

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 2.6.2003
KOM(2003) 311 endelig

-

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden

**Halvering af antallet af trafikofre
i Den Europæiske Union inden 2010:
en fælles opgave**

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden

Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave

INDHOLDSFORTEGNELSE

RESUMÉ.....	4
1. Problemstilling	6
2. Fastsættelse af et mål for nedbringelsen af antallet af trafikofre	9
2.1. Et mål, der mobiliserer alle gode kræfter.....	9
2.2. Overvågning af målets opfyldelse.....	9
2.2.1. Fastsættelse af resultatindikatorer	9
2.2.2. Midtvejsstatus	10
3. En indsats på alle niveauer for at forbedre trafikikkerheden.....	10
3.1. EU's rolle.....	10
3.2. Problemerne berører alle aktører i transportsystemet	11
3.3. Aktørerne skal mobiliseres via et europæisk charter om trafikikkerhed	12
4. EU's aktionsmidler	13
5. De vigtigste indsatsområder.....	15
5.1. En mere hensigtsmæssig adfærd i trafikken.....	15
5.1.1. Trafikanterne skal overholde de grundlæggende færdselssikkerhedsregler	15
5.1.2. Kørekort og køreundervisning	19
5.1.3. Brug af styrthjelm og cykelhjelm.....	21
5.2. Udnyttelse af den tekniske udvikling for at gøre køretøjerne mere sikre	21
5.2.1. Fremskridt med hensyn til køretøjernes udformning.....	21
5.2.2. Forbrugeroplysning: Det europæiske program for bedømmelse af nye bilmodeller (EuroNCAP).....	23
5.2.3. Beskyttelse ved ulykker eller passiv sikkerhed.....	23
5.2.4. Forebyggelse af ulykker eller aktiv sikkerhed	25
5.2.5. Periodisk syn	29

5.3.	Forbedring af vejinfrastrukturen	29
5.3.1.	Problemstilling	29
5.3.2.	Udarbejdelse af tekniske vejledninger vedrørende sikkerheden ved infrastrukturen	31
5.3.3.	Det transeuropæiske vejnet	32
5.3.4.	Sikkerheden i tunneler.....	32
5.3.5.	Det nye begreb "den intelligente vej" og GALILEO	32
5.4.	Sikkerheden ved erhvervsmæssig godstransport og passagerbefordring.....	34
5.5.	Redningstjenester og behandling af trafikofre	37
5.6.	Indsamling, analyse og videreformidling af data om trafikulykker.....	38
5.6.1.	Problemstilling	38
5.6.2.	Ulykkernes årsager.....	38
5.6.3.	Omstændighederne omkring ulykker	40
5.6.4.	Ulykkernes konsekvenser.....	40
5.6.5.	Det Europæiske Overvågningsorgan for Trafiksikkerheden.....	41
BILAG 1:Trafikulykker – Antal trafikdræbte 1991-2001 pr. million indbyggere Situationen i de enkelte medlemslande (+ gennemsnit for EUR-15)		44
BILAG 2 - Europæisk charter om trafiksikkerhed.....		48

RESUMÉ

- Trafiksikkerheden berører hele Den Europæiske Union og dens befolkning direkte: i EU med 15 medlemslande færdes 375 mio. mennesker vejene, og 200 mio. af dem har kørekort; 200 mio. køretøjer ruller på 4 mio. kilometer vej i EU.

Vi betaler dyrt for den øgede mobilitet, eftersom 1 300 000 trafikulykker med personskade hvert år koster over 40 000 dræbte og 1 700 000 kvæstede. De direkte og indirekte omkostninger ved dette enorme ulykkestal vurderes til 160 mia. EUR eller 2% af EU's samlede BNI.

- Selv om der som helhed kan konstateres en langsom og støt forbedring af trafik-sikkerheden (i løbet af 30 år er den samlede trafikmængde på vejene i de lande, der i dag udgør EU, tredoblet, medens antallet af trafikdræbte er faldet til det halve), men situationen er fortsat uacceptabel for samfundet og vanskelig at begrunde over for befolkningen.
- Kommissionen foreslog derfor i sin hvidbog om den europæiske transportpolitik¹, at EU sætter sig om mål at **halvere antallet af trafikdræbte inden 2010**. Selv om EU i mange år har arbejdet for at forbedre trafiksikkerheden, bl.a. gennem mere end 50 direktiver om teknisk standardisering, og selv om det tydeligt fremgår af Maastricht-traktaten, hvilke retlige midler EU har til at fastsætte fælles regler og foranstaltninger på trafiksikkerhedsområdet², kan der konstateres en meget stærk modvilje hos medlemslandene mod en indsats på EU-plan som f.eks. den harmonisering af promillegrænserne, der har været drøftet de sidste tolv år.
- Kommissionen vil stille forslag om ensartede regler om **kontrol** i relation til de overtrædelser af færdselslovgivningen, der forårsager flest dødsulykker, og i relation til overholdelsen af de gældende regler om arbejdsmiljø, arbejdstid m.m.
- I forbindelse med et forslag vedrørende vejinfrastrukturer vil Kommissionen foreslå, at der gøres noget ved **de særligt farlige steder**. Et andet forslag vil dreje sig om en omarbejdning af direktivet om **kørekort**.
- I den foreliggende meddelelse redegøres der ligeledes for en række direkte foranstaltninger og ledsageforanstaltninger, som Kommissionen vil iværksætte for at underbygge indsatsen på EU-plan, bl.a. støtte til udvikling af **ny sikkerhedsteknologi** inden for forskningsrammeprogrammerne for at føje en merværdi til forskningsaktiviteterne i medlemslandene.

Handlingsprogrammet tager sigte på at:

- tilskynde **trafikanterne** til at udvise en bedre adfærd i trafikken og navnlig overholde den gældende færdselslovgivning, sikre bedre grundlæggende undervisning og efteruddannelse af privatbilister, motorcyklister og erhvervschauffører og fortsætte indsatsen imod risikofyldt adfærd i trafikken

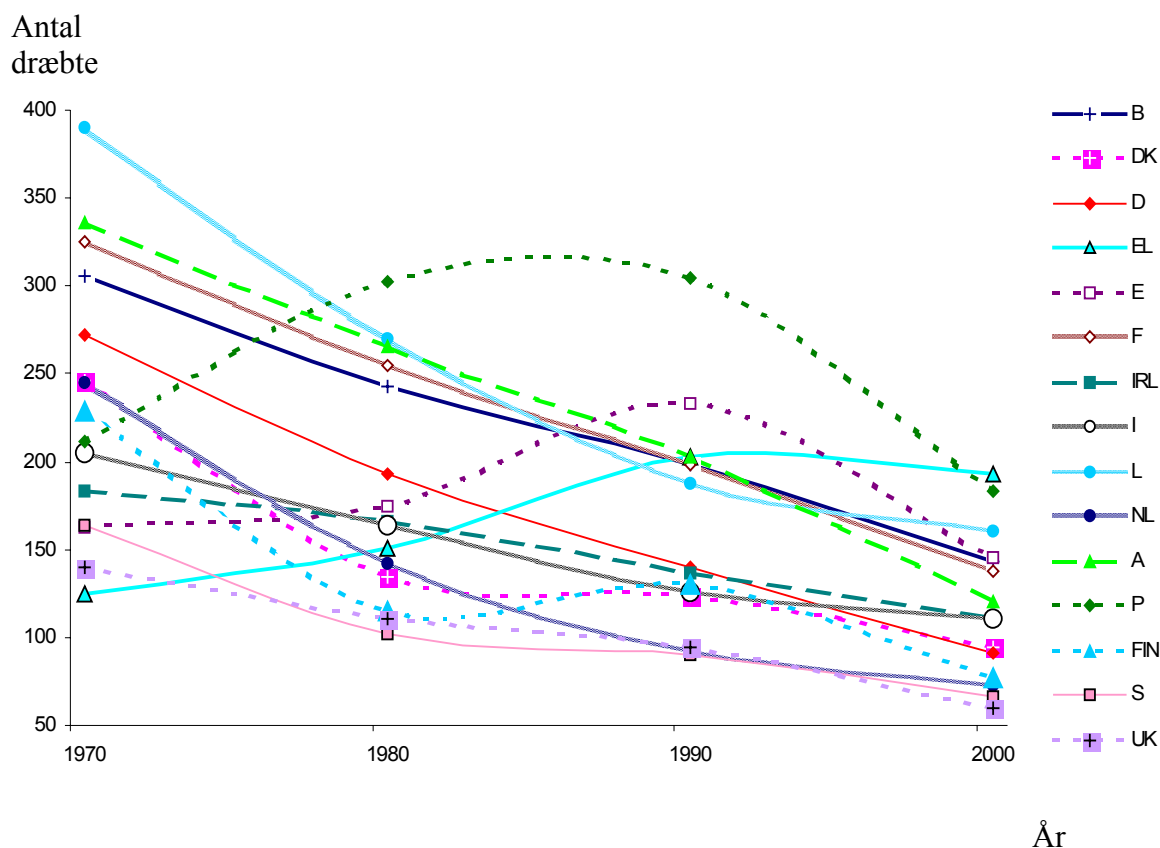
¹ "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg" (KOM(2001) 370 endelig udg. af 12. september 2001).

² Artikel 71 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

- gøre **køretøjerne** mere sikre, navnlig gennem teknisk harmonisering og støtte til den tekniske udvikling; aspekterne vedrørende den elektroniske teknologi ("eSafety") vil blive behandlet nærmere i en kommende meddelelse fra Kommissionen om "informations- og kommunikationsteknologi til intelligente køretøjer"
- forbedre **vejinfrastrukturen**, navnlig gennem afdækning af de mest effektive metoder og udbredelse af disse på lokalt plan samt gennem eliminering af de såkaldte "sorte pletter".
- I meddelelsen opregnes en række konkrete foranstaltninger med henblik på fastsættelse af metodemæssige rammer til afdækning og udbredelse af bedste praksis ved hjælp af **tekniske vejledninger**, bedre **indsamling og analyse af data om trafikulykker** og personskader samt forskning og udvikling med henblik på at finde fremtidige løsninger.
- Det er Kommissionens ønske, at alle berørte parter slutter op om dette handlingsprogram og deltager i samarbejdet, og den foreslår derfor, at alle, som kan bidrage til den fælles indsats, det være sig udøvende myndigheder, politiske og økonomiske beslutningstagere, arbejdsmarkedets parter og repræsentative organisationer, afgiver et højtideligt løfte om deres opbakning til programmet ved at underskrive et **europæisk charter om trafiksikkerhed**. Ud over overholdelse af mere generelle principper skal alle underskrivende parter forpligte sig til at iværksætte specifikke foranstaltninger. De afgivne løfter skal offentliggøres, og der vil blive holdt øje med, om de indfries.

1. PROBLEMSTILLING

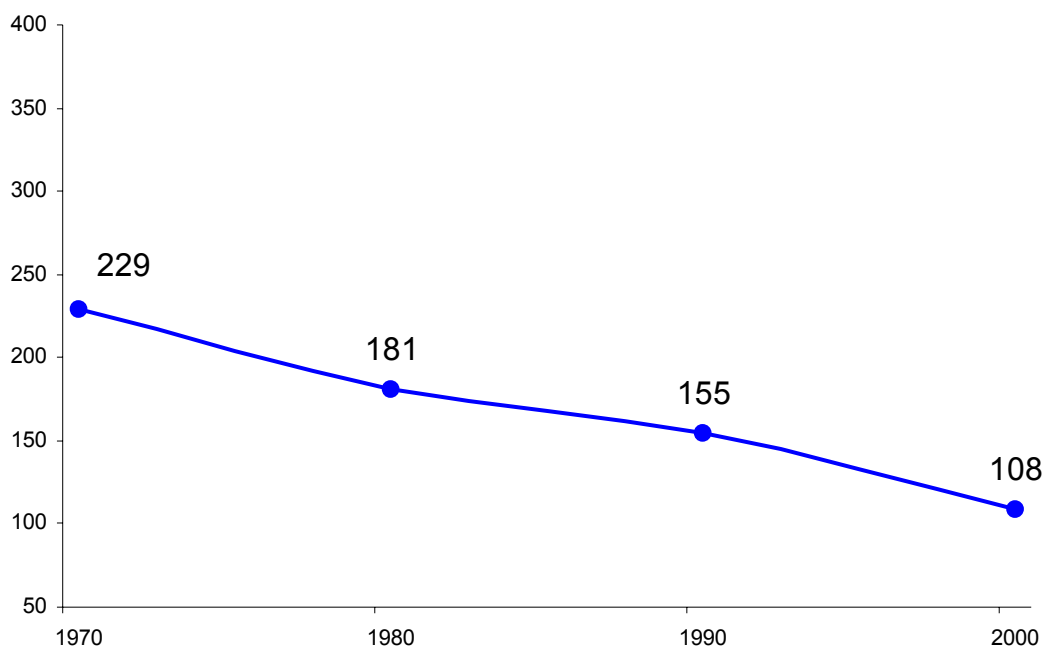
Hvert år bliver over 40 000 dræbt og 1 700 000 kvæstet i trafikken i EU (EUR-15). Trafikulykker er den hyppigste dødsårsag for aldersgruppen under 45 år og påvirker den forventede levealder mere i nedadgående retning end hjertesygdomme og kræft. De samlede omkostninger for samfundet anslås til over 160 mia. EUR om året, hvilket svarer til 2% af hele EU's BNI – en utroligt høj pris at betale, når man betænker, at der findes forholdsvis billige og for befolkningen acceptable løsninger, som endnu ikke er udnyttet.



Figur 1a: Trafikulykker, antal trafikdræbte pr. million indbyggere i de enkelte EU-lande 1970-2000

(bilag 1 indeholder mere detaljerede data for det seneste tiår) Kilder: CARE og nationale data.

Antal dræbte



Figur 1b: Trafikulykker, antal trafikdræbte pr. million indbyggere i EUR-15 1970-2000

Det er derfor forståeligt, at forbedring af trafiksikkerheden er noget af det, befolkningen i Europa lægger allermest vægt på. For at imødekomme dette ønske hos befolkningen bebudede Kommissionen i sin hvidbog af 12. september 2001³, at den ville udarbejde et målrettet handlingsprogram indeholdende en række foranstaltninger, der skulle iværksættes frem til 2010.

Denne indsats skal for at virke effektiv være sammenhængende og samordnet med de aktiviteter, der gennemføres på andre niveauer. For at finde frem til de foranstaltninger, som må forventes at give de bedste resultater, har Kommissionen gennemført høringer af de relevante parter. Disse høringer viste, at der er bred tilslutning til tanken om et europæisk handlingsprogram. Også Rådet og Europa-Parlamentet understregede i henholdsvis en resolution fra 2000 og en beslutning fra 2001⁴, at det er vigtigt at vedtage ambitiøse foranstaltninger på europæisk plan for at gøre noget ved det uhyggeligt høje antal trafikulykker.

Man har tidligere kunnet konstatere et stort spring fra de ambitiøse hensigtserklæringer til den meget beskedne indsats fra medlemslandenes side, samtidig med at de alt for ofte har afvist konkrete foranstaltninger på europæisk plan med henvisning til subsidiaritetsprincippet. Det er Kommissionens agt at anvende subsidiaritetsprincippet meget stringent, så alle på de forskellige relevante niveauer ved nøjagtigt, inden for hvilken ramme de kan bidrage mest effektivt til den fælles indsats.

³ "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg" (KOM(2001) 370 endelig udg. af 12. september 2001).

⁴ Rådets resolution af 26. juni 2000 om større trafiksikkerhed (EFT C 218 af 31.7.2000, s. 1); Europa-Parlamentets beslutning af 18. januar 2001 om trafiksikkerhed (betænkning af Hedkvist Petersen) (EFT C 262 af 18.9.2001, s. 236).

Trafiksikkerhedsproblemerne er ens i alle medlemslandene. Man kender nøje de vigtigste årsager til ulykkerne:

- for høj hastighed og hastighed, som ikke er afpasset efter forholdene, spiller ind i ca. en tredjedel af dødsulykkerne og de øvrige alvorlige ulykker og er en afgørende faktor for kvæstelsernes omfang og alvor
- indtagelse af alkohol og/eller euforiserende stoffer eller blot træthed. Trafikanter med for høj promille er ansvarlige for ca. 10 000 trafikdræbte hvert år. Problemet med folk, der kører bil eller motorcykel under indflydelse af stoffer og træthed synes også at blive større
- manglende brug af sikkerhedssele eller styrthjelm/cykelhjelm betyder, at ulykkerne resulterer i mere alvorlige kvæstelser. Hvis det kunne lykkes at få procentvist lige så mange i hele EU til at spænde sikkerhedssele som i de lande, hvor brugen af sikkerhedssele er mest udbredt, ville det redde næsten 7 000 menneskeliv hvert år
- utilstrækkelig beskyttelse i køretøjerne ved sammenstød. En analyse af ulykkerne viser, at hvis alle biler var udformet, så de i tilfælde af en ulykke gav samme beskyttelse som de bedste biler i kategorien, ville halvdelen af kvæstelserne med dødelig udgang eller stærkt invaliderende følger kunne undgås
- strækninger og steder med høj ulykkesrisiko ("sorte pletter"). Udformningen af vejene og vejudstyret spiller også en væsentlig rolle for begrænsningen af kvæstelserne ved sammenstød og kan også have en positiv indvirkning på trafikanternes adfærd
- erhvervschaufførers manglende overholdelse af reglerne om køre- og hviletid
- problemer med at se de øvrige trafikanter eller begrænset udsyn for føreren. Den døde vinkel bagtil er i sig selv ansvarlig for 500 trafikdræbte hvert år.

Det af Kommissionen foreslåede mål⁵ om at forbedre trafiksikkerheden kunne således i vidt omfang opfyldes blot ved overholdelse af de gældende færdselsregler.

Det skal også understreges, at visse grupper er særligt udsatte i trafikken: unge mellem 15 og 24 år⁶, de såkaldte "bløde" trafikanter⁷ og de ældre⁸, navnlig blandt fodgængerne.

Her skal også nævnes de problemer, der må forventes i forbindelse med **EU's kommende udvidelse**. I de fleste af de nye medlemsstater har trafiksikkerheden udviklet sig atypisk, bl.a. på grund af de politiske, sociale og økonomiske omvæltninger i starten af 1990'erne. I dag er trafiksikkerhedssituationen generelt ringere end i de 15 nuværende EU-lande. I forhold til befolkningen er antallet af trafikdræbte og kvæstede ikke større, men procenttallene er

⁵ Jf. punkt 2.1 i det følgende.

⁶ Ca. 10 000 dræbte om året – for denne aldersgruppe er trafikulykkerne den hyppigste dødsårsag.

⁷ I EU udgør fodgængere, cyklister, knallertkørere og motorcyklister over en tredjedel af de trafikdræbte: 7 061 fodgængere, 3 673 motorcyklister, 2 477 knallertkørere og 1 818 cyklister i 2000 (kilder: CARE og nationale publikationer). Antallet af trafikdræbte motorcyklister er endog stigende i flere medlemslande.

⁸ Risikoen for alvorlige kvæstelser eller kvæstelser med dødelig udgang ved en trafikulykke er særligt høj for ældre, og man skal også tænke på, at der i det kommende tiår vil blive stadigt flere ældre i befolkningen.

misvisende, fordi de hverken tager højde for motoriseringsgraden eller trafikmængden, som er væsentligt lavere. Risikofaktorerne er således større. Situationen bør følges meget nøje, og udsigterne til en forøgelse af bilparken og trafikken i de kommende år i disse lande vil kræve drastiske foranstaltninger for ikke automatisk at resultere i et stigende antal trafikofre.

2. FASTSÆTTELSE AF ET MÅL FOR NEDBRINGELSEN AF ANTALLET AF TRAFIKOFRE

2.1. Et mål, der mobiliserer alle gode kræfter

Kommissionen foreslog i hvidbogen om den europæiske transportpolitik, at EU satte sig et ambitiøst mål om **en halvering af antallet af trafikdræbte inden 2010**. Kommissionen er helt klar over, at dette mål forudsætter, at det prioriteres langt højere at få gennemført de mest effektive foranstaltninger både på EU-plan og på nationalt og lokalt plan.

Hidtil er det imidlertid kun Europa-Parlamentet, der har bakket op bag dette mål, medens Rådet ikke har villet forpligte sig.

Et sådant mål er et seriøst kollektivt løfte om at arbejde for at nedbringe antallet af dødsofre i trafikken og ikke en lovfæstet forpligtelse. Eftersom ansvaret for de forskellige aspekter af trafiksikkerheden er fordelt mellem forskellige forvaltningsniveauer, kan man ikke udelukkende basere sig på de aktiviteter, der iværksættes på EU-plan. Hovedsigtet er at skabe motivation til at iværksætte fælles aktioner og at understøtte disse aktioner på alle de niveauer, hvor det er muligt.

De medlemslande, som har opnået de bedste resultater på trafiksikkerhedsområdet, nemlig Sverige, Det Forenede Kongerige og Nederlandene, er også dem, der tidligst opstillede kvantificerede mål for nedbringelsen af antallet af trafikofre for at kunne drage fuld fordel af de potentielle forbedringer af trafiksikkerheden, der ligger i forøgelsen af vor viden på området, akkumuleringen af erfaringer og den tekniske udvikling. Der er bred enighed om, at målrettede trafiksikkerhedsprogrammer indebærer større fordele end ikke-målrettede programmer med hensyn til effektivitet, rationel anvendelse af offentlige ressourcer og nedbringelse af antallet af trafikdræbte og kvæstede.

2.2. Overvågning af målets opfyldelse

2.2.1. Fastsættelse af resultatindikatorer

Det er nødvendigt med jævne mellemrum at gennemgå og evaluere de opnåede fremskridt, og målet bør tages op til fornyet vurdering, når de nye medlemslande tiltræder EU.

Brug af resultatindikatorer gør det muligt systematisk at målrette aktionerne på de afgørende områder og føre tilsyn med foranstaltningernes gennemførelse. De kan tage sigte på bestemte grupper af trafikanter, f.eks. børn, personer, der lige har fået kørekort, eller erhvervschauffører, de kan vedrøre overholdelsen af vigtige sikkerhedsregler som f.eks. brug af sikkerhedssele, eller de kan omfatte specifikke områder såsom bytrafik, landeveje eller det transeuropæiske transportnet. Resultatindikatorer for hastighed, spirituskørsel, fastholdelsesanordninger og sikkerhedsforanstaltninger samt antallet af trafikkontroller anvendes i forvejen i visse medlemslande, og de vil derfor kunne benyttes i første omgang. Den efterfølgende fase vil kræve, at der vedtages indikatorer for kvalitetsstyring af vejnet, bilpark og redningstjenester, så man kan kontrollere de opnåede fremskridt.

2.2.2. *Midtvejsstatus*

Der skal med jævne mellemrum udarbejdes statistiske rapporter til brug for de europæiske institutioner og offentligheden; rapporterne skal baseres på både statistikker og resultatindikatorer og gøre det muligt at følge gennemførelsen af det foreliggende handlingsprogram og analysere udviklingen i sikkerhedsniveauerne.

Kommissionen vil i 2005 gøre foreløbig status på grundlag af følgegruppens konklusioner. Den vil ved denne lejlighed evaluere konsekvenserne af EU's udvidelse i relation til trafik-sikkerheden. Kommissionen forbeholder sig ret til at fremsætte forslag til lovgivning på grundlag af denne status.

- Halvering af antallet af trafikdræbte inden 2010
- Evaluering af de opnåede fremskridt i forhold til det opstillede mål på grundlag af hensigtsmæssige resultatindikatorer både på EU-plan og nationalt plan
- Redegørelse i 2005 for opfyldelsen af målet, de konkrete aktioner og de tilpasninger, der bliver nødvendige som følge af udvidelsen, samt i givet fald forslag til nye foranstaltninger.

3. EN INDSATS PÅ ALLE NIVEAUER FOR AT FORBEDRE TRAFIKSIKKERHEDEN

3.1. EU's rolle

På et indre marked for transport og vejtrafik i fuld udvikling er der behov for en "systematisk approach" for at nedbringe de høje omkostninger ved trafikulykkerne og udjævne skævhederne mellem medlemslandene. En sådan approach forudsætter en koordineret indsats, som er rettet mod fælles målsætninger og gennemføres på både lokalt, regionalt og nationalt niveau og på EU-niveau. En samordnet indsats er påkrævet for at kunne behandle de fælles trafiksikkerhedsproblemer, gøre befolkningen mere bevidst om disse problemer og iværksætte de mest effektive foranstaltninger på de forskellige niveauer.

Hovedparten af ulykkerne skyldes menneskelige fejl: manglende overholdelse af færdselsreglerne eller fejlbedømmelse af eller utilstrækkelig kontrol over køretøjet. Når det kan konstateres, at menneskelige fejl er et hyppigt forekommende og uundgåeligt fænomen, må hele systemet af infrastruktur, køretøjer og trafikanter gradvis tilpasses for at beskytte trafikanterne bedre mod deres egne svigt. Det er den metode, der anvendes inden for de øvrige transportformer og i relation til sikkerheden på arbejdspladserne. Manglende overholdelse af færdselsreglerne bør bekæmpes dels gennem bedre kontrol og indførelse på EU-plan af effektive og afskrækkende sanktioner, der står i rimeligt forhold til overtrædelserne, dels gennem udvikling af teknikker, der gør det vanskeligere eller endog umuligt at overtræde de vigtigste færdselsregler.

I den førnævnte hvidbog fremhæves to væsentlige områder, hvor EU har betydning for trafik-sikkerheden:

- dels det faktum, at EU i mange år har bidraget til forbedring af trafiksikkerheden i forbindelse med gennemførelsen af det indre marked uden illoyal konkurrence,

- dels de retlige instrumenter, der ligger i Maastricht-traktaten, og som giver EU mulighed for at fastlægge rammer og iværksætte foranstaltninger også i relation til trafiksikkerhed.

Det er en meget vigtig opgave for EU at forbedre sikkerheden ved såvel personbefordring som godstransport. Et europæisk program for forbedring af trafiksikkerheden, som respekterer subsidiaritetsprincippet, vil opstille nogle klare rammer for den indsats, der skal gøres af alle relevante parter, og være en rettesnor for EU's aktiviteter på de områder, hvor EU-tiltag giver en større merværdi.

Det bør være et væsentligt element i EU's trafiksikkerhedspolitik at bidrage til at gøre befolkningen, de politiske beslutningstagere og medierne mere bevidste og vidende om forudsætningerne for en mere sikker brug af vejnettet og transportsystemet.

3.2. Problemerne berører alle aktører i transportsystemet

Skal trafiksikkerheden forbedres, må alle med ansvar for transportsystemet, men også brugerne ændre holdning til den måde, hvorpå vejinfrastrukturen benyttes, og til de betingelser, der skal overholdes for at kunne benytte den sikkert.

Indsatsen for at udbrede brugen af sikkerhedsseler viser klart den indbyrdes sammenhæng mellem de forskellige foranstaltninger og aktører og behovet for et samspil mellem myndigheder på alle niveauer, det være sig på lokalt, regionalt og nationalt plan og EU-plan, for ikke at tale om den private sektor, med det formål at opnå en effektiv beskyttelse (jf. tabel 1 nedenfor).

EU	<ul style="list-style-type: none"> - regler om pligt til at montere og anvende udstyr - regler om bedre kontrol og iværksættelse af sanktioner over for trafikanterne - standarder for ydeevnen i relation til sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger - støtte til lancering af et europæisk program for evaluering af de eksisterende fastholdelsesanordninger på markedet - rammer for og støtte til kampagner for brug af sikkerhedsseler - tilsyn med medlemslandenes indarbejdelse af EU-lovgivningen i den nationale ret
Nationalt plan	<ul style="list-style-type: none"> - gennemførelse af EU-reglerne - fastsættelse af undtagelser - opstilling af mål for overholdelsen af reglerne på nationalt plan - håndhævelse af reglerne gennem afsættelse af de nødvendige ressourcer til politimæssig kontrol - målrettet landsdækkende oplysning - overvågning af brugen af sikkerhedsseler - støtte til foranstaltninger til fordel for brugen af sikkerhedsseler både i den offentlige og den private sektor - støtte til ordninger for udlån af fastholdelsesanordninger til børn i biler

Regionalt/lokalt plan	<ul style="list-style-type: none"> - gennemførelse af politimæssig kontrol og oplysnings- og reklamekampagner - information i skolerne om brugen af sikkerhedsseler - støtte til ordninger for udlån af fastholdelsesanordninger til børn i biler inden for - rammerne af lokale strukturer i sundhedssektoren - gennemførelse af spørgeundersøgelser om brugen af sikkerhedsseler - oprettelse af lokale foreninger for trafikofre, der har overlevet takket være sikkerhedsselen
Den private sektor	<ul style="list-style-type: none"> - innovation og initiativer - udvikling og markedsføring af mere effektive fastholdelsesanordninger på grundlag af evalueringskampagnerne - montering af fakultative fastholdelsesanordninger - lavere forsikringspræmier for bilister med sådanne anordninger i køretøjet - oplysningskampagner organiseret af private virksomheder rettet mod medarbejderne.

Tabel 1: Nødvendige foranstaltninger for at udbrede brugen af sikkerhedsseler

Det vil tage både tid og kræver en indsats i flere etaper at motivere alle aktører af relevans for trafiksikkerheden til at deltage i en så ambitiøs plan. Der vil fortsat være behov for en samordnet indsats også efter 2010. Den bør omfatte allerede afprøvede foranstaltninger og skal kunne skabe øget interesse for og fornyet engagement i trafiksikkerhedsproblemerne hos de berørte parter.

3.3. Aktørerne skal mobiliseres via et europæisk charter om trafiksikkerhed

Ud over kravet om overholdelse af subsidiaritetsprincippet må det foretrækkes, at alle berørte parter (transportvirksomheder, producenter af køretøjer og udstyr, forsikringselskaber, infrastrukturforvaltere og lokale og regionale myndigheder) forpligter sig officielt til at samarbejde og enten sammen eller hver for sig tilstræbe den størst mulige effektivitet ved at underskrive et europæisk charter om trafiksikkerhed⁹. Kun på den måde kan man gøre den politiske indsats dynamisk og sammenhængende og stimulere udviklingen af nye projekter.

Chartret omfatter en fælles del, men skal suppleres med specifikke forpligtelser for de enkelte underskrivende parter. Underskrivernes navn eller betegnelse og de specifikke løfter, de afgiver i henhold til chartret, skal offentliggøres¹⁰. I første omgang skal chartret gælde i tre år, men skal derefter kunne forlænges.

De indgåede forpligtelser skal overholdes omhyggeligt og vedvarende. Underskriverne skal aflægge beretning om, hvordan de har indfriet deres løfter og opfyldt forpligtelserne. De skal acceptere at blive kontrolleret desangående i chartrets gyldighedsperiode.

- Opfordring til alle berørte parter om at underskrive et europæisk charter om trafiksikkerhed
- Kontrol med opfyldelsen af de af underskriverne afgivne løfter.

⁹ Ordlyden af det europæiske charter om trafiksikkerhed er gengivet i bilag 2.

¹⁰ Bl.a. på web-stedet "Europa".

4. EU'S AKTIONSMIDLER

EU har forskellige aktionsmuligheder på trafik sikkerhedsområdet.

- EF-traktaten giver med artikel 71 EU mulighed for at **lovgive** om foranstaltninger, der kan forbedre sikkerheden på transportområdet inden for de grænser, subsidiaritetsprincippet sætter. EU har anerkendt kompetence på flere forskellige områder såsom brug af sikkerhedsseler i biler, periodisk syn af motorkøretøjer, trafikstyring, fartskrivere, fartregulatorer, køretøjers vægt og dimensioner, transport af farligt gods, kørekort samt visse aspekter vedrørende køreundervisning. EU har desuden kompetence på områder som teknisk harmonisering af standarder for køretøjer, hvor EU skal sikre et højt beskyttelsesniveau (EF-traktatens artikel 95). EU kan fastsætte sikkerhedskrav for det transeuropæiske vejnet¹¹. Medlemslandenes lovgivning skal tilpasses dels for at opfylde EU-målsætningen for trafik sikkerheden, dels for at tage hensyn til den tekniske udvikling på de forskellige relevante områder¹². Også artikel 151 og 152 (beskyttelse af folkesundheden og forbrugerbeskyttelse) giver EU hjemmel til at træffe foranstaltninger på området.

Indførelsen af det indre marked gav mulighed for bl.a. via teknisk standardisering at udvikle mere sikkert udstyr i biler takket være flere end 50 direktiver: bestemmelser om forruder af lamineret glas, sikkerhedsseler til alle passagerer, standardiseret side- og frontafskærmning og standardisering af bremsesystemer.

EU har desuden lovgivet om obligatorisk brug af sikkerhedsseler, transport af farligt gods, brug af fartregulatorer i lastvogne, standardiserede kørekort og syn af alle køretøjer.

- EU råder over **finansielle midler**, der via målrettede indkaldelser af forslag giver mulighed for at støtte initiativer med henblik på at gøre beslutningstagere, fagfolk og den brede offentlighed mere bevidste om de alvorligste sikkerhedsproblemer, og hvordan de kan løses. EU kan bl.a. give tilskud til forbrugeroplysningsprogrammer som f.eks. EuroNCAP¹³.
- EU har hidtil spillet en vigtig rolle i arbejdet med at **afdække og udbrede bedste praksis** (f.eks. brug af rekletterende nummerplader og udvikling af autoværn, som er mindre farlige for motorcyklister), og det er hensigten at udvide denne indsats. For at systematisere aktiviteterne på alle disse områder vil Kommissionen udarbejde en referenceramme for at fremme bedste praksis hos fagfolk på trafik sikkerhedsområdet. Formålet skal være at fastlægge og sammenfatte de mest effektive metoder og formidle dem i form af vejledninger udarbejdet af fagfolk til brug for fagfolk; det skal være frivilligt, om man vil gøre brug af disse vejledninger, og de skal desuden suppleres med detaljerede konkrete eksempler. Der kan udarbejdes vejledninger om planlægning af trafik sikkerhed, sikkerheden ved infrastrukturer, oplysningskampagner, fastgørelse af tung last eller trafikstyringsmetoder. EU vil efterfølgende yde støtte til demonstrationsprojekter, hvor de metoder, der anbefales i vejledningerne, anvendes i praksis.
- Det er helt nødvendigt at **indsamle og analysere data om trafikulykker** og personskader for at kunne evaluere trafik sikkerhedsproblemerne objektivt, afgøre, hvor der primært skal sættes ind, og overvåge virkningerne af de forskellige foranstaltninger. Det skal

¹¹ I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1).

¹² Jf. kapitel 5 i det følgende.

¹³ Jf. punkt 5.2.2 i det følgende.

efterfølgende gøre det muligt at kvantificere fordelene ved de nye teknologier. EU har bidraget aktivt til fastlæggelsen af metoder til undersøgelse af ulykker (STAIRS-projektet) og oprettelsen af databasen CARE¹⁴. Disse aktiviteter skal nu udbygges og uddybes, så udviklingen på de forskellige områder kan følges nøje (jf. punkt 5.6).

- Formuleringen og evalueringen af den fremtidige politik forudsætter en omfattende og vedvarende **teknologisk forsknings- og udviklingsindsats** i en situation med konstante teknologiske og samfundsmæssige forandringer. Sideløbende hermed er det vigtigt at omdanne den viden, vi har fra tidligere forskning, til foranstaltninger, der kan redde menneskeliv. Det er nødvendigt at udbygge forskningsaktiviteterne på trafikikkerhedsområdet, bl.a. i forbindelse med det sjette forskningsrammeprogram, og det samme gælder **baggrundsundersøgelser, herunder socioøkonomiske undersøgelser, og demonstrationsprojekter**.
- Det er Kommissionens opfattelse, at **skatte- og afgiftsbegunstigelser** kan være et vigtigt middel til at tilskynde både privatpersoner og virksomheder til at investere i og fremme udvikling af mere sikre infrastrukturer og køretøjer. De skal vedrøre bestemte kategorier af udstyr, hvis sikkerhedsmæssige effektivitet er veldokumenteret, og som vanskeligt vil kunne markedsføres og sælges uden sådanne begunstigelser. Kommissionen vil – som den allerede har gjort det i forbindelse med standarderne for emissioner af forurenende stoffer fra køretøjer – undersøge mulighederne for at fastlægge harmoniserede rammer for at gøre det klart for medlemslandene, på hvilke betingelser de kan indføre sådanne standarder. Skatte- og afgiftsbegunstigelserne skal under alle omstændigheder respektere reglerne om det indre marked.
- Kommissionen vil på grundlag af en analyse af erfaringerne i de enkelte lande se nærmere på, hvordan man kan tilskynde til at indarbejde **sikkerhedsmæssige krav i offentlige kontrakter**. Kommissionen vil stille forslag om harmoniserede kriterier i offentlige udbud.

I 1997 vedtog Sverige en trafikikkerhedsplan, der tog sigte på at samordne indsatsen fra staten, lenene, kommunerne, den private sektor og privatpersoner med det formål at opnå "ingen dræbt og ingen alvorligt kvæstet i trafikken".

I denne forbindelse har mange svenske kommuner indarbejdet sikkerhedsmæssige krav i deres kontrakter, bl.a. når de skal indkøbe køretøjer eller have leveret transportydelse.

- Sidst – men ikke mindst – er der behov for et samarbejde med forsikringsbranchen på europæisk plan for at finde nye midler til at forbedre trafikikkerheden, bl.a. ved at **fordele omkostningerne ved risiciene for personskader mere retfærdigt** gennem en tilpasning af forsikringspræmierne.

Også de samfundsøkonomiske aspekters betydning for trafikikkerheden bør fremhæves. Rent økonomisk er det indlysende, at ikke alle foranstaltninger er lige omkostningseffektive, men ikke desto mindre er selv de dyreste ganske omkostningseffektive. En systematisk analyse vil således vise, at en bred vifte af foranstaltninger kan give gode trafikikkerhedsmæssige resultater, og det vil øge investeringerne på dette område. De foranstaltninger, EU iværksætter, vil være baseret på en kvantitativ analyse af **omkostningseffektiviteten**.

¹⁴ Rådets beslutning 93/704/EF af 30. november 1993 om oprettelse af en EF-databank vedrørende færdselsulykker (EFT L 329 af 30.12.1993, s. 63).

- Forslag om indførelse af harmoniserede trafikikkerhedskriterier i offentlige kontrakter
- Undersøgelse sammen med den europæiske forsikringsbranche af supplerende foranstaltninger, som forsikringsselskaberne kan iværksætte, så forsikringstagerne kommer til at betale mere direkte for omkostningerne ved ulykkesrisici.

5. DE VIGTIGSTE INDSATSOMRÅDER

5.1. En mere hensigtsmæssig adfærd i trafikken

5.1.1. Trafikanterne skal overholde de grundlæggende færdselssikkerhedsregler

- Hensynsløs kørsel kan betragtes som en forbrydelse, og Kommissionen overvejer at iværksætte initiativer inden for rammerne af EU's politik på det retlige område, ikke blot for lastvognschauffører, men for alle bilister.

Trafikanternes overtrædelser af den grundlæggende lovgivning på trafikikkerhedsområdet (spirituskørsel, manglende brug af sikkerhedssele eller styrthjelm, overtrædelse af hastighedsgrænser) er den primære årsag til de alvorlige ulykker. Med en målrettet indsats over for disse tre faktorer kan det lykkes at opfylde over halvdelen af målet om en nedbringelse af antallet af trafikdræbte med 50%. Et andet positivt resultat vil være, at lavere hastigheder vil mindske brændstofforbruget og de dermed forbundne emissioner.

Undersøgelser og forskning om dette emne¹⁵ viser, at en mærkbar forbedring af trafikanternes overholdelse af færdselsreglerne forudsætter en samlet løsningsmodel, som omfatter både **politimæssig kontrol** og **undervisning og oplysning af trafikanterne**.

På kort og mellemlang sigt vil den teknologiske innovation både i relation til selve køretøjerne og i relation til kontroludstyret ligeledes kunne bidrage til en bedre håndhævelse af sikkerhedsreglerne. EU vil støtte relevant forskning omkring de teknologiske og institutionelle aspekter via det sjette forskningsrammeprogram.

Ifølge en undersøgelse udført af Transport Research Laboratory i Det Forenede Kongerige vil en nedsættelse af gennemsnitshastigheden med 3 km/h kunne redde 5 000–6 000 menneskeliv hvert år i Europa og spare os for 120 000 til 140 000 trafikulykker; i økonomisk henseende vil det give en besparelse på 20 mia. EUR. Efter hvad man har observeret i Det Forenede Kongerige, medfører opstillingen af automatiske overvågningskameraer, at gennemsnitshastigheden nedsættes med 9 km/h, og hvis det blev almindeligt at anvende sådanne overvågningskameraer i hele EU, vil det eliminere en tredjedel af trafikulykkerne og halvere antallet af trafikdræbte.

Det belgiske EU-formandskabs seminar "Killing speeds, Saving lives" den 8. november 2001 i Bruxelles.

- De medlemslande, der har opnået de bedste resultater i relation til trafikikkerhed, er samtidig dem, som har de mest effektive **kontrollsystemer**; det gør kun forholdene i de øvrige medlemslande endnu mere beklagelige, især fordi befolkningen lægger stor vægt på dette spørgsmål.

¹⁵ F.eks. projekterne GADGET og ESCAPE.

Det er en kendsgerning, at kontrollen varierer ganske betydeligt mellem medlemslandene. Bilister og erhvervschauffører ved, at de skal "lette foden fra speederen" i visse lande og kan overtræde hastighedsgrænserne næsten ustraffet i andre lande. Denne konstatering er chokerende i betragtning af, at alle, der kører bil eller motorcykel, let vil kunne køre gennem flere lande, og at denne situation skaber konkurrencefordrejninger i erhvervstransportsektoren.

For at afhjælpe denne situation vil Kommissionen i første omgang i 2003 foreslå kontrolforanstaltninger for dels at forbedre håndhævelsen af de regler, der vedrører de mest dødbringende overtrædelser af færdselslovgivningen, dels at sikre bedre håndhævelse af de gældende arbejdsmiljøregler inden for transporterhvervet¹⁶.

- Kommissionen har for nylig iværksat forskellige undersøgelser for at indsamle basisoplysninger om færdselslovgivningen i EU og kontrollen og håndhævelsen af den for at kunne vurdere virkningerne af de ovennævnte forslag og kunne analysere omkostninger og fordele ved forslagene. For visse foranstaltningers vedkommende kan der således konstateres et costbenefitforhold svarende til 10:1.

I denne sammenhæng har Kommissionen ligeledes etableret det nødvendige samarbejde med medlemslandene og de relevante instanser inden for politiet (f.eks. TISPOL, som er det europæiske net for færdselspolitiet) og de tilsynsførende instanser (bl.a. Euro Contrôle Route, som er den europæiske organisation for tilsynsførende på transportområdet).

På de områder, som i forvejen er dækket af EU-lovgivningen, er der tale om betydelige forskelle med hensyn til, hvilke **tiltaleforhold** og **sanktioner** der i henhold til EU-lovgivningen kan blive tale om for overtrædelser af færdselsloven, navnlig med hensyn til inddragelse af kørekortet. Det er Kommissionens opfattelse, at medlemslandene bør fremskynde gennemførelsen af Wien-konventionen fra 1998 om afgørelser om frakendelse af førerretten¹⁷. Kommissionen vil derfor arbejde for at få etableret et informationsnet mellem de nationale forvaltningsgrene med ansvar for kørekort. Mere generelt kan det være nyttigt at sammenligne de forskellige gældende sanktionsordninger, hvordan de håndhæves, og hvor effektivt de virker ("*benchmarking*").

Hvad angår **undervisnings- og oplysningskampagner**, kan EU, som tidligere – i 2001 og 2002 – har givet tilskud til en udvidelse af den belgiske "BOB"-kampagne ("forhåndsudvælgelse af den, der skal køre") til at omfatte andre medlemslande, yde støtte til oplysningskampagner i europæisk målestok, som primært tager sigte på at gøre bilisterne mere bevidste dels om konsekvenserne af manglende overholdelse af færdselsreglerne i relation til trafiksikkerheden, dels om kontrolforanstaltningerne. Kommissionen vil for at opnå den størst mulige merværdi primært satse på europæisk dækkende kampagner, der indgår som led i målsætningerne for det foreliggende program, og som tager sigte på eksisterende nationale aktiviteter, der varetages af enten politiet eller andre organer. Disse

¹⁶ Sidstnævnte forslag skal tage sigte på at ændre Rådets direktiv 88/599/EØF om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport.

¹⁷ Rådets retsakt af 17. juni 1998 om udarbejdelse af konventionen om afgørelser om frakendelse af førerretten (EFT C 216 af 10.7.1998, s. 1). Foreløbig har kun et enkelt medlemsland (Spanien) undertegnet og ratificeret konventionen.

foranstaltninger skal navnlig vedrøre de "bløde" trafikanter, de helt unge bilister samt de ældre i trafikken.

Belgien har i mange år kørt en kampagne, der skal tilskynde personer, der deltager i en fest, til på forhånd at udpege en person, den såkaldte "BOB", som skal holde sig ædru for at kunne køre de øvrige sikkert hjem. Kampagnen har vakt stor opmærksomhed og mobiliserer stadig flere aktører, frivillige støtter, udsænkingssteder, som tilbyder "BOB" alkoholfrie drinks, særlige offentlige tjenester m.m. Syv lande fik i 2002 støtte fra Kommissionen til at gennemføre en fælles kampagne baseret på de generelle vilkår for den belgiske kampagne. Det er udtryk for medlemslandenes voksende interesse for at anvende praksis og metoder, som er afprøvet med succes i andre medlemslande, eventuelt tilpasset særlige nationale forhold.

Til støtte for den ovennævnte kontrolpakke vil Kommissionen også yde tilskud til specifikke kampagner, der skal gøre trafikanterne mere bevidste om de tre hovedårsager til trafikulykker med dødelig udgang (for høj hastighed, spirituskørsel og manglende brug af sikkerhedssele).

Det Europæiske Røde Kors' kontor, som omfatter de "nationale Røde Kors-selskaber" i de enkelte medlemslande, gennemførte i 2002 med støtte fra EU en oplysningskampagne omkring trafiksikkerhed rettet mod unge mellem 15 og 24 år. Ved den uafhængige evaluering, der blev foretaget efter kampagnens afslutning, blev den vurderet som effektiv og succesrig.

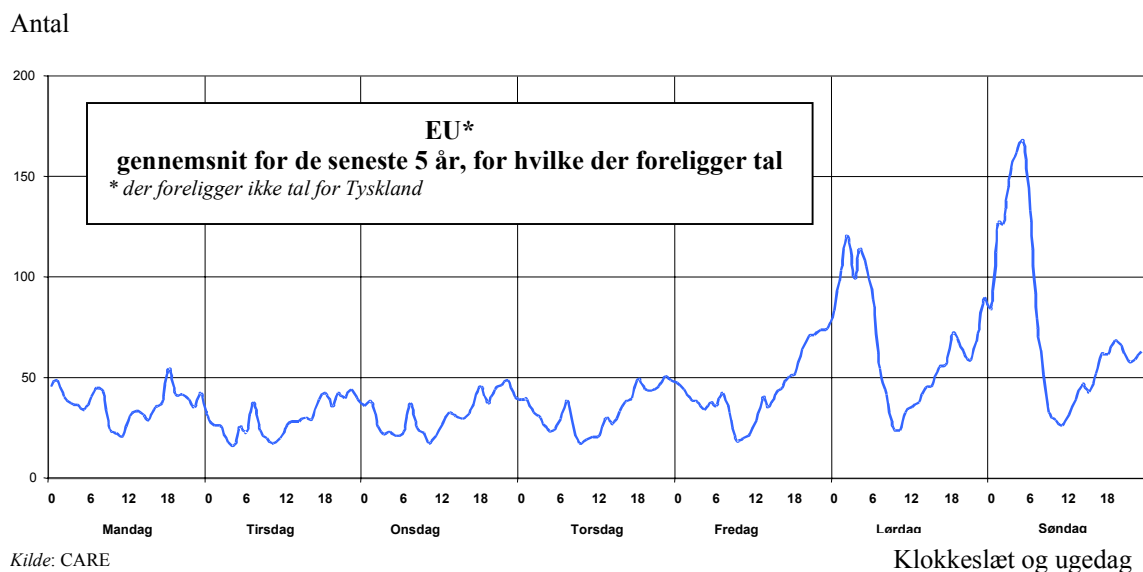
- Indtagelse af **euforiserende stoffer** og visse **medikamenter** giver i stigende grad anledning til bekymring som ulykkesfaktor, og det samme gælder den seneste tendens til at blande stoffer og alkohol. Hvis der ikke meget hurtigt gøres noget ved dette problem, vil disse stoffer snart forårsage flere trafikulykker end alkohol. Der bør træffes forskellige foranstaltninger for at bekæmpe problemet, f.eks. indførelse af en ensartet procedure for sporing af euporiserende stoffer hos alle trafikanter, som er involveret i trafikulykker med dødelig udgang, udvikling af apparatur til sporing af sådanne stoffer, relevant uddannelse af færdselspolitiet og samling af resultaterne af de forskellige undersøgelser om problemets udbredelse, kontrolforanstaltningerne samt behandlingstilbud til de pågældende personer. Der vil blive iværksat initiativer på europæisk plan vedrørende sådanne foranstaltninger. Desuden indledte Kommissionen i 2002 sammen med de amerikanske myndigheder en undersøgelse¹⁸ for at få en evaluering af resultaterne af og de nærmere vilkår for brugen af udstyr til at afsløre, om førere af motorkøretøjer har indtaget euporiserende stoffer. Udstyret kan anvendes ved politiets kontroller på vejene. Resultaterne af denne undersøgelse ventes at foreligge inden 2005. Også læger og apotekere bør inddrages for at sikre, at de giver patienterne oplysninger om en medicinbehandlings indvirkning på evnen til at føre motorkøretøj. Kommissionen vil undersøge, hvorvidt der bør indføres hensigtsmæssige og ensartede piktogrammer på medikamenternes emballage baseret på en europæisk klassificering af medikamenterne efter deres virkning.

De unge bilister mellem 15 og 24 år er ansvarlige for en væsentlig del af trafikulykkerne. Der er tale om flere negative faktorer, der spiller sammen: utilstrækkelig rutine, mere udtalt lyst til at foretage farlige manøvrer med køretøjet og en mindre autoritetstro holdning til færdselsreglerne. Andre faktorer (træthed, kørsel om natten, indtagelse af såvel lovlige som ulovlige psykotrope stoffer, gruppepres) betyder, at bilulykker i perioden fra fredag aften til

¹⁸ ROSITA-projektet (Evaluation of roadside oral fluid tests for the detection of drivers under the influence of drugs)

lørdag aften i visse medlemslande er blevet den hyppigst forekommende dødsårsag blandt de unge (jf. figur 2 nedenfor).

Dette uhyggelige fænomen udmønter sig i over 2 000 dræbte om året (EUR-15). Eksemplet fra Det Forenede Kongerige viser imidlertid, at der kan gøres noget ved det.



Figur 2: Unge voksne trafikdræbte

(antal dræbte mellem 18 og 25 år i trafikulykker efter klokkeslæt og ugedag – årligt gennemsnit)

- Forslag om foranstaltninger med sigte på skærpet kontrol og mere effektiv håndhævelse af de færdselsregler, der har størst betydning for trafikikkerheden

- Udarbejdelse af retningslinjer vedrørende bedste praksis i relation til politimæssig kontrol, indsamling, sammenholdelse og offentliggørelse af oplysninger om de enkelte landes færdselslovgivning samt om de konstaterede overtrædelser og sanktionerne herfor i de forskellige lande
- Deltagelse i oplysningskampagner om spirituskørsel, brug af sikkerhedssele, hastighedsgrænser og træthed, om muligt kombineret med foranstaltninger fra politiets side i de enkelte lande
- Opfordring til at efterkomme henstillingen vedrørende en fælles promillegrænse samt videreførelse af undersøgelser om virkningerne af euforiserende stoffer og medikamenter
- Hensigtsmæssig klassificering og etikettering af medikamenter, som har indvirkning på evnen til at føre motorkøretøj
- På sigt harmonisering af sanktioner over for de alvorligste overtrædelser af de gældende regler for erhvervschauffører inden for international transport.

5.1.2. Kørekort og køreundervisning

Et vigtigt formål med bestemmelserne om udstedelse af kørekort i Europa er at gøre trafikken mere sikker for alle trafikanter. Undervisning og oplysning af trafikanterne livet igennem er et væsentligt element i indsatsen omkring trafikikkerheden. Formålet er at oplyse dem om de risici, der knytter sig til trafikulykkerne, konsekvenserne af risikoadfærd i trafikken, kontrolforanstaltningerne, overholdelsen af de vigtigste trafikikkerhedsregler og betydningen af en positiv holdning til effektive sanktioner og korrigerende foranstaltninger.

Lovgivningen omkring kørekort skal lette den frie bevægelighed for personer og giver samtidig mulighed for at påvirke trafikanternes adfærd positivt på visse punkter, navnlig via teoriprøver og praktiske prøver, når folk skal have kørekort; minimumskravene ved disse prøver er blevet skærpet ganske betydeligt¹⁹. Kommissionen vil undersøge, hvordan man kan forbedre systemet med trinvis adgang til forskellige kategorier af kørekort, undgå risikoen for alt for omfattende svig som følge af de mange forskellige modeller for kørekort, der gælder på EU's område, og kontrollere bilisternes fortsatte evne til at føre motorkøretøj.

Kommissionen vil også foretage en ajourføring af de fysiske og mentale minimumskrav for erhvervelse af kørekort og de relevante myndigheders muligheder for at fastsætte visse tolerancegrænser eller andre restriktioner for personer, der f.eks. er under en længerevarende medicinbehandling, som indvirker på evnen til at føre motorkøretøj.

I Spanien og Nederlandene har man ved lægeundersøgelser konstateret, at én bilist ud af ti i 50-årsalderen og én bilist ud af seks i 70-årsalderen kører bil uden den nødvendige korrigerende af synet.

Det er desuden helt afgørende, at man er mere opmærksom på de særlige problemer i relation til de helt unge trafikanter og de ældre, når der skal fastsættes regler om erhvervelse af kørekort og trafikundervisning. Flere medlemslande har på overbevisende måde indført en ordning med trinvis adgang allerede fra skolealderen til forskellige kategorier af kørekort,

¹⁹ Kommissionens direktiv 2000/56/EF af 14. september 2000 om ændring af Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort (EFT L 237 af 21.9.2000, s. 45).

ledsaget af særlige bestemmelser og løbende undervisning. Kommissionen vil vurdere mulighederne for at indføre denne type foranstaltninger på EU-plan, navnlig ud fra et ønske om at mindske den alt for høje risiko for ulykker begået af unge urutinerede trafikanter. Der er iværksat flere undersøgelser på dette område med støtte fra Kommissionen²⁰. På grundlag af resultaterne herfra vil Kommissionen med kort varsel kunne udarbejde en henstilling om, hvordan systemet med foreløbige kørekort kan fungere i praksis, samt retningslinjer desangående.

Det er samtidig vigtigt at fortsætte indsatsen omkring rehabilitering af de mennesker, der begår alvorlige overtrædelser af færdselsloven, og arbejde videre med de spørgsmål, der er omhandlet i førnævnte konvention fra 1998 om gensidig anerkendelse af afgørelser om frakendelse af førerretten. En undersøgelse af de rehabiliteringsprogrammer, der er gennemført i visse medlemslande²¹, viser, at nogle af dem opnår bemærkelsesværdigt gode resultater – en halvering af antallet af gentagelsestilfælde. Det forekommer således hensigtsmæssigt at kombinere et system med kørekort på prøve eller et pointsystem med rehabiliteringskurser som en forudsætning for generhvervelse af kørekort, efter at det har været inddraget. Desuden skulle etablering af et elektronisk kommunikationsnet mellem de kompetente myndigheder med ansvar for de nationale kørekortregistre kunne bidrage til at mindske risikoen for svig og fremme gennemførelsen af konventionen fra 1998.

Det er indlysende, at manglende kontrol omkring udstedelsen af kørekort resulterer i forskellige typer svig dels individuelt, bl.a. når folk anmoder om erstatningskørekort eller går op til en ny køreprøve i et andet medlemsland, dels på et organiseret plan, bl.a. gennem forfalskning eller efterligning af til tider meget gamle udgaver af kørekort, som stadigvæk er i brug, og som ikke er tilstrækkeligt sikret mod den slags. Ud over det sidstnævnte aspekt af organiseret svig, som også må vurderes ud fra en sikkerhedsmæssig synsvinkel, begås de fleste tilfælde af svig af de bilister, der også gør sig skyldige i flest overtrædelser af færdselsloven.

I samme kontekst har Kommissionen desuden til hensigt på et passende tidspunkt at forelægge et forslag om standardisering i hele EU af kvalifikationskravene til kørelærere og prøvesagkyndige dels for at forbedre trafikikkerheden, dels for at lette den frie udveksling af tjenesteydelser inden for undervisning og uddannelse.

Endelig vil man også vurdere, hvilke fordele der kan ligge i den igangværende lovende udvikling inden for elektroniske kørekort og brug af simulatorer i køreundervisningen og på opfølgende kurser.

- Ændring af direktiv 91/439/EØF om kørekort for bl.a. at indføre minimumskvalifikationskrav til prøvesagkyndige og et system med trinvis adgang til kørekort til motorkøretøj med det formål at nedbringe ulykkesrisikoen hos urutinerede bilister
- Videreførelse af arbejdet med på grundlag af den videnskabelige udvikling at revidere de fysiske og mentale mindstekrav med hensyn til evnen til at føre motorkøretøj samt en gennemgang af lægeundersøgelser betydningsfuld for trafikikkerheden

²⁰ Projekterne DAN, ADVANCED og NOV-EN.

²¹ ANDREA-projektet.

- Udvikling af en mere videnskabelig tilgang til køreundervisning og trafikundervisning allerede fra skolealderen
- Videreførelse af specifikke undersøgelser vedrørende helt unge bilister og de rehabiliteringsmetoder, der skal nedbringe andelen af gentagelsestilfælde.

5.1.3. Brug af styrthjelm og cykelhjelm

Undersøgelserne viser, at motorcyklisters brug af styrthjelm halverer risikoen for dødelige eller alvorlige kranie-læsioner. Rent statistisk anslås det, at der kunne reddes op mod 1 000 menneskeliv i EU, hvis lovgivningen om brug af styrthjelm blev overholdt. Kommissionen vil støtte nationale initiativer for at få flere til at bruge styrthjelm.

I mange medlemslande opfordres også cyklisterne, som er en højrisikogruppe i trafikken, til at bruge cykelhjelm. Kommissionen har planer om at gennemføre en statistisk undersøgelse af brugen af cykelhjelm i EU og af hjelmens effektivitet med hensyn til at mindske risikoen for kranie-læsioner, navnlig hos de 10–14-årige, som er den mest udsatte gruppe.

Knallertkøreres brug af styrthjelm er fortsat et alvorligt problem, dels fordi der ikke er lovgivet tilstrækkeligt på området, dels fordi reglerne ikke overholdes, og endelig fordi sanktionerne ikke er effektive. I slutningen af 2002 blev der iværksat en komparativ undersøgelse af medlemslandenes færdselslovgivning og håndhævelsen af reglerne; Kommissionen vil på grundlag af konklusionerne fra denne undersøgelse kunne fremsættes forslag vedrørende netop dette punkt.

- Opfordring til, at alle trafikanter på tohjulede motorkøretøjer skal benytte styrthjelm
- Undersøgelse af cykelhjelmens effekt for forskellige aldersgrupper af cyklister og dens betydning for anvendelsen af cyklen som transportmiddel, og hvilke foranstaltninger der i givet fald kan iværksættes på EU-plan.

5.2. Udnyttelse af den tekniske udvikling for at gøre køretøjerne mere sikre

5.2.1. Fremskridt med hensyn til køretøjernes udformning

Reglerne om køretøjernes konstruktion gør det muligt at fastsætte minimumsbeskyttelses-niveauer for at undgå ulykker og beskytte brugerne mod kvæstelser. Beskyttelsen af personerne i et køretøj er løbende blevet forbedret ganske væsentligt i samtlige medlemslande takket være den teknologiske udvikling.

Fuldstændig standardtypegodkendelse af biler og tohjulede motorkøretøjer er nu et område, hvor EU har enekompetence. Denne procedure, som er af største betydning for forbedringen af trafiksikkerheden, vil meget snart blive udvidet til at omfatte erhvervs-køretøjer og anhængere samt turistbusser og almindelige busser. Den løbende forbedring af køretøjerne er sikret via gradvis tilpasning af de tekniske krav, der figurerer i direktiverne om procedurerne for standardtypegodkendelser. Det er navnlig takket være direktiverne om sidepåkørsel og

frontal kollision²² og den forbrugeroplysning, der formidles via det europæiske program for bedømmelse af nye bilmodeller (jf. næste afsnit), man har opnået de største fremskridt i Europa med hensyn til beskyttelsen af personer i motorkøretøjer. Ved at tiltræde Genève-aftalerne fra 1958 og 1998²³ kan EU komme til at spille en fremtrædende rolle på verdensplan i dette spørgsmål.

Bilister og deres passagerer udgør 57% af de trafikdræbte, og det er derfor meget vigtigt, at disse fremskridt fortsætter. Eftersom hovedparten af de dræbte eller kvæstede fodgængere og cyklister er blevet ramt af et motorkøretøj, er det også vigtigt at opnå en bedre beskyttelse af disse "bløde" trafikanter mod den høje risiko for kvæstelser i trafikken. Samtidig gør de høje ricisi i forbindelse med kørsel på motorcykel og knallert og de store samfundsmæssige omkostninger ved de invaliderende kvæstelser det berettiget fortsat at arbejde på at forbedre disse typer køretøjers konstruktion for at opnå en bedre beskyttelse i tilfælde af ulykker.

Man kan i virkeligheden gå meget længere, f.eks. ved på kort sigt at udnytte de forsknings- og udviklingsresultater, som kan forbedre andre passive sikkerhedsaspekter ved køretøjerne. I forbindelse med det sjette forskningsrammeprogram vil man fortsat opfordre til, at der etableres tværfaglige team af forskere, som også omfatter læger og bioteknologer, ingeniører, statistikere og psykologer både fra universitetskredse og fra erhvervslivet.

I øvrigt er der tale om en teknologisk revolution på bilområdet, som åbner for helt nye muligheder med hensyn til aktiv sikkerhed og forebyggelse af ulykker. Køretøjerne kommer i stigende grad til at rumme ultramoderne elektroniske systemer, som kan styre køretøjets sikkerhedsmæssige funktioner. Denne teknologi giver forventninger om et kvalitativt spring fremad på trafiksikkerhedsområdet takket være intelligente aktive og passive sikkerhedssystemer, der sørger for bedre overholdelse af færdselsreglerne, navnlig med hensyn til hastighedsgrænser og negative påvirkninger af førerens evne til at føre motorkøretøj, og yder intelligent beskyttelse i tilfælde af en ulykke. Det er dog lidet sandsynligt, at denne teknologi vil kunne afhjælpe alle de adfærdsmæssige svagheder og mangler, som må forventes at forblive hovedårsagen til trafikulykkerne i dette handlingsprogramms løbetid.

Vi kan ikke vente på den teknologiske fremtidsvision, og på nuværende tidspunkt vil vi med en harmoniseret indsats og brug af den eksisterende teknologi inden for køretøjernes sikkerhed og beskyttelsesudstyr kunne opfylde en væsentlig del af målet om at nedbringe antallet af dræbte og kvæstede i trafikken; det gælder navnlig for erhvervskøretøjernes vedkommende.

²² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/27/EF og 96/79/EF af henholdsvis 20. maj 1996 og 16. december 1996 om beskyttelse af personer i motorkøretøjer ved sidepåkørsel og ved frontal kollision og om ændring af direktiv 70/156/EØF (EFT L 169 af 8.7.1996, s. 1 og EFT L 18 af 21.1.1997, s. 7).

²³ Overenskomst om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse og godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter [tidligere overenskomst om indførelse af udstyr og dele til motorkøretøjer, udfærdiget i Genève den 20. marts 1958] (FN, Den Økonomiske Kommission for Europa, 5. oktober 1995); aftale om etablering af globale tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, der kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer, udfærdiget i Genève den 25. juni 1998.

5.2.2. Forbrugeroplysning: Det europæiske program for bedømmelse af nye bilmodeller (EuroNCAP)

Købere af nye biler har brug for objektiv information om køretøjernes sikkerhedsniveau. De informationer, der gives, indvirker på beslutningen om, hvilken bil man vil købe, og tilskynder bilproducenterne til innovation på det sikkerhedsmæssige område og markedsføring af nye sikkerhedsløsninger uden at vente på lovfæstede standarder.

Ud over EU-reglerne om standardtypegodkendelse af køretøjer findes der et europæisk program for bedømmelse af nye bilmodeller (EuroNCAP), der afprøver sikkerheden ved de mest populære nye bilmodeller på grundlag af harmoniserede afprøvningsprotokoller og under vilkår, som er repræsentative for forskellige typer kollisioner, der afstedkommer alvorlige kvæstelser for fører og passagerer, samt ved eventuel påkørsel af en fodgænger. Programmet giver bilindustriens egne bestræbelser øget værdi ved at offentliggøre prøve-resultaterne for at informere forbrugerne om de nye bilers sikkerhedsmæssige karakteristika, og det har gjort Europa til et førende marked på sikkerhedsområdet. Kommissionen støtter programmet økonomisk og deltager i de tekniske beslutninger.

En undersøgelse gennemført med støtte fra Kommissionen²⁴ konkluderer, at hver stjerne, der tildeles i henhold til EuroNCAP-programmets kriterier, svarer til en reduktion på næsten 10% af risikoen for ulykker med dødelig udgang for fører og passagerer. Det er påvist, at risikoen for en dødsulykke med de biler, der har fået fem stjerner (én model i 2001 og seks modeller i 2002), er under 36% af risikoen i de køretøjer, der blot opfylder de lovfæstede krav.

Det kan nu konstateres, at betegnelsen "5 EuroNCAP-stjerner" er ved at blive et salgsargument, der udnyttes af bilindustrien.

Den kommende udbygning af EuroNCAP-programmet vil gøre det muligt at indarbejde dels andre aspekter af passiv sikkerhed, f.eks. beskyttelse mod piskesmældslæsioner og bedre kompatibilitet mellem køretøjerne i tilfælde af sammenstød mellem to biler, dels forskellige aspekter i tilknytning til aktiv sikkerhed.

- Kommissionen vil fortsat støtte EuroNCAP ud fra ønsket om at fremme nye teknologiske landvindinger, oplyse forbrugerne og gøre dem mere bevidste om sikkerhedsaspektet og vil arbejde på at få flere medlemslande repræsenteret i programmet.

5.2.3. Beskyttelse ved ulykker eller passiv sikkerhed

Der arbejdes i øjeblikket med at fastsætte specifikationer for de visuelle eller lyd-mæssige signaler, der skal huske alle i køretøjerne på at **spænde sikkerhedsselen**. Sådanne signaler indgår i forvejen i bedømmelsen af bilerne i EuroNCAP-programmet, og EEVC²⁵ vil udarbejde en standard for at kunne evaluere effektiviteten. Hvis denne type udstyr blev almindeligt i alle biler, ville det være et forholdsvis billigt og effektivt middel til at få flere til at bruge sikkerhedssele. I henhold til overslag, der er udarbejdet i Sverige, vil installation af systemer, der minder bilisterne om at spænde sikkerhedsselen, gøre det muligt at nedbringe

²⁴ "Quality Criteria for the Safety Assessment of Cars Based on Real-World Crashes" (SARAC)

²⁵ "European Enhanced Vehicle-Safety Committee", der støttes økonomisk af EU.

antallet af trafikdræbte bilister med ca. 20%. I forhold til hele EU svarer dette procenttal til over 4 000 reddede menneskeliv hvert år. EU-reglerne om **fastholdelsesanordninger for børn** er for nylig blevet skærpet²⁶; desuden forventes en aftale inden for FN's Økonomiske Kommission for Europa om et universelt forankringssystem at gøre det lettere og sikrere at installere barnesæder i biler og bidrage til at løse et problem, der ofte påpeges af forældre.

Selv om Sverige er det land i Europa, hvor bilisterne er flinkere til at spænde sikkerhedsselen (95%), havde halvdelen af de bilister, der blev dræbt i trafikulykker, ikke sikkerhedssele på. Det viser, hvor stort et potentiale der ligger i alle foranstaltninger, der kan få endnu flere til at bruge sikkerhedsselen, og navnlig systemer, der husker både fører og passagerer på at spænde sikkerhedsselen.

Udformning af **bilernes frontpartier, så de er mindre farlige for fodgængere og cyklister**, er blandt de tiltag, EU prioriterer højt. Kommissionen har for nylig vedtaget et forslag til lovgivning herom²⁷. Systematisk anvendelse af konstruktioner, der kan klare de fire test af ydeevnen, som anbefales af EEVC, vil kunne redde op mod 2 000 fodgængere og cyklister fra trafikdøden hvert år.

Med hensyn til **kollisioner mellem lastbiler og personbiler** indeholder EU-lovgivningen i forvejen forskrifter om lastbilers bagparti, sideafskærmning og frontparti for at begrænse underkøring²⁸, og der kan opnås endnu bedre beskyttelse af fører og passagerer, hvis der indføres kriterier for energioptagelsesegenskaber. Med hensyn til **kollisioner mellem personbiler** er der også mulighed for at forbedre køretøjernes kompatibilitet. På længere sigt bør lovgivningen ændres med henblik på indførelse af sådanne kriterier.

Desuden kan den passive sikkerhed ved **motorcykler og interaktionen mellem køretøj og vejinfrastruktur** forbedres ganske betydeligt.

Alle disse aspekter er prioriterede indsatsområder på kort sigt. Kommissionen vil fortsat gøre brug af alle instrumenter, der kan bidrage til at forbedre køretøjernes passive sikkerhed, og vil bl.a. se nærmere på de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser af udbredelsen af biler af typen "firehjulstrækkere", SUV ("*sports utility vehicles*") og MPV ("*multi purpose vehicles*"), der – ligesom i USA – giver anledning til stigende bekymring.

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF om ændring af Rådets direktiv 91/167/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 ton (EFT L 115 af 9.5.2003, s. 63). Direktivets titel er nu ændret til "direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger i køretøjer".

²⁷ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et køretøj og om ændring af direktiv 70/156/EØF (KOM(2003) 67 endelig udg. af 19. februar 2003).

²⁸ Rådets direktiv 70/221/EØF af 20. marts 1970 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende beholdere for flydende brændstof og afskærmning bagtil mod underkøring på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer (EFT L 76 af 6.4.1970, s. 23), senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/8/EF af 20. marts 2000 (EFT L 106 af 3.5.2000, s. 23); Rådets direktiv 89/297/EØF af 13. april 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sideafskærmning (sideskærme) af visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 124 af 5.5.1989, s. 1); Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/40/EF af 26. juni 2000 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motorkøretøjers afskærmning fortil mod underkøring og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF (EFT L 203 af 10.8.2000, s. 9).

- Udarbejdelse af harmoniserede specifikationer for installering af lydsignaler eller visuelle signaler, der husker både fører og passagerer på at spænde sikkerhedsselen, og udbredelse af sådanne systemer på grundlag af en frivillig aftale
- Udbredelse af universelle forankringssystemer til fastholdelsesanordninger for børn i biler
- Forbedring af bilerne med henblik på at begrænse kvæstelserne ved ulykker, der involverer fodgængere og cyklister
- Undersøgelse af årsagerne til og mulighederne for at forhindre piskesmældslæsioner
- Støtte til udvikling af intelligente fastholdelsesanordninger
- Tilpasning til den tekniske udvikling af direktiverne om påkørsler af lastbiler forfra, fra siden og bagfra for at begrænse risikoen for underkøring samt indførelse af kriterier for energioptagelsesegenskaber
- Bedre kompatibilitet mellem køretøjerne
- Undersøgelse af de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af udbredelsen af "firehjuls-trækkere", "sports utility vehicles" og "multi purpose vehicles"

5.2.4. Forebyggelse af ulykker eller aktiv sikkerhed

Den nye informations- og kommunikationsteknologi, der vil kunne installeres i køretøjer ("*intelligent transport systems*" eller ITS), rummer store muligheder for at nedbringe antallet af trafikofre. Indbyggede radarer kan bl.a. opfange ulykkessituationer på forhånd og udløse sikkerhedsudstyret, inden bilen rammer noget, så man enten kan undgå ulykken eller reducere konsekvenserne ganske betydeligt. Udviklingen af særlige sensorer, aktuatorer og kalkulatorer lå til grund for udbredelsen af ABS-systemerne og systemer til forbedring af køretøjernes stabilitet, f.eks. ESP-systemet ("*Electronic Stability Program*"), som hjælper føreren med at bevare kontrollen over køretøjet under ekstreme forhold. Nye generationer af aktivt sikkerhedsudstyr eller hjælpeudstyr for føreren ("*Advanced Driver Assistance Systems*" eller ADAS) forventes at foreligge meget snart. Det drejer sig dels om autonome sikkerhedssystemer, der er i stand til at integrere ikke blot de parametre, der er knyttet til køretøjet eller føreren, men også data om køretøjets omgivelser, dels om interaktive systemer, der giver mulighed for udveksling af sikkerhedsinformationer mellem køretøjer.

Ved at analysere informationerne fra køretøjets omgivelser vil disse systemer kunne vurdere risikoen for en ulykke. De vil kunne advare føreren og udløse en hensigtsmæssig undvigemanøvre. Hvis ulykken er uundgåelig, vil systemet kunne optimere de passive beskyttelses-systemers funktioner. Andre systemer vil automatisk kunne alarmere redningstjenesten.

EU, medlemslandene og industrien bør gå sammen om en integreret fremgangsmåde, så denne nye sikkerhedsteknologi kan udnyttes så effektivt som muligt. Det såkaldte **eSafety-initiativ**, som Kommissionen og bilindustrien sammen lancerede i 2002²⁹ i forlængelse af den eEurope-plan, der blev indført af stats- og regeringscheferne på Det Europæiske Råd i Feira i juni 2001, omfatter forskellige henstillinger samt en række foranstaltninger på EU-

²⁹ Yderligere oplysninger findes på webstedet:
www.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm

plan, som Kommissionen vil redegøre nærmere for i en snarlig meddelelse om "informations- og kommunikationsteknologi til intelligente køretøjer". Disse foranstaltninger kan betragtes som et særligt vigtigt element i det foreliggende handlingsprogram.

Ud over de foranstaltninger fra primært bilindustriens side, som er omhandlet i denne meddelelse, vil EU vedtage en plan for intelligente trafikstyringssystemer, der anvendes af de nationale myndigheder og har betydning for trafiksikkerheden, så hele EU kan drage fordel af dem.

Blandt de mere langsigtede udviklingsaktiviteter bør der sættes på de systemer, der rummer det største potentiale³⁰. Med den voksende trafikmængde er det afgørende for trafiksikkerheden, at der opnås en bedre styring af køretøjernes hastighed for at undgå kødannelse og overbelastning. Ud over de trafiksikkerhedsmæssige fordele vil overholdelsen af hastighedsgrænserne også have stor betydning for udledningen af drivhusgasser. For at kunne vurdere, på hvilke vilkår systemerne til regulering af køretøjernes hastighed fungerer bedst, bør man se nærmere på de forsøg, der allerede nu gennemføres i flere lande, bl.a. Sverige, Nederlandene, Det Forenede Kongerige, Belgien, Frankrig og Tyskland.

Det er også vigtigt – under behørig hensyntagen til lovgivningen om beskyttelse af persondata og retten til fri bevægelighed – fortsat at udforske lovende teknologier som f.eks.:

- systemer, der gør det umuligt for en bilist med for meget alkohol i blodet at starte sin bil ("*alcolocks*"). Med tiden vil sådanne systemer kunne indgå blandt de øvrige foranstaltninger til bekæmpelse af spirituskørsel
- systemer, der styrer hastigheden med henblik på en dynamisk kontrol af køretøjerne for at nedbringe standselængden, øge stabiliteten og forhindre ulykker, hvor bilen vælter – det gælder navnlig lastvogne
- afsløring (på en diskret måde) af træthed hos føreren eller af en ændring i hans kørsel for at advare ham
- særlige systemer, der kan advare føreren om risiko for påkørsel af en fodgænger eller en anden "blød" trafikant. Selv om denne form for systemer endnu kun er på forskningsstadiet, er de meget lovende, bl.a. med henblik på forbedring af trafiksikkerheden i byerne, og forskningsaktiviteterne bør videreføres og støttes
- elektronisk identificering af køretøjer ("*Electronic Vehicle Identification*" eller EVI).

Kommissionen vil fastlægge detaljerede rammer for indsatsen på dette område i den førnævnte meddelelse om "informations- og kommunikationsteknologi til intelligente køretøjer".

Eftersom teknologien er i konstant udvikling, må EU løbende sørge for systematisk overvågning af sikkerheden ved disse systemer og fastsætte kvalitetsstandarder. Navnlig bør grænsefladerne i relation til de informations- og kommunikationssystemer, der indbygges i biler, organiseres på en sådan måde, at de på den ene side ikke indvirker på køretøjets driftssikkerhed, og på den anden side heller ikke unødigt begrænser anvendelsen af sådanne systemer. I første omgang vedtog Kommissionen i december 1999 en henstilling, der

³⁰ F.eks. hastighedsregulerings- og advarselssystemer, herunder systemer til automatisk tilpasning af hastigheden ("*Intelligent Speed Adaptation*" eller ISA), alarmsystemer, der advarer mod kollisionfare og systemer til at holde køretøjet stabilt, "fartpiloter" ("*Adaptive Cruise Control*" eller ACC) og systemer, der advarer om vejkryds o.lign.

opfordrede industrien til at acceptere en principerklæring om brugergrænsefladen³¹. Det ligger endnu ikke fast, hvordan man bedst sikrer overholdelsen af disse principper.

Forskningen har desuden vist, at de aktive sikkerhedsforanstaltninger ikke altid anvendes tilstrækkeligt fornuftigt af bilisterne. Der er også brug for adfærdsundersøgelser for at klarlægge, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at udbrede eventuelle hjælpemidler af denne art til alle biler. F.eks. kræver brugen af systemer til stabilisering af hastigheden ("*Automatic Cruise Control*" eller ACC), køkørsel ("*Stop and Go Control*") og navigationssystemer en vis viden og erfaring. Eftersom ansvaret for kørslen fortsat udelukkende bør ligge hos føreren, forudsætter anvendelsen af denne teknologi måske også nogen instruktion. Der er desuden behov for yderligere forskning i bilisternes adfærd og de mentale grænser for anvendelsen af den nye teknologi.

Den nye teknologi kan indvirke både positivt og negativt på trafiksikkerheden. Mobiltelefoner er ganske vist ikke egentligt "biludstyr", men den massive udbredelse af håndholdte mobiltelefoner, som, hvis de anvendes af bilisterne under kørslen, forøger risikoen for trafikulykker med dødelig udgang ganske betydeligt³², illustrerer det nye risikofænomen og behovet for at finde hensigtsmæssige løsninger. På den anden side er mobiltelefonerne også med til at forbedre trafiksikkerheden, fordi de giver mulighed for hurtigt at tilkalde rednings-tjenesten (jf. punkt 5.5 i det følgende).

Det er derfor, det er nødvendigt at finde velegnede rammer, der tilskynder til at udnytte effektiv teknologi, men på en måde så man undgår at skabe nye risici.

Faktorer, der gør **køretøjerne mere synlige** eller forbedre **udsynet om natten eller under vanskelige forhold**, er nogle af de forebyggende foranstaltninger, der rummer de mest lovende muligheder. I dag anses brugen af kørelys for at medvirke til at gøre køretøjerne endnu mere synlige. Visse medlemslande er dog fortsat skeptiske over for fordelene ved denne foranstaltning, bl.a. på grund af energiomkostningerne, og Kommissionen vil tage spørgsmålet op til fornyet vurdering, inden den eventuelt fremsætter et forslag.

Kommissionen fremsatte i februar 2002 et forslag til lovgivning med henblik på at **eliminere den døde vinkel** bagtil for nye køretøjer³³, hvilket ligeledes rummer store muligheder for at nedbringe antallet af trafikofre. På baggrund af resultaterne af en undersøgelse vil Kommissionen overveje at fremsætte forslag til lovgivning om efterfølgende montering af sådant udstyr på eksisterende lastvogne.

Udviklingen inden for **dækteknologi** (reduktion af vandstænk fra lastvognsdæk, forbedring af vejgrebet på glatte vejbaner, alarmsystem i tilfælde af lavt dæktryk) vil på kort sigt give mulighed for at nedbringe brændstofforbruget, reducere vejstøjen og samtidig opretholde et højt sikkerhedsniveau. Der regnes med en reduktion på 10% af brændstofforbruget og ca.

³¹ Kommissionens henstilling 2000/53/EF af 21. december 1999 til medlemsstaterne og erhvervslivet om sikre og effektive informations- og kommunikationssystemer: Europæiske principper for brugergrænseflader (meddelt under nr. K(1999) 4786) (EFT L 19 af 25.1.2000, s. 64).

³² Jf. f.eks. undersøgelsen "*Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit*" (Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), Bergisch Gladbach, Tyskland, november 1997)

³³ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om typegodkendelse af spejle og supplerende systemer til indirekte udsyn og af køretøjer udstyret med disse anordninger samt om ændring af direktiv 71/156/EØF (KOM(2001) 811 endelig udg. af 7. januar 2002, EFT C 126 E af 28.5.2002, s. 125).

1 000 færre trafikdræbte om året. Kommissionen vil vurdere, hvad der skal til for hurtigt at kunne udnytte dette teknologiske fremskridt.

Motorcyklen er langt det farligste transportmiddel. Der eksisterer også tekniske muligheder for at reducere risikoen for ulykker med motorcykler, f.eks. udstyring af alle motorcykler med blokeringsfri bremsesystemer. Kommissionen vil fortsætte sin gennemgang af de tekniske aspekter af motorcyklerne i samråd med de kompetente organisationer med henblik på at forbedre lovgivningen på området.

Et andet element er **bevægelseshæmmede personers** adgang til at føre motorkøretøj. Kommissionen har siden 1989 gennemført en række undersøgelser, som resulterede i vedtagelse af en liste over EU-koder, der skal anføres på kørekortet³⁴, og øget mobilitet for denne gruppe, hvis køretøjer i mange tilfælde er indrettet med særdeles avanceret udstyr. QUAVADIS-undersøgelsen er i gang med at analysere de kvantitative, proceduremæssige og sikkerhedsmæssige aspekter af specialudstyret. Der vil på lidt længere sigt på grundlag af disse undersøgelser kunne vedtages retningslinjer med henblik på at fremme mobiliteten for personer, der har behov for specialindretning af deres køretøj.

I øvrigt viser undersøgelserne, at de aktive sikkerhedsforanstaltninger ikke altid anvendes hensigtsmæssigt af førerne. Der er således også behov for **adfærdsundersøgelser**, før det overvejes at stille forslag om mere generel brug denne form for hjælpemidler.

- Undersøgelse af virkningen af brug af kørelys på alle køretøjer
- Lastvogne skal gøres mere synlige
- Eliminering af døde vinkler bagtil for lastvognschauffører
- Evaluering af foranstaltninger, der kan nedbringe antallet af ulykker, som kan tilskrives køretøjernes dæk
- Undersøgelse af systemer til afsløring af manglende evne hos føreren til at føre motorkøretøj på betryggende måde, f.eks. en alkoholtest, der gør det umuligt at starte køretøjet, og systemer, der kan afsløre, om føreren er træt eller uopmærksom
- Gennemgang af de nationale forsøg med intelligente hastighedsreguleringssystemer og vurdering af, om de kan accepteres af befolkningen
- Forbedring af motorcyklernes sikkerhed gennem lovgivning eller frivillige aftaler med industrien
- Undersøgelse af fordelene ved at harmonisere standardtypegodkendelsen af tilpasninger i køretøjer beregnet for bevægelseshæmmede personer
- Vedtagelse af en langsigtet plan for informations- og kommunikationssystemer på trafik-sikkerhedsområdet og fastlæggelse af de nødvendige lovgivningsrammer for indførelsen af sådanne systemer, navnlig med hensyn til godkendelsesprocedurer, specifikationskrav og adgang til de fornødne radiofrekvenser

³⁴ Rådets direktiv 97/26/EF af 2. juni 1997 om ændring af direktiv 91/439/EØF om kørekort (EFT L 150 af 7.6.1997, s. 41). Den pågældende liste er senere ændret ved Kommissionens direktiv 2000/56/EF af 14. september 2000 (EFT L 237 af 21.9.2000, s. 45).

- Fastlæggelse af hovedlinjerne for udvikling og indførelse af kvalitetsstandarder for at optimere brugergrænseflader og mulighederne for at forbedre trafikikkerheden ved hjælp af telematikapplikationer. Tilsyn med overholdelsen af principerklæringen om brugergrænseflader.

5.2.5. *Periodisk syn*

Mekaniske fejl spiller i dag en mindre rolle for trafikulykkerne takket være indførelsen af periodisk syn af biler. Villkårene for udførelsen af bilsyn er fastsat i EU-retten, og det gælder både personbiler og lastvogne³⁵. Kontrollen bør dog tilpasses for at tage højde for, at køretøjerne i stigende grad er udstyret med avanceret teknologi med komplicerede funktioner, således at det også kontrolleres, at denne teknologi fungerer korrekt i hele køretøjets levetid.

Kommissionen vil undersøge, hvorvidt der bør indføres periodisk syn for andre kategorier af køretøjer, og om der kan anvendes andre metoder, der sikrer samme resultat.

Kommissionen undersøge øvrigt dens tiltrædelsen af de internationale aftaler fra 1997³⁶ om harmonisering af minimum standarderne for bilsyn på et international niveau.

- Undersøgelse sammen med medlemslandene af, hvorvidt der er anledning til at lade de nye indbyggede elektroniske systemer indgå i det periodiske syn
- Afdækning og formidling af bedste praksis med henblik på at gøre det obligatoriske periodiske syn mere effektivt med lavest mulige omkostninger.

5.3. **Forbedring af vejinfrastrukturen**

5.3.1. *Problemstilling*

Forbedring af vejinfrastrukturen og indførelse af hensigtsmæssige procedurer kan bidrage mærkbart til at nedbringe trafikulykkernes hyppighed og alvor. Ved at give vejen en tydelig konfiguration kan konstruktørerne influere på trafikanternes adfærd. Indførelse af begrebet "den selvforklarende vej" kan forbedre trafikanternes adfærd gennem bedre oplysning om passende hastigheder. Desuden kan mere hensigtsmæssige omgivelser (navnlig autoværn og rabatter) også medvirke til at gøre vejene sikrere, så en menneskelig fejl ikke nødvendigvis resulterer i dræbte eller alvorligt kvæstede.

Europa-Parlamentet har ved flere lejligheder opfordret til, at der systematisk gennemføres sikkerhedsmæssige konsekvensanalyser for ny infrastruktur, der finansieres med EU-midler, og at der udarbejdes vejledninger på europæisk plan for de mest omkostningseffektive trafikikkerhedsforanstaltninger samt sikkerhedsrevisioner.

³⁵ Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1), seneste tilpasning til den tekniske udvikling ved Kommissionens direktiv 2001/9/EF af 12. februar 2001 (EFT L 48 af 17.2.2001, s. 18); Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område (EFT L 203 af 10.8.2000, s. 1).

³⁶ Overenskomst om indførelse af ensartede villkår for periodisk syn af hjulkøretøjer og gensidig anerkendelse af syn, udfærdiget i Wien, den 13. november 1997 (FN, Den Økonomiske Kommission for Europa).

Som nævnt i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010 skal der ved behandlingen af nye vejprojekter foretages en sikkerhedsmæssig konsekvensanalyse for at kontrollere, at projekterne ikke har negativ indvirkning på trafiksikkerheden i det pågældende område. Der må fastlægges EU-retningslinjer for, hvordan disse konsekvensanalyser skal gennemføres. Efterfølgende sikkerhedsrevisioner skal kontrollere de konkrete anlægsarbejder under vejprojektets forskellige faser.

Forbedringer af vejsystemet redder liv, og det er en vigtig opgave for EU at støtte sådanne forbedringer. EU råder over to væsentlige midler til dette formål: dels tekniske vejledninger på EU-plan, som kan anvendes på frivilligt grundlag af fagfolk på sikkerhedsområdet, dels harmonisering af procedurer, standarder og sikkerhedsudstyr i relation til det transeuropæiske vejnet.

Mens vi venter på, at der foretages de nødvendige forbedringer på det eksisterende vejnet, har Kommissionen iværksat undersøgelser med henblik på dels en harmonisering af de kriterier, der giver mulighed for at afdække såkaldte "sorte pletter", dels effektiv informering af trafikanter, der ikke er fortrolige med de pågældende steder. På grundlag af disse undersøgelser vil Kommissionen, således som den bebudede i hvidbogen, i 2003 i forbindelse med et lovforslag om sikkerheden ved vejinfrastruktur indføre en harmoniseret definition af "sorte pletter", EU-skiltning og informering af trafikanterne samt korrigerende foranstaltninger.

Europæiske programmer for bedømmelse af veje for at informere brugerne bedre om trafiksikkerheden og skabe øget forståelse for behovet for at investere i forbedring af vejinfrastrukturen, er ligeledes et vigtigt led i indsatsen. De veje, hvor beskyttelsen er utilstrækkelig i tilfælde af sammenstød, eller hvor hastighedsgrænserne er u hensigtsmæssige, får dårlige karakterer. Denne mekanisme skal sammen med et pointsystem, der oplyser om ulykkesrisikoen på den pågældende vej, tilskynde trafikanterne til at køre forsigtigere. Formålet er efterhånden at få nedbragt antallet af veje og tunneler i Europa, der er forbundet med en høj ulykkesrisiko.

Automobilsammenslutningerne har iværksat et program for bedømmelse af vejene, som har fået betegnelsen EuroRAP (European Road Assessment Programme). Tanken er på grundlag af objektive kriterier at give bilister i hele Europa oplysninger om sikkerhedsniveauet på de vigtigste veje, de benytter. Kommissionen støtter dette nye projekt.

5.3.2. Udarbejdelse af tekniske vejledninger vedrørende sikkerheden ved infrastrukturen

Nationale retningslinjer har vist sig at være et effektivt tiltag i visse medlemslande. Der bør ligeledes udarbejdes tekniske vejledninger om sikkerheden ved infrastrukturen, som refererer til universelle principper ved hjælp af konkrete eksempler, for at bistå de fagfolk, der beskæftiger sig med vejbyggeri på lokalt og regionalt plan, med at specificere og iværksætte trafiksikkerhedsforanstaltninger. Kommissionen understregede allerede i hvidbogen betydningen af foranstaltninger såsom tilnærmelse af infrastrukturens tekniske karakteristika og grundlæggende harmonisering af skiltningen på vore veje, herunder elektroniske skilte, hvor budskaberne kan ændres.

I forbindelse med ovennævnte direktivforslag vil Kommissionen stille forslag om udarbejdelse af vejledninger vedrørende sikkerheden ved infrastrukturen og informering af trafikanterne. De vigtigste områder er bl.a. økonomisk overkommelige foranstaltninger enten på de mest risikofyldte steder, langs bestemte vejstrækninger eller i et helt geografisk område, sikkerhedsrevisioner, sikkerhedsstyring i byområder, nedsættelse af hastigheden og infrastrukturkonstruktioner, der mindsker ulykkesrisikoen. Sådanne vejledninger vil kunne udbygges og komme til at indgå i europæiske standardbetingelser i forbindelse med udbud om bygning og vedligeholdelse af vejinfrastruktur. Det vil skærpe konkurrencen på tværs af grænserne, fordi der vil indkomme bud med et bedre forhold mellem pris og kvalitet. Det vil også bidrage til en forenkling og standardisering på det administrative område.

Kommissionen vil støtte indsamling og formidling af oplysninger om bedste praksis vedrørende sikkerhedsrevisioner og konsekvensanalyser for veje. Der skal ydes tilskud til demonstrationsprojekter, som anvender EU-retningslinjerne for sikkerheden ved vejinfrastruktur, navnlig i forbindelse med det sjette forskningsrammeprogram, og efterhånden skal EU-tilskud på områder som sikkerhedsrevisioner, sikkerhedsstyring i byområder og evaluering af sikkerhedsmæssige konsekvenser gøres betinget af overholdelsen af disse retningslinjer. Det skal gælde for alle infrastrukturprojekter, der finansieres af EU, herunder også det transeuropæiske vejnet.

Hvert år mister flere end 330 personer livet på jernbaneoverskæringer i EU som følge af ukendskab til eller bevidst overtrædelse af færdselsreglerne. Visse trafikanter kører helt uforsvarligt uden at tænke på konsekvenserne af deres handlinger. Institutionelle problemer mellem operatører i vejsektoren og jernbanesektoren og uensartet skiltning komplicerer situationen yderligere.

Kommissionen vil i samråd med operatørerne i vejsektoren og jernbanesektoren udarbejde en kodeks for god praksis for at finde effektive løsninger, der kan nedbringe dette ulykkestal markant.

5.3.3. *Det transeuropæiske vejnet*

I 1996 pålagde Rådet EU at sikre brugerne af det transeuropæiske net et højt og ensartet niveau med hensyn til service, komfort og sikkerhed³⁷. Denne lovfæstede forpligtelse kombineret med den betydelige stigning i den internationale transport i de seneste år gør det påkrævet at forbedre sikkerheden ved det transeuropæiske vejnet.

Der skal iværksættes en undersøgelse, som kan danne grundlag for en vurdering af, hvilke muligheder for at nedbringe antallet af trafikofre der ligger i en bedre harmonisering dels af reglerne om trafiksikkerhed og skiltning, dels af de konstruktionsmæssige og tekniske standarder for vejene og vejudstyret (bl.a. under hensyntagen til internationale undersøgelser som dem, der er foretaget af FN's Økonomiske Kommission for Europa).

Der er allerede vedtaget flere europæiske standarder, navnlig for trafiksikkerhedsudstyr. Disse standarder skal gradvis forbedres på grundlag af kriterier for ydeevnen.

Indsatsen for at forbedre trafiksikkerheden på denne del af vejnettet får særlig betydning i forbindelse med **EU's udvidelse**, fordi de nye medlemslande vil være nødsaget til at foretage langt mere massive investeringer end de eksisterende EU-lande for at forbedre deres del af det transeuropæiske vejnet.

Kommissionen vil fastsætte retningslinjer, der sikrer en sammenkædning af EU-tilskud til dette net og forbedring af sikkerheden.

5.3.4. *Sikkerheden i tunneler*

En stor del af vejinfrastrukturen, heriblandt mange tunneler, blev bygget for flere årtier siden på et tidspunkt, hvor trafiktætheden og køretøjernes karakteristika var anderledes end i dag. Efter de seneste ulykker i tunneler fremsatte Kommissionen i december 2002 et forslag til direktiv, der skulle give den europæiske befolkning garanti for et minimumssikkerhedsniveau i vejtunnelerne på det transeuropæiske net³⁸. De foreslåede foranstaltninger vedrører både konstruktionen og det tekniske udstyr. Da der er stor forskel på vejtunneler både på det funktionelle plan og rent sikkerhedsmæssigt, skal foranstaltningerne træde i kraft gradvist. Der skal først og fremmest udføres renoveringsarbejder på højrisikotunnelerne, dvs. nogle af de ældste tunneler og de tunneler, som er bygget til en væsentligt mindre trafikmængde end den nuværende eller forventede.

Kommissionen vil også rette opmærksomheden mod det sikkerhedsudstyr, der indgår i infrastrukturprojekter, som omfatter tunnelstrækninger, og hvortil der ydes EU-støtte, bl.a. fra budgetposten til det transeuropæiske transportnet.

Kommissionen vil desuden ligesom i 2002 yde støtte til projekter om informering af brugerne om sikkerheden i tunnelerne.

5.3.5. *Det nye begreb "den intelligente vej" og GALILEO*

Registrering af unormale trafikforhold på forhånd og transmission af relevante data til føreren vil være med til at forbedre trafiksikkerheden ganske betydeligt.

³⁷ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1).

³⁸ KOM(2002) 769 endelig udg. af 30. december 2002.

Systemerne til registrering af unormale trafikforhold vil kunne forbedres i de kommende år ved at bruge køretøjerne selv som sensorer og centralisere behandlingen af dataene i trafikkontrolcentre ved hjælp af de forskellige eksisterende kommunikationsmidler. Med et tættere samarbejde mellem den offentlige og den private sektor på dette felt vil man hurtigere kunne få indført mere effektive og billigere harmoniserede procedurer, f.eks. ved at give den private sektor adgang til trafikdata og fastlægge helt præcise retlige og driftsmæssige rammer for udviklingen af informationstjenester på trafikområdet³⁹.

Alle unormale forhold vil kunne transmitteres til trafikanterne via de eksisterende kommunikationsmidler, elektroniske skilte, trafikradiotjenester m.m.

Indførelsen af harmoniserede automatiske bompengesystemer, som Kommissionen for nylig har fremsat et direktivforslag om⁴⁰, vil reducere kødannelser og dermed mindske risikoen for ulykker ved betalingsstederne.

Ibrugtagningen af det europæiske satellitbaserede system til positionsbestemmelse, GALILEO, kommer til at spille en vigtig rolle fra 2008, fordi det vil kunne transmittere mere nøjagtige og pålidelige data. Trafikanterne og myndighederne får adgang til mere præcise og effektive systemer på følgende områder:

- navigations- og kørselsvejledningssystemer baseret på digital kortlæsning suppleret med sikkerhedsmæssige oplysninger til trafikanterne om de statiske risikomomenter undervejs ("sorte pletter" m.m.) og dynamiske risikomomenter (isglatte veje, tæt trafik m.m.)
- trafikinformationer, som vil kunne filtreres med direkte sigte på den enkelte trafikants behov og situation
- alarmsystem i tilfælde af ulykker, hvor vigtige oplysninger automatisk transmitteres til den nærmeste redningstjeneste
- brug af "sporingssystemer" som f.eks. overvågning af køretøjer, der anvendes til transport af farligt gods, stjalne køretøjer og køretøjer, der benyttes til kriminel virksomhed.

Disse aspekter vil blive yderligere behandlet i den tidligere nævnte meddelelse fra Kommissionen om eSafety-programmet om øget anvendelse af ny sikkerhedsteknologi indbygget i køretøjerne.

- Forslag til et rammedirektiv om sikkerheden ved vejinfrastruktur med det formål at få indført et harmoniseret system til afdækning og eliminering af "sorte pletter" og udarbejdelse af trafiksikkerhedsrevisioner for de veje, der indgår i det transeuropæiske net
- Udarbejdelse af tekniske vejledninger for infrastruktur, navnlig med henblik på foranstaltninger, der kan gennemføres let og billigt, revisionsmetoder, sikkerhedsstyring i byområder, metoder til nedsættelse af hastigheden og mindre farlige autoværn og rabatter

³⁹ Kommissionens henstilling af 4. juli 2001 om tilrettelæggelse af juridiske og økonomiske rammer for den private sektors deltagelse i udbygningen af telematikbaserede trafik- og rejseinformationstjenester (TTI-tjenester) i Europa (EFT L 199 af 24.7.2001, s. 20).

⁴⁰ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om udbredelse og indbyrdes kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer i Fællesskabet (KOM(2003) 132 endelig udg. af 22. april 2003).

- Udarbejdelse af en vejledning om god praksis vedrørende sikkerheden ved jernbaneoverskæringer
- Vurdering af de sikkerhedsmæssige konsekvenser af projekter, hvortil der ydes EU-tilskud, og som vedrører et helt geografisk område
- Tilpasning til den tekniske udvikling af de gældende EU-standarder for vejudstyr med henblik på et højt beskyttelsesniveau, navnlig gennem forbedringer, der gør vejsiderne mindre farlige i tilfælde af ulykker
- Forsknings- og demonstrationsprojekter om "intelligente veje"
- Forbedring af sikkerhedsniveauet i tunneler, bl.a. via tekniske standarder og informering af trafikanterne.

5.4. Sikkerheden ved erhvervmæssig godstransport og passagerbefordring

I det seneste tiår er antallet af lastvogne på det europæiske vejnet steget betragteligt. At nedbringe antallet af ulykker, der involverer lastvogne, er en vigtig og vanskelig opgave både for samfundet som helhed og mere direkte for vejgodstransportsektoren. Erhvervet som lastvognschauffør er blandt de mest risikobetonede, og erhvervschauffører har også krav på et sikkert arbejdsmiljø, der opfylder de seneste normer med hensyn til arbejdsvilkår.

I denne forbindelse har Europa-Parlamentet og Rådet vedtaget lovgivning for alle køretøjer på over 3,5 ton og køretøjer beregnet til befordring af 8 passagerer eller mere:

- i november 2002 blev der vedtaget et direktiv om generel brug af **hastighedsbegrænsende anordninger** allerede i 2005 i nye køretøjer og inden 2008 i køretøjer, som er indregistreret efter 1. oktober 2001⁴¹. Kommissionen vil vurdere virkningerne af dette direktiv, navnlig for de letteste køretøjer på under 7,5 ton, og vil i givet fald fremsætte passende forslag
- i april 2003 blev der vedtaget et direktiv, der pålægger både fører og passagerer i sådanne køretøjer at **anvende sikkerhedsseler**, hvis de er monteret på sæderne⁴². For at gøre denne foranstaltning mere effektiv vil Kommissionen i 2003 stille forslag om, at der snarest muligt skal monteres sikkerhedsseler på alle sæder i turistbusser⁴³. Kommissionen har desuden iværksat undersøgelser med det formål at afdække specifikke problemer i forbindelse med **befordring af børn** for i givet fald at kunne indføre beskyttelsesforanstaltninger i køretøjer, der anvendes til befordring af skolebørn.

Kommissionen har desuden fremsat forslag til direktiv om **grunduddannelse og efteruddannelse af erhvervschauffører**⁴⁴. Det er en vigtig opgave at få gjort noget ved den

⁴¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/85/EF af 5. november 2002 om ændring af Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT L 327 af 4.12.2002, s. 8). Det tidligere direktiv vedrørte kun lastvogne på over 12 ton og turistbusser på over 10 ton.

⁴² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF, tidligere nævnt under punkt 5.2.3.

⁴³ Bybusser er ikke omfattet af forslaget.

⁴⁴ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om uddannelse af erhvervschauffører til godstransport og personbefordring ad landevej (KOM(2001) 56 endelig udg. af 2. februar 2001, EFT C 154 E af 29.5.2001, s. 258).

nuværende situation: i øjeblikket er det højst 10% af erhvervschaufførerne, der har fået anden undervisning end almindelig køreundervisning. Direktivet skal bidrage til at øge trafik-sikkerheden, sikkerheden ved holdende lastvogne samt servicekvaliteten, og det vil også kunne øge tilgangen til erhvervet og afhjælpe konkurrencefordrejningen på dette område.

Et lovforslag om forbedring og skærpelse af de gældende regler om kontrol med og overholdelse af **køretid og hviletid**⁴⁵ er i øjeblikket til behandling i Parlamentet og Rådet. Formålet er at opnå en mere effektiv og ensartet fortolkning af de gældende regler på området. Forslaget indeholder også bestemmelser om fastlæggelse af arbejdsgiverens ansvar for visse overtrædelser begået af chaufføren og harmonisering af vilkårene for retten til at tilbageholde køretøjer. Et andet lovgivningsforslag er under forberedelse; det drejer sig om et forslag til direktiv, der skal indgå i en kontrolpakke (jf. punkt 5.1.1 ovenfor), og som skal sikre bedre håndhævelse af arbejdsmiljøreglerne om køretid og hviletid⁴⁶. Dette direktiv, som ændrer det tidligere nævnte direktiv 88/599/EØF, kommer bl.a. til at indeholde bestemmelser om en væsentlig forøgelse af antallet af kontroller for at sikre, at chaufførerne overholder reglerne om køretid og hviletid (i øjeblikket kontrolleres kun 1% af arbejdsdagene). Andre bestemmelser i samme direktivforslag tager sigte på at tilskynde til systematisk udveksling af informationer, koordinering af kontrolaktiviteterne – især hvor det drejer sig om transport over grænserne – regelmæssige samråd mellem medlemslandenes myndigheder samt uddannelse af kontrolpersonalet for at sikre bedre overholdelse af lovgivningen i hele EU.

Indførelsen af **digitale fartskrivere**⁴⁷, som kan registrere data over en længere periode end de nuværende mekaniske fartskrivere, bl.a. om hastighed og køretid, repræsenterer en væsentlig forbedring af kontrolmidlerne.

⁴⁵ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (KOM(2001) 573 endelig udg. af 12. oktober 2001, EFT C 51 E af 26.2.2002, s. 234).

⁴⁶ Arbejdstiden er reguleret ved Rådets direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 (EFT L 307 af 13.12.1993, s. 1), ændret ved direktiv 2000/34/EF af 22. juni 2000 (EFT L 195 af 1.8.2000, s. 41), suppleret med Europa-Parlamentets og Rådets sektordirektiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

⁴⁷ Rådets forordning (EF) nr. 2135/98 af 24. september 1998 om ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og direktiv 88/599/EØF vedrørende gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 (EFT L 274 af 9.10.98, s. 1); Kommissionens forordning (EF) nr. 1360/2002 af 13. juni 2002 om syvende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 207 af 5.8.2002, s. 1).

Tabel 2 i det følgende er et andet eksempel på ansvarsfordelingen mellem de forskellige involverede niveauer.

EU	<ul style="list-style-type: none"> - Forordning 3820/85 om harmonisering af reglerne om arbejdstid og hviletid - Forordning 3821/85 om obligatorisk brug af fartskrivere i lastvogne - Direktiv 88/599 om mindstekrav til hyppigheden af kontrol på vejene - Tilskyndelse til samarbejde mellem medlemslandenes politi omkring kontrol af internationale transporter - Tilsyn med medlemslandenes gennemførelse og anvendelse af EU-lovgivningen
Nationalt plan	<ul style="list-style-type: none"> - Typegodkendelse af fartskrivere og køretøjer, der er udstyret med fartskrivere - Organisering af kontroller og fastlæggelse af sanktioner for overskridelse af arbejdstidsreglerne - Anvendelse af sanktionerne
Regionalt / lokalt plan	<ul style="list-style-type: none"> - Udstedelse af førerkort - Kontrol af fartskrivernes skiver på vejene og i virksomhederne - Anlæggelse af passende udstyrede rasteplasser langs motorvejene
Den private sektor	<ul style="list-style-type: none"> - Arbejdsgiverne skal informere og påvirke chaufførerne og sikre en hensigtsmæssig planlægning af transporterne - Hensyntagen til overholdelsen af reglerne ved aflønningen - Bonus fra forsikringsselskabernes side, når reglerne overholdes - Chaufførerne skal overholde lovgivningen.

Tabel 2: Overholdelse af lovgivningen om erhvervschaufførers arbejdstid og hviletid

Hvis en lastvogn taber sin last under kørslen, fordi den ikke er **forsvarligt fastgjort**, kan det afstedkomme en trafikulykke – ofte af meget alvorlig karakter. Visse medlemslande har lovgivet detaljeret på dette område, men den kendsgerning, at der ikke findes harmoniserede EU-regler, er et stort problem for de internationale transportvirksomheder. For at afhjælpe situationen begyndte Kommissionen i 2002 at udarbejde en vejledning i god praksis desangående.

Usædvanlig transport⁴⁸, som er forbundet med visse trafiksikkerhedsmæssige risici, giver ligeledes de internationale transportvirksomheder problemer, fordi reglerne ikke er harmoniseret – ofte gælder der endog forskellige regler inden for samme medlemsland. Også på dette felt er Kommissionen i færd med at udarbejde en vejledning i god praksis.

Lovgivningen om de tekniske vilkår for **transport af farligt gods** på vejene er også et vigtigt element i det gældende EU-regelværk om trafiksikkerheden. De pågældende regler revideres med jævne mellemrum på baggrund af internationale undersøgelser, navnlig inden for rammerne af den europæiske aftale om international vejgodstransport (ADR). Den øgede opmærksomhed omkring de risici, der er forbundet med de voksende problemer på sikker

⁴⁸ Dvs. en transport, der er undtaget fra kravene i Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

hedsområdet (beskyttelse mod anvendelse af køretøjer til terrorhandlinger), giver anledning til at tage bestemmelserne i denne lovgivning op til fornyet vurdering.

EU tillægger det den største vægt, at de omhandlede foranstaltninger anvendes og overholdes inden for transporterhvervet, det gælder navnlig de tekniske og uddannelsesmæssige foranstaltninger og udviklingen af ny sikkerheds- og trafikstyringsteknologi.

I nær fremtid bliver det også nødvendigt at holde øje med konsekvenserne af den stigende brug af **lette erhvervskøretøjer og tjenestekøretøjer**. Det faktum, at der ikke er lovgivet omkring uddannelse, køre- og hviletid eller hastighedsregulerende anordninger, kan få betydning for trafiksikkerheden.

- Vedtagelse og gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om uddannelse af erhvervschauffører
- Skærpelse af lovgivningen (og kontrol med dens anvendelse) om hviletid og køretid inden for erhvervsmæssig vejtransport
- Indførelse af digitale fartskrivere i erhvervskøretøjer
- Udarbejdelse af retningslinjer om de mest hensigtsmæssige metoder på det erhvervs-politiske område med henblik på at nedbringe risikoen for ulykker og kvæstelser og tilskynde til, at hensyntagen til sikkerheden indgår som et væsentligt element i kontrakterne om vejtransport
- Udarbejdelse af vejledninger om god praksis vedrørende fastgøring af last og usædvanlig transport
- Tilpasning til den tekniske udvikling af EU-lovgivningen om transport af farligt gods
- Obligatorisk brug af sikkerhedsseler i turistbusser og lastvogne
- Fastsættelse af regler om beskyttelsesforanstaltninger i køretøjer, der jævnligt befordrer børn
- Undersøgelse af, hvilke konsekvenser den stigende brug af lette erhvervskøretøjer og tjenestekøretøjer har for trafiksikkerheden

5.5. Redningstjenester og behandling af trafikofre

Der kunne reddes flere tusinde menneskeliv i EU ved en hurtigere redningsindsats og diagnosticering efter trafikulykker. Omvendt kan for ringe kvalitet i behandlingen af de trafikofre, der overlever, betyde, at de må leve med skader og handicap, som kunne være undgået. I en undersøgelse fra Det Forenede Kongerige skønnes det, at 12% af alle trafikofre med alvorlige knoglelæsioner må leve med et invaliderende handicap, som kunne have været undgået.

Der er brug for detaljerede informationer om kvæstelsernes omfang for at få øget viden om mulighederne for at mindske skaderne i forbindelse med lægebehandlingen efter en ulykke. Det er nødvendigt at indsamle data på nationalt plan for at måle ambulancetjenesternes og skadestuernes effektivitet.

Det bliver stadig mere almindeligt, at nye biler er forsynet med automatiske nødsignal- og positionsbestemmelsessystemer. Det er afgørende for en maksimal udnyttelse af sådanne systemer, at alarmmeddelelsen transmitteres direkte til redningstjenesten. Denne form for systemer må afprøves i forbindelse med et pilotprojekt, i første omgang i lastvogne, der anvendes til international transport.

Europa-Parlamentet og Rådet har netop besluttet at pålægge telenetoperatørerne at give redningstjenesterne oplysninger, der gør det muligt at lokalisere **112-alarmopkald**⁴⁹. Kommissionen vil vedtage i 2003 en henstilling med retningslinjer for gennemførelsen af disse regler i praksis. Bilfabrikanterne tilbyder også automatiske alarmsystemer i de nyeste bilmodeller. Det er på dette stadium vigtigt at sikre, at de informationer, der registreres og transmitteres via de forskellige systemer, når omgående og korrekt frem til de redningstjenester, der skal intervenere i tilfælde af trafikulykker. Disse systemer vil blive behandlet nærmere i den tidligere nævnte meddelelse om "informations- og kommunikationsteknologi til intelligente køretøjer".

- Undersøgelse af bedste praksis med hensyn til lægebehandling efter trafikulykker
- Udarbejdelse af en specifikation for nødsignalsystemer kombineret med et positionsbestemmelsessystem og gennemførelse af demonstrationsprojekter, der omfatter alle faser i redningsindsatsen.

5.6. Indsamling, analyse og videreformidling af data om trafikulykker

5.6.1. Problemstilling

Det fælles mål for forbedring af trafiksikkerheden forudsætter, at man først og fremmest iværksætter de mest effektive foranstaltninger. Trafikulykker er uforudsigelige hændelser, men det er ikke ensbetydende med, at de er helt uundgåelige, og det er nødvendigt at kende **årsagerne, omstændighederne og konsekvenserne** for at kunne begrænse eller undgå dem eller i hvert fald mildne konsekvenserne.

Databaser om trafikulykker og kvæstelser i trafikken er derfor uundværlige redskaber for en objektiv evaluering af trafiksikkerhedsproblemerne. I denne forbindelse vil eventuel installation i køretøjerne af indbyggede systemer ("sorte bokse"), der ligesom inden for andre transportformer registrerer de parametre, der kan forklare årsagerne til ulykker, gøre bilisterne mere ansvarsbevidste, fremskynde de retlige procedurer efter trafikulykker, nedbringe omkostningerne ved disse procedurer og gøre det muligt at iværksætte mere effektive forebyggende foranstaltninger.

5.6.2. Ulykkernes årsager

Det er hensigten, at der skal gennemføres selvstændig efterforskning af trafikulykker i lighed med de gældende EU-regler inden for civil luftfart. Det kan dog ikke lade sig gøre at efterforske hver enkelt trafikulykke i detaljer; det sker der alt for mange ulykker til, men det er mere realistisk at fokusere dels på de alvorligste ulykker, dels på et repræsentativt udsnit af

⁴⁹ Pakke om de nye elektroniske kommunikationsmidler bestående af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/21/EF af 7. marts 2002 om fælles rammebestemmelser for elektroniske kommunikationsnet og -tjenester (rammedirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/22/EF af 7. marts 2002 om forsyningspligt og brugerrettigheder i forbindelse med elektroniske kommunikationsnet og -tjenester (forsyningspligtdirektivet) (EFT L 108 af 24.4.2002, s. 33 og 51).

"almindelige" ulykker. Denne efterforskning, som skal gennemføres helt uafhængigt af retsmyndighederne og forsikringsselskaberne, skal i højere grad tage sigte på at finde årsagerne til ulykkerne end på at placere ansvaret; de kan danne grundlag for en forbedring af gældende lovgivning og praksis. Denne uafhængige efterforskning skal gennemføres på nationalt plan, men efter en fælles europæisk metode, og resultaterne skal forelægges til evaluering for et uafhængigt ekspertgruppe, som skal bistå Kommissionen. Undersøgelserne, der kun vil vedrøre et begrænset antal ulykker, skal supplere de generelle trafikulykkesstatistikker og de mere detaljerede undersøgelser af ulykkestilfælde, som gennemføres af tværfaglige team. De databaser, der bliver etableret i denne forbindelse, vil blive stillet til rådighed for forskere.

Det er et problem at udnytte de undersøgelser, der gennemføres i forbindelse med trafikulykker. I øjeblikket har de undersøgelser, der iværksættes på foranledning af retsmyndigheder eller forsikringsselskaber, primært til formål at sikre erstatning for de skader, der forvoldes ved ulykkerne, og fastlægge ansvaret i henhold til den gældende lovgivning. Disse undersøgelser kan ikke imødekomme det voksende behov i både Europa og USA for uafhængige tekniske undersøgelser, som først og fremmest drejer sig om at finde frem til årsagerne til ulykkerne, og hvordan man kan forbedre lovgivningen.

EU-lovgivningen har allerede i flere år opereret med denne form for undersøgelser for den civile luftfart⁵⁰. Et tilsvarende krav findes nu også i lovgivningen om jernbaner⁵¹. Kommissionen overvejer at foreslå denne form for efterforskning udvidet til også at omfatte søtransportsektoren⁵², og på længere sigt bør der indføres et tilsvarende system for trafikulykker på vejene.

Denne uafhængige efterforskning skal gennemføres på nationalt plan, men efter en fælles europæisk metode. Resultaterne skal forelægges et uafhængigt ekspertgruppe, som skal bistå Kommissionen og forberede ændringer af den gældende lovgivning og navnlig tilpasse metoderne til den tekniske udvikling.

Som det blev fremhævet på den tredje konference om efterforskning af ulykker, som Det Europæiske Råd for Trafiksikkerhed (ETSC) afholdt, vil en permanent uafhængig organisation ikke blot være garant for en uafhængig efterforskning, den vil også kunne sikre, at dens egne anbefalinger og henstillinger følges konkret op.

⁵⁰ Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart (EFT L 319 af 12.12.1994, s. 14) er en mønstermodel for de øvrige transportformer. Direktivet fastsætter de grundlæggende principper for efterforskning af flyulykker og flyvehændelser inden for civil luftfart. Som supplement hertil vedtog Kommissionen i december 2000 et direktivforslag om indberetning af begivenheder inden for civil luftfart. Dette forslag, som supplerer den nuværende EU-lovgivning, drejer sig om analysering af flyvehændelser, dvs. begivenheder, som normalt er symptom på, at der består risiko for større ulykker.

⁵¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1), der indgår i den "jernbanepakke", som blev vedtaget i december 2000, indeholder bestemmelse om, at medlemslandene skal sikre, at ulykker efterforskes systematisk. Kommissionen fremsatte i 2002 et direktivforslag om sikkerheden på jernbanerne (KOM(2002) 21 endelig udg., EFT C 126E af 28.2.2002, s. 332), som forpligter medlemslandene til på nationalt plan at oprette fuldstændigt uafhængige organer, som skal efterforske ulykker. Der skal etableres en samarbejdsmechanisme på fællesskabsplan, eventuelt inden for rammerne af det fremtidige agentur for jernbanesikkerhed.

⁵² Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om et system med obligatoriske inspektioner af ro-ro-færger og hurtige passagerfartøjer (EFT L 138 af 2.6.1999, s. 1) indeholder krav om, at der med virkning fra 1. december 2000 skal foretages en objektiv efterforskning i tilfælde af ulykker; det gælder alle berørte skibe og fartøjer, som sejler til eller fra havne i EU. Kommissionen har til hensigt inden 2004 at stille forslag om et harmoniseret system, som skal dække alle ulykker til søs.

Eftersom al ny teknologi i et vist omfang kan "omgå" af trafikanterne, er det nødvendigt at vurdere dens virkninger f.eks. med hensyn til systemer, der overvåger førerens opmærksomhed, rehabiliteringsforanstaltninger og metoder til trinvis adgang til kørekort.

Indstilling af "**sorte bokse**" i visse kategorier af køretøjer vil ligesom inden for andre transportformer skaffe viden om de tekniske årsager til ulykker, gøre bilisterne mere ansvarsbevidste, fremskynde de retlige procedurer efter trafikulykker, nedbringe omkostningerne ved disse procedurer og gøre det muligt at iværksætte mere effektive forebyggende foranstaltninger. Det er vigtigt, at de registrerede data indsamles og bearbejdes centralt, når først man er nået op på en kritisk masse af installerede apparater. I mellemtiden vil det være hensigtsmæssigt at udarbejde en teknisk specifikation for at undgå problemer med teknisk inkompatibilitet mellem de apparater, der installeres.

5.6.3. *Omstændighederne omkring ulykker*

EU har etableret den tidligere nævnte database, CARE, der modtager isolerede data fra medlemslandene, og disse data forvaltes af Kommissionens tjenestegrene⁵³. Siden juli 2002 har offentligheden via webstedet "Europa" haft adgang til forskellige tabeller og grafer på Internettet⁵⁴, og det er hensigten at udbygge denne tjeneste jævnlige. Desuden har et begrænset antal brugere (to fra hvert medlemsland) direkte adgang til samtlige CARE-data. En gruppe organisationer med ekspertise inden for trafikikkerhed vil inden udgangen af 2003 have afsluttet en undersøgelse om den praktiske drift af CARE⁵⁵. Der skal også gennemføres undersøgelser af kohærens i de indlæste data, så man løbende kan vurdere fejlinformationer om trafikofre. I denne forbindelse bliver det nødvendigt at sammenligne dataene fra hospitalerne med de nationale statistikker.

For at man kan sammenligne forholdene i medlemslandene, er det nødvendigt, at CARE-dataene sættes i relation til forskellige socioøkonomiske variabler, såkaldte **variabler for risikoeksponering**, det er f.eks. bilparken, vejnettets længde og trafikmængden forskellige steder. Det er nødvendigt at have meget detaljerede oplysninger om de pågældende variabler i en form, som er kompatibel med CARE-typologien, og variablerne skal måles på en sammenlignelig måde.

På mellemlang sigt rummer CARE et betydeligt informationspotential og vil kunne anvendes til støtte for beslutningstagning og kontrolforanstaltninger til gavn for både offentligheden, forskerne og politikerne.

5.6.4. *Ulykkernes konsekvenser*

Blodprøver, røntgenundersøgelser og andre kliniske analyser er en nødvendig forudsætning for at skaffe sig viden om konsekvenserne af ulykker med personskade, og sådanne undersøgelser bør kodificeres og endog harmoniseres i hele EU. Det er vigtigt at kunne udnytte andre medlemslandes gode erfaringer, som i mange tilfælde er indhøstet på lokalt plan af tværfaglige team af læger med speciale i trafikulykker. Der bør derfor opfordres til, at der udveksles informationer mellem specialisterne og udarbejdes retningslinjer vedrørende bedste praksis.

⁵³ Der findes også en database, BICAR, der forvaltes af OECD, men dataene herfra er kun tilgængelige i samlet form.

⁵⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm.

⁵⁵ ASTERYX-projektet.

I forbindelse med det femte forskningsrammeprogram blev der i 2002 iværksat et omfattende projekt om analyse af læsioner ved trafikulykker⁵⁶. Projektet er baseret på en række anbefalinger fra et tidligere projekt⁵⁷ om kodificering af læsioner. Indsatsen bør videreføres og udbygges, og forskning i ulykker er valgt som et af de prioriterede temaer i det sjette rammeprogram.

5.6.5. *Et europæisk overvågningsorgan for trafiksikkerhed*

Endelig har Kommissionen til hensigt at oprette et europæisk overvågningsorgan for trafiksikkerhed som en intern struktur i Kommissionen i form af et pilotprojekt, der finansieres over EU-budgettet. Overvågningsorganet skal koordinere alle EU-aktiviteterne omkring indsamling og analyse af data om trafikulykker og personskader. Hvis CARE-informations-systemet kommer til at ligge hos overvågningsorganet, vil organet kunne fungere som EU's formidlingscenter for udveksling af informationer om bedste praksis og vil i sidste ende kunne få til opgave at tilrettelægge og forvalte aktiviteterne omkring EU-retningslinjerne vedrørende bedste praksis. Overvågningsorganet vil ligeledes kunne arbejde for en bedre udbredelse af resultaterne af forskningsprojekter om trafiksikkerhed – både dem, der finansieres af EU, og dem, der hører under andre programmer – og sikre en bred informationsformidling.

- Udbygning af CARE-databasen og udvidet adgang til basen for at skabe større åbenhed og få flere til at gøre brug af databasen
- Supplering af CARE med variabler for risikoeksponering og ulykkesårsager
- Evaluering og forbedring af systemerne til sammenkædning af hospitalernes data med de nationale statistikker om trafikulykker
- Udarbejdelse af en specifikation for indbyggede "sorte bokse" i køretøjer og undersøgelse af de forskellige alternativets virkninger for bestemte kategorier af køretøjer
- Oprettelse af et europæisk overvågningsorgan for trafiksikkerhed som en intern struktur i Kommissionen
- Fastlæggelse af europæiske metoder for en uafhængig efterforskning af trafikulykker og nedsættelse af et uafhængigt ekspertgruppe, der skal bistå Kommissionen.

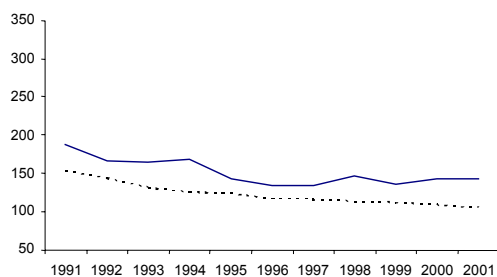
⁵⁶ PENDANT-projektet.

⁵⁷ STAIRS-projektet (fjerde rammeprogram).

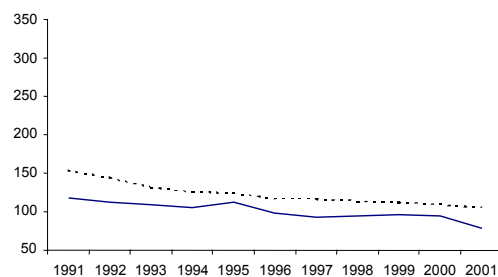
BILAG 1

Trafikulykker – Antal trafikdræbte 1991-2001 pr. million indbyggere Situationen i de enkelte medlemslande (+ gennemsnit for EUR-15)

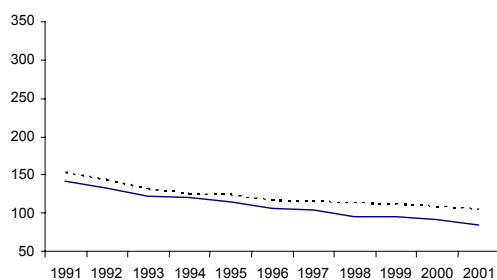
B



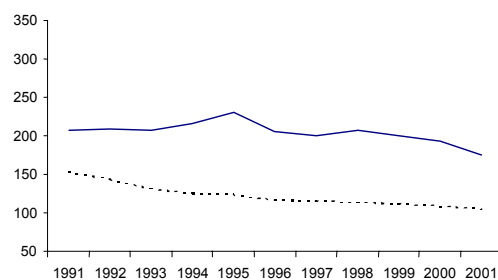
DK



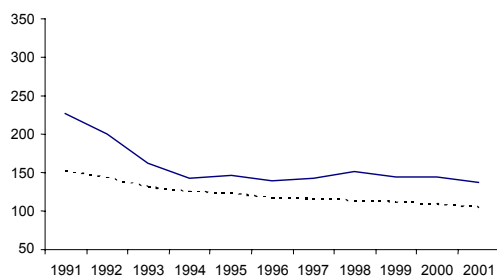
D



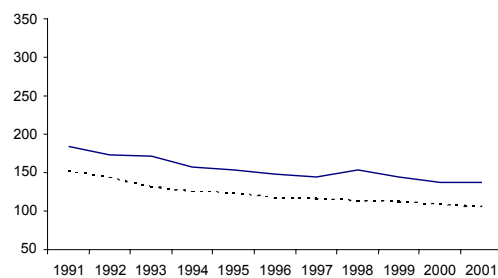
EL

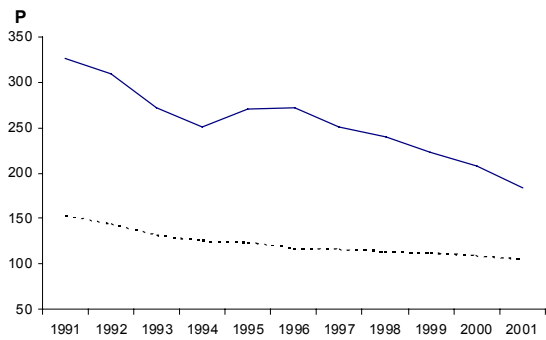
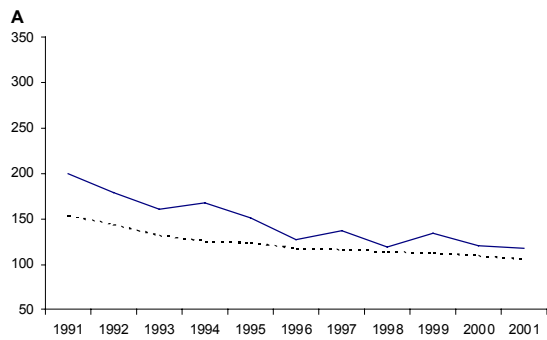
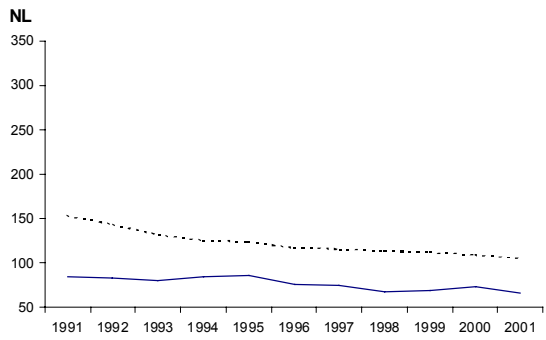
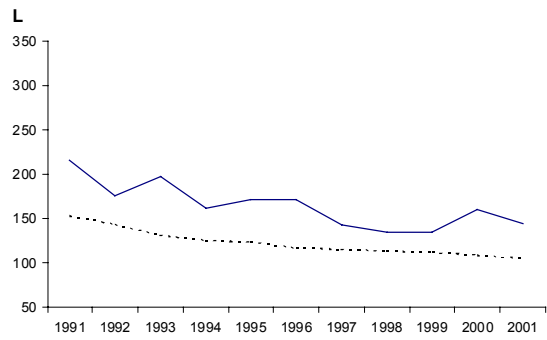
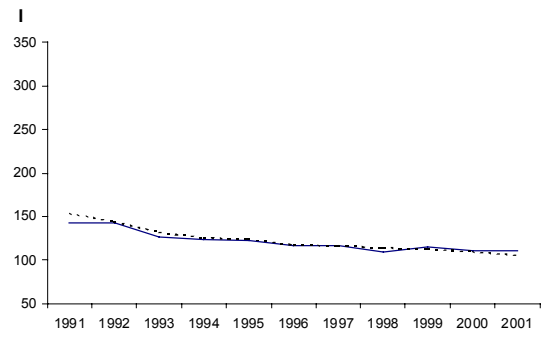
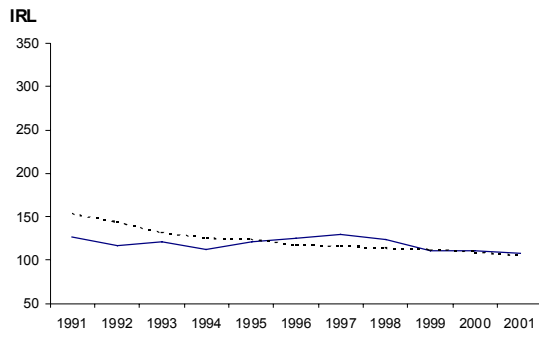


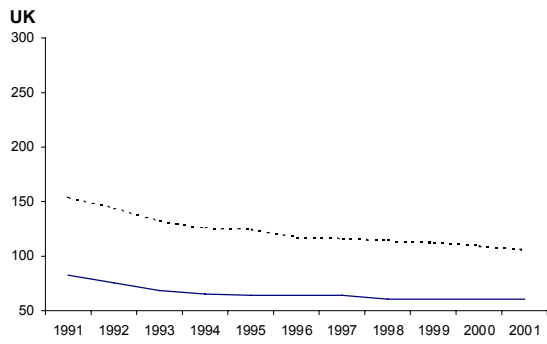
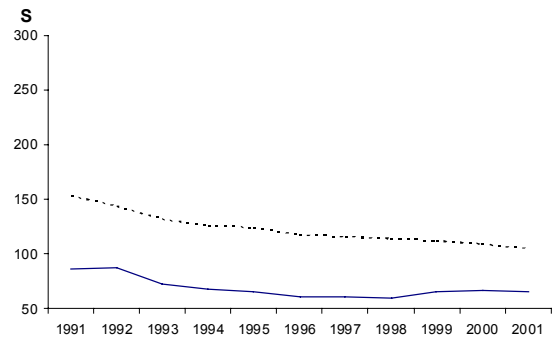
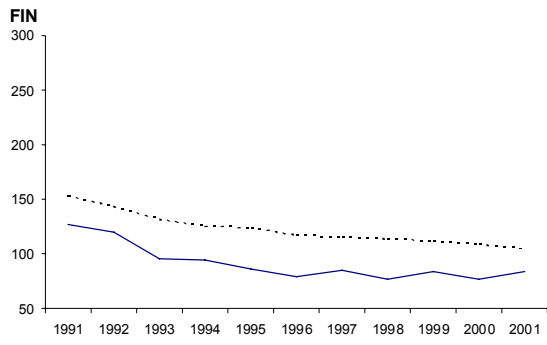
E



F







	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total
B	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.500	1.397	1.470	1.486	16.918
DK	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	5.815
D	11.300	10.631	9.949	9.814	9.454	8.758	8.549	7.792	7.772	7.503	6.977	98.499
EL	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.157	2.105	2.182	2.116	2.037	1.895	23.585
E	8.836	7.818	6.376	5.614	5.749	5.482	5.604	5.957	5.738	5.777	5.516	68.467
F	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	8.918	8.487	8.079	8.160	98.789
IRL	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	4.760
I	8.109	8.053	7.188	7.091	7.020	6.676	6.713	6.314	6.633	6.410	6.410	76.617
L	83	69	78	65	70	71	60	57	58	70	69	750
NL	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066	1.090	1.082	1.085	13.067
A	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963	1.079	976	958	12.893
P	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	2.126	2.028	1.874	1.671	27.167
FIN	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	5.140
S	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	6.660
UK	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.581	3.564	3.580	3.598	42.467
EU-15	56.027	52.771	48.558	46.514	46.096	43.626	43.312	42.344	41.901	40.761	39.684	501.594

Trafikulykker 1991-2001 – Antal trafikdræbte

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
B	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145
DK	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81
D	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85
EL	207	210	209	216	231	206	201	208	201	193	180
E	227	201	163	143	147	140	143	151	145	145	137
F	184	173	172	157	154	147	145	153	145	138	138
IRL	126	117	121	113	121	125	130	124	111	111	108
I	143	142	126	124	123	116	117	110	115	111	111
L	216	177	197	162	172	172	143	135	135	161	156
NL	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	68
A	200	178	161	167	151	128	137	119	133	120	118
P	326	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163
FIN	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84
S	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66
UK	82	76	68	65	64	64	64	61	60	60	60
EU-15	153	144	132	126	124	117	116	113	112	108	105

Trafikulykker 1991-2001 – Antal trafikdræbte pr. million indbyggere

Kilde: CARE, nationale data. Skøn angivet i kursiv.

BILAG 2

Europæisk charter om trafiksikkerhed

Undertegnede [betegnelse, adresse], repræsenteret ved [navn og titel på underskriveren],

som besidder myndighedsbeføjelser, beslutningsbeføjelser eller økonomiske eller arbejds-markedsmæssige beføjelser eller et repræsentationsmandat, og

som i egenskab heraf er medansvarlig for trafiksikkerheden i Den Europæiske Union

PRÆAMBEL

Som tager i betragtning, at det nuværende antal trafikofre på vejene i Europa er uacceptabelt højt, og at de mest effektive foranstaltninger bør iværksættes for at nedbringe dette antal hurtigst muligt,

som tager i betragtning, at en samordnet indsats fra mange parter, der i den ene eller anden henseende har et ansvar på dette felt, bedre kan give de ønskede resultater,

som mener, at der findes effektive midler til at tilskynde trafikanter til at overholde sikkerhedsreglerne og endog til at træffe endnu mere vidtgående foranstaltninger, såsom at reducere trafikanternes eksponering for ulykkesrisici, og at disse foranstaltninger vil få øget effekt, hvis tilstrækkeligt mange aktører deltager i indsatsen,

som kan tilslutte sig målet om at nedbringe antallet af trafikdræbte med mindst 50% inden 2010,

som har tillid til de involverede enkeltpersoners og organisationers ansvarsbevidsthed,

som er bevidst om, at indsatsen for at fremme trafiksikkerheden koster meget lidt i forhold til de menneskelige, sociale og økonomiske omkostninger ved ringe trafiksikkerhed,

(FORMÅL)

AFGIVER LØFTE OM AF EGEN VILJE AT IVÆRKSÆTTE DE FORANSTALTNINGER, DER MÅTTE VÆRE RELEVANTE PÅ GRUNDLAG AF VORT ANSVAR OG VORE AKTIVITETER FOR AT FREMSKYNDE UDVIKLINGEN PÅ TRAFIKSIKKERHEDSOMRÅDET

AFGIVER LØFTE OM NAVNLIG INDEN FOR GRÆNSERNE AF VORT ANSVARSOMRÅDE OG VORE KONKRETE MULIGHEDER OG DE FAKTISKE BEHOV AT OVERHOLDE FØLGENDE PRINCIPPER OG IVÆRKSÆTTE FØLGENDE FORANSTALTNINGER PÅ DE VILKÅR, DER ER ANFØRT SOM BILAG TIL DETTE CHARTER:

1. Iværksætte de foranstaltninger, vort ansvar pålægger os, for at bidrage til opfyldelsen af ovennævnte mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte
2. Lade trafiksikkerhedsforanstaltninger og måling af effektiviteten på trafiksikkerhedsområdet indgå i vore vigtigste målsætninger og vore egne vigtigste beslutningskriterier, navnlig i relation til vore forskningsaktiviteter, vor organisation og vore investeringer, og i den mere generelle organisatoriske ramme omkring vore faglige aktiviteter, så der udarbejdes en egentlig trafiksikkerhedsplan

3. Med de kompetente bemyndigede organer på trafikikkerhedsområdet udveksle tekniske og statistiske informationer, som kan give øget viden om årsagerne til ulykker, kvæstelser forårsaget af ulykker og effektiviteten af de præventive og palliative foranstaltninger
4. Bidrage til at forebygge trafikulykker ved en indsats af høj kvalitet på et eller flere af følgende områder:
 - grundlæggende undervisning og instruktion og efteruddannelse af chauffører
 - udstyret og ergonomien i køretøjerne
 - reovering af infrastrukturene for at minimere ulykkesrisiciene og konsekvenserne af ulykker og tilskynde til sikker kørsel
5. Udvikle og anvende teknologier, der kan mindske konsekvenserne af trafikulykker
6. Medvirke til at udvikle midler til at sikre en ensartet, vedvarende og hensigtsmæssig kontrol af, at de personer, der handler på vore vegne eller under vort ansvar, overholder færdselsreglerne, og iværksætte ensartede, hurtige og rimelige sanktioner over for eventuelle overtrædelser
7. Opstille rammer, der tilskynder til en vedvarende undervisnings- og rehabiliteringsindsats over for trafikanter i risikogruppen
8. Bestræbe os på at bidrage efter bedste evne til øget viden om årsagerne til, omstændighederne ved og konsekvenserne af ulykkerne for at drage de fornødne erfaringer, så gentagelser undgås
9. Medvirke til, at de eventuelle ofre for trafikulykker får en lægelig behandling og en psykologisk og juridisk bistand, der er både effektiv og af høj kvalitet
10. Acceptere, at de foranstaltninger, der iværksættes for at forbedre trafikikkerheden, efterfølgende evalueres af fagfæller i henhold til passende fortrolighedsbestemmelser og, om nødvendigt, revidere foranstaltningerne på grundlag af de indhøstede erfaringer

OG TIL SLUT

11. Uden betænkning tage initiativ til at iværksætte foranstaltninger, der er mere vidtrækkende end de gældende lovfæstede krav, nemlig: [udfyldes af underskriveren].

Udfærdiget i ..., den

(underskrift)