



Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020

Sammanfattning

Utskottet behandlar i detta utlåtande Europeiska kommissionens meddelande *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020, KOM(2010) 389*. Meddelandet syftar till att skapa allmänna ramar och målsättningar för nationella och lokala strategier för trafiksäkerheten i EU.

Utskottet välkomnar att trafiksäkerhet lyfts fram på europeisk nivå och ser det som positivt att kommissionen betonar att trafiksäkerhet bör ses ur ett helhetsperspektiv. Ställningstagandet att utformarna av systemet har det slutliga ansvaret för trafiksäkerheten är viktigt. Utskottet ser därför det angeläget att detta perspektiv förstärks i kommissionens fortsatta arbete, samtidigt som det är viktigt att också lyfta fram trafikantens eget ansvar. Tekniska lösningar, särskilt alkoholås, är viktiga för fortsatt framgång i trafiksäkerhetsarbetet. För en framgångsrik utveckling av teknik krävs, framhåller utskottet, ett nära samarbete mellan myndigheter och industri.

Vidare betonar utskottet hastighetsfrågans betydelse för trafiksäkerheten. Det är positivt att kommissionen nämner att insatser inom trafikutbildning och fortbildning för trafikanter måste ta hänsyn till äldre personers rätt till rörlighet. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att Sverige internationellt sett har fortsatt hög trafiksäkerhet. Kommissionen har också tidigare uppmärksammat Sveriges goda resultat när det gäller trafiksäkerhet. Enligt utskottets mening bör det vara möjligt för Sverige att agera förebild och att sprida goda exempel till länder som inte kommit lika långt i trafiksäkerhetsarbetet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Meddelandets huvudsakliga innehåll	4
Faktapromemorian	7
Utskottets granskning	9

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011-2020

Riksdagen lägger utlåtandet till handlingarna

Stockholm den 14 december 2010

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Pia Nilsson (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Désirée Liljevall (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD) och Siv Holma (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Talmannen har efter samråd med gruppledarna bestämt att Europeiska kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 ska bli föremål för utskottets granskning enligt 10 kap. 5 § riksdagsordningen (1974:153). Kammaren har följaktligen den 17 november 2010 hänvisat meddelandet till trafikutskottet.

Utskottet har i ärendet också mottagit Regeringskansliets faktapromemoria (2009/10:FPM126) ”Politiska riktlinjer inom EU för trafiksäkerhet 2011–2020”.

Bakgrund

Den 2 juni 2003 antog kommissionen sitt tredje europeiska åtgärdsprogram för trafiksäkerhet, med 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 av programmet visar att det ursprungliga målet visserligen knappast kommer att uppnås till slutet av 2010, men att programmet har varit en stark drivkraft för medlemsstaterna att förbättra trafiksäkerheten.

Under 2009 dog över 35 000 personer på EU:s vägar och 1 500 000 personer skadades. De samhällsekonomiska kostnaderna inom EU uppskattades år 2009 uppgå till ungefär 130 miljarder euro.

Meddelandets huvudsakliga innehåll

Tre principer

Meddelandet syftar till att skapa allmänna ramar och målsättningar för nationella och lokala strategier. Inledningsvis presenteras tre *principer* för det europeiska trafiksäkerhetsarbetet. Den första principen är en strävan efter högsta trafiksäkerhetsstandard i hela EU. Kommissionen anger om denna princip att människan måste sättas i centrum och att människor måste uppmuntras att ta eget ansvar för sin och andras säkerhet. Den andra principen är en integrerad syn på trafiksäkerhet. Det nämns att trafiksäkerhet hänger nära samman med många politikområden, t.ex. energi, miljö, sysselsättning och utbildning. Den tredje principen berör subsidiaritet och proportionalitet där engagemang och konkreta insatser enligt kom-

missionen kommer att krävas av såväl de europeiska myndigheterna, medlemsstaterna, de regionala och lokala förvaltningarna som det civila samhällets aktörer.

Det kvantitativa målet behålls

För att uppnå det övergripande målet om att inrätta ett gemensamt område för trafiksäkerhet föreslår kommissionen att det *kvantitativa målet* att halvera antalet dödsolyckor i trafiken i EU behålls. Tidsfristen sätts till 2020, med början 2010. Medlemsstaterna ska uppmuntras att med sina nationella trafiksäkerhetsstrategier bidra till det gemensamma målet, med beaktande av sina individuella situationer, behov och förhållanden. På så sätt bör skillnaderna mellan medlemsstaterna minska och trafiksäkerhetsnivån bli mer enhetlig inom EU, anger kommissionen.

Kommissionen lyfter också fram att det ännu inte är möjligt att införa ett EU-mål om allvarliga skador eftersom det inte finns någon gemensam definition av allvarliga och smärre skador.

Strategiska element – trafikanten är första länken

Som strategiska element föreslår kommissionen att trafikanterna ska ses som den första länken i trafiksäkerhetskedjan och att därför undervisning, fortbildning och kontroll av efterlevnaden är avgörande. Men vägtrafiksystemet måste också kunna ta hänsyn till mänskliga felhandlingar och olämpligt beteende, och i möjligaste mån korrigera för detta. Följderna av incidenter bör förebyggas och lindras, särskilt för de mest sårbara trafikantvänderna.

Sju strategiska mål

För nästa årtionde har sju *strategiska mål* fastställts för vilka insatser på EU-nivå och i medlemsstaterna föreslås.

Mål 1: Bättre trafikundervisning och fortbildning för trafikanter

Kommissionen anger att målet är att främja praktik före körkortsprovet. Vidare framhåller kommissionen att körkortsprovet även bör inkludera riskmedvetenhet samt främja ett energieffektivt körsätt. Kommissionen anger att den kommer att utveckla en gemensam utbildningsstrategi för trafiksäkerhet, i samarbete med medlemsstaterna där så är lämpligt, och bl.a. integrera privat övningskörning, liksom även minimikrav för handledare och trafiklärare.

Mål 2: Bättre efterlevnad av trafikregler

Kommissionen betonar att bättre samordning bidrar till effektivare kontroller och att kontroller får bäst resultat om de kombineras med information till allmänheten. Kommissionen kommer att samarbeta med Europaparlamentet och rådet för att införa gränsöverskridande informationsutbyte om vägtrafiksäkerhet. Kommissionen kommer också att sträva efter införandet

av en gemensam strategi för genomförande av trafiksäkerhetslagstiftningen, inbegripet möjligheten att införa farthållare i lätta yrkesfordon och föreskriva obligatoriska alkoholås i vissa specifika fall samt införandet av nationella genomförandeplaner.

Mål 3: Säkrare väginfrastruktur

Kommissionen lyfter fram att den största andelen olyckor sker på landsvägar och gator i tätorter. Bara 6 % av alla olyckor äger rum på motorvägar. Kommissionen kommer att se till att EU-medel endast ges till infrastruktur som uppfyller kraven i direktiven om trafiksäkerhet och tunnelsäkerhet. Kommissionen kommer också att främja tillämpningen av principerna för förvaltningen av infrastruktuksäkerhet på medlemsstaternas sekundära vägnät, bl. a. genom utbyte av bästa praxis.

Mål 4: Säkrare fordon

Kommissionen påpekar att under den period som omfattas av det tredje europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet har bilar blivit mycket säkrare. Andra fordonstyper, särskilt motorcyklar, har dock inte fått samma uppmärksamhet. Kommissionen anger att den kommer att lägga fram förslag för att främja utvecklingen av aktiv och passiv fordonssäkerhet. Förslag kommer också att läggas fram om stegvis harmonisering och skärpning av trafiksäkerhetsprövning och tekniska vägkontroller. Vidare har kommissionen för avsikt att ytterligare undersöka effekterna av och fördelarna med samarbetande system mellan fordon och infrastruktur.

Mål 5: Främja modern teknik för att öka trafiksäkerheten

Kommissionen framhåller att ITS (intelligenta transportsystem) kan komma att spela en viktig roll för bättre trafiksäkerhet. Trots positiva effekter på trafiksäkerheten medför utvecklingen av ITS också en rad säkerhetsproblem, t.ex. distraktionsproblem, som ytterligare behöver analyseras, anger kommissionen. I samband med genomförandet av handlingsplanen för intelligenta transportsystem och det föreslagna direktivet om intelligenta transportsystem kommer kommissionen att samarbeta med medlemsstaterna för att undersöka om det går att i efterhand montera avancerade förarstödssystem i yrkesfordon och privatfordon. Man kommer också att skynda på införandet av eCall (automatiska nödsamtal från europeiska fordon i samband med en olycka) och undersöka om det kan utvidgas till andra fordonstyper.

Mål 6: Bättre räddningstjänst och behandling efter skada

Kommissionen påpekar att även om antalet dödsolyckor visserligen minskat mellan 2001 och 2010 så är antalet personer som skadas fortfarande högt. Det bör, anger kommissionen, vara en EU-prioritering att minska antalet skador i trafiken. För att minska de allvarliga trafikolyckorna krävs ett flertal åtgärder, bl.a. införande av ITS och förbättrande av räddningsin-

satser, anger kommissionen. Kommissionen kommer att, i samarbete med medlemsstaterna och andra berörda parter i fråga om trafiksäkerhet, föreslå en global handlingsstrategi för trafikskador och första-hjälpen-insatser.

Mål 7: Skydd av sårbara trafikanter

Kommissionen framhåller att det stora antalet dödsoffer och allvarligt skadade bland de mest sårbara trafikanterna - som motorcyklister, mopedister, cyklister och fotgängare - är anmärkningsvärt. Under 2008 utgjorde dessa trafikanter 45 % av alla dödsfall i trafiken. För trafikanter av tvåhjuliga fordon är det särskilt svårt att uppnå betydande minskningar av dödsfall och skador, uppger kommissionen. Vidare lyfter kommissionen fram att den åldrande befolkningen innebär ett behov av att bedöma äldre personers sårbarhet i trafiken. Det krävs riktad forskning om bl.a. medicinska kriterier för bedömning av körförmåga, anger kommissionen. Kommissionen kommer att lägga fram lämpliga förslag för att övervaka och vidareutveckla tekniska standarder för skydd av sårbara trafikanvändargrupper, inkludera tvåhjuliga motorfordon i bestämmelserna om fordonsinspektioner samt öka cyklisters och andra sårbara trafikanvändargrupperns säkerhet, bl.a. genom att uppmuntra till införandet av adekvat infrastruktur. Slutligen sägs att medlemsstaterna bör utveckla informationsutbyte, kommunikation och dialog mellan trafikanter och med de behöriga myndigheterna. Kommissionen anger att den kommer att bidra till detta.

Genomförande av riktlinjerna

Kommissionen anger att den avser att prioritera övervakningen av att EU:s regelverk om trafiksäkerhet genomförs fullt ut i alla medlemsstater. Vidare har kommissionen för avsikt att undersöka behovet av gemensamma principer för teknisk utredning av trafikolyckor. I samarbete med medlemsstaterna kommer kommissionen att främja samarbetsmetoder för att öka säkerhetsnivån i medlemsstaterna och för att förbättra insamlingen och analysen av olycksdata och utvecklingen av det europeiska trafiksäkerhetsobservatoriets roll.

Slutsats

Kommissionens uppgift blir att lägga fram förslag i frågor där EU är behörigt 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.

Faktapromemorian

I Regeringskansliets faktapromemoria ”Politiska riktlinjer inom EU för trafiksäkerhet 2011–2020” (2009/10:FPM126) redovisas den preliminära svenska ståndpunkten avseende kommissionens meddelande.

Regeringen anger att den ställer sig positiv till att trafiksäkerhetsarbetet uppmärksammas med ett mål på EU-nivå. Regeringen betonar att en helhetssyn är viktig i trafiksäkerhetsarbetet. Det skulle, enligt regeringen, vara önskvärt om perspektivet att fordon och infrastruktur måste utformas för att ta hänsyn till trafikanternas bästa kunde förstärkas. Regeringen betonar vidare den betydelse användning av alkolås har för trafiksäkerheten och det arbete regeringen driver i frågan om alkolås. Slutligen anger regeringen att den saknar initiativ som stöder de medlemsstater som kommit längst i trafiksäkerhetsarbetet.

Regeringen anmäler att meddelandet har remitterats till berörda myndigheter och att det belgiska ordförandeskapet har aviserat att förslaget kommer att behandlas genom framtagna av rådsslutsatser under hösten 2010.

Utskottets granskning

Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Kommissionen anger att i enlighet med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna kommer engagemang och konkreta insatser att krävas av de europeiska myndigheterna, medlemsstaterna, de regionala och lokala förvaltningarna och det civila samhällets aktörer. Utskottet delar den bedömningen och anser att alla aktörer kommer att behöva agera inom sitt ansvarsområde.

Utskottets granskning

Utskottet vill inledningsvis betona att det är positivt att trafiksäkerhet lyfts fram på europeisk nivå. Det är viktigt att, som kommissionen gör, peka på områdets politiska vikt och utskottet stöder också kommissionens syn på att trafiksäkerhet bör ses ur ett helhetsperspektiv. Utskottet vill samtidigt lyfta fram vikten av att åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten, ur subsidiaritetshänseende, utförs på rätt nivå.

Hösten 1997 beslutade riksdagen om den s.k. nollvisionen för vägtrafiken (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Nollvisionen vilar på olika ställningstaganden. Ett är det etiska ställningstagandet att inte acceptera att någon dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet. För att uppnå detta ska transportsystemet utformas enligt människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten ska delas mellan dem som utformar systemet och dem som använder systemet. Det är dock utformarna som har det slutliga ansvaret och som kan behöva anpassa systemet till att användarna inte uppfyller sitt ansvar. Enligt utskottets mening är detta ställningstagande viktigt i allt trafiksäkerhetsarbete och utskottet anser det angeläget att detta perspektiv förstärks i kommissionens fortsatta arbete. Samtidigt är det, anser utskottet, viktigt att trafikanten själv tar ansvar för sitt beteende i trafiken och utskottet ser därför med glädje att kommissionen belyser detta och att kommissionen har angivit bättre trafikundervisning och fortbildning som ett av de strategiska målen. Utskottet vill här lyfta fram att Sverige nyligen har infört en utökad riskutbildning som omfattar faktorer som i samband med körning påverkar körbeteendet och riskerna för olyckor.

Kommissionen anger i meddelandet att det inte är möjligt att införa ett EU-mål för att minska de allvarliga skadorna i trafiken eftersom det ännu inte finns någon gemensam definition av begreppet allvarlig skada. Utskottet vill i detta sammanhang lyfta fram att Sverige har fastställt en defini-

tion för allvarliga skador som en personskada vilken ger bestående hälsoförlust motsvarande en ”medicinsk invaliditet” av 1 % eller mer (prop. 2008/09:93 s. 38).

Utskottet anser att tekniska lösningar är mycket viktiga för fortsatt framgång i trafiksäkerhetsarbetet. Det kan gälla såväl teknik i fordonen som olika former av stöd för föraren. För en framgångsrik utveckling av teknik krävs, framhåller utskottet, ett nära samarbete mellan myndigheter och industri.

Särskilt frågan om alkoholås är viktig, anser utskottet. Kommissionen nämner i meddelandet att den avser att sträva efter möjligheten att föreskriva om alkoholås i vissa specifika fall. Enligt utskottets mening är det viktigt att alkoholås införs i fordon på en bred front. Alkoholås kan hjälpa personer som dömts för rattfylleri att vara kvar i körkortssystemet och samtidigt förhindra att dessa ånyo kör påverkade av alkohol. Vidare anser utskottet att det krävs en bred samverkan mellan olika åtgärder för att motverka rattfylleri. Användande av alkoholås, arbetsgivarnas arbete med drogpolicier, en bra övervakning, relevanta påföljder och behandling är delar i detta. Sveriges långsiktiga ambition är att alkoholås, eller annan teknik som förhindrar påverkade förare från att köra, ska bli standard i alla nya fordon. Utskottet anser att det, för att uppnå en bred användning, är angeläget att mer användarvänliga och mindre kostsamma alkoholås tas fram. Ett sätt att minska risken för alkoholpåverkade förare i trafiken är att alkoholås anges som ett kriterium för kvalitetssäkring av transporter i EU:s kommande trafiksäkerhetsprogram.

Hastighetsfrågan har enligt utskottets mening en särskilt stor betydelse för trafiksäkerheten. Hastigheten är ofta avgörande för en olyckas konsekvenser och påverkar även förarens möjligheter att undvika den. Det är av största vikt att hastighetsgränserna är väl avvägda och att de respekteras. Det kan finnas stora fördelar i att kommissionen i sin roll som informationsinsamlare och samarbetsförmedlare fokuserar på hastighetsfrågor.

Utskottet noterar att kommissionen lyfter fram den åldrande befolkningen och bl.a. behovet av att behålla äldre personers körförmåga. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att äldre som grupp inte är mer olycksbenägen än andra grupper. Dock är äldre personer, på grund av den äldre kroppens skörhet, överrepresenterade i olycksstatistiken. Forskning om trafiksäkerhet och åldrande är, enligt utskottets mening, angelägen. Utskottet noterar även med tillfredsställelse att kommissionen nämner att insatser inom trafikutbildning och fortbildning för trafikanter måste ta hänsyn till äldre personers rätt till rörlighet.

När det gäller frågan om fordonsinspektion anser utskottet att en effektiv kontrollverksamhet har betydelse för trafiksäkerheten. Samtidigt är det viktigt att avväga inspektionsinsatser mot den samhällsekonomiska nyttan. Utskottet ser därför inte framför sig att meddelandets text om inspektion av tvåhjuliga fordon innefattar besiktning av mopeder.

Slutligen vill utskottet lyfta fram att meddelandet saknar initiativ för länder som redan hunnit långt i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet anser det angeläget att det fortsatta arbetet kommer att inkludera även dessa länder.

Kommissionen har tidigare, i vitboken Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden (KOM(2001) 370), pekat på att Sverige antagit den s.k. nollvisionen. Kommissionen betonar i vitboken att om alla länder uppnådde samma resultat som Sverige skulle det vara möjligt att minska antalet dödsoffer i trafiken med 20 000. Utskottet kan med tillfredsställelse notera att Sverige har fortsatt mycket god trafiksäkerhet. Det bör vara möjligt för Sverige att agera förebild och att sprida goda exempel till länder som inte kommit lika långt i trafiksäkerhetsarbetet. Enligt utskottets mening är det lämpligt att kommissionen reflekterar över hur de länder som kommit längst i trafiksäkerhetsarbetet ska kunna bidra med kunskap till övriga länder samt utgöra ett gott exempel. Det sagda leder förhoppningsvis till att fler länder har möjlighet att förbättra sin trafiksäkerhet.

Trafikutskottet välkomnar sammanfattningsvis kommissionens förslag till politiska riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet i EU. Kommissionens ramar och målsättningen innebär en eftersträvansvärd och nödvändig upp-
växling av ambitionsnivån för trafiksäkerheten och kan därmed verksamt bidra till att skapa ett hållbart transportsystem inom unionen.