

**Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020”**

KOM(2010) 389 slutlig

(2011/C 132/19)

Föredragande: **Jan SIMONS**

Den 20 juli 2010 beslutade kommissionen att i enlighet med artikel 304 i EUF-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

”Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020”

KOM(2010) 389 slutlig.

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 1 mars 2011.

Vid sin 470:e plenarsession den 15–16 mars 2011 (sammanträdet den 16 mars 2011) antog kommittén följande yttrande med 158 röster för, 2 emot och 4 nedlagda röster.

## 1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Kommittén anser att minskningen av antalet offer för trafikolyckor är av stor betydelse för samhället och ställer sig bakom kommissionens – ambitiösa – avsikt att under perioden 2011–2020 halvera detta antal i jämförelse med 2010.

1.2 Kommittén påpekar att det är önskvärt att införa differentierade minskningsmål för olika medlemsstater, eftersom riskerna skiljer sig mellan medlemsstaterna.

1.3 Kontrollen av genomförandet av programmet bör enligt kommittén göras av en särskilt inrättad europeisk myndighet för trafiksäkerhet eller ett överordnade observations- och tillsynsorgan där också trafiksäkerhetsexperter som utnämnts av medlemsstaterna ska delta.

1.4 Denna myndighet eller överordnade observations- och tillsynsorgan ska sörja för att en årlig kontroll sker för att garantera att de målsättningar som anges i programmet uppnås.

1.5 Kommittén hänvisar till följande villkor som måste uppfyllas om kommissionens mål att halvera antalet offer för trafikolyckor fram till 2020 ska kunna nås:

— Ett starkt politiskt ledarskap.

— Tillgång till enhetliga och detaljerade statistiska uppgifter.

— Formulering av mål när det gäller svårt skadade trafikanter och en definition av ”allvarlig skada”.

— En mer stringent gemenskapspolitik när det gäller harmonisering och fastställande av trafiksäkerhetsåtgärder.

— Starkare betoning på en differentierad utbildning av framför allt sårbara trafikanter, såsom unga, äldre och funktionshindrade, samt förare av tvåhjuliga motorfordon, cyklister och fotgängare.

— Involvering av alla arbetsgivare med egen fordonspark vid genomförandet av ”bästa praxis”.

— Införande av gemenskapslagstiftning för sårbara trafikantkategorier, något som för närvarande saknas.

— En ökad säkerhetsnivå för det transeuropeiska vägnätet, och för minst 25 procent av vägnätet utanför detta, till TEN-T-nivå.

— Tillhandahållande av särskild utbildning och fortbildning för polis-, ambulans- och brandkårspersonal, räddningstjänst och bärgningstjänst, dvs. alla som assisterar vid olycksfall, så att dessa tjänster är av hög kvalitet och fordonen används på ett professionellt sätt och så att den administrativa handläggningen samtidigt kan förbättras.

— Att verka för att det snabbt skapas fler säkra och bevakade parkeringsplatser för yrkesförare.

— Kommittén anser att kontrakten ska kopplas till förarens yrkeskunskaper och inte till prestationerna.

1.6 Vad gäller den mänskliga faktorn i vägtrafiken håller kommittén med kommissionen om att kontinuerlig trafikundervisning, fortbildning och efterlevnad är av avgörande betydelse för att nå målsättningarna, och i detta avseende har kommittén framför allt de sårbara grupperna i åtanke.

1.7 I fråga om efterlevnadsaspekten vill kommittén återigen betona att detta också ska omfatta en gränsöverskridande efterlevnad.

1.8 Kommittén ställer sig bakom följande åtgärder:

— Utvidgning av lagstiftningen om förarens kör- och arbetstid till att även omfatta yrkesfordon på mindre än 3,5 ton.

— Införande av farthållare i lätta yrkesfordon.

— Införande av alkoholås i lastbilar, lätta yrkesfordon och personbilar om förare har dömts för rattfylleri samt redskap för att detektera narkotikaanvändning.

— Aktiva och passiva säkerhetsåtgärder för tvåhjuliga motorfordon.

— Framställning i alla medlemsstater av så kallade blackspotkartor (över olycksbelastade vägnavn) och tillhandahållande av en årlig uppdatering av dessa.

— Utvidgning av eCall till fler fordon, såsom motordrivna tvåhjuliga fordon.

— Omsättning av de politiska riktlinjerna i ett detaljerat handlingsprogram.

## 2. Inledning

2.1 Genom detta meddelande ger kommissionen innehåll åt sin vision i fråga om utvecklingen av de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet för perioden 2011–2020.

2.2 Kommissionen kommer, via de politiska riktlinjer som anges i meddelandet, att utveckla en allmän förvaltningsram och fastställa ambitiösa mål som kan styra de nationella och lokala strategierna, så att de åtgärder som beskrivs kan vidtas på ett så effektivt sätt som möjligt på den lämpligaste nivån och med de bästa medlen.

2.3 Enligt kommissionen bör följande åtgärder ges absolut prioritet:

— Fastställande av en strukturerad och sammanhängande samarbetsram som bygger vidare på bästa praxis i medlemsstaterna, som ett nödvändigt villkor för att de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet för perioden 2011–2020 ska kunna genomföras på ett effektivt sätt.

— Utveckling och fastställande av en strategi med avseende på skador och första hjälpen vid olycksfall, som svar på det alltmer akuta behovet av att reducera antalet offer för trafikolyckor.

— En förbättring av säkerheten för sårbara trafikanter, i synnerhet motorcyklister, för vilka olycksstatistiken är särskilt oroande.

2.4 Kommissionen anger att man i förslaget till politiska riktlinjer har beaktat resultaten från det tredje åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet 2001–2010, där det framgår att det ambitiösa målet att halvera antalet dödsoffer tyvärr inte kommer att kunna uppnås. Det har dock gjorts fortlöpande framsteg, framför allt under de senaste åren.

2.5 För att uppnå målet att upprätta ett gemensamt område för trafiksäkerhet föreslår kommissionen av slutmålet att halvera det totala antalet dödsoffer i vägtrafiken i Europeiska unionen under perioden 2011–2020 ska vidhållas, med 2010 års nivå som utgångspunkt.

2.6 Med tanke på de framsteg som gjorts under perioden för det tredje åtgärdsprogrammet (en minskning av antalet dödsoffer med 35–45 procent) är en halvering av antalet dödsfall i trafiken under de kommande 10 åren enligt kommissionen en ansevärd höjning av ambitionerna i förhållande till det mål inom ramen för det tredje åtgärdsprogrammet som inte uppnåtts.

2.7 Kommissionen ska försöka uppnå det mål man ställt upp fram till 2020 genom fortsatta intensiva insatser med avseende på följande sju målsättningar:

— Bättre trafikundervisning och fortbildning för trafikanter.

— Bättre efterlevnad av trafikregler.

- Förverkligande av en säkrare väginfrastruktur.
- Se till att fordonen på vägarna är säkrare.
- Främjande av modern teknik för att öka trafiksäkerheten.
- Bättre räddningstjänst och behandling efter skada.
- Skydd av sårbara trafikanter.

2.8 Till var och en av de ovannämnda målsättningarna har kommissionen knutit konkreta åtgärder som ska leda fram till den tänkta minskningen av antalet dödsfall i trafiken. Dessa åtgärder behandlas inom ramen för de allmänna och särskilda kommentarerna.

2.9 Vad gäller metoden för att uppnå målen tänker kommissionen inte så mycket på införande av ny lagstiftning. Det handlar i stället om en utökad kontroll av EU:s regelverk i fråga om trafiksäkerhet, upprättande av en samarbetsram mellan medlemsstaterna och kommissionen och fastställande av gemenskapsinstrument för övervakning och utvärdering av trafiksäkerhetspolitikens effektivitet.

### 3. Allmänna kommentarer

3.1 Kommittén anser att minskningen av antalet offer för trafikolyckor är av stor betydelse för samhället. Det framgår bland annat av de yttranden som den har antagit under årens lopp<sup>(1)</sup>. Samtidigt skedde också en faktisk, betydande minskning av antalet offer för trafikolyckor under den förra verksamhetsperioden. Kommittén kan därför ställa sig bakom kommissionens – återigen ambitiösa – mål att halvera antalet dödsoffer i trafiken under perioden 2011–2020, med 2010 års nivå som utgångspunkt.

3.2 Med den nya benämningen "politiska riktlinjer" i stället för "strategiska riktlinjer" vill kommissionen betona den förändring av filosofin som skett i den meningen att tonvikten under det kommande årtiondet inte så mycket kommer att ligga på att föreslå ny lagstiftning som på att utarbeta och införa följande tre principer: ansvarsdelning, beaktande av trafiksäkerhetspolitiken inom annan politik och samma trafiksäkerhetsnivå i alla EU-medlemsstater.

<sup>(1)</sup> EESK:s yttrande om "Trafiksäkerhet 2003-2010", EUT C 80, 30.3.2004, s. 77; "Samlade åtgärder för säkrare vägar", EUT C 168, 20.7.2007, s. 71; "Att underlätta gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser", EUT C 77, 31.3.2009, s. 70; "Strategiska riktlinjer för trafiksäkerhet fram till 2020", EUT C 48, 15.2.2011, s. 27.

3.3 Kommittén kan föreställa sig att det rör sig om en ändring i kommissionens filosofi för att de rättsliga förutsättningarna till stor del har genomförts. Vi anser emellertid inte att det kommissionen föresätter sig, nämligen att utveckla en allmän förvaltningsram och fastställa ambitiösa mål som styr de nationella och lokala strategierna, är tillräckligt. Enligt vår uppfattning bör framstegen, efter att den lagstiftning som ännu saknas har införts<sup>(2)</sup>, kontrolleras i tid (årligen) och noggrant.

3.3.1 Enligt kommittén borde de politiska riktlinjerna också omsättas i ett handlingsprogram med detaljer, tidsplaner, övervakningsinstrument och en utvärdering efter halva tiden.

3.4 Kommittén anser att detta bäst kan uppnås genom att man samlar in uppgifter och övervakar genomförandet av det fjärde europeiska åtgärdsprogrammet<sup>(3)</sup> i samråd med de företrädare för trafiksäkerhet som utnämnts av medlemsstaterna. I sammanhanget bör hänsyn tas till de aspekter som kommittén framförde i yttrandet till Europaparlamentet, som i själva verket skrevs innan kommissionen lade fram föreliggande meddelande. Huruvida detta nu sker i form av en europeisk myndighet för trafiksäkerhet eller ett europeiskt övervaknings- och kontrollcentrum, som redan har initierats inom kommissionen, spelar ingen roll för kommittén. Följande rekommendationer har framförts för att se till att programmet för perioden 2011–2020 blir en framgång:

3.4.1 Se till att det finns ett starkt politiskt ledarskap med tanke på ansvarsdelningen mellan EU och medlemsstaterna.

3.4.2 Införskaffa ännu mer harmoniserad och detaljerad statistik i fråga om trafiksäkerhet i alla medlemsstater.

3.4.3 Formulera mål beträffande svårt skadade trafikanter, där en gemensam definition av begreppet "allvarlig skada" fastställs.

3.4.4 Utveckla en striktare gemenskapspolitik när det gäller harmonisering och fastställande av trafiksäkerhetsåtgärder, så att medlemsstaterna kan genomföra dessa åtgärder på ett bättre och snabbare sätt.

3.4.5 Lägga större vikt vid differentierad utbildning för alla, men i synnerhet sårbara trafikanter som unga och äldre, men också förare av tvåhjuliga motorfordon, cyklister och fotgängare.

<sup>(2)</sup> Se punkt 4.8 i EESK:s yttrande om "Strategiska riktlinjer för trafiksäkerhet fram till 2020", EUT C 48, 15.2.2011, s. 27.

<sup>(3)</sup> EUT C 48, 15.2.2011, s. 27, punkt 1.5 och därefter.

3.4.6 Involvera alla arbetsgivare med en egen fordonspark i projekt för att minska antalet olyckor i samband med pendling, genom att utveckla en säkerhetspolitik för den egna fordonsparken och uppmuntra personalen att använda sig mer av kollektivtrafiken.

3.4.7 Utveckla gemenskapslagstiftning för sårbara trafikantkategorier, t.ex. nya krav för typgodkännande av tvåhjuliga motorfordon på över 150 kubik, krav på automatiska strålkastare och – i samband med översynen av körkortsdirektivet – fortbildning och tekniska kontroller.

3.4.8 Enligt kommittén bör en ökad säkerhetsnivå för det transeuropeiska nätverket, och för minst 25 procent av vägnätet utanför detta, till TEN-T-nivå fastställas som mål i det nya programmet.

3.4.9 Vad gäller den övergripande målsättningen för programmet, att halvera antalet dödsfall i trafiken, påpekar kommittén att riskerna i de olika medlemsstaterna skiljer sig påtagligt och att vi därför anser att differentierade minskningsmål bör införas.

3.5 Kommittén inser att åtgärderna kan komma att skilja sig mellan medlemsstaterna, med tanke på de skillnader som råder i fråga om säkerhetsrisker. De medlemsstater som redan har upplevt en påtaglig minskning av antalet offer för trafikolyckor måste framför allt koncentrera sig på "den mänskliga faktorn": Trafikundervisning som omfattar fortbildning och efterlevnad måste prioriteras, medan medlemsstater där det ännu inte varit tal om någon markant minskning av antalet olycksoffer också vid sidan av utbildning, fortbildning och efterlevnad även måste fästa stor uppmärksamhet vid de "hårda" komponenterna i trafiksäkerhetspolitiken, t.ex. en förbättring av infrastrukturen och säkerhetskrav för fordon.

3.6 Kommittén instämmer i kommissionens synsätt att trafikantens beteende i slutändan är av avgörande betydelse för trafiksäkerhetspolitikens effektivitet och att kontinuerlig trafikundervisning, fortbildning och efterlevnad därför är nödvändigt.

3.7 Man bör framför allt uppmärksamma de "sårbara" trafikanterna, de unga och oerfarna förarna och de äldre som – om de inte har genomgått någon fortbildning – inte känner till förändringar av trafikreglerna.

3.8 Vidare anser kommittén att informationsinsatser bör genomföras regelbundet i alla medlemsstater för att motverka alkoholkonsumtion i samband med framförande av fordon. Det måste ske en intensifiering av tillsynsinsatserna, också en gränsöverskridande sådan.

#### 4. Särskilda kommentarer

4.1 Kommittén rekommenderar att man så snart som möjligt ska fastställa en gemensam definition för begreppen "allvarliga" och "lindrigare skador" och utifrån detta finner ett gemensamt slutmål för minskning av antalet trafikskador, så att dessa uppgifter kan anges i programmet fram till 2020.

4.2 Kommittén stöder förslaget från kommissionen om att förbättra trafikundervisningen och fortbildningen för trafikanter genom att utarbeta en gemensam trafiksäkerhetsstrategi på området för trafikundervisning och fortbildning.

4.3 Här bör aspekten "hjälp och beteende vid olycksfall" betonas mer i körskoleutbildningen.

4.4 Framför allt kommer kommittén att uppmärksamma betydelsen av livslångt lärande, bland annat på grund av det faktum att trafikregler kan ändras med tiden.

4.5 Detta gäller vanliga trafikanter, men framför allt fortbildning av polis-, ambulans- och brandkårspersonal, räddningstjänst och bärgningstjänst, dvs. alla som assisterar vid olycksfall och som måste ha särskilda färdigheter vid trafikolyckor. Kommittén anser att en särskild trafikutbildning och kontinuerlig fortbildning för sådan personal är mycket viktigt, både i yrkesmässigt och administrativt hänseende, så att denna personal blir ännu mer kvalificerad.

4.6 Kommittén är överens med kommissionen om att ytterligare ansträngningar bör göras i fråga om efterlevnad av trafikregler, också gränsöverskridande sådana. I sitt yttrande om att underlätta gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser<sup>(4)</sup> har kommittén redan uttryckligen angett att kommissionens mål, som fastställs i det tredje åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet, inte kommer att uppnås utan gränsöverskridande efterlevnad av trafikregler. Kommittén står utan undantag fast vid de slutsatser som anges i nämnda yttrande.

4.7 Kommittén är överens med kommissionen om att en sådan installation av farthållare som redan är obligatorisk i lastbilar också bör införas i lätta yrkesfordon. Anledningen är att sådana fordon blir allt vanligare på vägarna, framför allt inom budsektorn, där "just-in-time"-leveranser är betydelsefulla och ofta sker i hög hastighet. I samband med detta bör man också anpassa kör- och arbetstiderna till bestämmelserna för varutransporter med lastbilar med en högsta tillåtna totalvikt på över 3,5 ton.

<sup>(4)</sup> EESK:s yttrande om "Att underlätta gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser", EUT C 77, 31.3.2009, s. 70.

4.8 Eftersom alkoholkonsumtion i vägtrafiken fortfarande har en betydande roll i samband med trafikolyckor, stöder kommittén en obligatorisk installation av alkolås i både lastbilar, lätta yrkesfordon och personbilar hos förare som har dömts för rattfylleri.

4.9 Särskild uppmärksamhet bör ägnas tvåhjuliga motorfordon. Förare av sådana fordon löper 18–20 gånger större risk att skadas i trafiken än personbilsförare. Kommittén uppmanar kommissionen att så snart som möjligt lägga fram förslag för att främja den aktiva och passiva säkerheten hos tvåhjuliga motorfordon.

4.10 Eftersom de flesta dödsolyckorna inträffar i städer och på sekundära vägar och landsvägar föreslår kommissionen att EU-medel ska användas till infrastrukturprojekt som är förenliga med riktlinjerna för trafiksäkerhet och säkerheten i tunnlar. Kommittén är överens med kommissionen om detta, och anser att den europeiska myndighet för trafiksäkerhet som ska inrättas kan spela en betydelsefull roll vid bedömningen av vilka läns- och landsvägar som ska komma i fråga för medfinansiering från EU.

4.11 I tidigare yttranden har kommittén bland annat förespråkat att

- det ska anges i programmet att alla medlemsstater ska framställa så kallade blackspot-kartor och förse den behöriga europeiska myndigheten med en årlig uppdatering av dessa,
- det vad gäller säkerhetsaspekterna inom vägtrafikpolitiken fram till 2020 bland annat bör ske en "harmonisering av [...] kontroller och böter, genuin inreklamationsintegration, effektivitetsförbättringar bland annat i form av kombinerade transportsystem där det är möjligt, [...] och studier om hastighetskontroller och däckutveckling".

Kommittén vill också återigen understryka betydelsen av dessa punkter.

4.12 Kommittén förespråkar ett påskyndat införande av avancerad teknik i fordon, och efterlyser i alla medlemsstater en utvidgning av eCall-systemet till fler fordon, såsom tvåhjuliga motorfordon.

4.13 Kommissionens åtgärd att i samarbete med medlemsstaterna och andra offentliga och privata aktörer på trafiksäkerhetsområdet utarbeta en handlingsstrategi i fråga om skador till följd av trafikolyckor kan räknas med kommitténs stöd.

4.14 I detta program bör skydd av sårbara trafikanter prioriteras, vilket kommittén tidigare har framhållit i yttranden som är relevanta i frågan<sup>(5)</sup>. Detta bör enligt kommitténs uppfattning omfatta förare av tvåhjuliga motorfordon, fotgängare och cyklister samt gruppen ungdomar, den växande gruppen äldre och personer med funktionshinder.

4.14.1 Med hänsyn till trafiksäkerheten, den kriminalitet som förknippas med godstransporter samt lastbilschaufförernas hälsa och säkerhet, förespråkar kommittén säkra och bevakade parkeringsplatser för yrkesförare, vilket kommittén redan har påpekat i ett tidigare yttrande<sup>(6)</sup>. Kommittén anser också att kontракten ska kopplas till förarens yrkeskunskaper och inte till prestationerna.

4.15 Kommittén framhåller de farliga situationer som lastbilschaufförer försätts i vid ett flertal gränsövergångar. Vid många gränsövergångar, framför allt vid unionens yttre gränser, är det vanligt att chauffören måste stanna kvar i eller i närheten av fordonet vid röntgeninspektion av fordonet. Det säger sig självt att denna skyldighet medför en stor risk för berörda chaufförer. Lösningen skulle vara att låta chauffören lämna fordonet under inspektionen och hålla sig på ett säkert avstånd från fordonet. Kommittén anmodar särskilt medlemsstaterna att vid sammanträdet inom FN:s arbetsgrupp 1 för trafiksäkerhet i Genève diskutera problemet och utarbeta en lämplig lösning.

Bryssel den 16 mars 2011

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs  
ordförande  
Staffan NILSSON

<sup>(5)</sup> EESK:s yttrande om "Strategiska riktlinjer för trafiksäkerhet fram till 2020", EUT C 48, 15.2.2011, s. 27; "Att underlätta gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser" EUT C 77, 31.3.2009, s. 70.

<sup>(6)</sup> EESK:s yttrande om, "Trafiksäkerhet för yrkesförare" EUT C 175, 27.7.2007, s. 88, punkt 1.1.