare den tekniska utvecklingen.

Typgodkännande av hela bilar och tvåhjuliga motorfordon är numera ett område där Europeiska unionen har exklusiv behörighet. Detta förfarande, som är ett mycket viktigt verktyg för att förbättra vägsäkerheten, kommer inom kort att gälla för kommersiella fordon och släpvagnar till dessa samt långfärdsbussar och stadsbussar. Den ständiga förbättringen av fordonen sker genom successiv anpassning till de tekniska krav som anges i direktiven om förfarande för typgodkännande. Det är framför allt tack vare direktiven om sido- och frontalkollisioner²² och den konsumentinformation som sker tack vare det europeiska programmet för utvärdering av nya bilmodeller (se följande stycke) som EU gjort de största framstegen när det gäller skydd för personer som färdas i bil. Genom Europeiska unionen har anslutit sig till till Genève-överenskommelserna²³ från 1958 och 1998 kan unionen spela en viktig internationell roll på det här området.

²² Europaparlamentets och rådets direktiv 96/27/EG och 96/79/EG av den 20 maj 1996 och den 16 december 1996 om skydd för passagerare i motorfordon vid sidokollision och om ändring av direktiv 70/156/EEG (EGT L 169, 8.7.1996, s. 1 och EGT L 18, 21.1.1997, s. 7).

²³ Överenskommelsen om antagandet av enhetliga bestämmelser för hjulförsedda fordon samt utrustning och delar som kan monteras och/eller användas på hjulförsedda fordon samt villkoren för ömsesidigt erkännande av godkännanden som beviljats på basis av dessa föreskrifter [tidigare överenskommelse om antagande av enhetliga bestämmelser för godkännande och ömsesidigt erkännande av godkännande för utrustning och reservdelar för motorfordon, utfärdad i Genève den 20 mars 1958] (FN:s ekonomiska kommission för Europa, 5 oktober 1995). Överenskommelsen om fastställande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon, utfärdad i Genève den 25 juni 1998.

Eftersom personer som färdas i bil utgör 57 procent av dödsoffren i trafikolyckor, är det av yttersta vikt att man fortsätter göra dessa framsteg. I majoriteten av alla fall där fotgängare och cyklister dödas eller skadas sker detta till följd av att de träffats av ett motorfordon. Därför krävs också ett skydd som minskar den höga skaderisken för dessa utsatta trafikanter. De stora risker som är förenade med motorcykel- eller mopedåkning och de höga samhällskostnader som invalidiserande skador leder till är också ett skäl att göra förnyade ansträngningar för att fastställa hur konstruktionen av dessa fordonskategorier bör förändras för att öka skyddet vid olyckor.

Man kan gå betydligt längre än så, till exempel genom att på kort sikt tillämpa de forsknings- och utvecklingsresultat som gör det möjligt att förbättra fordonens passiva säkerhet i andra hänseenden. Sjätte ramprogrammet för forskning kommer också fortsättningsvis att främja bildandet av tvärvetenskapliga forskargrupper som kan omfatta läkare och biomekaniker, ingenjörer, statistiker och psykologer från högskolan och näringslivet.

Dessutom genomgår fordonstekniken just nu en revolution som skulle kunna öppna nya perspektiv när det gäller den aktiva säkerheten eller förebyggandet av olyckor. Fordon håller på att utrustas med toppmoderna elektroniska anordningar som kan styra fordonets säkerhetsfunktioner. Tack vare denna teknik kan man ana ett kvalitetssprång för trafiksäkerheten genom intelligenta system för aktiv och passiv säkerhet som garanterar bättre efterlevnad av trafikreglerna, i synnerhet när det gäller hastighetsbegränsning och nedsatt förmåga hos föraren, samt erbjuder intelligent skydd vid olyckor. Det är emellertid inte särskilt troligt att denna teknik kan korrigera alla brister i trafikanternas beteende, vilka under referensperioden torde förbli den främsta olycksorsaken.

Det är dock inte nödvändigt att invänta framtidens teknik. Det skulle räcka att genom ett enhetligt agerande införa den teknik för fordonssäkerhet och skyddsutrustning som finns tillgänglig redan idag för att förverkliga en ansenlig del av reduktionsmålet, framför allt för kommersiella fordon.

5.2.2. Konsumentinformation: det europeiska programmet för utvärdering av nya bilmodeller (EuroNCAP)

Konsumenter som skall köpa ny bil behöver objektiv information om fordonens säkerhetsnivå. Den information som finns tillgänglig påverkar konsumenten och uppmuntrar bilkonstruktörerna till innovationer på säkerhetsområdet och till att släppa ut säkerhetslösningar på marknaden utan att lagstiftningskrav först måste träda i kraft.

Vid sidan av gemenskapens typgodkännande av fordon testar det europeiska programmet för utvärdering av nya bilmodeller (EuroNCAP) säkerheten hos de populäraste nya bilarna utifrån enhetliga testprotokoll, där olika typer av kollisioner som leder till allvarliga passagerarskador simuleras liksom en eventuell krock med en fotgängare. Programmet uppmärksammar industrins satsningar genom att offentliggöra testresultaten för att informera konsumenterna om nya bilars säkerhetsegenskaper, och programmet har gjort EU till en marknad med högt utvecklad säkerhet. Europeiska kommissionen bidrar med ekonomiskt stöd och deltar i de tekniska besluten.

En studie som genomförts med kommissionens stöd²⁴ har visat att varje stjärna som tilldelas utifrån kriterierna i programmet EuroNCAP motsvarar en minskning med nästan 10 procent av risken att passagerarna dödas i en olycka. Det har visats att risken för en dödsolycka i bilar med fem stjärnor (en modell år 2001 och sex modeller år 2002) är 36 procent lägre än för bilar som endast uppfyller de krav lagstiftningen ställer.

På senare tid har man kunnat konstatera att märkningen "5 stjärnor i EuroNCAP" håller på att bli ett populärt försäljningsargument för bilindustrin.

Fortsättningen på programmet EuroNCAP kommer att göra det möjligt att också inbegripa andra sidor av den passiva säkerheten, som skyddet mot pisksnärtsskador och fordonens kompatibilitet i krockhänseende, samt aspekter på aktiv säkerhet.

- Kommissionen kommer att fortsätta stödja EuroNCAP i syfte att möjliggöra nya framsteg, medvetandegöra och informera konsumenterna samt stärka medlemsstaternas representation.

5.2.3. Skydd vid olyckor och passiv säkerhet

Det pågår för närvarande studier som syftar till att införa särskilda specifikationer för ljud- eller ljusanordningar som stimulerar till **bilbältesanvändning** i fordon. Dessa anordningar ingår redan i fordonsbedömningen inom ramen för EuroNCAP-programmet, och EEVC²⁵ kommer att införa en standard för att bedöma deras effektivitet. Denna typ av utrustning skulle om den användes generellt kunna öka andelen bältesanvändare på ett relativt billigt och effektivt sätt. Enligt beräkningar som har gjorts i Sverige skulle man genom att installera effektiva anordningar som stimulerar till bilbältesanvändning kunna minska antalet dödsfall bland förare och passagerare med cirka 20 procent. Överfört till Europeiska unionen som helhet skulle denna andel motsvara drygt 4 000 "räddade" liv årligen. När det gäller **fasthållningsanordningar för barn** skärptes nyligen gemenskapslagstiftningen.²⁶ Dessutom bör en överenskommelse inom FN:s ekonomiska kommission för Europa om ett enhetligt fästsysteem för fasthållningsanordningar för barn underlätta montering av bilbarnstolar och öka säkerheten, vilket skulle bidra till att lösa ett problem som ofta påpekas av föräldrar.

Sverige har den högsta andelen bilbältesanvändare i Europa. Trots att denna siffra ligger på 95 procent, använde hälften av de personer som dödades i olyckor inte bilbälte. Det visar vilken stor potential som ligger i alla åtgärder för att ytterligare öka bilbältesanvändningen, särskilt bältespåminnarsystem för samtliga åkande.

Att utforma **fordonsfronter** som är mindre **farliga för fotgängare och cyklister** hör till Europeiska unionens prioriterade åtgärder. Kommissionen har nyligen antagit ett

²⁴ "Quality Criteria for the Safety Assessment of Cars Based on Real-World Crashes" (SARAC)

²⁵ Europeiska kommittén för ökad fordonssäkerhet, som får ekonomiskt stöd från gemenskapen.

²⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/20/EG av den 8 april 2003, som ändrar rådets direktiv 91/671/EEG av den 16 december 1991 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten i fordon som väger mindre än 3,5 ton (EGT L 115, 9.5.2003, s. 63). Den nya titeln på direktiv 91/671/EEG lyder nu "om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk användning av säkerhetsbälten och fasthållningsanordningar för barn i fordon".

lagstiftningsförslag som går i denna riktning²⁷. Genom att systematiskt använda fordonskonstruktioner som uppfyller de fyra testkrav som rekommenderas av Europeiska kommittén för ökad fordonssäkerhet kommer man varje år att kunna rädda livet på upp till 2 000 fotgängare och cyklister.

När det gäller **kollisioner mellan lastbilar och personbilar**, innehåller gemenskapens lagstiftning redan bestämmelser om främre och bakre underkörningsskydd och sidoskydd på lastbilar i syfte att begränsa risken för underkörning²⁸. Man skulle också kunna uppnå ett bättre skydd för förare och passagerare genom att införa kriterier för förmågan att absorbera energin vid en kollision. När det gäller **kollisioner mellan personbilar**, finns det även en potential för att förbättra kompatibiliteten mellan olika fordon. På sikt bör lagstiftningen ändras genom att sådana kriterier införs.

Dessutom borde den passiva säkerheten hos **motorcyklar och samspelet mellan vägfordon och infrastrukturen** kunna förbättras kraftigt.

Alla dessa aspekter utgör prioriteringar på kort sikt. Kommissionen kommer att fortsätta att på alla sätt sträva efter att förbättra fordonens passiva säkerhet. Framförallt kommer kommissionen att undersöka hur det ökade antalet fyrhjulsdrivna fordon, stadsjeepar (SUV) och minibussar påverkar trafiksäkerheten, vilket är en fråga som väckt oro i USA.

- Harmoniserade specifikationer för installation av ljud- eller ljussystem som stimulerar till bilbältesanvändning i fordon bör utarbetas och en allmän användning av dessa genom en frivillig överenskommelse bör främjas.
- Enhetliga fästsystem för faststhållningsanordningar för barn bör införas.
- Bilarna bör förbättras så att olyckor där fotgängare och cyklister är inblandade får en mindre allvarlig utgång.
- Orsaker till och metoder för att förebygga pisksnärtsskador bör studeras.
- Utvecklandet av intelligenta fasthållningsanordningar bör stödjas.
- Direktiven om lastbilars underkörningsskydd vid frontalkollisioner, sidokollisioner och kollisioner bakifrån bör anpassas till den tekniska utvecklingen, och kriterier för förmågan att absorbera energi införs.
- Kompatibiliteten mellan fordon bör förbättras.

²⁷ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter i händelse av kollision med ett motorfordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG [KOM(2003) 67 slutlig av den 19 februari 2003].

²⁸ Rådets direktiv 70/221/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tankar för flytande bränsle och bakre underkörningsskydd på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 76, 6.4.1970, s. 23), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/8/EG av den 20 mars 2000 (EGT L 106, 3.5.2000, s. 23); rådets direktiv 89/297/EEG av den 13 april 1989 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om sidoskydd på vissa motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 124, 5.5.1989, s. 1); Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/40/EG av den 26 juni 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om främre underkörningsskydd för motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG (EGT L 203, 10.8.2000, s. 9).

- Undersökning av hur det ökade antalet fyrhjulsdrivna fordon, stadsjeepar (SUV) och minibussar påverkar trafiksäkerheten.

5.2.4. Att förebygga olyckor och aktiv säkerhet

Den nya informations- och kommunikationsteknik som kan ingå i bilens utrustning ("intelligent transport systems" eller ITS) rymmer en stor potential för att minska antalet trafikoffrer. Inbyggda radarsystem kan exempelvis upptäcka en olyckssituation och utlösa säkerhetsutrustningen redan innan en bil kolliderar, och härigenom undvika en olycka eller avsevärt mildra dess konsekvenser. Tack vare utvecklingen av anpassade sensorer, givare och datorer har ABS-system och system som förbättrar körstabiliteten i fordon redan vunnit allmän spridning, exempelvis ESP-system ("Electronic Stability Program"), som hjälper föraren att behålla kontrollen över ett fordon under extrema förhållanden. Nya generationer av utrustning för aktiv säkerhet och förarstöd ("Advanced Driver-Assistance Systems", eller ADAS) bör inom en snar framtid finnas tillgängliga. Det handlar dels om självständiga säkerhetssystem som kan integrera såväl parametrar kopplade till fordonet och föraren som data om fordonets omgivande miljö, dels om interaktiva system som möjliggör informationsutbyte mellan olika fordon.

Genom att analysera information från fordonets omgivande miljö kommer dessa system att kunna bedöma risken för att en olycka skall inträffa. De kan varna föraren och omedelbart påbörja en lämplig undanmanöver. Om olyckan är omöjlig att undvika, kan systemet optimera de passiva säkerhetsanordningarnas funktion. Andra system kommer automatiskt att larma räddningstjänsten.

Europeiska unionen, medlemsstaterna och industrin måste anstränga sig för att införa en integrerad strategi som kan bidra till att göra dessa nya säkerhetstekniker mer effektiva. **Initiativet eSafety** infördes år 2002 av kommissionen och bilindustrin²⁹, som en del i handlingsplanen eEurope som lanserades av statscheferna vid Europeiska rådets möte i Feira i juni 2001. I detta initiativ formuleras rekommendationer och ett antal åtgärder på gemenskapsnivå som kommissionen inom en snar framtid kommer att presentera i ett meddelande om informations- och kommunikationsteknik för intelligenta fordon. Dessa åtgärder kan ses som en av byggstenarna i detta åtgärdsprogram och en synnerligen viktig sådan.

Utöver de åtgärder i detta meddelande som i första hand skall vidtas av bilindustrin, kommer Europeiska unionen att fastställa en plan för intelligenta trafikstyrningsprogram som upprättas av medlemsstaternas myndigheter och är av intresse för trafiksäkerheten. Syftet är att de skall komma samhället till största möjliga nytta.

Bland de långsiktiga utvecklingsåtgärderna är det nödvändigt att prioritera de system som erbjuder bäst utvecklingsmöjligheter³⁰. I takt med att trafikvolymerna ökar är det ur säkerhetssynpunkt absolut nödvändigt att förbättra styrningen av fordonens hastighet. Härigenom bör det bli möjligt att bekämpa trafikstockningar. Att hastighetsbegränsningarna respekteras kommer, förutom vinster på trafiksäkerhetsområdet, även att få en väsentlig

²⁹ För mer information hänvisas till följande webbplats:
www.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm

³⁰ Till exempel hastighetsbegränsande system och varningssystem, till exempel system för hastighetsanpassning (ISA, Intelligent Speed Adaptation), system som varnar för kollisioner och system som hjälper till att hålla fordonet i rätt vägbana, adaptiv farthållare (ACC, Adaptive Cruise Control) samt system som upptäcker korsningar.

inverkan i form av minskad växthuseffekt. För att bedöma under vilka förhållanden hastighetsstödsystem fungerar är det lämpligt att analysera försök som genomförts i olika länder, däribland Sverige, Förenade kungariket, Belgien, Frankrike och Tyskland.

Med beaktande av lagstiftningen om dataskydd och rätten till rörlighet bör man även fortsätta att studera tekniker som verkar lovande. Några exempel:

- System som gör det omöjligt att starta fordon med alltför hög alkoholhalt i blodet ("alkolås"). På sikt kommer dessa system att kunna ingå i den åtgärdsarsenal som kan användas mot överträdare av lagstiftningen om bilförares alkoholhalt i blodet.
- System för hastighetsstyrning för en dynamisk kontroll av fordon, i syfte att korta bromssträckor, öka stabiliteten och förebygga vältningsolyckor, särskilt för lastbilar.
- Spårning (på ett icke-integritetskränkande sätt) av trötthet hos föraren eller en förändring av förarens prestationsförmåga, så att föraren varnas.
- Särskilda anordningar som kan varna föraren för risken att kollidera med en fotgängare eller annan oskyddad trafikant. Även om denna typ av anordning ännu bara befinner sig på forskningsstadiet verkar den mycket lovande, framför allt när det gäller att förbättra säkerheten i städer. Forskningsinsatserna måste därför fullföljas och understödjas.
- Elektronisk fordonsidentifiering ("Electronic Vehicle Identification" eller EVI).

I det tidigare nämnda meddelandet om informations- och kommunikationsteknik för intelligenta fordon kommer kommissionen att presentera en detaljerad verksamhetsram.

Allteftersom tekniken utvecklas måste Europeiska unionen garantera en fortlöpande och systematisk kontroll av säkerheten hos dessa system och fastställa kvalitetsstandarder. Bland annat måste gränssnittet för informations- och kommunikationssystem i fordon organiseras på ett sätt som varken kan skada fordonets driftssäkerhet eller i onödan begränsa användningen av dessa system. I ett första skede antog kommissionen i december 1999 en rekommendation i vilken industrin uppmanas att godkänna en principförklaring om användargränssnitt³¹. Det återstår att utforma metoder för att säkerställa att dessa principer följs.

Forskningen visar också att de aktiva säkerhetssystemen inte alltid används på ett förnuftigt sätt av förarna. Därför krävs det beteendestudier innan det är möjligt att generellt tillämpa eventuella hjälpmedel av detta slag. Exempelvis kan användningen av system för att stabilisera hastigheten ("Automatic Cruise Control" eller ACC), system för att kontrollera hastigheten vid låg fart ("Stop and Go Control") och system för att stabilisera körningen kräva viss inläring. Eftersom föraren fortfarande bär det fulla ansvaret för körningen kan användningen av dessa tekniker också kräva adekvat information. Det krävs också kompletterande forskning för att studera förarens beteenden och de mentala begränsningar som ny teknik medför.

Den nya tekniken kan ha både positiva och negativa effekter på säkerheten. Även om mobiltelefoner i sig inte tillhör ett fordonets utrustning, kan deras massiva genomslag utgöra en ny risk som måste bemötas på lämpligt sätt, eftersom deras användning av förare ökar risken

³¹ Kommissionens rekommendation av den 21 december 1999 om säkra och effektiva informations- och kommunikationssystem i fordon: en europeisk principförklaring om användargränssnitt [delgivet med nr K(1999) 4786] (EGT L 19, 25.1.2000, s. 64).

för dödsolyckor mycket kraftigt.³² Å andra sidan kan de öka säkerheten genom att man kan ringa till exempelvis larmcentraler snabbare (se avsnitt 5.5 nedan).

Därför är det nödvändigt att fastställa lämpliga ramar, så att man uppmuntrar användningen av effektiv teknik och samtidigt undviker att skapa nya risker.

Av de förebyggande åtgärderna är åtgärder för att göra **fordon mer synliga**, förbättra **sikten vid mörkerkörning eller körning under svåra förhållanden** de mest lovande inför framtiden. Att fordon har och använder körljus under dagtid anses i dag ha mycket positiva effekter på hur väl fordonet syns. Eftersom vissa medlemsstater fortfarande är skeptiska till nyttan med denna åtgärd, framför allt med tanke på energikostnaden, kommer kommissionen att se över frågan innan ett eventuellt förslag läggs fram.

Kommissionen lade i februari 2002 fram ett lagstiftningsförslag för att **eliminera den döda vinkeln** bakåt för nya fordon³³. Även detta förslag rymmer en stor potential för att minska antalet trafikoffrer. I ljuset av resultaten från en undersökning planerar kommissionen att lägga fram ett lagstiftningsförslag för att i efterhand förse lastbilar som redan är i trafik med den nödvändiga utrustningen.

De framsteg som gjorts när det gäller fordonens **däck** (minskning av mängden utslungat vatten från de tunga lastbilarnas däck, förbättrat väggrepp på hala underlag, varningssystem för lågt lufttryck) borde på kort sikt leda till att bränsleförbrukningen och däckens bulleralstring minskar med bibehållen hög säkerhet. Man räknar med en minskning av bränsleförbrukningen med 10 procent och cirka 1 000 färre dödsfall om året. Kommissionen kommer att bedöma vilka åtgärder som krävs för att snabbt kunna dra nytta av denna utveckling.

Att åka **motorcykel** är det överlägset mest riskabla transportsättet. Även här finns tekniska möjligheter att minska olycksriskerna, exempelvis obligatorisk användning av anordningar som förhindrar att hjulen låser sig vid bromsning. Kommissionen kommer att fullfölja granskningen av de säkerhetstekniska aspekterna för motorcyklar i samråd med behöriga organisationer, i syfte att förbättra regelverket.

Ytterligare en aspekt är möjligheterna för **personer med rörelsehinder** att framföra fordon. Sedan 1989 har kommissionen påbörjat en rad studier som har lett fram till antagandet av en förteckning över gemenskapskoder som skall anges på körkortet³⁴ och som underlättar den fria rörligheten för personer som framför fordon som har byggts om på i många fall mycket sofistikerade sätt. För närvarande analyseras de kvantitativa, procedurmässiga och säkerhetsrelaterade aspekterna av anpassade produkter i Quavadis-studien. Resultaten av dessa arbeten bör göra det möjligt att på medellång sikt anta vägledande riktlinjer och främja rörligheten för personer som behöver anpassade fordon.

³² Se "Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit" (Bundesanstalt für Strassenwesen [BAST], Bergisch Gladbach, Tyskland, november 1997).

³³ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av speglar och kompletterande system för indirekt sikt och av fordon försedda med sådana anordningar och om ändring av rådets direktiv 71/156/EEG [KOM(2001) 811 slutlig av den 7 januari 2002, EGT C 126E, 28.5.2002, s. 125].

³⁴ Rådets direktiv 97/26/EG av den 2 juni 1997 om ändring av direktiv 91/439/EEG om körkort (EGT L 150, 7.6.1997, s. 41). Den aktuella förteckningen har ändrats genom kommissionens direktiv 2000/56/EG av den 14 september 2000 (EGT L 237, 21.9.2000, s. 45).

Forskningen visar också att de aktiva säkerhetssystemen inte alltid används på ett förnuftigt sätt av förarna. Därför krävs det **beteendestudier** innan det är möjligt att generellt tillämpa eventuella hjälpmedel av detta slag.

- Effekterna av en generell användning av körljus under dagtid för alla fordon bör studeras.
- Lastbilers synlighet bör förbättras.
- Döda vinklar i bakre synfältet för lastbilsförare bör elimineras.
- Åtgärder för att minska däckrelaterade olyckor bör utvärderas.
- Anordningar för att spåra brister hos föraren bör studeras, exempelvis alkohol och trötthetsdetektorer.
- Nationella försök med hastighetsstödsystem bör utvärderas och deras möjligheter att få acceptans hos allmänheten bedömas.
- Motorcyklars säkerhet bör förbättras genom lagstiftning och frivilliga överenskommelser med industrin.
- Fördelarna med harmoniserade godkännanden av anpassningsåtgärder på fordon avsedda för rörelsehindrade personer bör studeras.
- En långsiktig plan bör utarbetas för informations- och kommunikationssystem på trafiksäkerhetsområdet och det regelverk upprättas som krävs för att genomföra dessa system, framför allt vad gäller godkännandeförfaranden, erforderliga data och tillgång till tillräckliga radiofrekvenser.
- Prioriteringsriktlinjer bör fastställas för genomförandet och utvecklingen av kvalitetsstandarder för att optimera användargränssnittet och möjligheterna att förbättra trafiksäkerheten med hjälp av telematikapplikationer. Se till att principförklaringen om användargränssnitt respekteras.

5.2.5. Regelbunden teknisk provning

Mekaniska brister spelar numera en mindre roll i trafikolyckor, tack vare att generell provning införts. Villkoren för genomförandet av denna provning fastställs i gemenskapens lagstiftning, och omfattar både personbilar och lastbilar³⁵. Den provning som utförs måste emellertid anpassas med hänsyn till den växande komplexiteten hos inbyggda tekniker och deras operativsystem, för att kunna garantera att dessa fungerar väl under fordonets hela livslängd.

Kommissionen kommer att undersöka om det är lämpligt att även låta andra fordonskategorier omfattas av den tekniska provningen och om man bör främja andra alternativa metoder som kan ge motsvarande resultat.

³⁵ Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (EGT L 46, 17.2.1997, s. 1) – senast anpassat till den tekniska utvecklingen genom kommissionens direktiv 2001/9/EG av den 12 februari 2001 (EGT L 48, 17.2.2001, s. 18); Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen (EGT L 203, 10.8.2000, s. 1).

Kommissionen undersöker vidare sin anslutning till 1997 års överenskommelse³⁶ i syfte att provnormerna skall harmoniseras på en internationell minimi nivå.

- I samarbete med medlemsstaterna bör man undersöka om det finns skäl att låta den tekniska provningen omfatta nya inbyggda elektroniksystemen.
- Bästa metoder för att göra den återkommande obligatoriska provningen mer kostnadseffektiv bör fastställas och uppmuntras.

5.3. Uppmuntra till förbättringar av väginfrastrukturen

5.3.1. Problemaspekter

Genom att förbättra väginfrastrukturen och införa vissa förfaranden kan man alltså väsentligen bidra till att minska trafikolyckornas omfattning och svårighetsgrad. Konstruktörerna kan genom att ge vägen en viss form påverka trafikanternas beteende. Genomförandet av konceptet med "självförklarande väg" kommer att kunna förbättra förarnas beteende med hjälp av en bättre information om lämplig hastighet. Inrättandet av en "förlåtande" miljö (framför allt sidoräcken och vägkanter) där mänskliga misstag inte nödvändigtvis leder till döden eller allvarliga skador, bör dessutom bidra till att göra vägarna säkrare.

Europaparlamentet har vid flera tillfällen krävt att man systematiskt skall genomföra en konsekvensutredning om säkerheten hos ny infrastruktur som finansieras med hjälp av EU-medel, och att man på EU-nivå skall upprätta riktlinjer för genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder till en låg kostnad och för genomförandet av säkerhetskontroller.

Såsom påpekas i tidigare nämnda vitbok skall en konsekvensutredning om säkerhet genomföras när nya vägprojekt granskas, för att kontrollera att projekten inte får några negativa effekter för säkerheten i det berörda området. En gemenskapsmetod måste fastställas för att genomföra dessa konsekvensutredningar. Säkerhetskontroller måste därefter genomföras för att kontrollera de faktiska anläggningarna under vägprojektets olika faser.

Förbättringarna av vägnätet räddar liv och gemenskapen har en viktig roll att spela för att uppmuntra dessa förbättringar. Den förfogar för detta ändamål över två viktiga redskap. Det ena är utarbetandet av tekniska vägledningar på EU-nivå som kan användas på frivillig basis av personer som yrkesmässigt arbetar med säkerhetsfrågor. Det andra är harmoniseringen av förfaranden, normer och säkerhetsutrustning för det transeuropeiska vägnätet.

I väntan på de nödvändiga förbättringarna av det befintliga vägnätet har kommissionen påbörjat arbeten som syftar till att harmonisera de kriterier som gör det möjligt att identifiera platser där det sker flest olyckor, och metoderna för att göra trafikanter som saknar lokalkännedom uppmärksamma på dessa platser. Med utgångspunkt i dessa arbeten och enligt vad som aviserats i vitboken avser kommissionen att under 2003 inom ramen för ett lagstiftningsförslag om säker väginfrastruktur införa en harmoniserad definition av platser med hög olycksfrekvens, EU-vägs skyltar och information till bilisterna samt korrigeringar åtgärder.

³⁶ Överenskommelse om antagande av enhetliga villkor för periodiska tekniska kontroller av hjulförsedda fordon samt ömsesidigt erkännande av sådana kontroller, överenskommen i Wien den 13 november 1997 (FN:s ekonomiska kommission för Europa).

En annan intressant väg att gå utgörs av europeiska vägbedömningsprogram, som syftar till att ge bättre information till trafikanter om vilka risker de utsätts för och skapa medvetenhet om behovet av att investera i bättre vägar. Vägar med otillräckligt skydd vid kollisioner och vägar med olämpliga hastighetsbegränsningar får dåliga omdömen. I kombination med ett system med stjärnor som informerar om olycksrisken för ett visst vägavsnitt, bör denna mekanism ge förarna incitament att köra mer försiktigt. Det långsiktiga syftet är att stimulera till en minskning av andelen vägar och tunnlar med hög olycksrisk i Europa.

Intresseorganisationer för bilister har inlett ett vägbedömningsprogram kallat EuroRAP (European Road Assessment Programme). Tanken är att förse bilister i hela Europa med information om säkerhetsstandarden på de större vägar de använder. Informationen skall grunda sig på objektiva kriterier. Kommissionen stöder detta nya projekt.

5.3.2. Upprättande av tekniska vägledningar inom området säker infrastruktur

Det har i vissa medlemsstater visat sig användbart att ha nationella riktlinjer. I linje härmed är det lämpligt att fastställa tekniska vägledningar inom området säker infrastruktur. I dessa kan generella principer läggas fast och illustreras med fallstudier, i syfte att hjälpa yrkesverksamma inom detta område, på lokal och regional nivå, att specificera och genomföra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Kommissionen betonade redan i vitboken behovet av åtgärder som tillnärmning av tekniska infrastrukturdata och en grundläggande harmonisering av vägmärken och signaler, inklusive elektroniska vägskyltar.

Inom ramen för det förslag till direktiv som nämns ovan kommer kommissionen att föreslå att vägledningar för säker infrastruktur och information till förare skall upprättas. Följande områden prioriteras särskilt: åtgärder till låg kostnad, såväl vid platser med hög olycksrisk som längs vissa vägavsnitt eller inom ett visst geografiskt område, säkerhetskontroller, säkerhetsstyrning i stadsmiljö, sänkt hastighet och förlåtande infrastruktur. Dessa vägledningar kommer att kunna utvecklas och ingå i typexempel på europeiska kravspecifikationer som kan användas vid anbudsförfaranden som avser anläggning och underhåll av väginfrastruktur. Detta kommer att underlätta en ökad konkurrens mellan länderna och förbättra anbudet i termer av kvalitet och pris. Det skulle även få effekter i form av förenklad och enhetlig administration.

Kommissionen kommer att underlätta insamling och spridning av information om bästa metoder för vägkontroller och konsekvensbeskrivningar för vägar. Den kommer att stödja demonstrationsprojekt där gemensamma riktlinjer för säker infrastruktur tillämpas, framför allt inom det sjätte ramprogrammet för forskning. När så är lämpligt kommer kommissionen även att ställa tillämpningen av dessa riktlinjer som ett villkor för finansiering av alla EU-finansierade infrastrukturprojekt, inbegripet det transeuropeiska vägnätet, inom områden som säkerhetskontroll, säkerhetsstyrning i stadsmiljö och bedömning av konsekvenser för säkerheten.

Varje år dödas mer än 330 personer i plankorsningar i Europeiska unionen, på grund av okunskap eller brott mot trafikreglerna. Vissa förare är omedvetna om följderna av sitt agerande och beter sig oansvarigt. De institutionella problemen mellan väg- och järnvägsoperatörer och den olikartade signaleringen förvärrar situationen.

I samråd med väg- och järnvägsoperatörerna planerar kommissionen att utarbeta riktlinjer i form av uppföranderegler för att peka på effektiva lösningar som väsentligen kan minska antalet trafikoffrer.

5.3.3. *Det transeuropeiska vägnätet*

År 1996 gav rådet Europeiska unionen i uppdrag att garantera användarna en hög, jämn och kontinuerlig nivå på service, komfort och säkerhet³⁷. Denna lagstadgade skyldighet kräver, i kombination med de senaste årens kraftiga ökning av de internationella transporterna, att säkerheten för det transeuropeiska vägnätet förbättras.

En studie kommer att inledas för att fastställa vilken potential för att minska antalet trafikoffrer som ligger i en ökad harmonisering av säkerhetsregler, regler om vägmärken och signaler och ingenjörsvetenskapliga normer för vägar och vägutrustning (med beaktande av andra internationella studier, exempelvis de som genomförts av FN:s ekonomiska kommission för Europa).

Flera europeiska standarder har redan antagits, framför allt inom området för vägsäkerhetsutrustning. Dessa standarder bör kontinuerligt förbättras, så att de utgår från kriterier baserade på prestanda.

Trafiksäkerhetsrelaterade åtgärder på denna del av vägnätet kommer att bli särskilt viktiga mot bakgrund av **utvidgningen**, eftersom de berörda länderna i långt större utsträckning än de nuvarande femton medlemsländerna kommer att behöva göra stora investeringar för att förbättra sin del av det transeuropeiska vägnätet.

Kommissionen kommer att fastställa riktlinjer för att upprätta en koppling mellan gemenskapens finansiering av nätet och en förbättrad säkerhet.

5.3.4. *Säkra tunnlar*

Mycket av väginfrastrukturen, däribland tunnlar, anlades för flera tiotal år sedan, vid en tidpunkt då trafiktätheten var en annan än i dag och då fordonens egenskaper skiljde sig från dagens. Till följd av nyligen inträffade tunnelolyckor föreslog kommissionen i december 2002 ett direktiv som syftar till att garantera de europeiska medborgarna en lägsta säkerhetsnivå i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet³⁸.

De föreslagna åtgärderna omfattar organisation och teknisk utrustning. För att beakta olikheter mellan tunnlar, när det gäller såväl funktion som säkerhet, bör åtgärderna träda i kraft stegvis. Tunnlar med stora säkerhetsrisker, det vill säga vissa av de äldsta och tunnlar som konstruerats för en lägre trafikvolym än den nuvarande eller förväntade, bör bli föremål för prioriterade renoveringsarbeten.

Kommissionen kommer även att vara uppmärksam på planerade säkerhetsåtgärder i infrastrukturprojekt som omfattar tunnelavsnitt och som får ekonomiskt stöd från gemenskapen, framför allt via de budgetmedel som är avsatta för det transeuropeiska transportnätet.

Kommissionen planerar att fortsätta stödja projekt för information till användarna om säkerheten i tunnlar, på samma sätt som man gjorde under 2002.

³⁷ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EGT L 228, 9.9.1996, s. 1).

³⁸ KOM (2002)769 slutlig av den 30 december 2002.

5.3.5. Nytt koncept med "intelligenta vägar" och Galileo

Möjligheten att i förväg registrera onormala trafikförhållanden och överföra relevanta fakta till föraren kommer att fortsätta att påtagligt förbättra trafiksäkerheten.

Registreringen av onormala trafikförhållanden kommer att kunna förbättras inom de närmaste åren, genom att fordonen själva används som mottagare och genom att data centraliseras i trafikkontrollcentra med hjälp av de många olika kommunikationsmetoder som idag finns tillgängliga. Ett utbyggt samarbete mellan den offentliga och privata sektorn inom detta område bör göra det möjligt att snabbare inrätta harmoniserade förfaranden som är mer effektiva och mindre kostnadskrävande, exempelvis genom att den privata sektorn ges tillgång till trafikdata, och genom att man upprättar en strikt rättslig och kommersiell ram för utbyggnaden av trafikinformationstjänster³⁹.

Information om alla onormala situationer kommer att kunna överföras till förarna via de olika metoder som finns tillgängliga, elektroniska vägskyltar, radiotjänster med trafikinformation och så vidare.

Införandet av harmoniserade system för elektronisk avgiftsbetalning kommer att minska trafikstockningarna och därmed risken för olyckor vid avgiftsstationerna. Kommissionen lade nyligen fram ett förslag till direktiv⁴⁰ om sådana system.

Ibruktagandet av det europeiska satellitbaserade navigationssystemet Galileo kommer från och med 2008 att spela en viktig roll, tack vare den precision som systemet ger och den ökade tillförlitligheten i informationsöverföringen. Bilister och myndigheter kommer att få tillgång till mer exakta och effektiva system inom följande områden:

- Navigations- och styrningssystem, med utgångspunkt i digitala kartor, kompletterade med säkerhetsinformation till förarna om statiska faror de kommer att påträffa (platser med hög olycksfrekvens etc.) och dynamiska faror (halka, tät trafik etc.).
- Trafikinformation som kan filtreras så att den direkt svarar mot en förars behov och en given situation.
- Ett larmsystem vid olyckor, som automatiskt skickar väsentlig information till närmaste hjälpstation.
- "Spårning". t.ex. i form av övervakning av fordon som transporterar farliga ämnen, stulna fordon eller fordon som används i kriminella sammanhang.

Dessa aspekter kommer även att vidareutvecklas i kommunikationens meddelande (se ovan) om programmet eSafety, som syftar till att utveckla nya inbyggda säkerhetstekniker.

- Ett ramdirektiv om säker väginfrastruktur bör föreslås i syfte att införa ett harmoniserat förvaltningssystem för platser med hög olycksfrekvens och trafiksäkerhetskontroller på vägar som ingår i det transeuropeiska nätet.

³⁹ Kommissionens rekommendation av den 4 juli 2001 om utvecklingen av en rättslig och kommersiell ram för den privata sektorns deltagande i utbyggnaden av telematikbaserade trafik- och reseinformationstjänster (TTI) i Europa (EGT L 199, 24.7.2001, s. 20).

⁴⁰ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om allmänt införande av och driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (KOM(2003) 132 slutlig, 23.4.2003).

- Tekniska vägledningarna på infrastrukturuområdet bör utarbetas, framför allt när det gäller åtgärder som är billiga att genomföra, kontrollmetoder, säkerhetsstyrning i stadsmiljö, tekniker för att dämpa hastigheten och ”förlåtande” vägkanter.
- En vägledning med bra metoder bör utarbetas för säkra plankorsningar.
- Man bör utvärdera hur gemenskapsfinansierade projekt som berör ett helt område inverkar på säkerheten.
- Gemenskapens standarder för vägutrustning bör anpassas till den tekniska utvecklingen och en hög skyddsnivå garanteras, bland annat genom anläggningsarbeten som syftar till att göra vägkanterna mindre farliga vid en eventuell olycka.
- Forsknings- och demonstrationsprojekt bör genomföras på temat ”intelligenta vägar”.
- En hög säkerhetsnivå i tunnlar bör garanteras, bland annat genom standarder och information till användare.

5.4. Säker yrkestrafik för gods- och persontransport

Under den senaste tioårsperioden har antalet lastbilar som trafikerar de europeiska vägarna ökat avsevärt. Att vända olycksskurvan för olyckor där lastbilar är inblandade är en utmaning både för samhället och – mer direkt – för sektorn för godstransport på väg. Att köra lastbil hör till de allra farligaste yrkena, och även yrkeschaufförer har rätt till en säker arbetsmiljö, som uppfyller de senaste arbetsmiljökraven.

I detta sammanhang har Europaparlamentet och rådet stegvis antagit följande direktiv, för alla fordon som väger över 3,5 ton eller rymmer minst 8 passagerare:

- I november 2002, ett direktiv om obligatorisk utrustning med hastighetsbegränsare, från 2005 i nya fordon och före 2008 för fordon registrerade efter den 1 oktober 2001⁴¹. Kommissionen kommer att utvärdera effekterna av detta direktiv, främst när det gäller lättare fordon på mindre än 7,5 ton och om så krävs lägga fram lämpliga förslag.
- I april 2003, ett direktiv om obligatorisk **bilbältesanvändning** för förare och passagerare på de platser som är utrustade med bilbälte⁴². För att göra denna åtgärd mer effektiv kommer kommissionen under 2003 att så snart som möjligt införa obligatorisk montering av bilbälten på alla sittplatser i bussar⁴³. Kommissionen har vidare påbörjat arbeten som syftar till att identifiera särskilda problem i samband med **transport av barn** för att om så krävs införa skyddsregler för fordon som används för skoltransporter.

Kommissionen har även utarbetat ett förslag till direktiv om **grundutbildning och vidareutbildning för yrkesförare**⁴⁴. Det är en avgörande fråga, eftersom det gäller att vända den nuvarande trenden. För närvarande har inte mer än tio procent av yrkesförarna gått någon

⁴¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/85/EG av den 5 november 2002 om ändring av rådets direktiv 92/6/EEG om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (EGT L 327, 4.12.2002, s. 8). Det tidigare direktivet omfattade endast lastbilar på mer än 12 ton och bussar på mer än 10 ton.

⁴² Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/20/EG (redan nämnt i avsnitt 5.2.3).

⁴³ Detta gäller inte stadsbussar.

⁴⁴ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbildning av yrkesförare för gods- eller och persontransport på väg [KOM(2001) 56 slutlig av den 2 februari 2001, EGT C 154E, 29.5.2001, s. 258].

utbildning utöver körkortsutbildningen. Genomförandet av direktivet kommer att bidra till att öka trafiksäkerheten, säkerheten vid köruppehåll och vila och höja servicekvaliteten. Det kommer också att främja integreringen på arbetsmarknaden och råda bot på konkurrenssnedvridningen inom detta område.

Vidare behandlar parlamentet och rådet för närvarande ett lagstiftningsförslag om att förbättra och förstärka gällande regler om kontroll och efterlevnad av reglerna om **kör- och vilotid**⁴⁵. Detta initiativ syftar till att främja en effektiv och enhetlig tolkning av gällande regler inom detta område. Förslaget innehåller även bestämmelser som syftar till att fastställa arbetsgivarens ansvar för vissa överträdelser som begås av anställda förare, och till att harmonisera villkoren för att kunna belägga ett fordon med körförbud. Ett annat lagstiftningsförslag är under beredning, nämligen ett direktiv som ingår i ett kontrollpaket (se avsnitt 5.1.1 ovan), som syftar till att förbättra tillämpningen av sociallagstiftningen om körtid, vilotid och arbetstid⁴⁶. Detta direktiv kommer att ändra ovan nämnda direktiv 88/599/EG och bland andra åtgärder innehålla en avsevärd ökning av antalet kontroller som måste genomföras för att se till att bestämmelserna om förarens kör- och vilotid respekteras (hittills har en procent av arbetsdagarna kontrollerats). Andra bestämmelser i detta förslag till direktiv syftar till att uppmuntra systematiskt utbyte av information, samordning av kontrollåtgärder, framför allt när det gäller transporter över gränserna, regelbundet samråd mellan nationella myndigheter och utbildning av kontrollpersonal för att de olika medlemsstaternas lagstiftning skall efterlevas bättre.

Införandet av **digitala färdskrivare**⁴⁷, en anordning som används för att registrera data över en längre period än vad mekaniska färdskrivare för närvarande kan göra – exempelvis hastighet och körtid – kommer att innebära att kontrollmetodernas effektivitet ökar väsentligt.

Tabell 2 nedan är ett annat exempel på ansvarsfördelningen mellan de olika nivåer som berörs.

Europeiska unionen	- Förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter - Förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter - Direktiv 88/599/EG om införande av en lägsta kontrollfrekvens för vägkontroller - Initiering av samarbetet mellan nationella polismyndigheter för kontroll av internationella transporter Övervakning av medlemsstaternas införlivande av gemenskapslagstiftningen i deras nationella lagstiftning.
--------------------	---

⁴⁵ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet [KOM(2001)573 slutlig av den 12 oktober 2001, EGT C 51E, 26.2.2002, s. 234].

⁴⁶ Arbetstiden regleras genom rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 (EGT L 307, 13.12.1993) ändrat genom direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 (EGT L 195, 1.8.2000, s. 41), vilka kompletteras av Europaparlamentets och rådets sektoriella direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35.).

⁴⁷ Rådets förordning (EG) nr 2135/98 av den 24 september 1998 om ändring av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och direktiv 88/599/EEG om enhetligt förfarande vid kontroll av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 (EGT L 274, 9.10.1998, s. 1); kommissionens förordning (EG) nr 1360/2002 av den 13 juni 2002 om anpassning för sjunde gången till den tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 207, 5.8.2002, s. 1).

Nationell nivå	- Godkännande av färdskrivare och besiktning av fordon som är utrustade med sådana - Organisation av kontroller och fastställande av påföljder för det fall att arbetstiden överskrids - Tillämpning av påföljder
Regional /lokal nivå	- Utfärdande av förarkort - Utförande av kontroller av färdskrivarskivor på vägarna och i företagens lokaler - Uppförande av utrustade rastplatser vid motorvägarna
Privata sektorn	- Information och medvetandehöjande åtgärder riktade till förarna från arbetsgivarna och lämplig planering av transporterna - Beaktande av hur reglerna följs vid lönesättningen - Bonus från försäkringsbolagen i det fall att lagstiftningen följs - Förarnas efterlevnad av regelverket

Tabell 2: Efterlevnaden av lagstiftningen om arbetstid och vila för yrkesförare

Last som trillar av från tunga lastfordon beroende på dålig **säkring av lasten** kan leda till olyckor som ofta är mycket allvarliga. Vissa medlemsstater har komplett lagstiftning på området, men bristen på harmonisering på gemenskapsnivå är ett allvarligt problem för många internationella transportföretag. För att åtgärda bristerna utarbetade kommissionen under år 2002 riktlinjer för bästa metoder.

Tunga transporter⁴⁸, som kan utgöra en risk för vägsäkerheten, är en annan problemkälla beroende på att reglerna inte harmoniserats, ibland inte ens mellan olika regioner i samma medlemsstat. Även på det här området har kommissionen utarbetat riktlinjer för bästa metoder.

Den lagstiftning som reglerar de tekniska villkoren för **vägtransport av farligt gods** utgör också en viktig del av gemenskapens regelverk på trafiksäkerhetsområdet. Dessa regler ses regelbundet över mot bakgrund av internationella studier, framför allt inom ramen för den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR). Behovet av att bättre beakta risker som sammanhänger med de ökande säkerhetsproblemen (skydd mot användning av fordon i syfte att skada) kommer att medföra att bestämmelserna i denna lagstiftning ses över.

Europeiska unionen kommer att lägga särskild vikt vid hur de åtgärder som beskrivs i föregående stycken tillämpas inom sektorn för yrkestransporter. Det gäller framför allt tekniska åtgärder, utbildningsåtgärder, och utveckling av ny säkerhets- och trafikstyrningsteknik.

I en nära framtid blir det även nödvändigt att bevaka vilka konsekvenser en växande användning av **små nyttofordon och företagsfordon** kan komma att få. Avsaknaden av regelverk om utbildning, kör- och vilotid och hastighetsbegränsare kan få effekter på trafiksäkerheten.

⁴⁸ Närmare bestämt transporter som är undantagna från bestämmelserna i rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

- Europaparlamentets och rådets direktiv om utbildning av yrkesförare bör antas och införlivas.
- Regelverket om vilotid och körtid för kommersiella vägtransporter bör förstärkas (liksom kontrollen av dess tillämpning).
- Digitala färdskrivare i kommersiella fordon bör införas.
- Riktlinjer för bästa metoder bör fastställas när det gäller företagens policy för att minska risken för olyckor och skador och det bör uppmuntras att säkerheten tas upp som ett väsentligt villkor i vägtransportavtal.
- Riktlinjer för bästa metoder när det gäller säkring av last och tunga transporter.
- Gemenskapens lagstiftning bör anpassas till den tekniska utvecklingen i fråga om transport av farligt gods.
- Obligatoriskt bilbälte i bussar och lastbilar bör införas.
- Skyddsregler för fordon som bedriver regelbunden transport av barn bör införas.
- Man bör studera hur trafiksäkerheten påverkas av den växande användningen av små nyttofordon och företagsbilar.

5.5. Hjälp och vård till offer för trafikolyckor

Flera tusen liv skulle kunna räddas i Europeiska unionen genom snabbare insatser och tidigare diagnos i samband med omhändertagandet vid posttraumatiska stressreaktioner efter trafikolyckor. I omvänd ordning riskerar ett dåligt omhändertagande vid posttraumatiska stressreaktioner, om patienten överlever, att yttra sig i skador och handikapp som skulle ha kunnat undvikas. I en undersökning som har genomförts i Förenade kungariket har man beräknat att tolv procent av de trafikoffre som hade fått en allvarlig skelettskada fick ett bestående allvarligt handikapp som skulle ha kunnat undvikas.

Man skulle behöva tillgång till detaljerade uppgifter om skadornas svårighetsgrad för att bättre förstå hur man kan begränsa skadorna genom det medicinska omhändertagandet efter en olycka. Det är nödvändigt att samla in data på nationell nivå för att bedöma hur effektiv akutvården är.

I nya bilar tenderar automatiska nödlarmsanordningar och anordningar för positionsangivelse att bli allt vanligare. För att göra dem så användbara som möjligt är det viktigt att larmmeddelandet skickas direkt till räddningstjänsten. Denna typ av system behöver prövas i ett pilotprojekt, som i ett första skede bör omfatta lastbilar som används för internationella transporter.

Parlamentet och rådet har nyligen beslutat att ålägga teleoperatörerna att förse räddningstjänsten med information som gör det möjligt att lokalisera nödsamtal som ringts till **nödnumret 112**⁴⁹. Kommissionen kommer 2003 att anta en rekommendation där man angav

⁴⁹ Paket om nya elektroniska kommunikationsnät och -tjänster bestående av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/21/EG av den 7 mars 2002 om ett gemensamt regelverk för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster (ramdirektiv) och Europaparlamentets och rådets

riktlinjer för genomförandet av detta beslut. På nyare bilmodeller erbjuder bilkonstruktörerna även automatiska larmsystem. Det är i detta skede viktigt att se till att information som samlas in och överförs via de olika systemen verkligen når fram till den räddningstjänst som skall ingripa vid olyckor, och det utan dröjsmål. Dessa system kommer att omfattas av det tidigare nämnda meddelandet om informations- och kommunikationsteknik för intelligenta fordon.

- Bästa metoder bör studeras inom området för medicinsk vård efter olyckor.
- Specifikationer bör utarbetas för larmanordningar som skall användas vid en olycka, kopplade till ett system för positionsangivelse och demonstrationsprojekt bör genomföras där hela räddningskedjan medverkar.

5.6. Insamling, analys och spridning av data om olyckor

5.6.1. Problemaspekter

För att kunna fastställa ett gemensamt mål för ökad trafiksäkerhet krävs att man prioriterar genomförandet av så effektiva åtgärder som möjligt. Olyckor är oförutsägbara händelser, men de är inte för den skull ödesbestämda, och det är nödvändigt att känna till **orsaker**, **omständigheter** och **konsekvenser** för att kunna kontrollera och förhindra olyckor, eller åtminstone mildra deras effekter.

Därför är databaser om olyckor och skador oundgängliga redskap för att objektivt kunna bedöma problem som rör trafiksäkerhet. Om man i linje med detta utrustar vägfordon med inbyggda system ("svarta lådor") avsedda att registrera parametrar som gör det möjligt att förklara orsakerna till olyckor, precis som man gör i andra transportmedel, kommer det att leda till att bilisterna blir mer ansvarstagande, de rättsliga förfarandena efter olyckor kommer att påskyndas och rättegångskostnaderna att minska och det blir möjligt att vidta mer effektiva förebyggande åtgärder.

5.6.2. Olycksorsaker

Det finns planer på att utveckla oberoende olycksutredningar vid trafikolyckor, efter förebild av EU:s befintliga regelverk om civil luftfart. Med tanke på det mycket stora antalet trafikolyckor är det dock inte möjligt att genomföra en detaljerad utredning av varje olycka. Det är mer realistiskt att dels inrikta sig på de allvarligaste olyckorna, dels på ett representativt urval av "vanliga olyckor". Dessa utredningar skall vara oberoende av de utredningar som utförs av rättsliga myndigheter och försäkringsbolag och inriktas på orsakerna till olyckan snarare än på ansvarsfrågan och göra det möjligt att förbättra lagstiftning och gällande praxis. Utredningarna skall bedrivas på nationell nivå på grundval av en europeisk metod och resultaten skall överlämnas för bedömning till en expertgrupp som har sitt säte i kommissionen. Dessa utredningar om ett begränsat antal olyckor kommer att komplettera den allmänna trafikolycksstatistiken och detaljerade studier om enskilda olyckor som genomförs av tvärvetenskapliga grupper. De databaser som härigenom upprättas kommer att ställas till forskarnas förfogande.

direktiv 2002/22/EG av den 7 mars 2002 om samhällsomfattande tjänster och användares rättigheter avseende elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster (direktiv om samhällsomfattande tjänster)(EGT L 108, 24.4.2002, s. 33).

Det finns ett särskilt problem med användningen av utredningar som sker i samband med olyckor. För närvarande är det främsta syftet med utredningar som utförs av rättsliga myndigheter och försäkringsbolag att ersätta skada som vållats genom olyckor och fastställa ansvarsfrågan enligt de regler som lagstiftaren fastställt. Dessa utredningar kan dock inte fylla det behov som nu ger sig till känna och blir allt mer påtagligt i Europa och Förenta staterna, nämligen behovet av att ha oberoende tekniska utredningar där resultaten inriktas på olycksorsaker och olika sätt att förbättra lagstiftningen.

Sedan flera år tillbaka föreskrivs denna typ av utredningar i EG:s regelverk när det gäller civil luftfart⁵⁰. En motsvarande skyldighet föreskrivs numera i regelverket för järnvägstrafiken⁵¹. Kommissionen planerar nu att föreslå att samma slags utredningar skall utvecklas för sjöfartssektorn⁵², och på sikt vore det lämpligt att göra detta även för trafikolyckor.

De oberoende utredningarna måste genomföras på nationell nivå, men enligt en europeisk metod. Resultaten skall översändas till en oberoende expertgrupp som har sitt säte i kommissionen och har till uppgift att förbättra gällande lagstiftning och anpassa metoderna till exempelvis den tekniska utvecklingen.

Vid den tredje konferensen om olycksutredningar som organiserades av Europeiska transportsäkerhetsrådet (ETSC) konstaterades det att "en permanent oberoende organisation inte endast utgör en garanti för att utredningarna utförs oberoende. Den innebär även en garanti för att dess rekommendationer verkligen omsätts i praktiken".

Alla nya tekniker som kan misstänkas leda till kompensationsfenomen hos förarna måste utvärderas med avseende på deras effekter. Detta gäller exempelvis anordningar som slår larm vid trötthet hos föraren, rehabiliteringsåtgärder, metoder för stegvis förarutbildning.

När det gäller **svarta lådor** (så kallade krockpulsmätare) kommer man genom att installera dem i vissa typer av vägfordon, precis som man har gjort i övriga transportsätt, att kunna förstå de tekniska orsakerna till olyckor, bilisterna kommer att ges ett större ansvar, de rättsliga förfarandena i anslutning till olyckor att påskyndas, och kostnaderna för dessa att minska, och man kommer att kunna vidta mer effektiva förebyggande åtgärder. Det blir värdefullt att centralisera insamlingen av registrerade uppgifter eftersom det kommer att

⁵⁰ Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart (EGT L 319, 12.12.1994, s. 14) utgör en modell för övriga transportsätt. I detta direktiv fastställs grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart. Som ett komplement antog kommissionen i december 2000 ett förslag till direktiv om rapportering av tillbud i civil luftfart. Detta förslag kompletterar den nuvarande lagstiftningen och behandlar analysen av tillbud, som i allmänhet förebedar olyckor.

⁵¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 75, 15.3.2001, s. 1), som ingår i det "järnvägspaket" som antogs i december 2000, åläggs medlemsstaterna att vidta åtgärder för att utredningar systematiskt skall genomföras vid olyckor. Kommissionen föreslog 2002 (KOM(2002)21 slutlig, EGT C 126E, 28.5.2002, s. 332) ett direktiv om järnvägssäkerhet där medlemsstaterna åläggs att på nationell nivå inrätta helt oberoende organ, som skall ansvara för att genomföra olycksutredningar. En samarbetsmekanism skall inrättas på gemenskapsnivå, eventuellt inom ramen för den framtida Järnvägssäkerhetsbyrån.

⁵² Enligt rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg (EGT L 138, 1.6.1999, s. 1) krävs från och med den 1 december 2000 att en objektiv utredning skall genomföras vid olyckor som inbegriper alla berörda fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar. Kommissionen planerar att före 2004 föreslå ett harmoniserat system för alla olyckor till havs.

finnas ett mycket stort antal apparater i bruk. För att undvika eventuella problem med bristande teknisk kompatibilitet bör man utan dröjsmål utarbeta tekniska specifikationer.

5.6.3. *Omständigheter kring olyckor*

Europeiska unionen har som redan nämnts inrättat databasen CARE. Den förses med enskilda data av medlemsstaterna och administreras av kommissionen⁵³. Sedan juli 2002 finns flera tabeller och diagram tillgängliga för allmänheten via webbplatsen ”Europa”⁵⁴ och enligt planerna skall denna tjänst kontinuerligt utökas. Vidare har ett begränsat antal användare (två i varje medlemsstat) direkt tillgång till samtliga uppgifter i CARE. En grupp bestående av flera organ som är specialiserade på trafiksäkerhet kommer före utgången av 2003 att avsluta en studie över den praktiska driften av CARE⁵⁵. Studier över den statistiska korrelationen bör också genomföras för att fortlöpande beräkna fel i antalet redovisade trafikoffrer. För detta ändamål bör även data från sjukhusen och nationell statistik samköras.

För att kunna jämföra situationen i de olika medlemsländerna krävs att uppgifterna i CARE kombineras med olika socioekonomiska variabler, så kallade **riskexponeringsvariabler**, såsom fordonspark, vägnätens längd och olika trafikvolymmer. Variablerna i fråga måste finnas tillgängliga på en detaljnivå som är jämförbar med typologin i CARE och mätas på ett jämförbart sätt.

På medellång sikt rymmer CARE en stor potential som informationskälla och hjälpmedel som kan ligga till grund för beslut och uppföljning, både för allmänheten, forskare och politiker.

5.6.4. *Konsekvenser av olyckor*

Blodprover, röntgenundersökningar och andra kliniska analyser är nödvändiga för kunskapen om konsekvenserna av olyckor med kroppsskador som följd, och utförandet av dem måste kodifieras, eller rentav harmoniseras i hela Europeiska unionen. Ofta genomförs lyckade försök på lokal nivå, av tvärvetenskapliga läkarteam som arbetar med trafikskador. Dessa försök måste framhållas på EU-nivå samtidigt som man främjar utbyte av information mellan specialister och utarbetar riktlinjer för bästa praxis.

I anslutning till det femte ramprogrammet för forskning inleddes år 2002 ett stort projekt som undersöker skador till följd av trafikolyckor⁵⁶. Detta projekt utgår från de rekommendationer som formuleras i ett tidigare projekt⁵⁷ om kodifiering av skador. Arbetet måste fullföljas och utvecklas, och olycksfallsforskning har valts till ett av de prioriterade insatsområdena för det sjätte ramprogrammet.

5.6.5. *Europeiska trafiksäkerhetsobservatoriet*

Kommissionen har vidare för avsikt att inrätta ett europeiskt trafiksäkerhetsobservatorium, i form av en struktur inom kommissionen i form av ett pilotprojekt som skall finansieras inom ramen för EU:s budget. Detta observatorium skall samordna alla gemenskapens åtgärder inom området för insamling och analys av data om trafikolyckor och kroppsskador. Det kommer att inrymma informationssystemet CARE, och därmed utgöra en knutpunkt i Europeiska unionen

⁵³ Det finns även en BICAR-databas som administreras av OECD, men datan finns endast tillgänglig i sammanställd form.

⁵⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm

⁵⁵ ASTERYX-projektet.

⁵⁶ PENDANT-projektet.

⁵⁷ STAIRS-projektet (fjärde ramprogrammet).

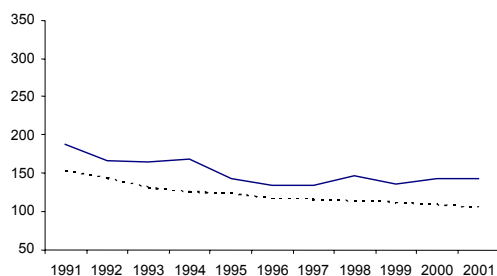
för informationsutbyte om bästa praxis. Det kommer slutligen att organisera och leda verksamheter med utgångspunkt i gemenskapens riktlinjer om bästa praxis. Observatoriet kommer även att kunna svara för att förbättra spridningen av resultat från forskningsprojekt om trafiksäkerhet, både de som finansieras via Europeiska unionen och de som sorterar under andra program, samt se till att informationen sprids.

- Databasen CARE bör utvecklas och tillträdet till den byggas ut, i en strävan efter öppenhet och för att främja dess användning.
- CARE bör kompletteras med riskexponeringsvariabler och olycksorsaker.
- Systemen för samkörning av sjukhusdata och nationell statistik om trafikolyckor bör utvärderas och förbättras.
- Specifikationer för inbyggda svarta lådor (krockpulsmätare) bör utarbetas och det bör utredas vilka effekter olika alternativ får för vissa kategorier av fordon.
- Ett europeiskt trafiksäkerhetsobservatorium bör inrättas, i form av en struktur inom kommissionen.
- En europeisk metod för oberoende utredningar om trafikolyckor bör fastställas och en oberoende expertgrupp inrättas med säte i kommissionen.

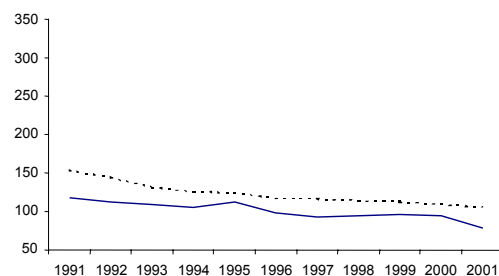
BILAGA 1

Trafikolyckor – utveckling av antal dödade per miljon invånare, 1991–2001 **Situationen i varje medlemsstat (+ genomsnitt för EU-15)**

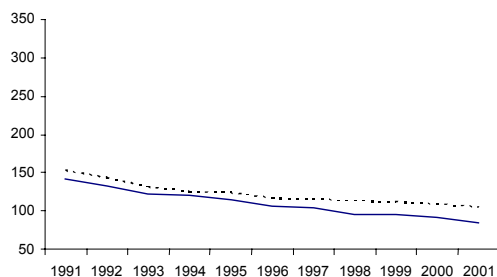
B



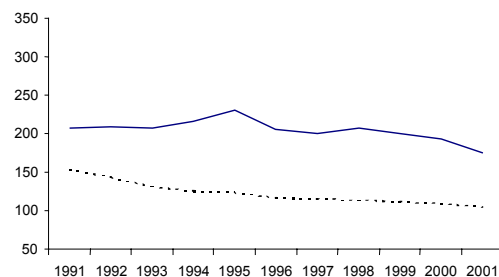
DK



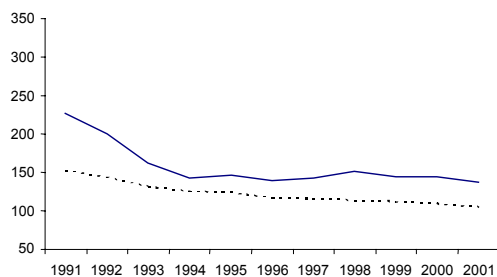
D



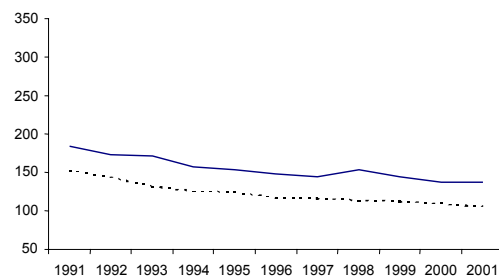
EL

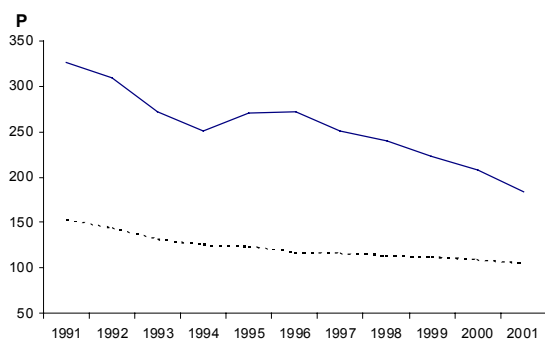
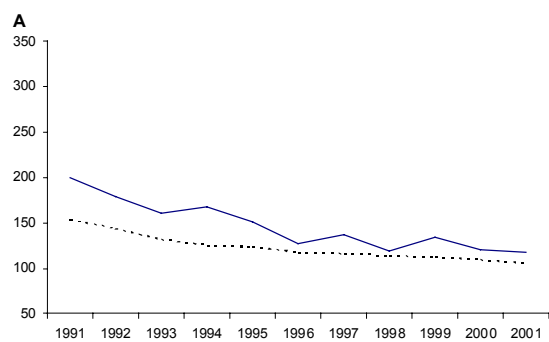
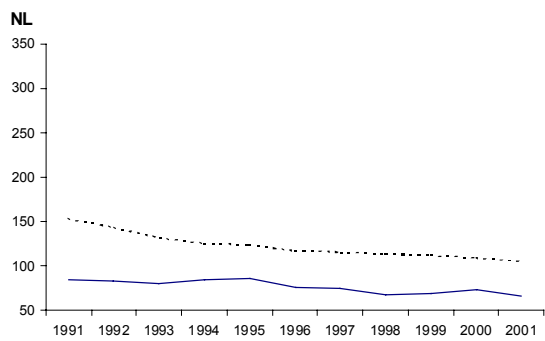
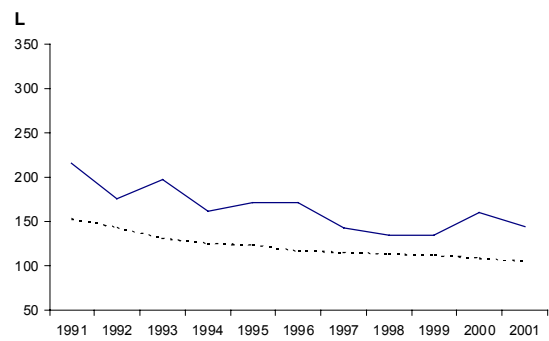
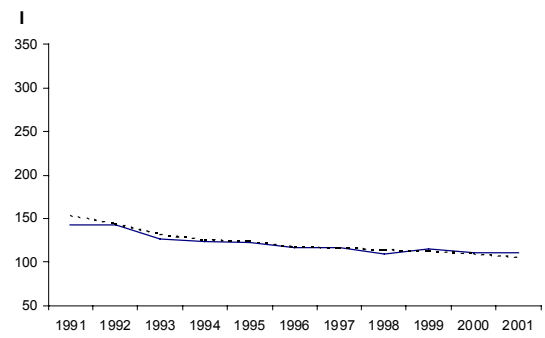
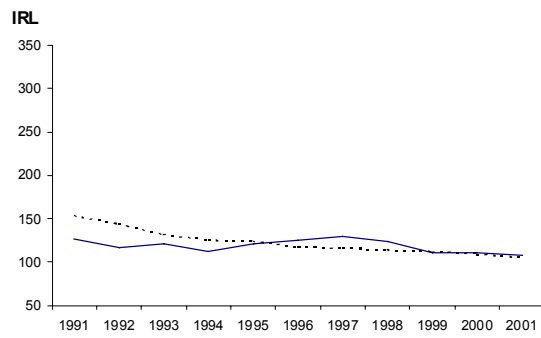


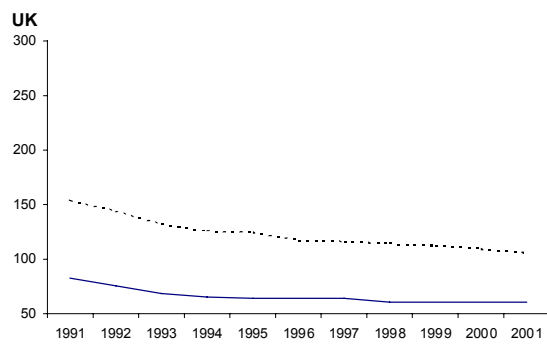
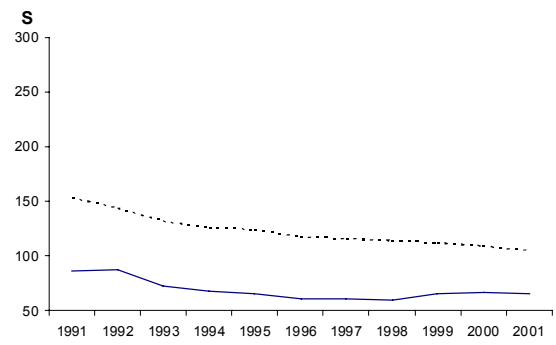
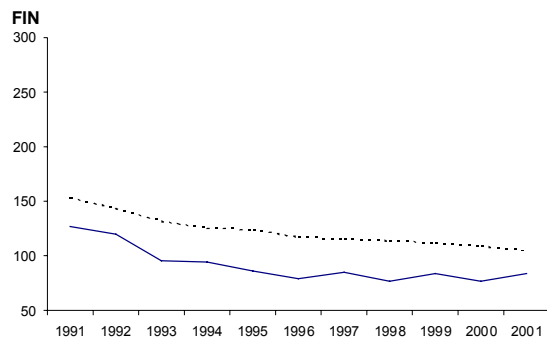
E



F







	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total
B	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.500	1.397	1.470	1.486	16.918
DK	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	5.815
D	11.300	10.631	9.949	9.814	9.454	8.758	8.549	7.792	7.772	7.503	6.977	98.499
EL	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.157	2.105	2.182	2.116	2.037	1.895	23.585
E	8.836	7.818	6.376	5.614	5.749	5.482	5.604	5.957	5.738	5.777	5.516	68.467
F	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	8.918	8.487	8.079	8.160	98.789
IRL	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	4.760
I	8.109	8.053	7.188	7.091	7.020	6.676	6.713	6.314	6.633	6.410	6.410	76.617
L	83	69	78	65	70	71	60	57	58	70	69	750
NL	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066	1.090	1.082	1.085	13.067
A	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963	1.079	976	958	12.893
P	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	2.126	2.028	1.874	1.671	27.167
FIN	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	5.140
S	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	6.660
UK	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.581	3.564	3.580	3.598	42.467
EU-15	56.027	52.771	48.558	46.514	46.096	43.626	43.312	42.344	41.901	40.761	39.684	501.594

Trafikolyckor – utveckling 1991–2001 – antal dödade

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
B	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145
DK	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81
D	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85
EL	207	210	209	216	231	206	201	208	201	193	180
E	227	201	163	143	147	140	143	151	145	145	137
F	184	173	172	157	154	147	145	153	145	138	138
IRL	126	117	121	113	121	125	130	124	111	111	108
I	143	142	126	124	123	116	117	110	115	111	111
L	216	177	197	162	172	172	143	135	135	161	156
NL	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	68
A	200	178	161	167	151	128	137	119	133	120	118
P	326	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163
FIN	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84
S	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66
UK	82	76	68	65	64	64	64	61	60	60	60
EU-15	153	144	132	126	124	117	116	113	112	108	105

Trafikolyckor – utveckling 1991–2001 – antal dödade per miljon invånare

Källor: CARE, nationella data. Preliminära siffror i kursiv stil.

BILAGA 2

Den europeiska trafiksäkerhetsstadgan

Undertecknad [beteckning, adress], företrädd av [namn och titel på undertecknare]

vilken har ett offentligt bemyndigande, beslutsbefogenhet, ekonomiska eller sociala befogenheter eller ett representativt mandat,

och i denna egenskap bär en del av ansvaret för trafiksäkerheten inom Europeiska unionen,

INGRESS

finner att det nuvarande antalet trafikoffver i Europa ligger på en oacceptabel nivå och att det är lämpligt att vidta mer effektiva åtgärder för att snarast minska detta antal,

finner att det för att uppnå de önskade resultaten är lämpligast med en samordnad åtgärd mellan de många aktörer som i något avseende bär ett ansvar,

anser att det finns effektiva åtgärder för att uppmuntra trafikanter att iaktta trafiksäkerhetsreglerna och även för att vidta mer långtgående åtgärder, exempelvis minska olycksrisken för trafikanter, samt att räckvidden för dessa åtgärder kommer att bli begränsad om ett alltför litet antal aktörer medverkar,

stöder målet att minska antalet dödade med minst 50 procent till år 2010,

litar till berörda individers och organisationers ansvars känsla,

inser att kostnaden för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder är ytterst låg, med tanke på det mänskliga, sociala och ekonomiska priset för bristande trafiksäkerhet,

(SYFTE)

FÖRBINDER SIG ATT BESLUTSAMT GENOMFÖRA DE ÅTGÄRDER SOM FÖLJER AV UNDERTECKNADS ANSVAR OCH VERKSAMHET, FÖR ATT PÅSKYNDA FRAMSTEGEN PÅ TRAFIKSÄKERHETSOMRÅDET.

FÖRBINDER SIG ATT INOM RAMEN FÖR SINA ANSVARSOMRÅDEN OCH SPECIFIKA FÖRHÅLLANDEN, VID BEHOV OCH ENLIGT DE VILLKOR SOM FOGAS TILL DENNA STADGA, GENOMFÖRA BLAND ANNAT FÖLJANDE PRINCIPER OCH ÅTGÄRDER:

1. Vidta de åtgärder som faller inom det egna ansvarsområdet för att bidra till ovan nämnda mål att minska antalet döda i trafiken.
2. Införliva trafiksäkerhetsåtgärder och bedömning av säkerhetsnivåer bland de egna huvudmålen och huvudsakliga beslutsfaktorierna, framför allt inom ramen för forskningsverksamhet, organisation och investeringar, och mer övergripande i den egna verksamhetsorganisationen, för att utarbeta en verklig plan för trafiksäkerhet.
3. Utbyta teknisk och statistisk information med behöriga organ på trafiksäkerhetsområdet, för att möjliggöra ökad kunskap om olycksorsaker, kroppsskador till följd av olyckor och effektiviteten i förebyggande och tillfälliga åtgärder.

4. Bidra till att förebygga trafikolyckor genom att genomföra åtgärder av hög kvalitet inom ett eller flera av följande områden:
 - Utbildning och information till förare på grundläggande nivå och fortsättningsnivå.
 - Utrustning och ergonomi i bilar.
 - Anpassning av infrastruktur för att minimera olycksrisken och olyckornas svårighetsgrad samt uppmuntra ett säkert körsätt.
5. Utveckla och genomföra tekniker som gör det möjligt att mildra konsekvenserna av trafikolyckor.
6. Bidra till att utveckla metoder för en enhetlig, kontinuerlig och adekvat kontroll av efterlevnaden av trafikreglerna, utförd av personer som verkar i undertecknads namn eller under dennes ledning, och utdela enhetliga, snabba och proportionerliga påföljder mot eventuella överträdare.
7. Inrätta en ram som främjar införandet av fortbildningsåtgärder och rehabilitering av förare i riskzonen.
8. Anstränga sig för att i möjligaste mån bidra till en bättre kännedom om olycksorsaker och omständigheter kring och konsekvenser av olyckor, i syfte att dra lärdomar och förhindra att olyckor upprepas.
9. Bidra till att effektiv medicinsk, psykologisk och juridisk hjälp av hög kvalitet finns tillgänglig för trafikolycksoffer.
10. Godta sakkunnigbedömning i efterhand, i enlighet med lämpliga sekretessbestämmelser, av åtgärder som vidtagits för att förbättra trafiksäkerheten och om så krävs korrigera åtgärderna mot bakgrund av denna bedömning.
11. Ta initiativ till att genomföra åtgärder som går längre än gällande regelkrav, nämligen följande: [ifylles av undertecknaren].

Utfärdat i ... den

(underskrift)