



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

BILAGA

till

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH
REGIONKOMMITTÉN**

**EUROPA PÅ VÄG
Hållbar mobilitet i EU: säker, uppkopplad och ren**

Bilaga 1: Strategisk handlingsplan för trafiksäkerhet

I denna bilaga beskrivs särskilda åtgärder som planeras under den nuvarande kommissionens mandatperiod, dvs. fram till slutet av tredje kvartalet 2019. **För dessa åtgärder anges en specifik tidsram.** Denna kommission kan naturligtvis inte besluta om nästa kommissions åtgärder, och ytterligare åtgärder som kan övervägas för tiden efter 2019 anges därför preliminärt och **utan specifik tidsram.**

1. Bättre trafiksäkerhetsförvaltning

För att motverka trenden mot en stagnerande trafiksäkerhetsstatistik i EU och närma sig det långsiktiga målet noll dödsfall i trafiken i EU fram till 2050 ("nollvision") behövs ett nytt tillvägagångssätt. EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030, som ska vara utarbetad i detalj 2019, baseras på **strategin för säkra system**. Det innebär att man fastställer **tydliga mål** och övervakar framsteg med hjälp av en uppsättning **centrala resultatindikatorer** som är direkt kopplade till förebyggandet av dödsfall och allvarliga skador för alla trafikanter. Det kräver **samordnade insatser inom alla sektorer och för alla trafikanter** och en stärkt förvaltningsstruktur.

Nyckelåtgärder för förvaltning

Kommissionen kommer att vidareutveckla principer för en EU-ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 som fastställs i det här meddelandet [kv 2/2019], med bland annat

- en förteckning över de viktigaste resultatindikatorerna som ska kopplas till målresultat, vilka ska utarbetas i nära samarbete med medlemsstaterna,
- ett utökat mandat för högnivågruppen för trafiksäkerhet (som består av högt uppsatta företrädare för nationella förvaltningar) till att omfatta strategisk rådgivning och frekvent återkoppling, samt
- en ny roll som europeisk trafiksäkerhetsambassadör, en välkänd person som ska samordna trafiksäkerhetsinsatserna med medlemsstaterna och sprida bästa praxis både inom EU och internationellt.

Under hela ramverksperioden kommer kommissionen (under ledning av en GD-övergripande samordningsgrupp) att samarbeta med medlemsstaterna och berörda parter för att övervaka och påskynda utvecklingen, till exempel genom att organisera resultatkonferenser varje halvår och genom att främja frivilliga åtaganden, särskilt inom ramen för en förstärkt europeisk trafiksäkerhetsstadga¹.

2. Ett ökat ekonomiskt stöd för trafiksäkerhet

Ett av EU:s viktiga verktyg för att påskynda resultaten är ekonomiskt stöd till trafiksäkerhetsåtgärder med hjälp av olika finansieringslösningar. Modernisering av infrastruktur kan få stöd från regionala fonder inom den nuvarande budgetramen. I dagens ansökningsomgång för Fonden för ett sammanlänkat Europa anslås dessutom 200 miljoner

¹ Europeiska trafiksäkerhetsstadgan, som skapats av Europeiska kommissionen, är en trafiksäkerhetsplattform för det civila samhället och har i dag över 3 500 medlemmar.

euro till trafiksäkerhet och digitalisering. På längre sikt kommer det att vara viktigt att tillhandahålla **stabila och enhetliga finansieringslösningar** för modernisering av infrastruktur, andra trafiksäkerhetsåtgärder samt kapacitetsuppbyggnad.

Nyckelåtgärder för möjliggörande och finansiering

Kommissionen kommer att göra följande:

- Uppmuntra att EU:s finansiella stöd från de europeiska struktur- och investeringsfonderna används till modernisering av infrastrukturen för att öka trafiksäkerheten, särskilt i medlemsstater med förhållandevis dåliga resultat när det gäller trafiksäkerheten, och uppmuntra användningen av Fonden för ett sammanlänkat Europa [kv 2/2018].
- Stärka och effektivisera finansieringsstödet för trafiksäkerhetsåtgärder i nästa fleråriga budgetram med beaktande av komplementariteten mellan de olika finansieringsinstrumenten [kv 2/2018].
- Undersöka hur man kan skapa stabila finansieringsstöd för trafiksäkerhetsåtgärder inom nästa fleråriga budgetram, t.ex. gemensamma gränsöverskridande trafikövervakningsinsatser i samarbete mellan polismyndigheter [kv 3/2018].
- Undersöka möjligheterna att ge ekonomiskt stöd till kapacitetsuppbyggnad på medlemsstatsnivå, exempelvis för säkra system (t.ex. mätmetoder med centrala resultatindikatorer) [kv 3/2019].

Kommissionen kommer dessutom att i nära samarbete med Europeiska investeringsbanken undersöka olika sätt att underlätta de offentliga myndigheternas tillgång till lämpligt finansiellt stöd för upphandling av säkrare fordonsflottor. Ett exempel skulle kunna vara en fond för säkrare transporter eller en utvidgning av den befintliga fonden för rena transportsystem². Kommissionen kommer också att undersöka hur man kan finansiera den forskning och innovation som behövs för att utveckla och genomföra strategier för säkra system.

3. Säkra vägar och vägrenar

När det gäller vägteknik innebär strategin för säkra system att man anpassar vägens funktion, konstruktion, utformning och hastighetsbegränsningar för att kunna kompensera för mänskliga misstag så att olyckor inte leder till dödsfall eller allvarlig skada. Kommissionen föreslår nu att revidera direktivet om förvaltning av vägars säkerhet för att införa **obligatorisk insyn och kartläggning av riskerna i hela vägnätet** samt utvidga direktivets tillämpningsområde så att det utöver det transeuropeiska transportnätet omfattar **alla huvudvägar**.

Nyckelåtgärder för säkra vägar och vägrenar

Kommissionen kommer att göra följande:

- Utföra det förberedande arbetet och inrätta en expertgrupp vars uppgift kommer att vara att utarbeta en ram för vägklassificering som ger en bättre överensstämmelse mellan hastighetsbegränsning och vägens utformning och planering i linje med strategin för säkra system [kv 3/2019].

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

- Underlätta utbyte av erfarenheter om metoder för säkra system mellan berörda aktörer (t.ex. i ett forum för europeiska trafiksäkerhetsrevisorer) [i samband med antagandet av det reviderade direktivet om förvaltning av vägars säkerhet].

Under hela ramverkets löpperiod kommer kommissionen att sträva efter att identifiera ytterligare EU-åtgärder, såsom att fastställa särskilda säkerhetskrav för de transeuropeiska vägarna i samband med nästa översyn av riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet.

4. Säkra fordon

EU har lyckats bra med att minska antalet dödsfall och allvarliga skador genom att förbättra fordonssäkerheten via successiva ändringar av förordningarna om allmän fordonssäkerhet och skydd av fotgängare. Kommissionen föreslår en översyn av dessa förordningar för att göra vissa **viktiga säkerhetsfunktioner obligatoriska**, t.ex. intelligenta farthållningssystem och automatiska nödbromssystem (bl.a. system som kan upptäcka fotgängare och cyklister) eller förbättring av förarens direkta siktfält i lastbilar. Det är viktigt att översynen följs upp med en prioritering av EU:s och Förenta nationernas arbete med att utarbeta föreskrifter om fordonssäkerhet (t.ex. automatiska nödbromssystem för lastbilar, som bland annat kan upptäcka fotgängare och cyklister, samt normer för förarens direkta siktfält). **Offentlig upphandling** utgör också en intressant möjlighet att påskynda upptaget av ny säkerhetsteknik.

Dessutom föreslår kommissionen en översyn av förordningen om märkning av däck för att förbättra konsumentinformationen, särskilt om **däckens säkerhetsprestanda**.

Nyckelåtgärder för säkrare fordon

Kommissionen kommer att göra följande:

- Inleda en bedömning av huruvida eftermontering av avancerade förarassistanssystem i det befintliga fordonbeståndet (särskilt bussar och lastbilar) är genomförbart och kostnadseffektivt [kv 4/2018].
- Uppmuntra medlemsstaterna att överväga nationella incitament för att påskynda beprövad teknik genom olika insatser, bland annat upphandling, säkra transporter, skatte- och försäkringsincitament, samtidigt som konkurrensen på den inre marknaden värnas [kv 2/2018].

Kommissionen kommer att uppmuntra frivilliga åtaganden exempelvis från

- arbetsgivare och organisationer som företräder vägtransportörer (t.ex. om att använda fordon med de senaste säkerhetsfunktionerna redan innan detta krävs enligt lag),
- offentliga myndigheter (t.ex. städer som främjar inköp av de säkraste och inte bara de senaste bilarna vid offentlig upphandling av fordon,
- tillverkare (t.ex. om att införa säkerhetsfunktioner utöver minimikraven för alla prissegment),
- försäkringsgivare (t.ex. om att ändra strukturen på premier för säkrare fordon),
- hyrbils- och bilpoolssektorn (t.ex. om att främja säkra bilar i uthyrnings- och leasingverksamhet, regelbundet underhåll), och

- körskolor (t.ex. om att utbilda nya bil- och motorcykelförare i hur man använder nya säkerhetsfunktioner för fordon).

Kommissionen kommer att utvärdera behovet av ytterligare åtgärder, bland annat regler om att testa väggreppet hos uttjänta däck, den rättsliga ramen för fordonsbesiktning, med bland annat åtgärder för att hantera ägarens eventuella manipulering av fordonet, samt behovet att ge säkerhetshänsyn en mer framträdande plats i EU:s lagstiftning om offentlig upphandling.

5. Säker trafik

Trafikanternas **säkerhetsbeteende** (rätt hastighet, användning av skyddsutrustning såsom säkerhetsbälte och hjälm, nykter körning, undvikande av distraktioner under körning, cykling och gång) och **efterlevnadskontroll** av detta är också viktiga för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga olyckor. Förslaget om en reviderad förordning om allmän säkerhet och skydd av fotgängare omfattar vissa funktioner som ger hög säkerhet (intelligent farthållning, teknik för övervakning av förarens uppmärksamhet, standardiserade gränssnitt för alkoholås).

Nyckelåtgärder för säkrare trafik

Kommissionen kommer att göra följande:

- Inleda en bedömning av olika alternativ för att effektivisera direktivet om gränsoverskridande efterlevnadskontroll av trafikregler, på grundval av en utvärdering som genomfördes 2016 [kv 4/2018].
- Inleda en genomförbarhetsstudie gällande ett lagförslag om ömsesidigt erkännande av förverkanden av rätten att framföra motorfordon [kv 1/2019].
- Införliva Uneces föreskrifter om obligatoriska bältespåminnare för alla säten [kv 4/2018].
- Samarbeta med medlemsstaterna för att möjliggöra nödvändiga villkor för bortkopplingsbar intelligent farthållning, bland annat när det gäller möjligheterna att använda digitala hastighetsskyltar, och bedöma genomförbarheten och acceptansen för intelligenta farthållningssystem som inte går att koppla bort i framtiden [kv 3/2019].
- Börja undersöka hur man kan stärka EU:s rekommendation om tillåten alkoholhalt i blodet, t.ex. rekommendera strängare gränsvärden för yrkesförare och/eller oerfarna förare och ge vägledning om användningen av alkoholås [kv 3/2018].

Kommissionen kommer att uppmuntra frivilliga åtaganden exempelvis från

- arbetsgivare och organisationer som företräder vägtransportörer (t.ex. stärkt utbildning och ökad medvetenhet bland yrkesförare, utöver de rättsliga kraven på utbildning för yrkesförare),
- utbildningssektorn (t.ex. om att låta trafiksäkerhet ingå i den allmänna läroplanen) och användarorganisationer (t.ex. om att främja säkert beteende med beaktande av ålder och kön),
- offentliga myndigheter (t.ex. om krav på montering av alkoholås i offentlig upphandling),
- bussföretag (t.ex. om informationskampanjer om säkerhetsbälten), och
- taxi och samåkningsföretag (t.ex. om att förse fordonen med bilbarnstolar).

Kommissionen kommer också att sträva efter att uppmuntra och stödja forskning inom kommande ramprogram för forskning och innovation kring utveckling av testmetoder och billigare verktyg för upptäckt av narkotika, automatisk bedömning av körförmåga och

undvikande av distraktion från exempelvis elektroniska system i fordon. Man kommer att överväga möjligheten att införa obligatorisk elektronisk individuell bältespåminnelse i bussar och att i samråd med branschen utarbeta en god praxis för att se till att inbyggda informationssystem och telefonsystem i bilar är utformade så att de kan användas på ett säkert sätt. Kommissionen kommer att identifiera behovet av ytterligare åtgärder, t.ex. i samband med definition och genomförande av begreppet ”säker hastighet”, cykelhjälm och skyddskläder för motorcyklister och/eller stegvisa körkortsutbildningar.

6. Snabba och effektiva insatser vid nödsituationer

Effektiva insatser efter en olycka, bland annat snabb transport till en lämplig vårdinrättning med kvalificerad personal, kan minska skadeverkningarna. I detta sammanhang bör effekterna av införandet av det automatiska nödsamtalssystemet **eCall** övervakas noga.

Nyckelåtgärder för nödsituationer

Kommissionen kommer att göra följande:

- Börja bedöma effekten av eCall och utvärdera möjligheten att utöka systemet till andra fordonskategorier (lastbilar, bussar, motorcyklar och traktorer) [kv 3/2019].
- Underlätta närmare kontakter mellan trafiksäkerhetsmyndigheter och hälso- och sjukvårdssektorn för att bedöma ytterligare praktiska behov och forskningsbehov (t.ex. hur man ska se till att matcha skador med rätt kvalificerad personal och lämplig vårdutrustning) [kv 3/2018].

Kommissionen kommer att uppmuntra frivilliga åtaganden exempelvis från

- aktörer inom kommersiella och offentliga transporter (t.ex. om att låta förare genomgå första hjälpen-utbildning),
- tillverkare (t.ex. om montering av eCall-system i nya fordon av befintliga modeller eller eftermontering),
- försäkringsgivare (t.ex. om sänkta försäkringspremier för bilar som är försedda med eCall).

7. Framtidssäkring av trafiksäkerheten

Uppkoppling och automatisering har en enorm trafiksäkerhetspotential på lång sikt, men det finns risker som måste åtgärdas, t.ex. i samband med **it-säkerhet** och hur högt automatiserade fordon fungerar i **blandad trafik**. Som en del av detta åtgärds paket föreslår kommissionen därför en övergripande strategi för uppkopplad och automatiserad mobilitet.

Delningsekonomin (t.ex. bil- och cykelpooler) och vissa **miljöåtgärder** kan skapa synergier till ömsesidig nytta i kombination med trafiksäkerhetsåtgärder, exempelvis säkrare och mer attraktiva miljöer för gående och cyklister, men de medför också en del risker, såsom fler oskyddade användare på vägarna.

Framtida initiativ måste beakta de specifika behoven hos **oskyddade trafikanter** och olika **användargrupper** (ålder, kön, funktionshinder). Det kan dessutom behövas förstärkta insatser på **arbetsmiljöområdet**.

Nyckelåtgärder för nya utmaningar

Kommissionen kommer att göra följande:

- Anta specifikationer för samverkande intelligenta transportsystem (delegerad rättsakt enligt direktivet om intelligenta transportsystem), bland annat för kommunikation mellan fordon och mellan fordon och infrastruktur³ [kv 4/2018].
- Ha ett nära samarbete med intressenter för att börja utarbeta en uppförandekod för en säker övergång till en högre grad av automatisering, i syfte att se till att kraven och förfarandena tar full hänsyn till trafiksäkerhetsfrågorna (blandad trafik, samspel med andra trafikanter, fordonskolonner), och särskilt garantera en samstämmighet mellan nationella trafikregler och se till att de inte strider mot EU:s fordonsbestämmelser [kv 3/2019].
- Utlysa en stadsutmaning eller ett pris för trafiksäkerhet (Safe city) [kv 3/2019].

Kommissionen kommer att uppmuntra frivilliga åtaganden exempelvis från

- operatörer, fordonsparksansvariga och transportörer (t.ex. om att anta en gemensam politik för trafiksäkerhet),
- branschorganisationer (t.ex. om att ge trafiksäkerhetsråd till små och medelstora företag, framför allt om säkerhet för varubilar i stadsområden),
- nationella myndigheter (t.ex. om att följa exempel på bra metoder mot manipulering av fordon och genomföra informationskampanjer om detta).

Under hela ramverkets löpperiod kommer kommissionen att utvärdera behovet av ytterligare åtgärder på EU-nivå, t.ex. främjande av harmoniserade användargränssnitt som monteras i fordon för att se till att alla förare och användare kan samverka med fordon utan att äventyra säkerheten, samt ta itu med frågan om tillgång till uppgifter i fordonet. Kommissionen kommer att utvärdera frågan om det behövs en översyn av lagstiftningen om körkort, fordonsbesiktning, utbildning av yrkesförare och körtider för att ta hänsyn till utvecklingen av samverkande, uppkopplade och autonoma transporter. Kommissionen kommer vidare att undersöka trafiksäkerhetsaspekterna i samband med planeringen av transporter i städer, arbetsmiljö, körförmåga och nya affärsmodeller i transportsektorn.

Kommissionen kommer även att uppmuntra och stödja forskning och innovation inom nästa ramprogram för forskning, för att påverka trafiksäkerhetspolitiken, bland annat i frågor kring nya mobilitetsmönster och samhällsförändringar, samspelet mellan människa och teknik, i synnerhet användargränssnitt och en säker övergång till automatisering, samt verkställighets- och säkerhetsfrågor.

8. EU:s roll i världen: att exportera trafiksäkerheten

Kommissionens fokus på trafiksäkerhet utanför EU omfattar de närmaste grannländerna, särskilt länderna på **västra Balkan** och i det **östliga partnerskapet** som håller på att förbereda undertecknandet av trafiksäkerhetsförklaringar under 2018, samt Turkiet.

Dessutom bör en utvärdering göras av EU:s roll när det gäller trafiksäkerhet i förhållande till **Förenade nationerna** och särskilt FN:s ekonomiska kommission för Europa.

³ Se COM(2018) 283 – Meddelande: *Vägen mot automatiserad rörlighet – en EU-strategi för framtidens rörlighet*.

Nyckelåtgärder för att förbättra trafiksäkerheten utanför EU

Kommissionen kommer att göra följande:

- Vidareutveckla trafiksäkerheten i samarbete med EU:s grannländer, särskilt länderna på västra Balkan och i det östra partnerskapet, som bygger på de trafiksäkerhetsförklaringar som antas under 2018, särskilt genom utbyte av bästa praxis och stöd till kapacitetsuppbyggnad [kv 3/2018].

Kommissionen kommer också att utvärdera hur man skulle kunna stärka samordningen av trafikregler (FN:s konventioner från Genève och Wien), även på EU-nivå, så att trafikregler kan anpassas till samverkande, uppkopplade och autonoma transporter på ett harmoniserat sätt. Dessutom kommer kommissionen att undersöka hur man kan samarbeta med internationella finansieringsinitiativ, såsom FN:s förvaltningsfond för trafiksäkerhet.