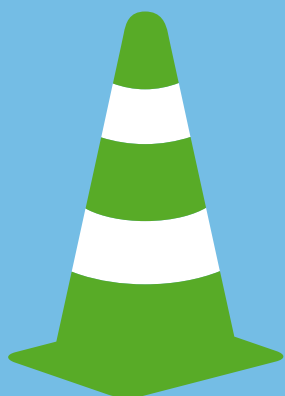


Mot ett  
europeiskt  
område för  
**trafiksäkerhet**



● POLITISKA RIKTLINJER FÖR TRAFIKSÄKERHET 2011–2020





# EU-initiativ i korthet

## Riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020

### BAKGRUND

Trots tidigare framgångsrika EU-program är Europas vägar långt från säkra. Under 2009 **omkom 35 000 människor** i trafikolyckor och över **1,7 miljoner skadades**.

### VAD HANDLAR FÖRSLAGET OM?

EU:s nya riktlinjer för trafiksäkerhet kan **halvera antalet dödsolyckor i trafiken** till 2020.

Med olika åtgärder ska **trafikanter, fordon och infrastrukturer bli säkrare**. Det handlar om nationellt samarbete, utbyte av bästa lösningar, forskning och studier, upplysningskampanjer och i vissa fall lagstiftning.

Här är några exempel:

- en europeisk **strategi för trafiksäkerhetsutbildning** för att få förarna att köra säkrare;
- gemensamma trafiksäkerhetsregler i EU som ska se till att **alla behandlas lika** vid trafikförseelser;
- **säkrare vägar på landsbygden** – man vill att EU-länderna inför samma säkerhetsregler för landsbygdevägar som de som redan finns för större vägar och tunnlar;
- **tekniska inspektioner** som erkänns i alla EU-länder. Om din bil t.ex. har besiktigats i Sverige, ska det automatiskt godkännas även i andra EU-länder;
- ökad säkerhet för **oskyddade trafikanter – särskilt motorcyklister** – genom bättre information och dialog mellan myndigheter och trafikanter, och regelbundna besiktningar av motorcyklar och mopeder;
- bättre **verktyg för att samla in och analysera trafikolyckor** för att lättare kunna följa EU-ländernas trafiksäkerhetsarbete och få fram tillförlitliga data för nya trafiksäkerhetsåtgärder.

### VARFÖR AGERAR EU I DEN HÄR FRÅGAN?

- Man vill **bygga vidare på tidigare framgångar**. Under EU:s trafiksäkerhetsprogram för 2001–2010 **räddades över 78 000 liv**.
- **Trafiksäkerhetsproblem finns i alla EU-länder**. EU kan hjälpa de nationella myndigheterna att samarbeta och ta del av varandras uppgifter och lösningar.

### NÄR BÖRJAR EU:S RIKTLINJER FÖR TRAFIKSÄKERHET ANVÄNDAS?

Gradvis mellan **2011** och **2020**.





EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 20.7.2010  
KOM(2010) 389 slutlig

**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**

{SEK(2010) 903}

# 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

### INLEDNING

Trafiksäkerhet är en viktig samhällsfråga. Under 2009 dog över 35 000 personer på EU:s vägar, dvs. motsvarigheten till ett medelstort samhälle. Inte mindre än 1 500 000 personer skadades. Kostnaderna för samhället är enorma, och uppgick år 2009 till ungefär 130 miljarder euro<sup>1</sup>.

I sitt meddelande *Europa 2020 – En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla*<sup>2</sup> betonar kommissionen vikten av social sammanhållning, en grönare ekonomi, utbildning och innovation för EU. Dessa mål bör speglas i de olika aspekterna av EU:s transportpolitik: denna bör syfta till att garantera allmänheten hållbar rörlighet, skapa ett koldioxidsnålt transportsystem och maximalt utnyttja den tekniska utvecklingen. Trafiksäkerhet kommer att spela en viktig roll i den vitbok om transportpolitiken 2010–2020 som håller på att utarbetas. Minskningen av antalet dödsfall i trafiken är av avgörande betydelse för att förbättra transportsystemets prestanda och uppfylla allmänhetens och näringslivets behov och förväntningar.

Vi behöver ett samstämmigt, omfattande och integrerat grepp som skapar synergieffekter med andra politiska mål. Trafiksäkerhetspolitiken på lokal, nationell, europeisk och internationell nivå bör integrera relevanta mål för andra politikområden, och vice versa.

De föreslagna riktlinjerna utgår från resultaten av det tredje handlingsprogrammet för vägtrafiksäkerheten 2001–2010, som visade att det trots stora framsteg på trafiksäkerhetsområdet fanns behov av fortsatta och förstärkta insatser.

EU:s riktlinjer för trafiksäkerhet fram till 2020 syftar till att skapa allmänna ramar och ambitiösa målsättningar för nationella och lokala strategier. I enlighet med subsidiaritetsprincipen bör de beskrivna åtgärderna vidtas på lämpligast nivå och på lämpligast sätt.

Inom ramen för dessa riktlinjer anser kommissionen att följande tre åtgärder bör prioriteras:

- Inrättandet av en strukturerad och samstämmig ram för samarbetet, grundad på bästa praxis i medlemsstaterna, som en förutsättning för ett framgångsrikt genomförande av riktlinjerna för trafiksäkerhet 2011–2020.

---

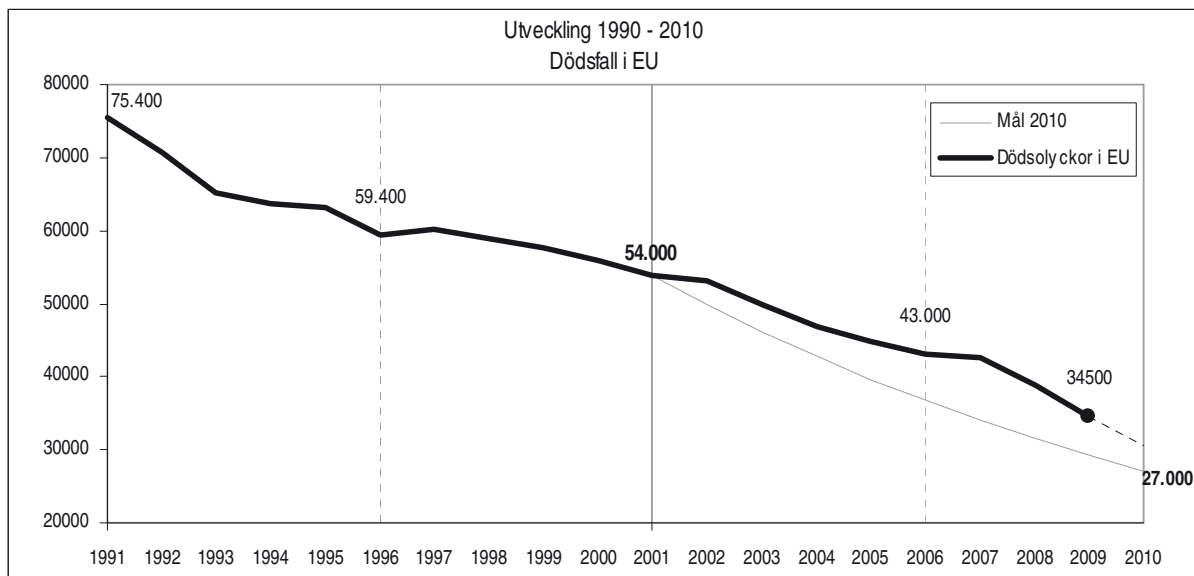
<sup>1</sup> Uppgifterna grundar sig på det statistiska livsvärde som beräknats av Heatco-studien (sjätte ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling).

<sup>2</sup> KOM(2010) 2020.

- En strategi för skador och första hjälpen som tillgodoser det trängande och växande behovet av att minska antalet trafikskador.
- Ökad säkerhet för sårbara trafikanter, i synnerhet motorcyklister, för vilka olycksstatistiken är särskilt oroande.

## 2. UTVÄRDERING I EFTERHAND AV DET TREDJE EUROPEISKA ÅTGÄRDSPROGRAMMET FÖR TRAFIKSÄKERHET

Den 2 juni 2003 antog kommissionen sitt tredje europeiska åtgärdsprogram för trafiksäkerhet, med det ambitiösa målet att halvera antalet dödsolyckor till 2010. Programmet innehöll också 62 förslag till konkreta insatser i fråga om fordonssäkerhet, säker infrastruktur och trafikanternas säkerhet. En utvärdering i efterhand har genomförts för att analysera effekterna av programmet, och i vilken utsträckning det genomfördes och gav resultat (se dokumentation på webbplatsen <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Det ursprungliga målet kommer visserligen knappast att uppnås till slutet av 2010, men programmet har varit en stark drivkraft för medlemsstaterna att förbättra trafiksäkerheten.



## 3. PRINCIPER OCH MÅL

### 3.1. Principer

#### Sträva efter högsta trafiksäkerhetsstandarder i hela EU

Trafiksäkerhetspolitiken måste sätta människan i centrum: den måste uppmuntra människor att ta eget ansvar för sin och andras säkerhet. EU:s trafiksäkerhetspolitik går ut på att öka säkerhetsnivån och garantera allmänheten överallt i Europa säkra och rena transporter. EU:s politik ska leda till jämlikhet mellan vägtrafikanterna, med hjälp av riktade insatser för att öka de mest sårbara trafikanternas säkerhet.

#### En integrerad syn på trafiksäkerhet

Den framtida politiken för trafiksäkerhet bör även beaktas inom EU:s övriga politikområden, på samma sätt som trafiksäkerhetspolitiken bör beakta målen inom annan politik. Trafiksäkerhet hänger nära samman med politiken inom områden som energi, miljö, sysselsättning, utbildning, ungdom, folkhälsa, forskning, innovation och teknik, rättsliga frågor, försäkring<sup>3</sup>, handel och yttre förbindelser.

### **Subsidiaritet, proportionalitet och ansvarsdelning**

Förvaltning och styrelseformer är fortfarande avgörande frågor: I enlighet med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, som på trafiksäkerhetsområdet kommer till uttryck i konceptet med delad erfarenhet, kommer engagemang och konkreta insatser att krävas av de europeiska myndigheterna, medlemsstaterna, de regionala och lokala förvaltningarna och det civila samhällets aktörer. Var och en kommer att behöva agera inom sitt ansvarsområde. Den europeiska trafiksäkerhetsstadgan är ett bra exempel på hur de berörda aktörerna kan ta sitt ansvar.

### **3.2. Mål**

För att uppnå målet att inrätta ett gemensamt område för trafiksäkerhet föreslår kommissionen att målet att **halvera antalet dödsolyckor i trafiken i EU** behålls, och att tidsfristen sätts till **2020**, med början 2010<sup>4</sup>. Ett sådant gemensamt mål innebär att ambitionsnivån höjs avsevärt jämfört med det ouppnådda målet i det nuvarande handlingsprogrammet för vägtrafiksäkerhet, eftersom flera medlemsstaterna redan gjort stora framsteg under det senaste årtiondet. Därigenom sänder EU en tydlig signal om sitt engagemang för trafiksäkerhetsfrågan.

Medlemsstaterna ska uppmuntras att med sina nationella trafiksäkerhetsstrategier bidra till det gemensamma målet, med beaktande av deras individuella situation, behov och förhållanden. De bör främst satsa sina krafter inom de områden där de presterar sämst, och använda de bästa kandidaternas prestanda som indikator. Det innebär att varje medlemsstat bör fastställa egna nationella mål, exempelvis att inte överskrida ett visst antal dödsoffer per miljoner invånare. Därigenom bör skillnaderna mellan medlemsstaterna minska, och säkerhetsnivån bör bli mer enhetlig i hela EU.

Vid det offentliga samrådet föreslogs det också mål för att minska de allvarliga skadorna i vägtrafiken<sup>5</sup>, något som kommissionen tycker låter mycket intressant. Det är ännu inte möjligt att införa ett EU-mål, eftersom det inte finns någon gemensam definition av allvarliga och smärre skador. Så snart tillräckliga framsteg har gjorts på detta område kommer kommissionen att föreslå ett gemensamt mål för olycksminskning i riktlinjerna för EU:s trafiksäkerhetspolitik fram till 2020.

---

<sup>3</sup> Försäkringsbranschen kan bidra till trafiksäkerhet genom utbildningsinsatser och genom försäkringsstrategier. Exempelvis kan "pay-as-you-drive"-system där försäkringspremien varierar beroende på hur långt man kör leda till stora minskningar av olyckskostnaderna och samtidigt av koldioxidutsläppen från bilar.

<sup>4</sup> Eftersom siffrorna för 2010 ännu inte föreligger kommer denna referens att grundas på en projektion av de siffror som fanns tillgängliga 2009.

<sup>5</sup> Ett offentligt samråd för utarbetandet av de kommande riktlinjerna för trafiksäkerhetspolitiken ägde rum mellan juli och december 2009. Det omfattade en serie tematiska arbetsgrupper, ett internetsamråd och en konferens för berörda parter. Cirka 550 svar kom in via internet eller skriftligen.



#### 4. STRATEGISKA MÅL

Trafikanterna är den första länken i trafiksäkerhetskedjan. Hur mycket tekniska lösningar vi än har så beror trafiksäkerhetspolitikens effektivitet i slutändan alltid på trafikanternas beteende. **Undervisning, fortbildning och kontroll av efterlevnaden** är därför avgörande. Men vägtrafiksystemet måste också räkna med mänskliga fel och olämpligt beteende, och korrigera det i möjligaste mån. Nollrisk går inte att uppnå. Därför bör alla systemkomponenter, och särskilt **fordonen** och **infrastrukturen**, vara fel-okänsliga så att följderna av fel för trafikanterna förebyggs och lindras, särskilt för de mest sårbara trafikanterna.

För nästa årtionde har sju mål fastställts. För vart och ett av dessa kommer insatser på EU-nivå och i medlemsstaterna att föreslås. Kommissionen kommer att bevara kontinuiteten med det tredje europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet, inte minst i de fall där det i efterhandsutvärderingen rekommenderas att insatserna fortsätts.

##### **Mål 1: Bättre trafikundervisning och fortbildning för trafikanter**

Under det tredje europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet infördes viktig lagstiftning om körkort och utbildning för yrkesförare. Effekterna av dessa nyligen vidtagna åtgärder kommer först att visa sig med åren. Behovet av bättre tillstånds- och utbildningssystem, med särskild tonvikt på unga nyblivna förare, betonades emellertid i samråden med experter och allmänheten.

Det nuvarande systemet för förarutbildning är för uppsplittrat och specialiserat. Kommissionen föreslår att man främjar en bredare strategi och ser utbildning och fortbildning som en allmän process, ett livslångt utbildningskontinuum. Interaktiva metoder och autonomi bör uppmuntras, samtidigt som man måste försöka hålla nere kostnaderna för körkortet på en rimlig nivå.

##### • **Utbildning före uppkörning**

Målet är att främja praktik för körkortsprovet, under optimala säkerhetsförhållanden. Kommissionen kommer att överväga flera alternativ, bland annat beledsagad körträning inom ramen för den skolning som leder till utfärdandet av körkort. Införandet av harmoniserade minimikrav kommer att övervägas för personer som deltar i utbildning, t.ex. medföljande personer vid övningskörning och instruktörer.

##### • **Körkort**

Körkortsprovet bör inte begränsas till en kontroll av kandidatens kunskap om trafikreglerna eller förmåga att manövrera fordonet. Kommissionen ska undersöka hur man även kan få med mer omfattande körkunskaper, eller till och med bedöma värderingar och beteenden i samband med trafiksäkerhet (riskmedvetenhet) och främja ett defensivt, energieffektivt körsätt (integration av de viktigaste elementen i ekologisk körning i kursplanen för den teoretiska och praktiska utbildningen).

##### • **Träning efter körkortsprov**

Löpande träning efter körkortsprov för icke-yrkesförare bör undersökas, inte minst med tanke på att EU-befolkningen åldras och behovet av att bibehålla äldre personers körförmåga

kommer att bli allt större. Tänkbara insatser på detta område måste ta hänsyn till personer med funktionshinder och äldre personers rätt till rörlighet, och omfatta alternativa lösningar.

### Åtgärd:

*Kommissionen kommer att utveckla en gemensam utbildningsstrategi för trafiksäkerhet, i samarbete med medlemsstaterna där så är lämpligt, och bland annat integrera praktik i körkortsutbildningen, liksom även minimikrav för körlärare.*

## Mål 2: Bättre efterlevnad av trafikregler

Enligt efterhandsutvärderingen av det tredje europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet är genomförandet av lagstiftningen fortfarande av största vikt om man vill skapa förutsättningarna för en betydande minskning av antalet dödsfall och skador i trafiken, särskilt om efterlevnadsåtgärderna tillämpas med kraft och når ut till allmänhetens medvetande. Det offentliga samrådet bekräftade också att genomförandet skulle spela en viktig roll i de nya riktlinjerna för trafiksäkerhetspolitiken. Det är riktigt att man under det föregående programmet inte genomförde EU:s genomförandestrategi med full kraft. Detta berodde bland annat på de bristande framstegen med kommissionens förslag om genomförande över gränserna.

En sådan strategi bör grundas på följande element:

- **Gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhet**

De insatser som inleddes 2008 kring förslaget till ett direktiv som ska underlätta genomförandet av trafiksäkerhetslagstiftning bör fortsätta. Detta direktivförslag, som syftar till att underlätta informationsutbytet om trafiksäkerhetsbrott<sup>6</sup>, är ett steg på vägen mot jämlikare behandling av trafikbrottslingar.

- **Genomförandekampanjer**

Bättre samordning och utbyte av bästa praxis bidrar till effektivare genomförande och kontroller. Principerna för de målinriktade kontrollkampanjer som redan organiserats i och mellan flera medlemsstater bör uppmuntras och generaliseras. Dessutom visar erfarenheterna att man får bäst resultat om man kombinerar kontroller med information till allmänheten. Därför kommer kommissionen att fortsätta att stödja informationsåtgärder och medvetandegörande, inte minst bland ungdomar.

- **Fordonsteknik som bidrar till genomförandet av lagstiftningen**

Teknisk utveckling som fordonssystem som ger information i realtid om hastighetsbegränsningar kan bidra till att hastighetsbegränsningar efterlevs bättre. Eftersom lätta yrkesfordon blir allt vanligare på våra vägar, och därmed löper allt större risk att bli inblandade i olyckor, bör man också överväga införandet av farthållare på sådana fordon, i enlighet med vad kommissionen redan fastställt<sup>7</sup>. Därvid bör man även beakta de fördelar detta kan få för miljö och klimat. Påföljderna för rattonykterhet bör kompletteras med

<sup>6</sup> Förslaget tar hänsyn till gällande EU-rätt om skydd av personuppgifter.

<sup>7</sup> KOM(2009) 593 slutlig.

förebyggande åtgärder. Kommissionen kommer därför att undersöka rimliga åtgärder för att införa obligatoriska anordningar som gör det omöjligt för alkoholpåverkade förare att starta ett fordon, till exempel för yrkestransporter (som skolbussar).

- **Nationella mål för genomförande**

Trafiksäkerhetspolitikens framgångar beror främst på hur mycket man kontrollerar och hur säkerhetsreglerna efterlevs. Kommissionen uppmanar införandet av nationella mål, som kan tas med i nationella genomförandeplaner<sup>8</sup>.

**Åtgärder:**

- *Kommissionen kommer att samarbeta med Europaparlamentet och rådet för att införa gränsöverskridande informationsutbyte om vägtrafiksäkerhet.*
- *Kommissionen kommer att sträva efter införandet av en gemensam strategi för genomförande av trafiksäkerhetslagstiftningen, inbegripet*
  1. *möjligheten att införa farthållare i lätta yrkesfordon och föreskriva obligatoriska anordningar som gör det omöjligt för alkoholpåverkade förare att starta ett fordon i vissa specifika fall,*
  2. *införandet av nationella genomförandeplaner.*

**Mål 3: Säkrare väginfrastruktur**

Det största antalet dödsolyckor inträffar på landsvägar och gator i tätorter (56 % respektive 44 % 2008, jämfört med 6% på motorvägar). Därför bör man försöka att stegvis utvidga principerna för säker infrastrukturförvaltning till medlemsstaternas sekundära vägnät, med beaktande av subsidiaritetsprincipen.

Kommissionen kommer att se till att ansökningar om EU-medel från fonder som berör väginfrastruktur i medlemsstaterna omfattar säkerhetskrav. Man kommer också att undersöka möjligheterna att utvidga denna princip till externt stöd.

**Åtgärder:**

*Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:*

1. *Se till att EU-medel endast ges till infrastruktur som uppfyller kraven i direktiven om trafiksäkerhet och tunnelsäkerhet.*
2. *Främja tillämpningen av principerna för förvaltningen av infrastruktursäkerhet på medlemsstaternas sekundära vägnät, bland annat genom utbyte av bästa praxis.*

**Mål 4: Säkrare fordon**

<sup>8</sup> Se kommissionens rekommendation 2004/345/EG om efterlevnadskontroller inom trafiksäkerhetsområdet EUT L 111, 17.4.2004, s. 75.

Under den period som omfattades av det tredje europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet gjordes stora framsteg i fråga om fordonssäkerhet. Bilar har blivit mycket säkrare, bland annat genom en omfattande användning av passiva säkerhetsanordningar som bilbälten och krockkuddar och införandet av elektroniska säkerhetssystem, men andra fordonstyper, och särskilt motorcyklar, har inte fått samma uppmärksamhet. Dessutom kommer nya säkerhetsproblem att behöva tas upp under de kommande åren, för att ta hänsyn till det allt större antalet fordon med alternativa bränslen.

#### • Dagens fordon

Under de senaste åren har ett stort antal tekniska standarder och krav avseende fordonssäkerhet antagits, och många fler håller på att förberedas<sup>9</sup>. Först inom det kommande årtiondet kommer effekterna av denna lagstiftning att bli fullt synliga.

Efter utsläppande på marknaden ska fordon fortsätta att uppfylla säkerhetskraven under hela sin livslängd. Kommissionen kommer att utvärdera och föreslå insatser för harmonisering och stegvis skärpning av EU-lagstiftningen om trafiksäkerhetsprövning<sup>10</sup> och tekniska vägkontroller<sup>11</sup>, där så är lämpligt efter en konsekvensbedömning. Det slutgiltiga målet skulle kunna vara att uppnå ömsesidigt erkännande av fordonsinspektioner mellan medlemsstaterna.

I dag föreligger fordonsuppgifter (typgodkännande, registrering, besiktningresultat osv.) i olika form i varje enskild medlemsstat. Kommissionen kommer att undersöka möjligheten att införa en europeisk elektronisk plattform för att förenkla utbytet av sådan information.

#### • Morgondagens fordon

Som visas i kommissionens meddelande *En EU-strategi för rena och energieffektiva fordon*<sup>12</sup> är det en viktig prioritering för det kommande årtiondet att utveckla och införa fordon med alternativa drivmedel. Därigenom vill man minska vägtrafikens miljöeffekter. Vissa av dessa fordon har emellertid egenskaper som gör att de skiljer sig radikalt från traditionella fordon, och detta kan påverka säkerheten. Det behövs därför en samordnad och integrerad strategi för att klart identifiera effekterna av sådana fordon på alla olika delar av trafiksystemet (infrastruktur och sårbara trafikanter, t.ex.) och de lösningar som kan erbjudas (forskning, standardisering osv.).

Införandet av s.k. kooperativa system där fordon utbyter data och kommunicerar med infrastrukturen och andra fordon för att ge förarna optimal information, minska olycksrisken och främja ett smidigt trafikflöde förväntas också bidra kraftigt till ökad trafiksäkerhet.

#### Åtgärder:

*Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:*

1. *Lägga fram förslag för att främja utvecklingen av aktiv och passiv fordonssäkerhet, inbegripet för motorcyklar och elfordon.*

---

<sup>9</sup> Exempelvis kommer motorcykelsäkerheten att behandlas i ett förslag till förordning om godkännande av motorcyklar och tre- och fyrehjuliga motorcyklar.

<sup>10</sup> EUT L 141, 6.6.2009, s. 12.

<sup>11</sup> EGT L 203, 10.8.2000, s. 1.

<sup>12</sup> KOM(2010) 186.

2. *Lägga fram förslag om stegvis harmonisering och skärpning av trafiksäkerhetsprovning och tekniska vägkontroller.*
3. *Ytterligare undersöka effekterna av och fördelarna med kooperativa system för att identifiera de fördelaktigaste lösningarna och rekommendera lämpliga åtgärder för att införa dem på ett synkroniserat sätt.*

#### **Mål 5: Främja modern teknik för att öka trafiksäkerheten**

Under den period som omfattades av det tredje europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet genomfördes redan ett antal studier och forskningsinsatser om intelligenta transportsystem. Intelligenta transportsystem kan komma att spela en viktig roll för bättre trafiksäkerhet, exempelvis system för detektion av incidenter och övervakning av trafik som kan ge trafikanter information i realtid.

I samband med genomförandet av handlingsplanen för intelligenta transportssystem<sup>13</sup> och det föreslagna direktivet om intelligenta transportsystem<sup>14</sup> kommer kommissionen bland annat att föreslå de tekniska specifikationer som behövs för att utbyta data och information fordon till fordon (V2V), fordon till infrastruktur (V2I) och infrastruktur till infrastruktur (I2I). Man bör också undersöka möjligheterna att utvidga införandet av avancerade förarstödsystem (*Advanced Driver Assistance Systems, ADAS*) som system för spårassistans (LDW), kollisionvarningssystem och system för fotgängarigenkänning genom att i efterhand bygga in dem på befintliga yrkesfordon och/eller privatfordon. Införandet och den breda marknadsföringen av sådana säkerhetstillämpningar behöver stöd om deras fulla potential ska kunna utnyttjas.

Inom de närmaste sju åren bör intelligenta transportsystem bidra kraftigt till snabbare och effektivare räddningstjänster, inte minst genom införandet av EU-övergripande nödsamtalstjänst för fordon, eCall<sup>15</sup>. Man bör undersöka effekterna av och möjligheterna för att införa eCall, inte minst för att förbättra räddningsinsatserna för motorcyklar, tunga yrkesfordon och bussar.

Men trots positiva effekter på trafiksäkerheten medför utvecklingen av intelligenta transportsystem, och i synnerhet fordonssystem och nomadisk utrustning, också en rad säkerhetsproblem (distraktion, inverkan på utbildningen osv.) som kommer att kräva ytterligare uppmärksamhet.

#### **Åtgärder:**

*I samband med genomförandet av handlingsplanen för intelligenta transportsystem och det föreslagna direktivet om intelligenta transportsystem kommer kommissionen att samarbeta med medlemsstaterna för att*

1. *undersöka om det går att i efterhand montera avancerade förarstödsystem i yrkesfordon och privatfordon,*

---

<sup>13</sup> KOM(2008) 886.

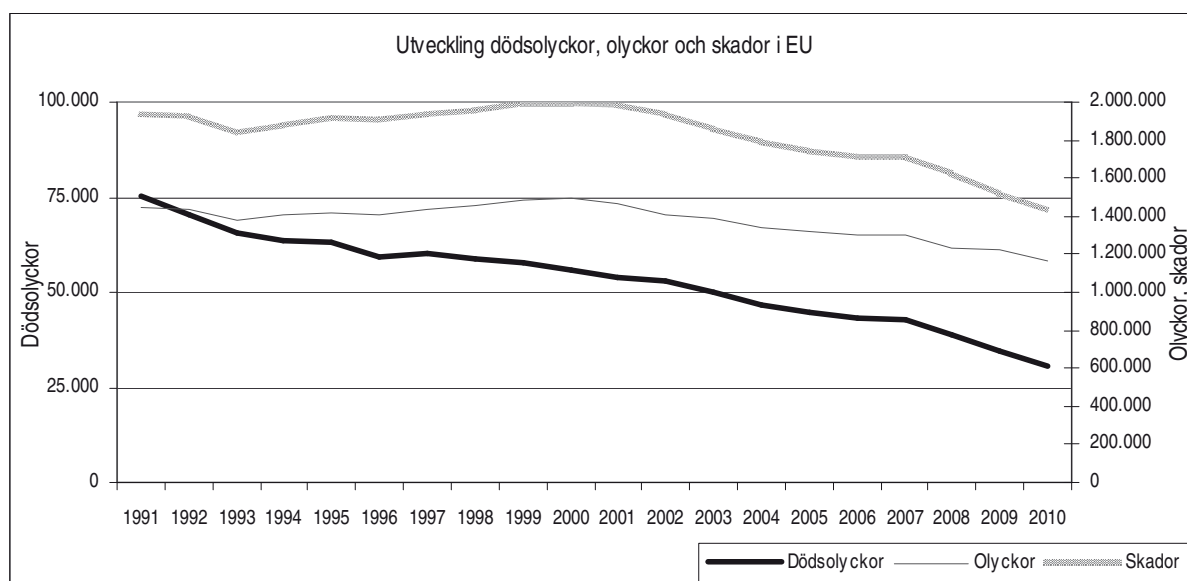
<sup>14</sup> KOM(2008) 887.

<sup>15</sup> Se KOM(2009) 434.

2. *skynda på införandet av eCall och undersöka om det kan utvidgas till andra fordonstyper.*

**Mål 6: Bättre räddningstjänst och behandling efter skada**

Antalet dödsolyckor har visserligen minskat mellan 2001 och 2010, men antalet personer som skadas är fortfarande mycket högt, som man kan se i tabellen nedan. Som berörda parter vid flera tillfällen påpekade i samband med det offentliga samrådet bör det vara en EU-prioritering för det kommande årtiondet att minska antalet skador i trafiken. Trafikskador har också identifierats som ett stort folkhälsoproblem på internationell nivå, bland annat av Världshälsoorganisationen (WHO)<sup>16</sup> och inom ramen för FN:s årtionde för trafiksäkerhetsinsatser.



Om man vill minska de allvarliga trafikolyckorna måste man vidta en rad olika åtgärder, exempelvis för att öka fordonssäkerheten och infrastrukturens säkerhet, införa intelligenta transportsystem, förbättra tillgången till räddningstjänster, förbättra hastigheten och samordningen av räddningsinsatser och förbättra första hjälpen- och rehabiliteringsinsatser.

Därför kommer kommissionen att utveckla en global handlingsstrategi för trafikskador och första hjälpen, i samarbete med en arbetsgrupp som sammanför berörda parter, företrädare för internationella och icke-statliga organisationer, statliga experter och kommissionens tjänstemän.

Till att börja med kommer man att försöka komma överens om definitioner och koncept avseende dödsoffer och hitta lösningar för att förbättra prevention och intervention, inbegripet de socioekonomiska effekterna av sådana lösningar. Sedan kan konkreta åtgärder identifieras, exempelvis utbyte av bästa praxis, utveckling av riktlinjer för intervention, gemensamma koncept för att definiera stora och mindre skador, främjande av blandade, gemensamma räddningsenheter mellan medlemsstater osv.

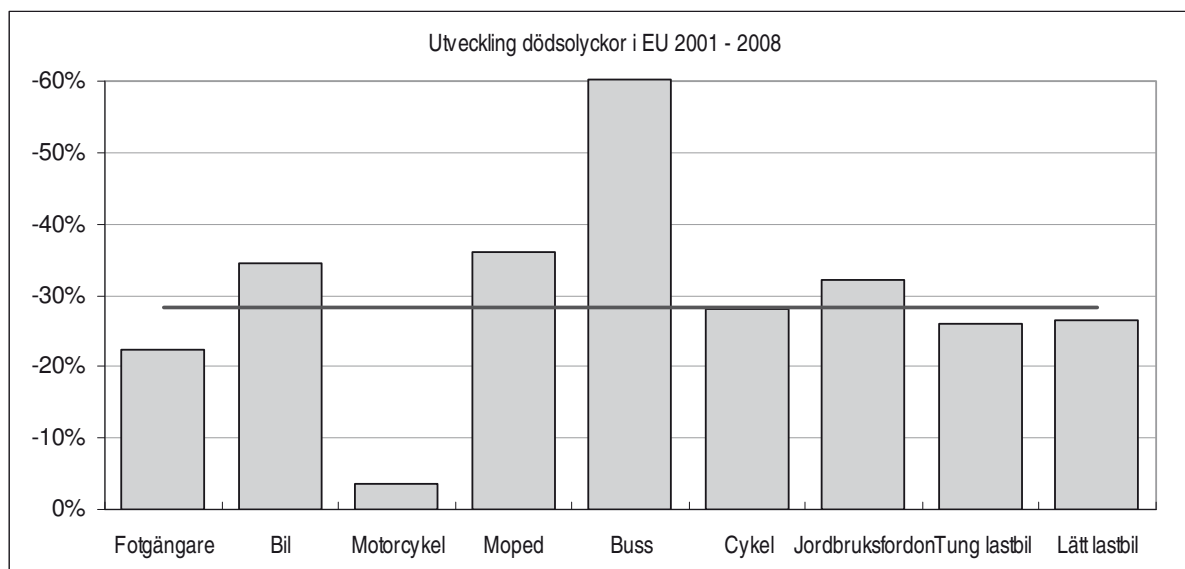
Åtgärd

<sup>16</sup> World Report on Road Traffic Injury Prevention, WHO, 2004.

*I samarbete med medlemsstaterna och andra berörda parter i fråga om trafiksäkerhet kommer kommissionen att föreslå en global handlingsstrategi för trafikskador och första hjälpen.*

### Mål 7: Skydd av sårbara trafikanter

Det stora antalet dödsoffer och allvarligt skadade bland de mest sårbara trafikanterna som motorcyklister, mopedister, cyklister och fotgängare är anmärkningsvärt, och i vissa EU-länder ökar det fortfarande. Under 2008 utgjorde dessa trafikanter 45 % av alla dödsfall i trafiken, och statistiken visar (se diagrammet nedan) att de hittills inte fått den uppmärksamhet de behöver.



Men även andra trafikanter kan vara mycket sårbara (t.ex. äldre, små barn, funktionshindrade), oberoende av sin roll i trafiken (fotgängare, förare, passagerare). De är särskilt sårbara i tätortsområden<sup>17</sup>.

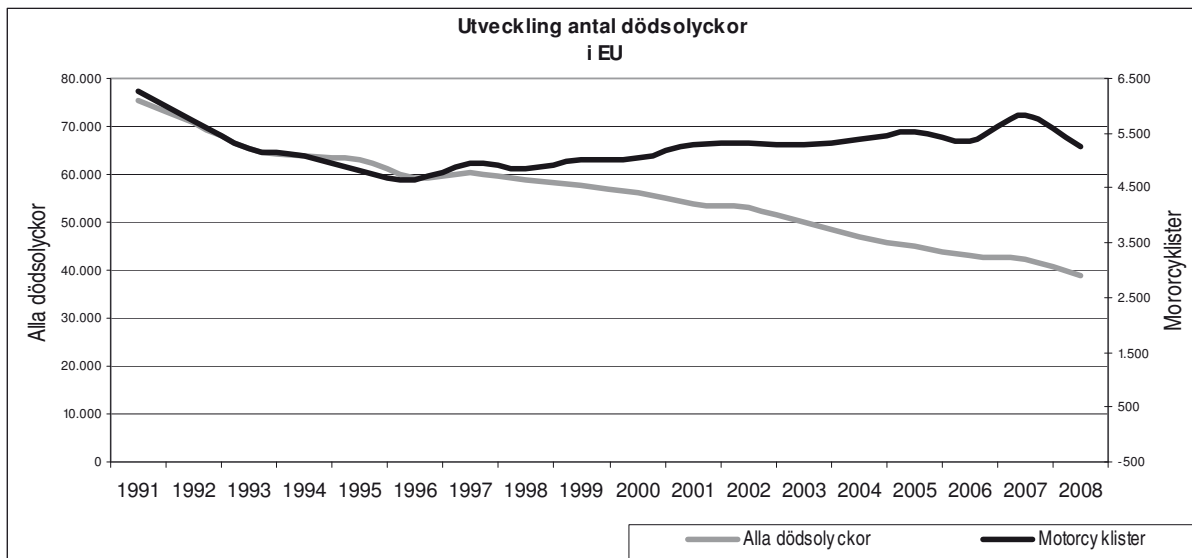
- **Tvåhjuliga motorfordon**

För denna ständigt växande grupp av trafikanter är det särskilt svårt att uppnå betydande minskningar av olyckor och dödsfall. Diagrammet nedan visar att särskilt antalet dödsfall bland motorcyklister minskar långsammare än för andra trafikanter<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Personer över 65 års ålder stod under 2008 för 28 % av dödsolyckorna i trafiken i tätortsområden.

<sup>18</sup> Mellan 2001 och 2008 minskade antalet dödsolyckor med tvåhjulade motorfordon endast med 4 %, jämfört med en minskning på 35 % för förare och passagerare i bilar.





Problemet med motorcyklernas säkerhet bör tas upp i en rad åtgärder för att

1. öka andra trafikanters medvetenhet om sådana förare,
2. främja forskning och teknisk utveckling med syfte att öka säkerheten för förare av tvåhjuliga motorfordon och minska olycksföljderna, till exempel standarder för personlig skyddsutrustning, krockkuddar, användningen av lämpliga tillämpningar av intelligenta transportsystem (t.ex. eCall) och stegvist införande av avancerade bromssystem, adekvata åtgärder för att förhindra manipulering osv. Kommissionen kommer att föreslå att man utvidgar den gällande EU-lagstiftningen om trafiksäkerhetsprövning till tvåhjuliga motorfordon. Slutligen bör man fortsätta det pågående arbetet med att anpassa väginfrastrukturen bättre till tvåhjuliga motorfordon (t.ex. med säkrare vägräcken).
3. uppmuntra medlemsstaterna att inrikta genomförandeinsatserna på problem som fortkörning, trafikonykterhet, manipulering och körning utan körkort för tvåhjuliga motorfordon.

- **Fotgängare och cyklister**

2008 var 27 % av dödsfallen i trafiken cyklister och fotgängare (47 % i tätorterna). För många som skulle kunna använda cykeln för sina resor är faktiska eller upplevda säkerhetsrisker det avgörande hindret. De nationella och lokala förvaltningarna gör allt oftare reklam för cykling och gående, och det kommer att kräva allt större koncentration på trafiksäkerhetsfrågor.

Sedan 2003 har EU infört lagstiftning för att minska skaderiskerna (t.ex. energiabsorberande bilfrontstrukturer, avancerade bromssystem, backspeglar som kompenserar för döda vinkeln osv.). Ytterligare åtgärder kommer att prövas (t.ex. ökad synlighet, hastighetsbegränsning, lämplig infrastruktur för icke-motoriserad trafik, åtskillnad av farlig blandad trafik osv.). Eftersom problemet främst har att göra med stadsplanering kommer de flesta åtgärderna att behöva genomföras lokalt, i enlighet med kommissionens handlingsplan för rörlighet i



städer<sup>19</sup>. Med tanke på vilka fördelar cykling medför för miljö, klimat, trängsel och folkhälsa bör man fråga sig om man inte kan göra mer på detta område.

- **Äldre och funktionshindrade**

20 % av dödsolyckorna i trafiken var äldre personer (40 % som fotgängare) 2008. Den åldrande befolkningen innebär att det finns ett trängande behov av att bedöma äldre personers sårbarhet i trafiken. Personer med funktionshinder är också särskilt utsatta. Vi vet fortfarande för lite om dessa frågor och det krävs därför riktad forskning, bland annat om medicinska kriterier för bedömning av körförmåga.

### Åtgärder

- *Kommissionen kommer att lägga fram lämpliga förslag för att*

1. *övervaka och vidareutveckla tekniska standarder för skydd av sårbara trafikantgrupper,*
2. *inkludera tvåhjuliga motorfordon i bestämmelserna om fordonsinspektioner,*
3. *öka cyklisters och andra sårbara trafikantgrupperns säkerhet, bland annat genom att uppmuntra till införandet av adekvat infrastruktur.*

- *Medlemsstaterna bör utveckla informationsutbyte, kommunikation och dialog mellan trafikanter och med de behöriga myndigheterna. Kommissionen kommer att bidra till detta.*

## 5. GENOMFÖRANDE AV RIKTLINJERNA FÖR EU:S TRAFIKSÄKERHETSPOLITIK 2011-2020

### 5.1 Ökat engagemang för alla parter genom bättre förvaltning

- **Prioriterat genomförande av EU:s regelverk i fråga om trafiksäkerhet**

EU:s regelverk om trafiksäkerhet kan i princip anses vara infört, med över ett dussin rättsakter. Kommissionen tänker prioritera övervakningen av att EU:s regelverk om trafiksäkerhet genomförs till fullo och korrekt i alla medlemsstater.

- **Skapandet av ett öppet samarbetsnät mellan medlemsstaterna och kommissionen**

Det bör införas strukturer för öppet samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen för att genomföra EU:s trafiksäkerhetspolitik och övervaka de framsteg som görs. Sådana strukturer skulle omfatta följande:

- Nationella trafiksäkerhetsplaner i medlemsstaterna. Dessa skulle beskriva hur de gemensamma målen ska uppnås, ange ett tidsschema och redogöra för detaljerna i en sådan plan. De kan också omfatta nationella mål som är anpassade till medlemsstatens särskilda situation.

---

<sup>19</sup> KOM(2009) 490.

- Nära samarbete mellan kommissionen och medlemsstaterna för att övervaka utvecklingen av de gemensamma målsättningarna och förbättra datainsamlingen, utbyta erfarenheter, partnersamverka och utbyta bästa praxis.

## **5.2 Gemensamma verktyg för övervakning och bedömning av trafiksäkerhetspolitikens effekter**

- **Bättre övervakning genom faktainsamling och analys**

Enligt ett rådsbeslut från 1993<sup>20</sup> är medlemsstaterna skyldiga att delge kommissionen uppgifter om trafikolyckor som lett till dödsfall eller skador på sina territorier, i syfte att bidra till upprättandet av en EU-databank: Care-databasen.

Allmänt sett är kvaliteten och jämförbarheten för Care-data tillfredsställande, med undantag för data om skador. Dessutom finns det mycket kvar att göra i fråga om riskexponering och prestandaindikatorer.

De tillgängliga EU-uppgifterna om trafiksäkerhet, och den kunskap om det som föreligger, har integrerats och offentliggjorts på internet via europeiska trafiksäkerhetsobservatoriet (Erso). Ett sådant integrerat verktyg är en förutsättning för övervakningen av hur trafiksäkerhetspolitiken genomförs, bedömning av dess effekter och utveckling av nya initiativ. Kommissionen kommer därför att fortsätta att utveckla Erso, bland annat genom insatser för kommunikation och information till allmänheten om trafiksäkerhetsfrågor.

- **Ökad kunskap om olyckor och risker**

Tekniska utredningar av olyckor kan ge värdefull kunskap som kan användas för att utveckla säkrare trafiksystem. För luftfart, järnväg och sjötransport föreskrivs det i ett EU-ramverk att medlemsstaterna ska inrätta oberoende tekniska undersökningsorgan.

Kommissionen kommer att undersöka om det går att utvidga de principer och metoder för teknisk utredning efter olyckor som gäller för andra trafiksätt till att även gälla för vägtrafik, varvid detta trafikslags särart ska beaktas.

Mervärdet med färdskrivare (svarta lådan), inte minst för yrkesfordon, har redan nämnts i det tredje europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet, men kommer att undersökas ytterligare, med särskild hänsyn till de socioekonomiska följderna.

### **Åtgärder:**

- *Kommissionen kommer att samarbeta med medlemsstaterna för att*

- 1. främja partnersamverkan och andra samarbetsmetoder för att öka säkerhetsnivån i medlemsstaterna,*
- 2. förbättra insamlingen och analysen av olycksdata och utveckling av europeiska trafiksäkerhetsobservatoriets roll.*

- *Kommissionen kommer att vidta följande åtgärder:*

---

<sup>20</sup> EGT L 329, 30.12.1993, s. 63.

3. *Noggrann övervakning av det korrekta genomförandet av EU-regelverket på trafiksäkerhetsområdet.*
4. *Undersökning av behovet av gemensamma principer för teknisk utredning av trafikolyckor.*

## 6. SLUTSATS

De föreslagna politiska riktlinjerna utgör en plan för tänkbara insatser under det kommande årtiondet. Bland annat i samband med samrådsförfarandet betonade de berörda parterna att EU genom att fastställa ramarna för insatser och formulera ambitiösa mål har bidragit enormt till att stimulera insatser på alla nivåer, och till betydande resultat.

De föreslagna politiska riktlinjerna är en allmän ram för konkreta initiativ på EU-nivå, i medlemsstaterna, på regional och på lokal nivå. De enskilda insatserna kommer att genomgå lämplig konsekvensbedömning i enlighet med EU:s gällande principer för bättre lagstiftning. Kommissionens uppgift blir att lägga fram förslag i frågor där EU är behörig och att i alla andra fall stödja initiativ som tas på olika nivåer, främja informationsutbytet, identifiera och belysa bästa resultat och noggrant följa upp de framsteg som görs.

