



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 17.03.2000
KOM(2000) 125 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,
DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG
OG REGIONSUDVALGET**

**TRAFIKSIKKERHED: HOVEDOPGAVER I EU
STATUSRAPPORT OG PRIORITERING AF FORANSTALTNINGER**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,
DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG
OG REGIONSUDVALGET**

**TRAFIKSIKKERHED: HOVEDOPGAVER I EU
STATUSRAPPORT OG PRIORITERING AF FORANSTALTNINGER**

Sammenfatning

Der er ingen grund til at stille sig tilfreds med udviklingen i trafikikkerheden. Antallet af trafikdræbte er ganske vist på vej ned, men kurven flader ud, og trafikken på EU's veje slår stadig over 40.000 mennesker ihjel om året.

I denne meddelelse sigtes der videre end til handlingsprogrammet for perioden 1997-2001, som indførte en samfundsøkonomisk dimension i trafikikkerhedsdebatten ved at søge at definere en pris på en trafikdræbt med tilhørende kvæstelser og skader: *1 million euro*.

Den er desuden en reaktion på forslag fra Rådet og Europa-Parlamentet om at gøre status over handlingsprogrammet. Som Parlamentet har ønsket opstilles der desuden en rangorden for fremtidige foranstaltninger på EU-plan, og det henstilles til beslutningstagere på alle niveauer at de lægger mere vægt på den omstændighed at omkostningerne ved at forebygge ulykker generelt er langt mindre end de samfundsøkonomiske omkostninger ved de kvæstelser og skader som ulykkerne forårsager.

Handlingsprogrammet for 1997-2001 kan anses for at være en vellykket igangværende proces. Bilag 3 indeholder en detaljeret og systematisk oversigt over trufne eller påtænkte foranstaltninger. Meget er nået på vigtige områder som bedre håndhævelse af færdselsregler, øget offentlig bevidsthed om trafikikkerhed samt indsamling og formidling af viden om sikkerhedsforhold.

Foranstaltningerne i 1997-2001-programmet er blevet analyseret på grundlag af en række kriterier ("multikriterieanalyse"), herunder deres omkostningseffektivitet, hvad der har ført til følgende prioritering inden for trafikikkerhed i EU på kort og mellemlangt sigt:

- Videreførelse og udvikling af arbejdet i det europæiske program for vurdering af nye biler (EuroNCAP).
- Kampagner og lovgivning om sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger for børn.
- Henstilling til medlemsstaterne om promillegrænser i trafikken.
- Lovgivning om hastighedsbegrænsere for erhvervskøretøjer.
- Retningslinjer for håndtering af "sorte pletter" (særlig ulykkesbelastede steder) og for udformning af "fejltolerante" vejsider (som altså er knap så tilbøjelige til at give skader når uheldet er ude).
- Lovgivning om frontpartier på biler som giver større sikkerhed for fodgængere og cyklister.

Foruden disse hovedopgaver opregner meddelelsen fem yderligere foranstaltninger hvis omkostningseffektivitet bør undersøges nøjere: lægelige betingelser for opnåelse af kørekort; normer for køreprøver; køreløst i dagtimerne; virkninger af medicin på bilistens adfærd; pleje af ulykkesramte.

Herudover blev tre støtteforanstaltninger prioriteret højt: databasen CARE med ulykkesstatistik, et integreret informationssystem og forskning i køretøjsstandarder og telematik.

Endelig indeholder denne meddelelse en henstilling fra Kommissionen til medlemsstaternes regeringer og lokal- og regionalmyndigheder om at gøre det til fast praksis at beregne hvad trafikikkerhedsforanstaltninger koster, og hvordan de virker, om at øge investeringerne i sådanne foranstaltninger og tilrettelægge mekanismer der gør at udbyttet af trafikikkerhedsforanstaltninger bliver mere direkte mærkbart for dem der træffer beslutningerne og bærer omkostningerne ved dem.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	INDLEDNING	5
	1.1. Trafiksikkerheden i EU nu	5
	1.2. EU's færdselssikkerhedsprogram 1997-2001	6
	1.3. Formålet med denne meddelelse	7
2.	RESULTATER AF HANDLINGSPROGRAMMET SIDEN APRIL 1997	7
	2.1. Omfang	7
	2.2. Bedre lovhåndhævelse	7
	2.3. Bevidstgørelse af offentligheden	9
	2.4. Indsamling og formidling af viden	10
3.	HOVEDPUNKTER I EU'S TRAFIKSIKKERHEDSPROGRAM	11
	3.1. Metode	11
	3.2. Multikriterieanalyse	13
	3.3. Vurdering af omkostningseffektivitet	15
	3.4. Sammenfatning af resultaterne	18
4.	KONKLUSION	22
	4.1. Højt prioriterede foranstaltninger på EU-plan på kort og mellemlangt sigt	22
	4.2. Kommissionens henstilling	24
	Bilag 1: EU's database for trafikulykkesstatistik	25
	Bilag 2: Ulykkernes omkostninger	31
	Bilag 3: Resultater af færdselssikkerhedsprogrammet for 1997-2001	32
	Bilag 4: Hvor længe holder virkningerne af trafiksikkerhedsforanstaltninger?	42

1. INDLEDNING

1.1. Trafiksikkerheden i EU nu

I april 1997 udsendte Kommissionen en meddelelse om trafiksikkerhed i EU¹ med et program for hvad der skulle gøres.

Her blev trafiksikkerhedssituationen i EU behandlet på baggrund af en forventet udvikling i antallet af trafikdræbte som var en simpel fremskrivning af de hidtidige udviklingslinjer.

Disse udviklingslinjer syntes for de 15 EU-stater at pege på et fald i det samlede antal trafikdræbte fra 45.000 i 1995 til 38.000 i 2000 og videre til 32.000 i 2005 og 27.000 i 2010.

Den statistik der her fremlægges som bilag 1, er ført frem til 97/98 og fører uomgængeligt til følgende konklusioner:

- Antallet af trafikdræbte er faldet stærkt i det forgangne tiår. Det skyldes efter de fleste sagkyndiges mening:
 - sikrere biler
 - øget brug af sikkerhedsseler
 - mindre spirituskørsel
 - trafikberoligende og hastighedsnedsættende foranstaltninger.

På det seneste synes kurven for antallet af trafikdræbte imidlertid at flade ud på en måde der får det til at virke mere sandsynligt at tallet i 2000 bliver højere end de nævnte 38.000. (Tabel 1 og 2). De andre skøn fra 1997 for de senere perioder ser også ud til at have været for optimistiske.

- Der er meget store forskelle mellem medlemsstaterne (tabel 3), hvad der endnu engang må føre til den konklusion at der må være store forbedringer at hente blot ved at benytte bedste praksis overalt i EU.
- Der er ingen grund til selvtilfredshed, ikke engang i de medlemsstater hvor gennemsnitstallene ligger i den bedre ende. I tabel 4, 5 og 6 vises situationen for de mest sårbare trafikanter, hvoraf det fremgår at der er muligheder for forbedringer ved mere målrettede foranstaltninger for disse kategorier.

Som mange nationale myndigheder har erfaret, må man desværre stadig forsvare sig mod malplacerede anklager for at ville "begrænse den personlige frihed" når man vil mindske de menneskelige tragedier der gemmer sig bag disse tal - f.eks. ved at indføre lavere promillegrænser, bedre hastighedsregulering og mere ansvarlig reklamepraksis.

¹ KOM(97)131 endelig udg. - 9.4.1997

Ansvaret for at få antallet af trafikdræbte til at falde hurtigere, ligger hos myndigheder på alle niveauer, også i EU hvor de rigtige rammer bør fastlægges.

1.2. EU's færdselssikkerhedsprogram 1997-2001

Som nævnt indeholder det andet trafikikkerhedsprogram med titlen "Bedre færdselssikkerhed i EU" et program for perioden 1997-2001. Det udpegede over 60 indsatsområder, som faldt i tre hovedkategorier:

- 1) Indsamling og formidling af oplysninger om:
 - udviklingen inden for trafikikkerhedskampagner i EU
 - målområder
 - målgrupper
 - effektive foranstaltninger (herunder potentielle gevinster ved mulige foranstaltninger og vurdering af effektiviteten af trufne foranstaltninger)
 - gennemførelse og håndhævelse af lovgivning
 - hurtig formidling af information og bedste praksis i hele EU.
- 2) Iværksættelse af og støtte til forebyggende foranstaltninger med vægt på den menneskelige faktor og dens berøringsflade med trafikmiljøet.

Disse foranstaltninger omfatter lovgivning, pilotprojekter og kampagner for at bevidstgøre eller dygtiggøre trafikanterne eller forbedre deres helbredstilstand samt udvidede kontrolprocedurer og tekniske foranstaltninger med sigte på et mere fejlsikkert trafikmiljø.
- 3) Iværksættelse af og støtte til foranstaltninger for at afbøde følgerne af ulykker der alligevel sker.

Her tænkes der på beskyttelse af trafikanten ved hjælp af sikkerhedsseler, hjelme og mere kollisionssikre køretøjer, og på forslag til udarbejdelse af EU-standarder og -retningslinjer for en infrastruktur der er mere "fejltolerant" i tilfælde af ulykker.

Det samfundsøkonomiske aspekt af trafikikkerheden anser programmet for et afgørende led i strategien for at fremskynde forbedringer ved at bruge de stadig knappere offentlige midler så effektivt som muligt. Strategien bygger på det princip at medlemsstaternes trafikikkerhedspolitik skal medregne de store ulykkesomkostninger (skønsmæssigt sat til ca. 1 mio. euro pr. trafikdræbt) i fuldt omfang (Bilag 2). Dette tal afspejler kun de direkte økonomiske omkostninger og værdien af tabt produktion ved de anmeldte trafikulykker og de kvæstelser de medfører. Det omfatter ikke noget skøn over ikke-anmeldte ulykker eller værdien af menneskeliv - hvad der kunne løbe op i store tal. Nogle medlemsstater sætter faktisk en værdi på menneskeliv i deres nationale overslag, men andre lader være ud fra den betragtning at det er umuligt at ansætte værdien af et menneskeliv. 1 million euro-

reglen undervurderer altså trafikulykkernes virkelige omkostninger, men i den har man dog et acceptabelt, ensartet mindstetal.

Under de andre institutioners drøftelser af Kommissionens meddelelse blev det fremført at de foreslåede foranstaltninger burde udvælges og/eller prioriteres efter forskellige kriterier, herunder deres omkostningseffektivitet og/eller hvor meget de kunne mindske antallet af trafikofre. Rådet og Parlamentet har endvidere opfordret Kommissionen til at rapportere regelmæssigt om hvordan programmet skrider frem.

1.3. Formålet med denne meddelelse

For det første følger den op på Rådets og Europa-Parlamentets ønske - som udtrykt både under drøftelserne af denne sag og ved senere lejligheder - om en statusrapport om det handlingsprogram der blev forelagt i 1997.

For det andet fremlægges der her den rangordning eller prioritering af de foreslåede foranstaltninger som Europa-Parlamentet også udtrykte ønske om i sin beslutning. Prioriteringen er gennemført på grundlag af foranstaltningernes muligheder for at reducere antallet af trafikdræbte og deres omkostningseffektivitet, men tager desuden hensyn til en række andre kriterier, som er vanskeligere at sætte tal på, f.eks. om der er noget merudbytte at hente ved at gøre en indsats på europæisk plan, om foranstaltningen er politisk gennemførlig, og om den kan accepteres i samfundet.

For det tredje omfatter denne meddelelse - som annonceret i handlingsprogrammet fra 1997 - en henstilling om at beslutninger vedrørende trafikikkerhed på alle niveauer i højere grad bør tage hensyn til trafikulykkernes samfundsøkonomiske omkostninger, som er høje sammenlignet med omkostningerne ved at forebygge. Desuden bør der udvikles mekanismer der gør udbyttet af trafikikkerhedstiltag mere mærkbart for beslutningstagerne.

2. RESULTATER AF HANDLESPROGRAMMET SIDEN APRIL 1997

2.1. Omfang

Da handlingsprogrammet blev offentliggjort, var adskillige tiltag allerede sat i gang eller godt på vej. Det skal påpeges at for visse foranstaltninger har programmet fungeret som katalysator, især ved at bringe det økonomiske argument på bane. Desuden må dets indflydelse på tiltag uden for EU-regi ikke undervurderes.

Bilag 3 indeholder en detaljeret og systematisk oversigt over foranstaltninger fra handlingsprogrammet som er sat i gang eller er under overvejelse, samt et antal yderligere foranstaltninger der ikke er med i programmet, men alligevel har haft betydelig indflydelse på trafikikkerheden.

De følgende afsnit giver en sammenfattende beskrivelse af nogle af de vigtigste aktiviteter på EU-plan siden april 1997 på følgende strategiske områder: bedre lovhåndhævelse, bevidstgørelse af befolkningen og indsamling og formidling af viden.

2.2. Bedre lovhåndhævelse

Siden april 1997 er følgende af handlingsprogrammets initiativer på lovgivnings- og håndhævelsesområdet sat i værk:

Retsakter

Forordning om en ny generation af fartskrivere Formelt vedtaget af Rådet den 24.9.1998 (forordning 2135/98/EF).

Når de tekniske bestemmelser er klar, vil denne forordning fra 2002 indføre digitalt registreringsudstyr for køre- og hviletider. Dette udstyr gør det lettere at kontrollere både på vejene og ved systematisk tilsyn hos vognmanden.

Direktivforslag om stikprøvekontrol af erhvervskøretøjer, som færdes inden for Fællesskabet (KOM (98)117 endelig udg. af 11.3.1998).

Når dette forslag er vedtaget, indføres der en ordning hvorefter erhvervskøretøjers sikkerhed og miljøpåvirkning kan kontrolleres på vejene hvad enten de er indregistreret i EU eller ikke.

Direktivforslag om harmonisering af eksamenskravene for sikkerhedsrådgivere for transport med jernbane eller ad vej eller indre vandveje af farligt gods (KOM(98)174 endelig udg. af 19.3.1998).

Forslaget supplerer den nuværende lovgivning om trafiksikkerhedsrådgivere (direktiv 96/35/EF) ved at harmonisere eksamenskravene.

Direktivforslag om afskærmning fortil mod underkøring af tunge motorkøretøjer (KOM(99)32 endelig udg. af 10.2.1999).

Her fastlægges der tekniske standarder for typegodkendelse af dette udstyr med det formål at reducere antallet af dødsfald og alvorlige kvæstelser ved sammenstød mellem lastbiler og mindre køretøjer.

Frakendelse af kørekort

Den 18. juni 1998 undertegnede de 15 medlemsstater en konvention der giver frakendelse af kørekort virkning over hele EU. Konventionen omfatter frakendelser for bestemte overtrædelser af færdselsloven som f.eks. flugt efter påkørsel, kørsel under påvirkning af alkohol eller overskridelse af fartgrænsen. Den bygger på det princip at den stat hvor overtrædelser er begået, straks giver de centrale myndigheder i den stat hvor føreren er bosat, meddelelse om frakendelsen, og at sidstnævnte handler i overensstemmelse med denne meddelelse.

Alkohol

Lovgivning om overgrænse for alkohol i blodet hos bilister

Siden april 1997 har endnu 4 medlemsstater (Danmark, Spanien, Østrig og Tyskland) vedtaget deres lovgivning om sænkning af promillegrænsen fra 0,8 til 0,5 mg/ml. Der er således nu kun 4 medlemsstater tilbage som har højere grænser (Irland, Italien, Luxembourg og Det Forenede Kongerige). Efter Kommissionens opfattelse underminerer eksistensen af forskellige grænser i EU troværdigheden af de lavere grænser, som jo ellers bygger på nyere forskning. Alkohol er stadig en af de vigtigste årsager til ulykker, hvad Europa-Parlamentet endnu engang fremhævede under debatten om færdselssikkerhedsprogrammet for 1997-2001. Transportudvalget i det nyvalgte Europa-Parlament har ikke bekræftet Kommissionens gamle forslag (KOM (88) 707 og 640 endelig udg.) om en grænse for koncentrationen af alkohol i blodet på 0,5 mg/ml, men bedt Kommissionen om at stille et nyt forslag som afspejler de sidste ti års udvikling på området bedre. Kommissionen agter dog at respektere nærhedsprincippet og må i øvrigt anerkende at flertallet af medlemsstater allerede er gået over til en grænse på eller under 0,5 mg/ml. Derfor vil Kommissionen ikke foreslå en ny retsakt, men forelægge medlemsstaterne en henstilling der fremhæver behovet for en mere effektiv håndhævelse af gældende regler, for internationalt samarbejde om retsforfølgelse af spiritusbilister og for vedtagelse af en promillegrænse på 0,5 og for visse kategorier endnu mindre.

Narkotika og medicin

På baggrund af den stigende bekymring over trafikulykker i forbindelse med brug af medicin og narkotika og for at skabe overblik over situationen på dette komplekse område besluttede Arbejdsgruppen på Højt Plan om Færdselssikkerhed ved udgangen af 1997 at reaktivere Arbejdsgruppen om Alkohol, Narkotika og Medicin i forbindelse med Kørsel. Gruppen blev bedt om at finde frem til bedste praksis og formulere anbefalinger om hvilke foranstaltninger der bør overvejes på EU-plan. Resultaterne af dette arbejde forventes at foreligge medio 2000.

Under det fjerde rammeprogram for forskning er der lanceret et forskningsprojekt (ROSITA) om udvikling af narkotest der kan bruges ved kontroller på vejene. Resultaterne af en undersøgelse af hvilke oplysninger medicinbrugere får i forskellige medlemsstater, viser at der stadig mangler oplysning om påvirkning under kørsel.

2.3. Bevidstgørelse af offentligheden

EuroNCAP

I meddelelsen fra 1997 bekendtgjorde Kommissionen sin hensigt om at støtte oprettelsen af et vurderingsprogram for nye biler (EuroNCAP). Formålet var at skabe et marked for sikkerhed ved at stille tilstrækkelige oplysninger om bilers passive (sekundære) sikkerhed til rådighed for forbrugerne.

EuroNCAP-konsortiet omfatter nu Europa-Kommissionen, de britiske, tyske, franske, svenske og hollandske transportministerier, FIA/AIT og deres bilistforeninger samt forbrugerorganisationer. Andre medlemsstater er på vej med ind.

EuroNCAP tester biler for frontal- og sidekollision og vurderer nye frontpartier med henblik på fare for fodgængere og cyklister. Hidtil er der offentliggjort resultater af testprogrammer for syv forskellige bilklasser.

Kommissionens tilskud til finansieringen af EuroNCAP har gjort det muligt at gennemføre et mere omfattende testprogram med flere biler end man ellers havde kunnet. EuroNCAP-programmet har haft væsentlig indflydelse på både konstruktion af nye biler og installering af sikkerhedsudstyr i eksisterende bilmodeller til gavn for de ombordværende. De fleste fabrikanter kommunikerer direkte med programkoordinatorerne for at planlægge produktlanceringen sådan at den seneste (og sikreste) bilmodel kollisionstestes.

Det har også gjort forbrugerne væsentligt mere sikkerhedsbevidste, hvad der afspejler sig i salget af nogle af de biler som fik særlig gode testresultater.

Ti sekunder-kampagnen

Europa-Kommissionen har givet betydelige tilskud til flere kampagner, herunder kampagnen "Ti sekunder der kan redde dit liv", som løb fra april til oktober 1998. Denne kampagne, som kørte i hele Europa fokuserede på fire enkle forholdsregler, som det tager mindre end ti sekunder at tage, og som kan redde ens liv i en ulykke, nemlig: spænd sikkerhedsselen, indstil sæde og nakkestøtte rigtigt, læg løs bagage i bagagerummet, og spænd børn fast i et sikkerhedssæde eller en børnesele.

Videoer om spirituskørsel

Kommissionen har finansieret produktionen af et antal videofilm, som bygger på et dansk koncept, og som illustrerer for unge hvordan alkohol hæmmer deres evne til at køre. Videoerne har fået stor udbredelse i ungdomsklubber m.v.

MTV-videoer

Kommissionen har samarbejdet med tv-kanalen MTV, som spiller pop og rockmusik, om produktion af tre korte videoer for unge; de handler om at bruge sikkerhedsselen og om at køre bil under indflydelse af alkohol eller narkotika. Videoerne blev vist på MTV's fire europæiske sendenet i foråret og sommeren 1999.

2.4. Indsamling og formidling af viden

Databasen CARE

På grundlag af Rådets beslutning 93/704/EF er der oprettet en database med statistik over alle de ulykker de nationale politistyrker registrerer, og som mindst har medført personskade. Denne database har vist sig at være et pålideligt redskab til analyse af ulykker med dødsfald, men kvæstelser underindberettes stadig. Det skyldes forskellig indberetningspraksis i medlemsstaterne, forskellige definitioner af kvæstelser og forskellige lovkrav om indberetning af ulykker der medfører personskade. I juni 1997 fik Rådet og Europa-Parlamentet forelagt en statusrapport. Rådets resolution af 18. juni 1997 indeholder et afsnit hvor Kommissionen opfordres til at fortsætte udviklingen af denne europæiske ulykkesdatabase.

Første fase i arbejdet med at finde frem til transformationsregler som kan tilvejebringe flere fælles variabler ud fra uensartede nationale data er for nylig færdiggjort og reglerne indbygget i CARE-systemet. Det vil give stærkt øgede muligheder for at fremlægge sammenlignelige tal for trafikulykker. Kommissionen har allerede udnyttet data fra CARE til at underbygge politiske tiltag. For eksempel:

- Aldersprofilen for dræbte og tilskadekomne ved ulykker med personskade for bestemte trafikantgrupper som grundlag for drøftelsen af promillegrænser.
- Fordelingen af trafikdræbte, i by- og landområder, efter lysforhold og kalendermåned som grundlag for vurdering af hvordan en ændring af sommertiden vil påvirke trafikulykkerne.
- I hvilket omfang lastbiler og andre køretøjer har været indblandet i ulykker i tunneler (for de tre medlemsstater der registrerer sådanne oplysninger) som grundlag for en vurdering af de nuværende sikkerhedsforhold i tunneler.
- I hvilken udstrækning lastbiler og busser er indblandet i dødsulykker som grundlag for en vurdering af forholdet mellem store køretøjer og alkoholpromiller som ulykkesfaktor.
- Forekomsten af dødsulykker hvor træthed har været en faktor, på grundlag af data fra syv medlemsstater der registrerer sådanne oplysninger.
- Fordelingen af ulykker med lastbiler på ugedage som grundlag for en vurdering af de mulige trafiksikkerhedsmæssige virkninger af forbud mod weekendkørsel.
- Forekomsten af "defekte dæk" i ulykker med og uden dræbte i forbindelse med besvarelse af henvendelser fra dækindustrien, som ønskede at vide hvilken betydning dæksvigt har for trafikulykker.

Kørelys i dagtimerne

Dette spørgsmål findes der mange forskellige synspunkter på. Derfor bad vi det nederlandske trafiksikkerhedsinstitut SWOV forske i sagen. Deres rapport konkluderede at en positiv costbenefitanalyse taler stærkt for at køre med lys på om dagen.

På grund af spørgsmålets kompleksitet besluttede Kommissionen og medlemsstaterne at nedsætte en ekspertgruppe som skulle undersøge det nærmere. Denne gruppe har holdt møder inden for rammerne af Gruppen på Højt Plan vedrørende Trafiksikkerhed. Selvom der var uenighed om detaljer, konkluderede højniveaugruppen at tiden var inde til at fremme brug af kørelys om dagen.

3. HOVEDPUNKTER I EU'S TRAFIKSIKKERHEDSPROGRAM

3.1. Metode

I trafiksikkerhedsprogrammet for 1997-2001 opstillede Kommissionen en række foranstaltninger som burde iværksættes for at forbedre trafiksikkerheden. Handlingsprogrammet har været drøftet i Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og

Sociale Udvalg, og regerings- og andre eksperter har kommenteret det. Der var her bred tilslutning til foranstaltningerne, om end der var et generelt ønske om mere konkrete definitioner og prioriteringer.

Til prioriteringsarbejdet anser ledende sagkyndige omkostningseffektivitet for at være et af de afgørende elementer i en "moden" håndtering af trafikikkerhedsspørgsmål fordi det fører til en rationel beslutningsproces der bygger på det bedste foreliggende videngrundlag. En analyse for omkostningseffektivitet går ud på at finde den billigst mulige måde at realisere et givet politisk mål på. Beregningerne af omkostningseffektiviteten kan sættes ind i en bredere samfundsmæssig sammenhæng ved at sammenligne foranstaltningens omkostninger pr. sparet trafikdrab med udbyttet ved én sparet trafikdræbt ("1 million euro-prøven"). En sådan sammenligning gør analyse af omkostningseffektivitet til et redskab der ligger tættere på en costbenefitanalyse, et redskab der bør kunne hjælpe politikerne med at prioritere brugen af offentlige midler så effektivt som muligt.

En anden vigtig faktor ved udvælgelsen af foranstaltninger bør være et skøn over hvor mange trafikofre der kan spares.

Handlingsprogrammet fra 1997 indeholder imidlertid også flere foranstaltninger som går ud på at indsamle og formidle viden, eller som er forskningstiltag. Det er altså ikke direkte trafikikkerhedstiltag, men aktiviteter som kan skaffe den viden der skal til for at overvåge og styre politikken. Sådanne foranstaltninger kan kun - ret subjektivt - prioriteres efter hvor nyttige de anses for at være for de politikere der tilrettelægger trafikikkerhedspolitikken; omkostningseffektivitet eller potentiale for nedbringelse af antallet af trafikofre kan dårligt bruges.

Dertil kommer en række kvalitative kriterier som f.eks. sandsynligheden for accept i befolkningen, politisk kontekst og virkningerne på andre politikker - kriterier der ikke kan inddrages i en økonomisk analyse, men som ikke desto mindre spiller en vigtig rolle i prioriteringen. Sådanne kriterier kan kun benyttes i en mere subjektivt anlagt bedømmelse.

En gennemført vurdering af omkostningseffektivitet er en indviklet proces fordi der i mange tilfælde ikke foreligger data nok; der må altså laves flere undersøgelser. Under hensyntagen til ovennævnte subjektive kriterier blev det derfor besluttet at gå mere pragmatisk til værks og foretage den første prioritering af tiltagene i EU's trafikikkerhedsprogram i to faser:

- En *kvalitativ* prioritering af foranstaltningerne. For at mindske subjektiviteten i denne fremgangsmåde blev der gennemført en systematisk analyse ud fra flere kriterier ("multikriterieanalyse") og under inddragelse af synspunkterne hos medlemsstaternes politiske beslutningstagere på trafikikkerhedsområdet.
- Herpå fulgte et *kvantitativt* skøn for de foranstaltninger der var blevet prioriteret højt i første fase. I nogle tilfælde forudsatte dette en beregning af foranstaltningernes potentiale for reduktion af antallet af trafikofre og deres omkostningseffektivitet.

3.2. Multikriterieanalyse

For at nå frem til en strategisk prioritering af handlingsprogrammet bad Kommissionen medlemsstaternes repræsentanter i højniveaugruppen for trafikssikkerhed og et antal førende eksperter i Europa om at give karakter til hver af de foreslåede tiltag ved at bedømme dem på en skala fra 1 til 5 for hvert af otte forskellige kriterier.

Der blev udvalgt følgende kriterier efter erfaringer med tilsvarende forehavender på andre områder (f.eks. miljø) hvor der skulle prioriteres før der kunne gennemføres en økonomisk analyse:

1. Europæisk merudbytte: Hvor godt ville gennemførelsen af foranstaltningen på EU-plan passe med idéen om at EU kun bør gribe ind hvis det er mere effektivt end et indgreb på nationalt eller subnationalt plan?
2. Institutionelt engagement: I hvilket omfang bygger foranstaltningen på fortidige og nuværende engagementer fra relevante organisationers side på europæisk plan (f.eks. medlemsstaternes regeringer, erhvervsorganisationer, pilotprogramudviklere)?
3. Accept i befolkningen: Anser et flertal i befolkningen den pågældende foranstaltning for legitim?
4. Politisk gennemførlighed: Hvor let er foranstaltningen at vedtage for de politiske beslutningstagere (i EU og på nationalt, regionalt og lokalt plan) når der tages hensyn til eventuelt pres på beslutningsprocessen fra en mangfoldighed af organiserede lobbygrupper?
5. Institutionel gennemførlighed: Hvor let er det for de ansvarlige offentlige organer at gennemføre foranstaltningen når der tages hensyn til deres nuværende strategier og ressourcer (f.eks. ressourcer til overvågning og håndhævelse)?
6. Gennemførlighed i målgruppen: Hvor effektivt kan målgrupperne (f.eks. bilister, bilfabrikanter, skoler eller kørekortudstedende myndigheder) gennemføre foranstaltningen når der tages hensyn til deres nuværende strategier og deres nuværende ressourcebegrænsninger?
7. Fravær af negative virkninger for tredjeparter (f.eks. kunne visse typer overvågning anses for et indgreb i privatlivets fred).
8. Foranstaltningens selvstændighed: Kan den gennemføres uafhængigt af gennemførelsen af andre, supplerende foranstaltninger (undtagen hvor foranstaltningen er en forudsætning for en vellykket gennemførelse af andre foranstaltninger).

Svar og kommentarer gjorde det klart at denne fremgangsmåde var kompliceret. Derfor blev der foretaget en mere eksplicit definition af nogle af de anførte foranstaltninger i programmet med hensyn til:

- på hvilket niveau foranstaltningen skulle iværksættes (EU, nationalt eller lokalt)
- hvilken slags foranstaltning der var tale om (indførelse af forskrifter, undersøgelse, informationsudveksling, kampagne).

Beregningen af hvordan de forskellige foranstaltninger skulle prioriteres på grundlag af de indkomne svar, blev foretaget med forskellig vægtning af ovennævnte kriterier for at se hvor følsom modellen ville være. Det viste sig at beregningen ikke faldt stort forskelligt ud med disse variationer.

For at udskille opgaver der skulle prioriteres højt på EU-plan, fra opgaver som de ansås for mere rimeligt at gennemføre på nationalt eller lokalt plan blev der foretaget to separate beregninger. I første beregning fik kriteriet "europæisk merudbytte" en vægting på 50%, og alle de andre kriterier fik lige stor vægt inden for de resterende 50%. Ved næste beregning blev kriteriet om "ekstra udbytte" ikke taget med.

Resultaterne præsenteres i grupper af beslægtede foranstaltninger i nedenstående tabel.

Højeste prioritet på EU-plan (50% vægt til kriteriet "europæisk merudbytte")
<ul style="list-style-type: none"> – Køretøjers kollisionssikkerhed² (f.eks. EuroNCPAP; mindre "aggressiv" udformning af motorkøretøjer; sikrere frontpartier for fodgængere og cyklister og afskærmning mod underkøring) – Brug af sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger for børn; brug af styrthjelm for cyklister og motorcyklister. – Et EU-system til overvågning af trafiksikkerheden; databasen CARE; CARE plus; et informationssystem om nationale gennemførelsesforanstaltninger; et informationssystem om forskning; et integreret informationssystem.

² Foranstaltninger der har fået højeste prioritet inden for grupperne, og hvis omkostningseffektivitet er undersøgt, vises med fede typer.

Højt prioriteret på EU-plan (50% vægt til kriteriet "europæisk merudbytte")

- Hastighedsbegrænsere for tunge køretøjer (evaluering), variable hastighedsanvisninger; **hastighedsbegrænsere for lettere køretøjer.**
- Information under kørsel fra RDS-trafikstyringskanal; nødkaldesystemer; automatisk hændelsesregistrering og håndtering af nødsituationer.
- **Alkohol;** narkotika/medicin.
- Lægelige forudsætninger for opnåelse af kørekort; køreprøver; frakendelse af kørekort.
- **Kørellys i dagtimerne**

Yderligere højt prioriterede foranstaltninger på nationalt/lokalt plan (kriteriet "europæisk merudbytte" udeladt)

- Bedre reklamepraksis.
- Pleje af ulykkesramte
- **"Fejltolerant" vejsideudformning; håndtering af sorte pletter** (herunder sikkerhedsgennemgang af infrastrukturen, infrastrukturbestemt hastighedsregulering).

3.3. Vurdering af omkostningseffektivitet

Omfang

Vurdering af trafiksikkerhedsforanstaltningers omkostningseffektivitet indebærer at antallet af undgåede trafikofre udtrykkes i penge.

Først skal den potentielle foranstaltning afgrænses. Foranstaltninger på europæisk plan kan finde anvendelse i hele Europa. Det gælder f.eks. foranstaltninger vedrørende typegodkendelse af køretøjer. Det er dog også muligt at en foranstaltning kun vil blive gennemført i udvalgte medlemsstater. Det gælder f.eks. målrettede kampagner. På lokalt plan kan vurderingen af specifikke infrastrukturforbedringer endda beregnes pr. enhed (f.eks. pr. kilometer vejstrækning eller pr. rundkørsel).

Potentiale for reduktion af trafikoffertallet

Når foranstaltningens omfang er afgrænset, kan dens potentiale for reduktion af antallet af trafikofre tages som grundlag for effektivitetsberegningen. For de fleste trafikikkerhedsforanstaltninger i europæisk skala må reduktionspotentialt bygge på statistisk analyse, idet det antages at et antal trafikofre ville være blevet undgået hvis ikke en given medvirkende faktor (f.eks. alkohol, manglende brug af sikkerhedssele eller dårlig infrastruktur) havde været til stede. Det sædvanlige udgangspunkt for analysen er en undersøgelse af udviklingslinjerne i antallet af trafikulykker før og efter indførelsen af en given trafikikkerhedsforanstaltning.

Som anført under punkt 3.1 er en foranstaltningens reduktionspotentialt i sig selv et prioriteringskriterium, og desuden tjener det altså som grundlag for beregningen af en foranstaltningens effektivitet. Men fordi personskader underindberettes til statistikken, vil foranstaltningernes potentiale i det følgende blive udtrykt i antallet af undgåelige trafikdødsfald. I denne overordnede vurdering antages det at der er et forholdsvis konstant forhold mellem tallene for trafikdræbte og for alvorlige kvæstelser, lettere kvæstelser og materielle skader.

Effektivitet

I nogle tilfælde er det meget svært at vurdere effektiviteten udtrykt i undgåede trafikdødsfald; det gælder især når foranstaltningen sigter mod at fremkalde holdningsændringer hos trafikanterne - holdningsændringer som måske, måske ikke vil føre til adfærdsændringer.

Når virkningen af en foranstaltning beregnes, bør reduktionspotentialt for antal trafikdræbte justeres med en kvantitativ og en kvalitativ korrektionsfaktor. En foranstaltningens reduktionspotentialt ville fremgå umiddelbart hvis der var 100% dækning af målgruppen (kvantitativt forhold), og hvis de berørte personer opførte sig 100% i overensstemmelse med foranstaltningens hensigt (kvalitativt forhold). Effektiviteten af en foranstaltning kan altså beregnes som produktet af dens reduktionspotentialt og de to faktorer der angiver dækningsgraden og graden af overensstemmende adfærd. Disse to faktorer bør estimeres så præcist som muligt for de forskellige typer foranstaltninger, og det er klart at der vil være store forskelle mellem dem. Eksempelvis vil dækningsgraden af budgetmæssige grunde være lav for en serie infrastrukturforbedringer der omfatter hele Europa, men procenten for overensstemmende adfærd vil være nær hundrede, for trafikanterne vil normalt ikke kunne undgå at benytte forbedringerne. Dækningsgraden for køretøjsforbedringer afhænger af hvor mange køretøjer en given foranstaltning får virkning for (typegodkendelsesforskrifter kan betyde at en given forbedring kun bliver obligatorisk for visse nye biler), og graden af overensstemmende adfærd bliver meget høj. Omvendt har lovforskrifter om trafikanters adfærd 100% dækning hvis de gælder for alle trafikanter, men forholdsvis lav grad af overensstemmende adfærd hvis den nye regel ikke accepteres af befolkningen eller ikke håndhæves tilstrækkelig energisk. Ved beregningen af omkostningseffektiviteten af håndhævelse eller kampagner skal den kvantitative faktor dækning altså opfattes som den andel af befolkningen som man når ud til, mens graden af overensstemmende adfærd betegner den andel af disse mennesker der faktisk har ændret adfærd som følge af foranstaltningen.

Omkostninger

I mange tilfælde er det svært at beregne omkostningerne, dels fordi det for nogle omkostningers vedkommende kan være svært at anslå dem, f.eks. når en given foranstaltning genererer eller reducerer eksterne miljø- eller trængselomkostninger, dels fordi foranstaltningen kan have indflydelse på andre politikker som genererer omkostninger eller giver udbytte. En yderligere komplikation ved beregning af omkostningseffektiviteten indtræder når den skal foretages i EU-skala, hvor omkostningerne ved supplerende foranstaltninger kan variere fra land til land på grund af købekraftsforskelle. Her er det kun muligt at anlægge overordnede skøn og benytte konversionsfaktorer. Endelig bør de omkostninger som tillægges en foranstaltning, både omfatte offentligt og privat afholdte omkostninger, for udbyttet beregnes også på grundlag af alle samfundsmæssige virkninger ved at undgå trafikofre og materiel skade.

Tidsmæssig referenceramme

For at gøre omkostningseffektivitetstallene for forskellige trafikikkerhedsforanstaltninger sammenlignelige må man relatere både antallet af undgåede ulykker, skader og trafikofre og omkostningerne ved at gennemføre foranstaltningen til en bestemt tidsramme. Dette behov opstår fordi forholdet mellem omkostningerne og virkningernes varighed varierer kraftigt for forskellige sikkerhedsforanstaltninger. Bilag 4 angiver virkningernes varighed som anslået i projektet Promising.

Denne letteste måde at sammenligne omkostningerne ved sikkerhedsforanstaltninger på er at konvertere dem til årlige omkostninger, for udbyttet (f.eks. undgåede dødsfald) beregnes normalt også på årsbasis. Det enkleste er simpelthen at dele investeringsudgifterne med det antal år som sikkerhedsforanstaltningen virker i. For at tage hensyn til normale renter for investeringer vil det dog være rigtigere, især ved foranstaltninger der virker i mange år, at konvertere investeringsudgifterne til konstante årlige omkostninger som modsvarer den oprindelige investerings nutidsværdi hvis de betales i hele den pågældende periode.

Hvis eksempelvis en foranstaltning virker over en femtenårig periode og renten er 5%, så er de årlige omkostninger investeringsudgiften divideret med 10,4 (og ikke med 15).

Bilag 4 indeholder en tabel med alle konverteringskoefficienter.

Præsentation af resultaterne

Hvordan en given trafikikkerhedsforanstaltnings omkostningseffektivitet præsenteres, kan variere efter hvilken interessent vurderingen er rettet til.

En forbruger der køber en sikkerhedsanordning eller bruger ekstra penge på en sikrere bil, er sikkert mest interesseret i hvor mange procent risikoreduktion han eller hun betaler for. Derimod vil lokalmyndigheder der investerer i vejforbedringer eller i en målrettet kampagne, gerne vide hvor mange trafikdrab og medfølgende personskader og materielle tab der undgås som følge af investeringen.

Når der skal træffes politiske beslutninger på nationalt plan eller i EU om f.eks. prioritering, kan omkostningseffektiviteten ved en foranstaltning udtrykkes som omkostninger pr. sparet menneskeliv, hvilket som et "omvendt" omkostningseffektivitetstal gør det lettere at sammenligne med den million euro en trafikdræbt koster.

Dermed fås følgende grundformel:

$$\text{Omkostningseffektivitet} = \frac{\text{Foranstaltningens omkostninger}}{\text{reduktionspotentiale for antal trafikdræbte} \times \text{dækning} \times \text{overensstemmende adfærd}}$$

Med denne metode har vi så foretaget en vurdering af omkostningseffektiviteten for de foranstaltninger der blev prioriteret højt ved multikriterieanalysen i afsnit 3.2. Selvom denne meddelelse hovedsagelig handler om prioritering af foranstaltninger på EU-plan, er den generelle omkostningseffektivitet for højt prioriterede foranstaltninger til national eller lokal gennemførelse også anslået. Hvor sådanne foranstaltninger viser sig omkostningseffektive, bør der på EU-plan udveksles erfaringer om bedste praksis og udarbejdes retningslinjer.

3.4. Sammenfatning af resultaterne

– *Kollisionstest (EuroNCAP)*

- Type foranstaltning: forbrugeroplysning på EU-plan (fortsat)
- Rettet mod: bilister med passagerer og (i mindre grad) bløde trafikanter
- Hovedantagelser:
 - Fremskynder udbyttet af nye lovregler med fem år og øger beskyttelsen af bilister og deres passagerer.
 - Udgifter til testning og publicering betales af Europa-Kommissionen, bilistorganisationer, forbrugerorganisationer og flere medlemsstater. Udgifter til forbedring af biler bæres i sidste ende af forbrugerne (disse udgifter medregnes ikke, da de ikke skyldes lovgivning, men markeds kræfter).
- Reduktionspotentiale for antal trafikdræbte: 2000 om året.
- Omkostninger pr. undgået trafikdrab: 2000 – 4000 euro.

– ***Bilfrontpartier som giver større sikkerhed for fodgængere og cyklister.***

- Type foranstaltning: lovregler om typegodkendelse (EU's enekompetence)
- Rettet mod: alle nye biler
- Hovedantagelser:
 - Skøn over hvor mange fodgængere/cyklister der ville have overlevet en ulykke hvis bilens frontparti havde været mindre "aggressivt" udformet (kontroversielle resultater af forskellige analyser).
 - Omkostninger for fabrikanter (og i sidste ende forbrugerne) ved at ændre konstruktion/produktion (tallene skal medregnes da de vil skyldes bindende lovregler og er stærkt kontroversielle).
- Reduktionspotentiale for antal trafikdræbte: 650 - 2200 om året.
- Omkostninger pr. undgået trafikdrab: 140 000 – 3 000 000 euro.

– ***Brug af sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger for børn;***

- Type foranstaltning: Kampagne i hele EU som f.eks. kampagnen "10 sekunder der kan redde dit liv" kombineret med opdatering af EU-lovgivning. Opdatering af lovgivning. Indførelse af sikkerhedsseler med lydsignal.
- Rettet mod: alle borgere i EU.
- Hovedantagelser: graden af overensstemmende adfærd i målgruppen (varierende mellem 2 og 10 procent) afhænger af kampagnens intensitet (aktiv, passiv, indirekte).
- Reduktionspotentiale for antal trafikdræbte: 8000 om året ved fuldt ud overensstemmende adfærd.
- Reduktionspotentiale for antal trafikdræbte ved kampagner og ajourført lovgivning: 800
- Omkostninger pr. undgået trafikdrab: ca. 50.000 euro.

NB: Der foreligger ingen forskning om virkningerne af informationskampagner på trafiksikkerheden.

– ***Hastighedsbegrænsere for lettere køretøjer.***

- Type foranstaltning: lovregler om typegodkendelse (evt.) om ibrugværende køretøjer
- Rettet mod: alle nye biler på 3,5 – 12 ton samt begrænset eftermontering
- Hovedantagelser: ekstrapolering af detaljeret nederlandsk undersøgelse
- Reduktionspotentiale for antal trafikdræbte: 50 - 200 om året.
- Omkostninger pr. undgået trafikdrab: 0–100.000 euro.

NB: ekstra miljømæssigt udbytte kompenserer i vidt omfang for omkostninger for brugere og samfund.

– ***Alkohol (lovgivning og håndhævelse)***

- Type foranstaltning:
 - lokalt og nationalt: håndhævelse af lovgivningen
 - på EU-plan: henstilling om harmonisering af promillegrænser, udveksling af oplysninger om hvilke håndhævelsesstrategier der virker bedst, kampagner
- Rettet mod: alle trafikanter, særlig opmærksomhed på (unge) mandlige bilister
- Hovedantagelser:
 - På grundlag af foreliggende materiale antages det at der kan opnås en samlet reduktion i antallet af alkoholrelaterede ulykker på 10% ved en pakke af foranstaltninger der bygger på lavere og ensartede grænser. Store forskelle mellem medlemsstaterne.
 - Omkostningerne til styrket håndhævelse og kampagner vil variere meget efter nuværende praksis og traditioner i medlemsstaterne.
- Reduktionspotentiale for antal trafikdræbte: 1000 (der er årligt cirka 10.000 ofre for alkoholrelaterede ulykker).
- Omkostninger pr. undgået trafikdrab: 100 000 - 1 000 000 euro.

– ***Køreløys i dagtimerne***

- Type foranstaltning, forskellige muligheder:
 - automatisk tænding
 - forskrifter for ibrugværende køretøjer
 - obligatorisk typegodkendelse
- Rettet mod: alle motorkøretøjer
- Hovedantagelser:
 - ekstra brændselsforbrug 0,5 – 1,5%
 - neutral virkning for tohjulede køretøjer (drøftes stadig)
 - ekstrapolation af ulykkesudviklingen i lande hvor denne regel gælder
- Reduktionspotentiale for antal trafikdræbte: 900- 2000 om året.
- Omkostninger pr. undgået trafikdrab: 500 000 – 2 000 000 euro.

NB: Mere forskning påkrævet for at nå frem til mere præcise skøn.

– ***"Fejltolerant" vejsideudformning***

- Type foranstaltning: retningslinjer på EU-plan og infrastrukturinvesteringer på lokalt plan.
- Rettet mod: Bredt spektrum af foranstaltninger som f.eks.: unødige hindringer fjernes, andre hindringer flyttes længere væk fra vejkant, anbringelse af mere velegnede autoværn.
- Hovedantagelser: fejlintolerant udformning af vejsider bidrager til mange soloulykker hvis årsag er for stor fart, alkohol eller træthed.
- Reduktionspotentiale for antal trafikdræbte: 1000-2000 om året for en større pakke af foranstaltninger.
- Reduktionspotentiale for antal trafikdræbte for enkeltprojekter i de fleste tilfælde < 1.
- Omkostninger pr. undgået trafikdrab: 100 000 – 300 000 euro (nationalt/lokal plan).

– *Håndtering af sorte pletter (herunder sikkerhedsvurdering, infrastrukturbestemt hastighedsregulering, sikkerhedstiltag i bytrafik).*

- Type foranstaltning: retningslinjer på EU-plan og infrastrukturinvesteringer på lokalt plan.
- Rettet mod: bredt spektrum af foranstaltninger fra retroreflekterende færdselssøm over advarselstavler og sikkerhedsbarrierer til bedre vejbaneafmærkning og skiltning.
- Hovedantagelser: ekstrapolering af erfaringer fra UK og Spanien
- Reduktionspotentiale for antal trafikdræbte: højt for målgrupper (samlet potentiale i EU: 3000-4000 årligt)
- Omkostninger pr. undgået trafikdrab: 50 000 – 200 000 euro (nationalt/lokalt plan).

Visse foranstaltninger, f.eks. forskningsprogrammer eller støtte til aktiviteter som CARE, er ikke analyseret for omkostningseffektivitet, fordi deres gavnlige indflydelse på trafiksikkerheden er indirekte, mens andre (f.eks. køreskoleprogrammer, pleje af ulykkesramte) ikke har kunnet vurderes i øjeblikket på grund af mangel på sammenlignelige og pålidelige data.

4. KONKLUSION

4.1. Hovedopgaver for EU på kort og mellemlangt sigt

For hver af de otte højt prioriterede trafiksikkerhedsforanstaltninger som eksperter har udpeget på grundlag af multikriterieanalysen, er der ovenfor i resultatpræsentationen under afsnit 3.4 fremlagt en vurdering af omkostningseffektivitetens hovedelementer. Det blev vedtaget at skære denne liste ned til seks hovedopgaver som EU skulle sætte sig på kort til mellemlangt sigt, ud fra følgende kriterier:

- eksperternes vurdering i multikriterieanalysen
- hver foranstaltnings anslåede virkning for antallet af trafikdræbte
- hver foranstaltnings anslåede omkostningseffektivitet.

I følgende tabel opstilles en prioritering af de udvalgte trafiksikkerhedsforanstaltninger ud fra hvert af disse kriterier. Efter resultatet af multikriterieanalysen prioriteres de seks foranstaltninger blot højt (1) eller middelhøjt (2). Derimod benyttes reduktionspotentialet for antal trafikdræbte og omkostningseffektiviteten til at prioritere foranstaltningerne i rækkefølge fra 1 til 6.

På dette grundlag bliver det klart at EuroNCAP-programmet, der i de senere år bidraget så meget til at gøre skaderne efter trafikulykker mindre alvorlige, stadig anses for det vigtigste led i de kommende års indsats for trafiksikkerheden, men også at alle andre højt prioriterede foranstaltninger rummer muligheder for væsentlige forbedringer af trafiksikkerheden i EU på kort til mellemlangt sigt.

		MKA *	RTD *	OE*
1) EuroNCAP	fortsat offentliggørelse af resultater af testprogrammer	1	1	1
2) Sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger for børn	kampagner og lovgivning	1	3	3
3) Alkohol	Henstilling, kampagner og information om håndhævelse	2	2	5
4) Hastighedsbegrænsere for lette køretøjer	lovgivning	2	6	2
5) Forbedring af forholdene på sorte pletter og fejl-tolerant vejsideudformning	udarbejdelse af retningslinjer	2	5	4
6) Bilfrontpartier som giver større sikkerhed for fodgængere og cyklister.	Typegodkendelse og (evt.) lovregler om ibrugværende køretøjer	2	4	6

* MKA: Multikriterieanalyse

* RTD: Reduktionspotentiale for antal trafikdræbte

* OE: Omkostningseffektivitet

De følgende fem foranstaltninger prioriteres også højt, men der er brug for flere undersøgelser for at vurdere deres omkostningseffektivitet (prioriteringen bygger udelukkende på multikriterieanalysen).

1) Lægelige forudsætninger for opnåelse af kørekort
2) Køreprøver
3) Kørelys i dagtimerne
4) Virkninger af medicin på bilistens adfærd
5) Pleje af ulykkesramte

Følgende tre højt prioriterede støtteforanstaltninger har fået høj prioritering i multikriterieanalysen, men deres reduktionspotentiale for antal trafikdræbte kan næppe beregnes.

1) Databasen CARE
2) Integreret informationssystem
3) Forskning i køretøjsstandarder og telematik

4.2. Kommissionens henstilling

Der bør tilskyndes til at man på alle niveauer beregner omkostningseffektivitet eller, i en senere fase, benytter costbenefitberegninger. De forsøgsvisе beregninger der er lavet til denne rapport, viser i mange tilfælde at investering i trafikikkerhed er en førsteklases investering i velstand og velfærd. Paradoksalt nok er det både lettere og sværere at foretage en beregning på et højere niveau (EU eller medlemsstat); lettere fordi omkostninger og udbytte kan tilskrives samme interessent (EU/samfundet), sværere fordi det er overordentlig kompliceret at anslå de samlede virkninger. Der skal forskes mere for at gøre det lettere at beregne omkostningseffektivitet på alle niveauer.

Sluttelig bør det fremhæves at afstanden mellem den beslutningstager der skal bære omkostningerne, og den som får udbytte af den øgede sikkerhed, sandsynligvis er hovedgrunden til at det kun går langsomt fremad med trafikikkerheden.

Når forbrugeren selv får mere sikkerhed (f.eks. ved at installere airbags), er der mindre grund til at lovgive; man kan nøjes med at oplyse forbrugeren om foranstaltningen. Skal der derimod gennemføres mere uselviske foranstaltninger (som f.eks. fjernelse af vildtfangere), er lovgivning nok uomgængelig.

Når det er tilfældet forekommer det rimeligt at overveje andre incitamenter til at fremskynde investeringer i sikkerhed på alle niveauer, f.eks. skattenedslag eller lavere forsikringspræmier.

På ovenstående baggrund udsteder Kommissionen følgende henstilling:

Kommissionens henstilling

Kommissionen,

som henviser til antallet af dræbte, tilskadekomne og materielle skader i vejtrafikken,

som henviser til den vedholdende undervurdering af de økonomiske følger af trafikulykker, når der opstilles generelle politiske prioriteringer,

opfordrer medlemsstaterne og regionale og lokale myndigheder til at gøre det til fast praksis at beregne omkostninger ved og virkninger af foranstaltninger til højnelse af trafikikkerheden og, hvor det er relevant, sammenligne disse tal med omkostningerne ved forebyggede ulykker,

opfordrer medlemsstaterne og regionale og lokale myndigheder til

- at øge investeringerne i trafikikkerhed, eftersom sådanne investeringer er samfundsøkonomisk særdeles velbegundede,
- at tilrettelægge mekanismer, der gør udbyttet af trafikikkerhedsforanstaltninger mere direkte mærkbart for dem, der træffer beslutningerne og bærer omkostningerne ved at gennemføre dem.

BILAG 1

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Transport
Kontoret for sikkerhed, teknologi og miljø

•

CARE

*Community
Road Accident
Database*

EU's database for trafikulykkesstatistik

Statistik over trafikulykker

Tabel 1: Antal dræbte*

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
B	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	<i>1.300</i>
DK	606	577	559	546	582	514	489	<i>489</i>
D	11.300	10.631	9.949	9.814	9.457	8.758	8.549	<i>7.792</i>
GR	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.058	2.199	<i>2.226</i>
E	8.836	7.818	6.376	5.614	5.750	5.481	5.605	<i>5.747</i>
F	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	<i>8.918</i>
IRL	445	415	431	404	437	453	472	<i>462</i>
I	8.104	8.051	7.178	7.089	7.012	6.676	6.712	<i>6.590</i>
L	83	69	78	65	70	71	60	<i>57</i>
NL	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	<i>1.066</i>
A	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	<i>963</i>
P	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	<i>2.425</i>
FIN	632	601	484	480	441	404	438	<i>397</i>
S	745	759	632	589	572	537	541	<i>540</i>
UK	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	<i>3.581</i>
EUR 15	56.022	52.769	48.549	46.512	46.092	43.526	43.404	42.553
1991 INDEX 100	100	94	87	83	82	78	77	76
I forhold til året før	-	-5,8%	-8,0%	-4,2%	-0,9%	-5,6%	-0,3%	-2,0%

Kilder: CARE - nationale kilder

- * 1. Antal dræbte omfatter alle trafikofre som dør senest 30 dage efter ulykken. For medlemsstater der ikke benytter denne definition, er der anvendt korrektionsfaktorer (GR: 1,18 frem til 1995 - F: 1,09 frem til 1993 og 1,057 fra og med 1994 - I: 1,078 - P: 1,3)
2. Tal med kursiv bygger på skønnede udviklingslinjer.

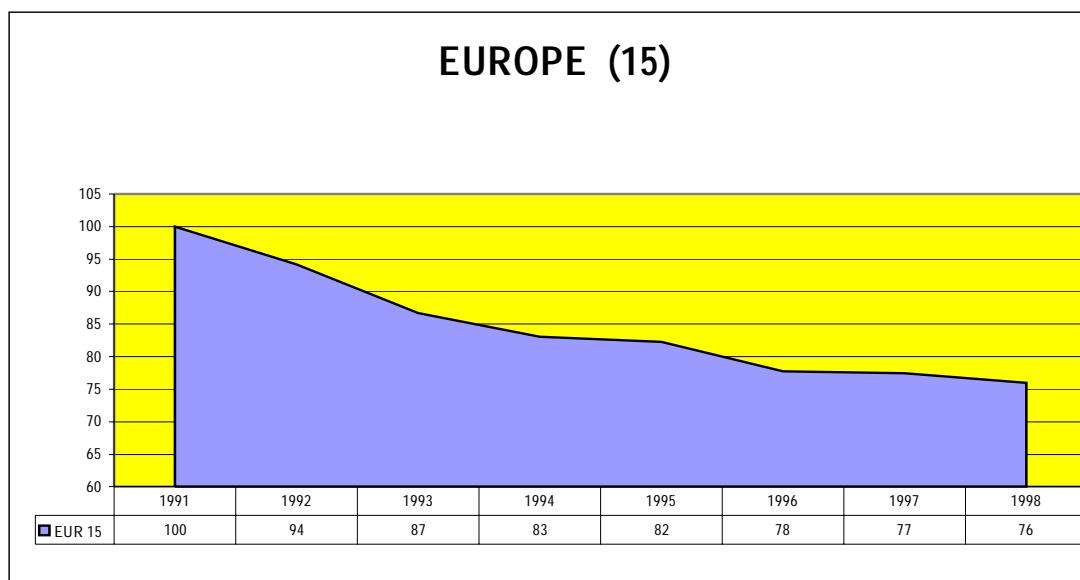
Statistik over trafikulykker

Tabel 2: Udviklingen i antallet dræbte*

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
B	100	89	89	90	77	72	73	69
DK	100	95	92	90	96	85	81	81
D	100	94	88	87	84	78	76	69
GR	100	102	102	107	114	97	104	105
E	100	88	72	64	65	62	63	65
F	100	94	94	86	85	81	81	85
IRL	100	93	97	91	98	102	106	104
I	100	99	89	87	87	82	83	81
L	100	83	94	78	84	86	72	69
NL	100	98	96	101	104	92	91	83
A	100	90	83	86	78	66	71	62
P	100	96	84	78	84	85	78	75
FIN	100	95	77	76	70	64	69	63
S	100	102	85	79	77	72	73	72
UK	100	92	83	80	79	79	79	75
EUR 15	100	94	87	83	82	78	77	76

- * 1. Antal dræbte omfatter alle trafikofre som dør senest 30 dage efter ulykken. For medlemsstater der ikke benytter denne definition, er der anvendt korrektionsfaktorer (GR: 1,18 frem til 1995 - F: 1,09 frem til 1993 og 1,057 fra og med 1994 - I: 1,078 - P: 1,3)
2. Tal med kursiv bygger på skønnede udviklingslinjer.

Diagram 1



Statistik over trafikulykker

Tabel 3: Antal dræbte* pr. 1 million indbyggere

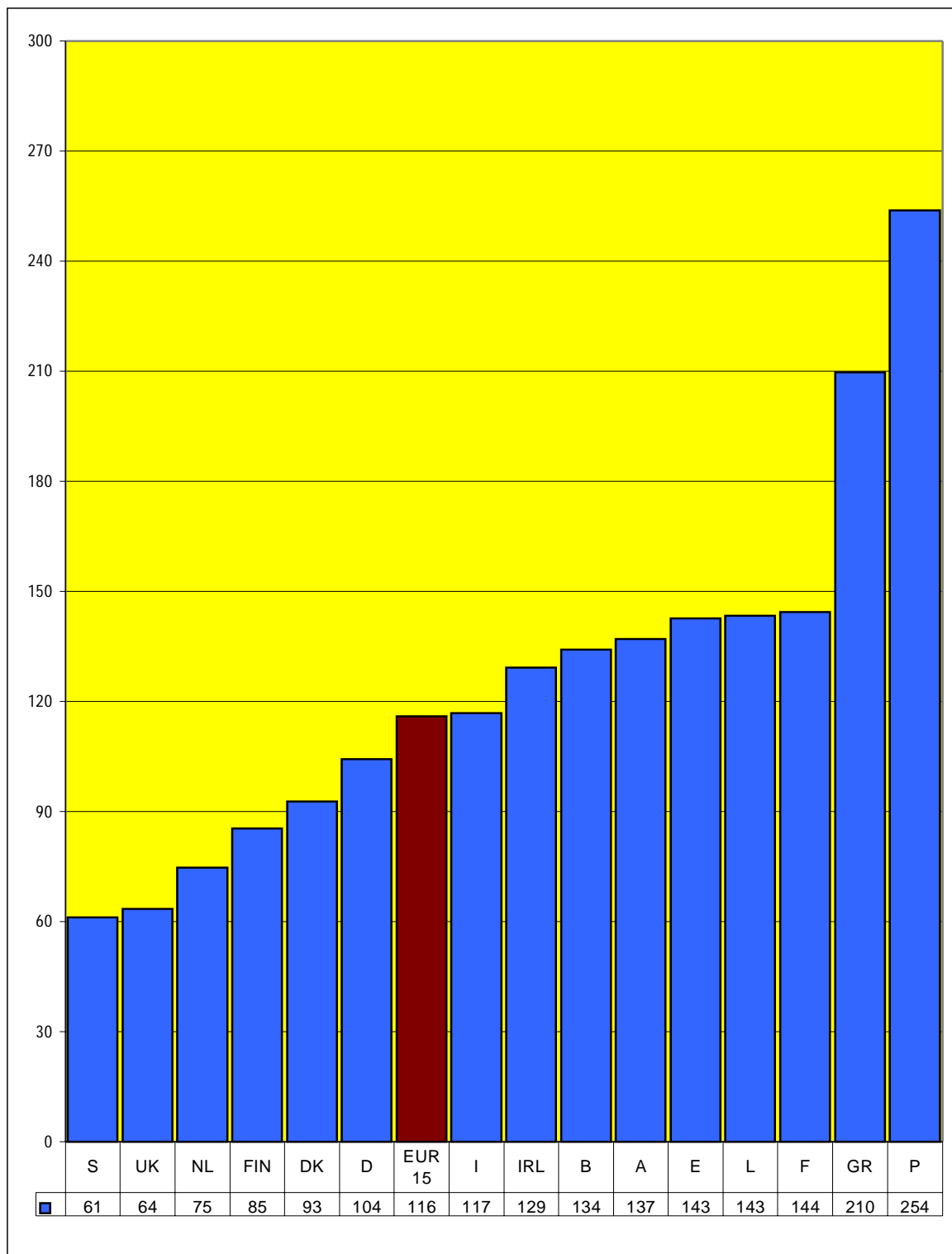
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
B	188	167	165	168	143	134	134
DK	118	112	108	105	112	98	93
D	142	132	123	121	116	107	104
GR	207	210	209	216	231	197	210
E	227	201	163	143	147	140	143
F	184	173	172	156	153	147	144
IRL	126	117	121	113	122	125	129
I	143	142	126	124	122	116	117
L	216	177	197	162	172	172	143
NL	85	83	81	85	86	76	75
A	200	178	161	167	151	128	137
P	326	313	274	253	273	275	254
FIN	126	120	96	95	86	79	85
S	87	88	73	67	65	61	61
UK	82	76	68	65	64	64	64
EUR 15	153	144	132	126	124	117	116

Kilder: CARE - nationale kilder

- * 1. Antal dræbte omfatter alle trafikofre som dør senest 30 dage efter ulykken. For medlemsstater der ikke benytter denne definition, er der anvendt korrektionsfaktorer (GR: 1,18 frem til 1995 - F: 1,09 frem til 1993 og 1,057 fra og med 1994 - I: 1,078 - P: 1,3)
2. Tal med kursiv bygger på skønnede udviklingslinjer.

Statistik over trafikulykker

Diagram 2: Antal dræbte* pr. 1 million indbyggere



Kilder: CARE - nationale kilder

* Antal dræbte omfatter alle trafikofre som dør senest 30 dage efter ulykken. For medlemsstater der ikke benytter denne definition, er der anvendt korrektionsfaktorer (GR: 1,18 frem til 1995 - F: 1,09 frem til 1993 og 1,057 fra og med 1994 - I: 1,078 - P: 1,3)

Statistik over trafikulykker

Tabel 4: Antal dræbte børn under 10 år*

	B	DK	D	GR*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
1996	26	15	216	37	102	243	12	91	2	22	29	78	17	11	109	1.010

Tabel 5: Antal dræbte fodgængere

	B	DK	D	GR*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
1996	154	68	1.178	481	960	1.043	114	987	9	103	157	624	70	74	1.039	7.061

Tabel 6: Antal dræbte cyklister

	B	DK	D	GR*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
1996	120	88	594	34	102	317	21	414	1	233	73	75	46	49	208	2.375

Kilder: CARE - nationale kilder

* Antal dræbte omfatter alle trafikofre som dør senest 30 dage efter ulykken. For medlemsstater der ikke benytter denne definition, er der anvendt korrektionsfaktorer (GR: 1,18 frem til 1995 - F: 1,09 frem til 1993 og 1,057 fra og med 1994 - I: 1,078 - P: 1,3)

2. GR: Tal for 1995

BILAG 2

Ulykkernes omkostninger

Det gav anledning til store diskussioner da Kommissionen indførte "1 mio. ECU-testen" i trafiksikkerhedsprogrammet for 1997-2001, og det skal derfor understreges at tallet er beregnet som de opgivne økonomiske omkostninger ved alle typer af trafikulykker på vejene (ulykker med dræbte, med kvæstede og med materiel skade alene) divideret med det samlede antal trafikdræbte. Da rapporten blev offentliggjort i 1997 blev tallet for de samlede omkostninger anslået til omkring 45 mia. ECU, og antallet af trafikdræbte i EU var cirka 45.000 i 1995.

I tabel 1 gengives de seneste, mere præcise overslag over de samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker i EU, inklusive værdien af menneskeliv og uanmeldte ulykker; de bygger på statistik fra 1995 og er udarbejdet af ETSC. Ved samme beregning som før skulle de samlede anmeldte "økonomiske" omkostninger på 52 milliarder euro (det grå felt) deles med 45.000, hvad der ville føre til en justeret pris pr. trafikdræbt på 1,15 euro i 1999.

Tabel 1: Samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker i EU (milliarder euro)

	Økonomiske omk.	Værdi af menneskeliv	Samfundsøkonomiske omkostninger i alt
Trafikdræbte	21	29	50
Alvorlige kvæstelser			
- anmeldte	16	23	39
- uanmeldte	7	10	17
Lette kvæstelser			
- anmeldte	3		
- uanmeldte	4		
Ulykker med materiel skade alene			
- anmeldte	12		
- uanmeldte	37		
Anmeldte i alt	52	52	104
Uanmeldte i alt	48	10	58
I ALT	100	62	162

Dette tal er dog også en klar undervurdering af de virkelige omkostninger fordi ulykker uden dræbte underrapporteres.

Den ene million euro bør kun anses for at være et retningsgivende tal, som ikke kan anfægtes som værende for højt. Vi fastholder derfor "1 mio. euro-prøven" som middel til at fremme trafiksikkerheden i EU.

BILAG 3

Resultater af trafikikkerhedsprogrammet for 1997-2001

Område	Hovedforanstaltninger	Status/tidsramme
Henstilling om anvendelse af 1 million euro-prøven	Begrundelsen vil indeholde en vurdering af omkostninger og udbytte ved at benytte denne prøve i hele EU.	Formålet med denne meddelelse

Område I: Indsamling og formidling af viden

A. Et integreret informationssystem i EU		
Trafikikkerhedsovervågning i EU (system)	Regelmæssig og ajourført offentliggørelse af samlet ulykkestal for EU sammenholdt med den forventede udvikling	I gang
Databasen CARE	En fælles database over ulykker på grundlag af disaggregerede data indsamlet af medlemsstaterne	Evaluering af de første tre år (i KOM (97) 238 af 26.5.97). Evaluering i gang.
CARE plus	Homogenisering af ulykkesdata i CARE	I gang
Risikodata	Inddragelse af trafikdata som supplement til ulykkesdata med henblik på bedre analyse.	Dokument udarbejdet af ETSC Forår 1998. Forskning i gang
Detaljerede data	Særlig datasamling om ulykkessteder med mere detaljerede oplysninger og bedre analysemuligheder	I gang STAIRS, slutrapport udarbejdet. Ulykkesårsager (EACS). Rapport udarbejdet af ACEA. MAIDS-rapport udarbejdet af ACEM.
Ad hoc-undersøgelser	Undersøgelser med henblik på bedre kvalitativ og kvantitativ vurdering af enkeltforanstaltninger	Forsinket
Lynindikator	Seneste udviklingslinjer i foreløbige data om dødsulykker (begrænset offentliggørelse)	I gang

Kommunikationsstrategier	Udveksling af erfaringer om hvilke kommunikationsstrategier der er mest effektive.	Europæisk seminar holdt i Luxembourg den 26.-27. nov. 1997
Trafiksikkerhedsindikatorer på EU-plan	Måleinstrumenter der kan benyttes til at vurdere resultaterne af enkelte trafiksikkerhedsforanstaltninger (f.eks. om håndhævelse lykkes).	Forsinket
Et EU-informationssystem med retningslinjer for skiltning	Dokumentationsarkiv for bedste praksis inden for håndhævelsesstrategi i forbindelse med skiltning, signaler og udformning af infrastruktur	Forsinket
Integreret informationssystem for EU	Adgang til information på alle niveauer er afgørende for om trafiksikkerhedsindsatsen for alvor bliver effektiv. Grundlaget herfor bør være et uafhængigt informationssystem på EU-plan, bygget op omkring CARE-databasen.	Udvidet forundersøgelse, september 1999.
B. Yderligere oplysningsaktiviteter		
Sartre-undersøgelse II	Stor undersøgelse af bilisters færdigheder i trafikken i 13 EU-lande (alle medlemsstater undt. DK og L). Resultatanalyse og derpå detailanalyse af udvalgte forhold.	Sartre II-projektet blev afsluttet i januar 1999 og udvidet til de centraleuropæiske lande.
Internationalt politisamarbejde	Oprettelse af et samarbejdsnet mellem trafikpolitikorps og håndhævende myndigheder, f.eks. på områder som kørekort og fartskrivere	Der har været holdt tre koordinationsmøder, og der er iværksat samarbejde om håndhævelse vedrørende alkohol (TISPOL). ESCAPE-projektet (Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement). Resultater forventes medio 2000.

Uafhængig ulykkesundersøgelse	Drøftelser om ønskeligheden af uafhængige organer til undersøgelse af trafikulykker (i lighed med flyulykker)	Endnu ikke højt prioriteret for vejtrafik. Man koncentrerer sig om sø- og luftfart.
Costbenefitanalyse af trafiksikkerhedsforanstaltninger	Systematisk forudberegning og gennemgang af omkostninger og udbytte ved forskellige trafiksikkerhedsforanstaltninger.	Rapport fra PROMISING (fjerde rammeprogram) offentliggjort medio 1999. Fortsat indsats påtænkt under femte rammeprogram.

Område II: Forebyggelse af ulykker

Område	Hovedforanstaltninger	Status/tidsramme
A. Direkte forbundet med trafikanten		
1 Kørekort (færdigheder og adfærd) Anvendelse af dir. 91/439/EF artikel 12, stk. 3 artikel 10	Oprettelse af et net mellem medlemsstater for international forvaltning af kørekort Afgørelse om ækvivalens mellem kategorier	Forsinket Februar 2000
– Mikrochip på kørekort	Rapport om hvad kommende mikrochip på kørekort kunne indeholde.	Forundersøgelse november 1999
– Køreprøver	Vurdering af om medlemsstaterne anvender bilag II forskelligt.	Forslag i 2000
– Bilag III (helbredskrav)	Udvalg foretager tilpasning til lægelig og teknisk udvikling.	Undersøgelser om normer for synsevne i gang.
– Artikel 11 i direktiv' 91/439/EF	Harmonisering af valgfrie underkategorier	Forslag ved udgangen af 1999. Vedtagelse februar 2000.
– Udstedelse af kørekort til nye bilister	Bedre metoder/strategier for nye bilisters sikkerhed (opfølgning af arbejdsgruppe 2 under højniveaugruppen).	Undersøgelse vedr. foranstaltninger for nye bilister efter udstedelse af kørekort, november 1999.
– Frakendelse af kørekort	Gensidig anerkendelse af frakendelse foretaget i en anden medlemsstat end bopælsstaten.	Konvention vedtaget i slutningen af 1998.

– Hyppighed af helbredsundersøgelser for erhvervsbilister og ældre bilister	Harmoniseringsbehov af hensyn til gensidig anerkendelse og af trafikikkerhedshensyn.	Undersøgelsesresultater juli 1999. Forslag ved udgangen af 1999, vedtagelse februar 2000.
2. Fysisk tilstand		
– Alkohol	Harmoniseret grænse for alkohol i blodet på trafikanter: 0,5‰ Fremme af analyse af udåndingsluft til at måle beruselse Genintegrering af bilister som har fået frataget kørekortet midlertidigt på grund af alkoholmisbrug	KOM (88) 707 endelig udgave (stadig for Rådet) erstattes af henstilling til medlemsstaterne. Genoplivning af ekspertgruppe. Rapport november 1999. Genoplivning af ekspertgruppe. Rapport november 1999.
– Narkotika/medicin	Udvikling af metoder til trafikkontrol Advarselsetiketter på medicin	Undersøgelserne ROSITA og CERTIFIED sat i gang. Genoplivning af højniveaugruppen.
– Træthed	Effektiv kontrol med erhvervschaufførers køretid	Forordning om anden generation af fartskrivere 2135/98/EF vedtaget 24.9.1998. Supplerende tekniske specifikationer udsat til begyndelsen af 2000. Direktiv 88/599 forventes opdateret.
– Automatiske systemer til overvågning af bilistens tilstand	Indbyggede systemer i biler der vurderer bilistens tilstand (træthed, alkohol- eller narkotikapåvirkning) og overholdelse af færdselsreglerne. Kan udløse advarselssystemer eller anordninger der hindrer videre kørsel.	Forskning i gang 1. og 2. indkaldelse under femte rammeprogram.

3. Oplysning		
Højnelse af befolkningens risikobevisthed	Oplysningskampagner i hele EU rettet mod særlig udsatte grupper	<p>International conference, Traffic Safety on Two Continents, Lissabon, 22. september 1997.</p> <p>Kampagne for unge bilister i Europa 1997.</p> <p>Forskellige YES-konferencer for at informere opinionsledere blandt unge, 1997.</p> <p>10 sekunder-kampagnen, 1998.</p> <p>International festival for trafikssikkerhedsfilm, Lille, 1.-3. april 1998.</p> <p>Kampagne for unge motorcyklister i Europa, 1999.</p> <p>Hele sommeren 1999: Tre spots om trafikssikkerhed på MTV.</p>
Højnelse af de sikrere transportmidlers attraktivitet	Fremme af overgang fra bilkørsel til kollektiv transport og/eller brug af cykler og apostlenes heste, hvilket ville få stor betydning for trafikssikkerheden.	<p>Meddelelse om "Udvikling af borgernes transportnet" offentliggjort 10.7.98. KOM (1998) 431 endelig udg.</p> <p>Opstilling af referencemodeller ("benchmarking") så lokalmyndigheder kan sammenligne deres transportsystemer. Pilotprojekter 1998-1999, fuldskalainitiativ 2000. Oprettelse af netsted: www.eltis.org</p>
Ændrede reklameprincipper	En adfærdskodeks for reklame vedtages med henblik på reklame der fremmer trafikssikkerheden.	Undersøgelse af om der kan etableres en pris for reklame der fremmer trafikssikkerhed. Slutrapport offentliggjort medio 99.

Anordninger til registrering af ulykker ("sorte kasser") i motorkøretøjer	Ulykkesoptagere registrerer vigtige kollisionsdata og letter den efterfølgende analyse af ulykken betydeligt (den er blevet vanskeliggjort af ABS-systemerne). Desuden forebygger selve tilstedeværelsen af ulykkesoptagere i sig selv ulykker fordi bilisterne bliver mere forsigtige.	Forsøgsprojekt i Østrig og Tyskland rettet mod unge bilister.
Fordeling af de virkelige forsikringsomkostninger efter risiko	I grønbogen om fair og effektiv prissætning erkendtes det at: - forsikringspræmier ikke dækker alle ulykkesomkostninger og -følger - individuelle præmier ikke svarer til trafikanterne potentielle risiko	Grønbog 1996 Hvidbog 1998 Rapport om mulighederne for at opkræve omkostningerne ved at drive transportinfrastruktur direkte hos brugerne, september 1999. Forskning i gang
Trafiksikkerhedsmodel (fjerde rammeprogram)	Udarbejdelse af: en model for en bilsikkerhedsdeklaration, en model for bilsikkerhedsinformation til forbrugere og en model for hvordan bilskatter kan baseres på de samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker og giftige emissioner.	Detaljeret model under udarbejdelse.
B. Trafikmiljø		
Hastighedsbegrænsere for tunge køretøjer.	Obligatorisk installation og brug af hastighedsbegrænsere	Vurdering af hvilken virkning direktiv 92/6 og 92/24 har haft. Rapport forsinket for at få medlemsstaternes seneste erfaringer med.
Hastighedsbegrænsere for andre kategorier af køretøjer	Udvidelse til alle køretøjer over 3,5 ton Variable hastighedsbegrænsere til alle køretøjer	Spørgsmålet behandles i denne meddelelse. MASTER (Managing Speeds on European Roads). Afsluttet.
Information under kørslen (Radio Data System, Traffic Message Channel (RDS-TMC))	Installation af informationssystemer; der er behov for installation over hele EU.	Under indførelse mange steder
Vejrbetinget trafikstyring	Installation af lokale overvågnings- og bilistinformationssystemer	Under indførelse i D og F. Informationsudveksling og pilotprojekter.

Informationer om hastighedstilpasning på motorveje og på bilers instrumentbræt	Information til bilisten om tilpasning af hastigheden efter forholdene.	Informationsudveksling. Pilotprojekt TROPIC afsluttet i foråret 1999.
Intelligent speeder	En anordning som øger speederens modstand hvis hastigheden bør nedsættes.	I pilotfasen. Mulighed for at få anordningen sat i serieproduktion v.hj.a. lovgivning. Bør undersøges. Nationale forsøg i gang.
Tilpasningsdygtig fartpilot	Automatisk afpasning af hastigheden efter afstanden til køretøjet foran	Afprøves for busser. Det bør overvejes at indføre denne eksisterende teknologi for andre køretøjer fra 1999 og fremefter.
Bedre sigt	Udrustning af biler med ultraviolet lys i forlygterne, infrarøde detektorer eller radarsystemer.	Prototyper under afprøvning. Flere vurderinger af hvordan ultraviolette forlygter påvirker sikkerheden, før der træffes afgørelse om foranstaltninger.
Varslingssystem for hindringer	Kørestøttesystem som advarer bilisten om hindringer på vejen (f.eks. bløde trafikanter).	GADGET-projektet (Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology). Endelige resultater forelagt medio 1999.
Bedre synlighed for bløde trafikanter	Indførelse af en kodeks om anvendelse af selvlysende eller reflekterende tøj i trafikken.	Midler og viden foreligger. Udarbejdelse af standarder bør undersøges.
Kørellys i dagtimerne	Tændte forlygter i dagtimerne for at øge synligheden af: . motorcykler . andre køretøjer	Rapport udarbejdet af SWOV om reduktion i antal trafikdræbte samt oversigt over foreliggende forskning, foråret 1999. Rapport forelagt om virkninger for brændstofforbrug, november 1999. Flertal i højniveaugruppen enigt om at kørellys i dagtimerne bør fremmes. Gennemførelse må derfor overvejes.
Teknisk kontrol med motorkøretøjer	Regelmæssige syn af motorkøretøjer for så vidt angår sikkerhedsrelevante elementer som bremses, dæk og lygter.	Direktivforslag om stikprøvekontrol på vejene. (KOM (98) 117 endelig udg. af 11.3.98)

Harmonisering af eksaminationskrav til sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods	Virksomheder udpeger nøglepersoner som skal føre tilsyn med alle aktiviteter i forbindelse med transport af farligt gods.	Direktiv (KOM (98) 174 endelig udg. af 19.3.98) Fælles holdning 29. marts 1999. Vedtagelse forår 2000.
Trafikstyring	Definition af vejhierarki. Separate trafikårer for bløde trafikanter efter behov.	ARROWS-projektet (Advanced Research on Road Workzone Safety Standards in Europe) afsluttet. INTERSAFE. Præsentation af teknisk guide til trafikikkerhed for mellembys veje. Madrid, marts 1998.
Vurdering af virkninger for trafikikkerheden	Ligesom miljøvirkninger bør virkninger for trafikikkerheden systematisk vurderes når der træffes afgørelse om infrastruktur. Tunnelsikkerhed	Endnu ikke gennemført Foranlediget af den senere tids større ulykker, vil Kommissionen udarbejde henstillinger med bistand fra ekspertgrupper.
DUMAS (fjerde rammeprogram)	Udarbejdelse og vurdering af strategier for trafikikkerhedshåndtering i byer; validering ved feltundersøgelser i hele EU.	Projektet igangsat januar 1997. Afsluttende rapport planlagt til 2000.

Område III: Reduktion af følgerne af ulykker

Område	Hovedforanstaltninger	Status/tidsramme
<p>Brug af sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger for børn</p> <p>I Kommissionens rapport KOM (96) 244 anføres det at direktiv 91/671/EØF om brug af sikkerhedsseler er gennemført. For øget praktisk anvendelse bør der sættes ind med håndhævelse/oplysning.</p>	<p>At øge selebrugen til 95% ville mindske antallet af trafikdræbte i EU med 7.000 om året.</p>	<p>1998: 10 sekunder-kampagnen og MTV-videoer</p> <p>Direktiverne 96/36, 37 og 38/EØF kræver obligatorisk montering af sikkerhedsseler i alle nye minibusser og busser der bygges efter oktober 1999. Det overvejes at opdatere direktiv 91/671/EØF. Direktiv 2000/3/EF indfører bl.a. pligt til at montere trepunktssikkerhedsseler til det midterste bagsæde i M1-køretøjer og forskrifter om fastspændingsanordninger for børn (børnesæder) som fastlagt i reglement nr. 44 fra FN-ECE i Genève.</p>
<p>Brug af styrthjelm på cykel og motorcykel</p>	<p>Styrthjelme reducerer antallet af hovedlæsioner i denne gruppe med 50%.</p>	<p>Kampagnen for unge europæiske motorcyklister vil også fremme brugen af hjelm.</p>

<p>Køretøjers kollisionssikkerhed</p> <p>Biler</p> <p>Busser</p>	<p>Fra og med 1998 har EU for første gang ved typegodkendelsesdirektiver indført mindstenormer for nye bilers kollisionssikkerhed ved side- og frontkollision. Der er dog stadig store forskelle på kollisionssikkerheden hos biler af samme klasse.</p> <p>Meddelelse om typegodkendelse af busser (Kom (97) 276) indeholder standarder for krængningssikkerhed og evakuering.</p>	<p>Forskning udført af EEVC før ændring af direktiv 96/27/EF (sidekollision) og 96/79/EF (frontkollision), bl.a. for at vurdere mulighederne for at udvide deres anvendelsesområde, ændre visse evalueringskriterier og hæve kollisionshastigheden. Afsluttende rapport: februar 2000.</p> <p>EuroNCAP (i gang)</p> <p>Meddelelsen er til behandling i Rådet og Europa-Parlamentet.</p> <p>ECBOS-projektet under det femte rammeprogram vil undersøge kollisionssprøvnninger og andre sikkerhedsforhold.</p>
<p>ADRIA (fjerde rammeprogram)</p>	<p>Konstruktion af en avanceret, naturtro kollisionsskive til vurdering af læsioner ved frontalt sammenstød</p>	<p>Projektet igangsat februar 1997. Afsluttende rapport juni 1999. 1999</p>
<p>Forenelighed (fjerde rammeprogram)</p>	<p>Forskningsprojekt med sigte på konstruktionsanvisninger som skal forbedre kollisionforeneligheden mellem personbiler.</p>	<p>Projektet igangsat april 1997. Afsluttende rapport sommeren 1999.</p>
<p>Mindre "aggressiv" konstruktion af motorkøretøjer</p>	<p>Biler og tunge køretøjer bør formgives og konstrueres sådan at skade på den anden (mere sårbare) part i en ulykke minimeres.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Udarbejdelse af forenelighedsstandarder og prøvningsprocedurer (undersøgelser i gang). - Forslag til typegodkendelsesdirektiv om bilfronter som yder cyklister og fodgængere større sikkerhed (2000). - Energiabsorberende beskyttelse fortil mod underkøring af lastbiler - forskning igangsat i 1995 burde munde ud i forslag om konstruktionsparametre i 2000.

		<ul style="list-style-type: none"> – Lukket sideafskærmning for lastbiler (forslag om ændring af direktiv 89/297/EF, herunder ændring fra valgfri til obligatorisk udrustning (forsinket). – Forslag til direktiv om beskyttelse mod underkøring af tunge køretøjer (KOM (99) 22)
"Fejltolerant" vejsideudformning	<p>Motorværn er meget farlige for motorcyklister.</p> <p>“Sorte pletter” bør identificeres og korrigeres.</p>	<p>ETSC har holdt en konference, og der er igangsat en undersøgelse af motorværn og motorcyklister.</p> <p>SAFESTAR (Safety standards for road side design and redesign). Afsluttet.</p>
Automatisk hændelsesregistrering (AID, Automatic Incident Detection) og håndtering af nødsituationer.	Installation af intelligente trafikovervågningssystemer	<p>Teknologien klar til indførelse.</p> <p>Informationsudveksling.</p>
Nødkaldesystemer	<p>GPS kombineret med GSM (GPS, Global Positioning System: satellitbaseret globalt positionsbestemmelsessystem) (GSM, Global System for Mobile Communication: mobiltelefoner)</p>	<p>Feltforsøg iværksat i medlemsstaterne.</p> <p>Resultaterne skal formidles med henblik på bredere anvendelse.</p>
Pleje af ulykkesramte	<ul style="list-style-type: none"> – førstehjælp – nødhjælp på ulykkesstedet – traumacentre <p>Udvikling af katastrofealarmsystemer monteret i biler</p>	<p>Støtte fra Kommissionen til:</p> <ul style="list-style-type: none"> – udarbejdelse af vejledninger om bedste praksis – informationsudveksling – forskning.

BILAG 4

Hvor længe holder virkningerne af trafiksikkerhedsforanstaltninger?

Kategori af foranstaltning	Typisk varighed af sikkerhedseffekterne(levetid)
Arealanvendelse; nye boligområder	25-40 år
Opkrævning af vejafgifter; beskatning af brændstof eller køretøj	1-3 år for brug af eksisterende motorkøretøjer. 10-15 år ved beslutninger om anskaffelse af køretøj.
Ændring af rejsernes fordeling på transportmåder	Kun samtidig virkning 25-40 år
Større vejinvesteringer (nye veje)	15-25 år
Mindre vejinvesteringer	10-15 år
Trafikregulering v.hj.a. færdselstavler	1-10 år
Trafikregulering v.hj.a. vejafmærkning	1 år
Bedre vejvedligeholdelse	10-15 år
Regler om køretøjers sikkerhed (nye køretøjer)	1-3 år
Oplysning og træning af bilister (nye bilister)	1-3 år
Oplæring af børn	Virker kun under kampagnen, evt. kort tid efter.
Offentlige informationskampagner	Virker kun under indsatsen, evt. kort tid efter.
Konventionel politihåndhævelse	Virker kun under indsatsen, evt. kort tid efter.
Automatiseret politihåndhævelse	

Omregning fra investeringsomkostninger til årlige omkostninger (tal hvormed investeringsomkostninger bør deles)

Varighed	Rente 5%	Rente 4%	Rente 3%
40 år	17,2	19,8	23,1
25 år	14,1	15,6	17,4
15 år	10,4	11,1	11,9
10 år	7,7	8,1	8,5
5 år	4,3	4,5	4,6
3 år	2,7	2,8	2,8