



Politiska riktlinjer inom EU för trafiksäkerhet 2011-2020

Näringsdepartementet

2009-10-01

Dokumentbeteckning

KOM(2010) 389

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

Sammanfattning

Kommissionen presenterar i detta meddelande politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011-2020. Enligt detta bör principerna för det europeiska trafiksäkerhetsarbetet vara att sträva efter högsta trafiksäkerhetsstandard i hela EU, en integrerad syn på trafiksäkerhet bland EU:s övriga politikområden samt ett delat ansvar mellan berörda aktörer. Kommissionen föreslår som kvantitativt mål att halvera antalet dödsolyckor i trafiken i EU mellan 2010 och 2020. Kommissionen föreslår att trafikanterna ska ses som den första länken i trafiksäkerhetskedjan och att undervisning, fortbildning och kontroll av efterlevnaden därför är avgörande. Men vägtrafiksyste­met måste också kunna ta hänsyn till mänskliga fel och olämpligt beteende, och korrigera för det i möjligaste mån. För nästa årtionde har sju strategiska mål fastställts. För vart och ett av dessa föreslås insatser på EU-nivå och i medlemsstaterna. Kommissionen kommer att ta på sig uppgiften 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 goda resultat och noggrant följa upp de framsteg som görs. Regeringen ser förslaget som en användbar ram för att driva trafiksäkerhetsarbetet vidare inom EU. Regeringen saknar dock initiativ som stöder de medlemsstater som kommit längst i trafiksäkerhetsarbetet.

1.1 Ärendets 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. Inte mindre än 1 500 000 personer skadades. De samhällsekonomiska kostnaderna inom EU uppskattades år 2009 uppgå till ungefär 130 miljarder euro. Meddelandet presenterades den 26 juli 2010.

1.2 Förslagets innehåll

EU:s riktlinjer för trafiksäkerhet fram till 2020 syftar till att skapa allmänna ramar och målsättningar för nationella och lokala strategier. Inledningsvis presenteras tre *principer* för det europeiska trafiksäkerhetsarbetet. De två första talar om att sträva efter högsta trafiksäkerhetsstandarder i hela EU liksom att åstadkomma en integrerad syn på trafiksäkerhet bland EU:s övriga politikområden. Den tredje berör subsidiaritet och proportionalitet där engagemang och konkreta insatser kommer att krävas av såväl de europeiska myndigheterna, medlemsstaterna, de regionala och lokala förvaltningarna som det civila samhällets aktörer.

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.

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 trafikanvändarna. För nästa årtionde har sju *strategiska mål* fastställts. För vart och ett av dessa föreslås insatser på EU-nivå och i medlemsstaterna. Målen är följande:

Mål 1: Bättre *trafikundervisning* och fortbildning för trafikanter. Kommissionen kommer att utveckla en gemensam utbildningsstrategi för trafiksäkerhet, i samarbete med medlemsstaterna där så är lämpligt, och

bland annat integrera privat övningskörning, liksom även minimikrav för handledare och trafiklärare.

2009/10:FPM126

Mål 2: Bättre *erfarenhet* av trafikregler. 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 alkoholå i vissa specifika fall samt införandet av nationella genomförandeplaner.

Mål 3: Säkrare *väginfrastruktur*. Kommissionen kommer att se till att EU-medel endast ges till infrastruktur som uppfyller kraven i direktiven om trafiksäkerhet och tunnelsäkerhet. Man kommer också att främja tillämpningen av principerna för förvaltningen av infrastrukturens säkerhet på medlemsstaternas sekundära vägnät, bland annat genom utbyte av bästa praxis.

Mål 4: Säkrare *fordon*. Kommissionen kommer att lägga fram förslag för att främja utvecklingen av aktiv och passiv fordonssäkerhet. Man kommer lägga fram förslag om stegvis harmonisering och skärpning av trafiksäkerhetsprövning och tekniska vägkontroller. Man kommer också att ytterligare undersöka effekterna av och fördelarna med samarbetande system mellan fordon och infrastruktur.

Mål 5: Främja *modern teknik* för att öka trafiksäkerheten. 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 och undersöka om det kan utvidgas till andra fordonstyper.

Mål 6: Bättre *räddningstjänst* och behandling efter skada. 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 *oskyddade trafikanter*. 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 trafikanvändargruppernas säkerhet, bland annat 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 kommer att bidra till detta. 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,

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget avser endast politiska riktlinjer och inga konkreta förslag på ändrade regler.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget avser endast politiska riktlinjer och inga konkreta förslag som innebär budgetära konsekvenser.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är positiv till att trafiksäkerhetsarbetet uppmärksammas med ett mål på EU-nivå. Det är också viktigt att som kommissionen gör peka på områdets politiska vikt, och för att lyckas i arbetet, att integrera trafiksäkerhet i andra politikområden och i övrigt etablera ett strukturerat och sammanhållet arbete.

Regeringen stödjer kommissionens syn att trafiksäkerhet bör ses utifrån ett helhetsperspektiv. Att fordon och infrastruktur måste utformas för att ta hänsyn till trafikanters misstag är en viktig del i detta. Regeringen önskar dock att detta perspektiv förstärks i arbetet. Det gäller inte minst frågan om teknik i fordonen som stöd för föraren. Både inom EU och i Sverige har regeringen konstaterat att användningen av ny teknik spelar en mycket viktig roll i trafiksäkerhetsarbetet. Mot bakgrund av den gemensamma europeiska marknaden har EU ett stort och delvis avgörande ansvar när det gäller att främja framväxten av nyskapande tekniska lösningar i fordonen som kan hantera allvarliga trafiksäkerhetsproblem. Detta har regeringen framfört under arbetet med förslaget.

Ny teknik behandlas i förslaget men regeringen kommer i det fortsatta arbetet verka för att området får en ännu mer central roll. Detta gäller inte minst frågan om användning av alkolås. Regeringen verkar för användning av alkolås för att förhindra rattfyllerister att återfalla, introduktion av preventiv användning av alkolås för kommersiell trafik samt för utveckling och introduktion av ny teknik som upptäcker och varnar för om föraren av alla typer av fordon är påverkad av alkohol, droger, trötthet eller sjukdom. Utveckling av denna liksom annan teknik kräver ett nära samarbete mellan myndigheter och industri.

Sammanfattningsvis ser regeringen förslaget som en användbar ram för att driva trafiksäkerhetsarbetet vidare inom EU. Regeringen saknar dock initiativ som stöder de medlemsstater som kommit längst i trafiksäkerhetsarbetet. Det är viktigt att i det fortsatta arbetet utarbeta konkreta förslag på hur detta ska göras så samtliga medlemsstater, oberoende hur lång man kommit i trafiksäkerhetsarbetet, får stöd och stimulans för sitt fortsatta arbete. Regeringen anser också att tankar saknas om hur EU kan stödja andra länder i världen med att förbättra trafiksäkerheten. I det fortsatta arbetet kommer regeringen följa upp de framförda synpunkterna för att tillse att arbetet går åt rätt håll, att utredningar inom EU tillsätts och erfarenheter tas till vara m.m.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Föreligger ännu inte.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Föreligger ännu inte.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Trafikverket är positiva till förslaget att etablera ett strukturerat och sammanhållet arbete med trafiksäkerhet inom EU. Det är viktigt att i det fortsatta arbetet utarbeta konkreta förslag på hur detta ska göras så samtliga medlemsstater, oberoende hur lång man kommit i trafiksäkerhetsarbetet, får stöd och stimulans för sitt fortsatta arbete. Trafikverket efterfrågar också en årlig transparent uppföljning av målet, tydliggörande av hur trafiksäkerhet integreras i andra politikområden samt åtgärder för ökat samarbete mellan myndigheter och fordonsindustri.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Ingen rättslig grund anges eller är relevant för förslaget.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

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. Var och en kommer att behöva agera inom sitt ansvarsområde. Regeringen delar den synen.

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget har remitterats till berörda myndigheter. Det belgiska ordförandeskapet har aviserat att förslaget kommer behandlas genom framttagande av rådsslutsatser under hösten 2010.

4.2 Fackuttryck/termer

-