



## "Halvering av antalet dödade i vägtrafikolyckor inom EU till 2010: Ett delat ansvar" Ett europeiskt vägtrafiksäkerhetsprogram

Näringsdepartementet

2003-09-24

### Dokumentbeteckning

KOM(2003) 311 slutlig

Kommissionens meddelande: Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet "Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt ansvar"

### Sammanfattning

Kommissionens andra trafiksäkerhetsprogram löpte fram till 2001. Kommissionen har länge utlovat ett meddelande om ett tredje europeiskt vägtrafiksäkerhetsprogram. Rådets slutsatser antogs på rådsmötet den 5-6 juni på basis av kommissionens meddelande (10753/1/03 REV1 Trans 173). Det italienska ordförandeskapet avser att behandla delar av programmet under hösten.

Meddelandet framhåller vikten av att tillämpa och implementera rådande lagstiftning. Programmet sätter mål för trafiksäkerhetsarbetet på europeisk nivå med en halvering av antalet döda till år 2010 och förespråkar en europeisk samling för trafiksäkerheten som inkluderar en europeisk trafiksäkerhetsstadga som alla aktörer inbjuds att underteckna. Ett europeiskt trafiksäkerhetsobservatorium föreslås inrättas i form av en organisation inom kommissionen.

## 1.1 Innehåll

Meddelandet uppmärksammar trafikskadeproblematiken i Europa där över 40 000 personer omkommer och 1 700 000 skadas varje år. Slutsatsen är att situationen är socialt oacceptabel.

Kommissionen föreslår en kvantifierad målsättning dvs. en halvering av antalet dödade fram till 2010.

Kommissionen konstaterar att det finns en mycket stark tveksamhet till åtgärder på gemenskapsnivå i medlemsstaterna, särskilt i fråga om alkohol.

Ett europeiskt trafiksäkerhetsobservatorium föreslås i form av en organisation inom kommissionen.

Initiativ bör tas för att prioritera säkerhetskrav vid offentlig upphandling.

Meddelandet förespråkar bättre trafikövervakning kombinerad med kampanjer och en prioritering av höga böter med mera.

Kommissionen föreslår förbättringar kring körkortskrav och utbildning.

Initiativ kring ökad användning av skyddshjälm föreslås.

Ett fortsatt stöd bör ges för Euro-NCAP samt verka för säkrare fordon, bland annat genom teknisk harmonisering och stöd till teknisk utveckling, och genom att aspekter som rör elektronisk teknik ("eSafety").

I detta meddelande beskrivs också ett antal direkta och kompletterande åtgärder som kommissionen avser att vidta för att uppvärdera Europeiska unionens insatser på området, framför allt utvecklingen av ny säkerhetsteknik inom ramen för ramprogrammen för forskning som söker öka värdet av de insatser som görs i medlemsstaterna.

Programmet förespråkar en förbättrad väginfrastruktur, bland annat genom att finna de bästa metoderna och sprida dessa på lokal nivå samt att göra särskilt olycksdrabbade platser säkrare. I åtgärdsprogrammet anges bland annat konkreta åtgärder för att fastställa en metod för att finna och sprida bästa metoderna genom utarbetandet av tekniska handböcker, förbättrad insamling och analys av data om olyckor och kroppsskador samt fortsatt forskning och utveckling för att hitta framtidslösningar.

Idén om en europeisk samling för trafiksäkerheten föreslås också. Kommissionen föreslår att alla innehavare av ett offentligt bemyndigande, beslutsbefogenhet, ekonomiska eller sociala befogenheter eller ett representativt mandat högtidligen ansluter sig till en europeisk stadga om trafiksäkerhet. Utöver att följa de allmänna reglerna åtar sig alla undertecknande parter dessutom att vidta specifika åtgärder. Dessa åtaganden skall offentliggöras och hur de efterföljs skall följas upp.

Programmet kan komma att leda till specifika förslag till direktiv från kommissionen. Det är dock för tidigt att bedöma effekterna av dessa på svenska regler.

### 1.3 Budgetära konsekvenser

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

I EU:s program för vägtrafik för åren 1997-2001 introducerades "en miljon europrincipen" som en aspekt på att medlemsstaterna fullt ut skall ta hänsyn till de höga kostnaderna för olyckorna (som grovt kan uppskattas till en miljon euro per förolyckad) när de utarbetar sin politik på vägtrafiksäkerhetsområdet. De åtgärder som diskuteras i meddelandet är kostnadseffektiva i förhållandet att de kan rädda ett liv till en kostnad som understiger en miljon euro.

Vissa av förslagen kommer att påverka fordonsindustrin som kan ta ut eventuellt ökade kostnader vid försäljning av sina produkter.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige ser positivt på den uppmärksamhet som trafikskadeproblematiken får i detta meddelande. Vi stödjer slutsatsen att situationen är socialt oacceptabel.

Sverige tycker i allt väsentligt att programmet är mycket bra och stödjer förslaget till kvantifierad målsättning dvs. en halvering av antalet dödade fram till 2010. Europaparlamentet borde också ansluta sig till målet.

Sverige stödjer inrättandet av ett europeiskt trafiksäkerhetsobservatorium.

Sverige stödjer också idén om en europeisk samling för trafiksäkerheten (helt i linje med den svenska nationella samlingen för trafiksäkerhet som vi nu driver).

Sverige välkomnar initiativet att prioritera säkerhetskrav vid offentlig upphandling.

Sverige noterar med tillfredsställelse den bredd av olika instrument som EU själva kan spela med för att förbättra trafiksäkerheten. Sverige saknar dock ett tydligt uttalande om den möjlighet EU:s institutioner har att själva föregå som goda exempel som exempelvis upphandlare av egna transporter och

fordon, personalens tjänsteresor etc. EU:s institutioner skulle kunna t.ex. besluta sig för resepolicy som innebär att EU:s tjänstemän skall följa hastighetsbegränsningar, använda skyddsutrustning, köra nyktert. EU skulle också kunna besluta att dess institutioner endast får upphandla tjänstefordon som har minst fem stjärnor i Euro-NCAP.

Sverige är dock tveksam till diskussionerna kring olycksanalys och förarens ansvar. I stället för att leta olycksorsaker hos enskilda individer borde analyserna syfta till att analysera systemfel och brister i kvalitetssäkringssystem hos dem som utformar systemet och de som använder systemet professionellt. Detta borde inte utföras av några oberoende experter utan av dem som är ansvariga för olika systemkomponenter. Detta är en del av den svenska trafiksäkerhetspolitikens kärna.

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

De allra flesta stater är positiva till programmet som helhet

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentet har ännu inte behandlat frågan.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstanserna är generellt positiva till programmet. Flera myndigheter anser att det är angeläget att kommissionen presenterar realistiska åtgärder för de mål de sätter upp. Det finns dock en osäkerhet om hur långt det går att nå om inget centralt organ förfogar över åtgärderna. Det är viktigt med en gemensam systemsyn på trafiksäkerhetsproblemet. Säkerhetsstadgan ses som ett viktigt inslag i arbetet såväl som bildandet av en expertgrupp inom kommissionen. Intresseorganisationer framhåller att tekniska lösningar som alkoholås, elektroniskt körkort och bältespåminnare är viktiga. Utbildningsinsatser för unga är en annan viktig fråga liksom information mot alkohol och droger i trafiken. Problemen med ökat antal whiplashskador bör hanteras i programmet. Arbetet med EuroRAP är viktigt då det syftar även till gemensam samverkan mellan motororganisationer, vägmyndigheter och andra experter inom trafiksäkerhet för att skapa en säkrare väginfrastruktur.

### 3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Rådets slutsatser antogs på rådsmötet den 5-6 juni 2003 på basis av kommissionens meddelande. Det italienska ordförandeskapet avser att behandla delar av programmet under hösten.

### 3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 71.

### 3.3 Fackuttryck/termer

EuroNCAP är krocktestning av bilar samt fortlöpande konsumentinformation om resultaten.

EuroRAP är en sätt att klassificera vägars säkerhetsstandard med avsikt att sprida informationen till trafikanter och väghållare

eSafety infördes år 2002 av kommissionen och bilindustrin, som en del i handlingsplanen eEurope som lanserades av statscheferna vid Europeiska rådets möte i Feira i juni 2001. I detta initiativ formuleras rekommendationer och ett antal åtgärder på gemenskapsnivå som kommissionen inom en snar framtid kommer att presentera i ett meddelande om informations- och kommunikationsteknik för fordon.