



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 22.2.2006  
KOM(2006) 74 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

**EUROPÆISK HANDLESPROGRAM FOR TRAFIKSIKKERHEDEN  
MIDTVEJSSTATUS**

**(SEK(2006) 221)**

**DA**

**DA**

## 1. INDLEDNING

I hvidbogen om transport, der blev vedtaget i 2001<sup>1</sup>, blev der foreslået et mål om at halvere antallet af dræbte på de europæiske kkkkveje inden 2010. Dette mål blev senere bekræftet i handlingsprogrammet for trafiksikkerhed i Europa, der blev vedtaget i 2003<sup>2</sup>.

Der lå et klart budskab bag dette mål: debatten om, hvorvidt en indsats er mest effektiv på europæisk, nationalt, regionalt eller privat niveau er ikke ny, men med 2003-programmet er begrebet "en fælles opgave" indført.

Den forbedrede trafiksikkerhed er resultatet af en indsats på forskellige niveauer. Visse tiltag berører alene det lokale niveau (f.eks. mere sikker vejinfrastruktur) eller individuelle trafikanter (ansvarlig adfærd), medens andre tiltag inddrager en række forskellige aktører: bilfabrikanterne har taget initiativ til at gøre deres køretøjer mere sikre for at imødekomme kundernes efterspørgsel. EU bør for sin del respektere det traktatfæstede begreb delt kompetence: visse meget påkrævede tiltag hører entydigt under medlemsstaternes (eller andre aktørers) enekompetence. Andre tiltag, som også er af stor betydning, kræver et fællesskabsinitiativ.

Det ovennævnte igangsættende mål fik støtte fra Europa-Parlamentet<sup>3</sup> og senere fra Rådet<sup>4</sup> og dannede grundlag for væsentlige fremskridt. Denne meddelelse udgør en midtvejsstatus i overensstemmelse med det førnævnte program af 2003. Den ledsages af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene<sup>5</sup> med følgende indhold: ulykkesstatistikker (del 1), oversigter for hver medlemsstat (del 2), et overblik over EU-lovgivning om trafiksikkerhed (del 3), et udvalg af projekter på området, som Kommissionen har finansieret (del 4), og endelig enkelte eksempler på borgernes engagement inden for rammerne af det europæiske charter om trafiksikkerhed (del 5)<sup>6</sup>.

## 2. 2001-2005 : FREMSKRIDTENE SKER I ET HURTIGERE TEMPO, MEN DER BESTÅR FORTSAT SVAGHEDER

### 2.1. Samlet opgørelse for Den Europæiske Union

I de lande, som på nuværende tidspunkt udgør EU, blev **50 000 dræbt i vejtrafikken i 2001**, og det fælles mål, der blev fremsat i 2001 og tilpasset efter udvidelsen i 2004, går ud på, at **vejtrafikken i 2010 højst må kræve 25 000 dødsopfre pr. år**.

Der er registreret ca. 41 600 dødsopfre i 2005<sup>7</sup>, hvilket svarer til et – utilstrækkeligt – fald på 17,5 % over 4 år. Fortsætter den nuværende udvikling, må EU påregne 32 500 dødsopfre i

---

<sup>1</sup> Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg [KOM(2001) 370 endelig af 12. september 2001].

<sup>2</sup> Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden - Halvering af antallet af trafikofre inden 2010: en fælles opgave [KOM(2003) 311 endelig af 2.6.2003].

<sup>3</sup> Beslutning af 12. februar 2003, EUT C 43 E af 19.2.2004, s. 250.

<sup>4</sup> Konklusioner fra Rådet (transport) af 5. juni 2003, dokument 9686/03 (Presse 146), s. 22.

<sup>5</sup> SEK(2005) ... af ...

<sup>6</sup> Disse dokumenter er offentliggjort på webstedet Europa / Road Safety [http://europa.eu.int/comm/transport/road/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/road/index_en.htm)

<sup>7</sup> Skøn ud fra de seneste tilgængelige, foreløbige statistikker.

2010, og det fastsatte mål om højst 25 000 vil dermed ikke blive opfyldt. Ses der på udviklingen i de ti seneste år, må der konstateres en ændring af tendensen i 2001, som det er værd at se nærmere på. Situationen ser ud som følger:

- Mellem 1994 og 2000 faldt antallet af dødsofre i vejtrafikken gennemsnitligt med blot 2 % om året, alt imens antallet af ulykker steg meget lidt. Det tyder på, at hovedårsagen til denne udvikling er tekniske forbedringer af køretøjerne.
- Mellem 2001 og 2005 faldt antallet af dødsofre gennemsnitligt med 5 % om året, alt imens antallet af ulykker faldt med gennemsnitligt 4 % om året og endog 5 % pr. år mellem 2003 og 2004. Denne parallelle udviklingstendens for de vigtigste indikatorer stemmer overens med tidspunkterne for ikrafttrædelsen af målrettede planer til fremme af vejtrafiksikkerheden i de fleste medlemsstater.

Af en undersøgelse af statistikkerne opdelt på trafikantkategorier, køretøjer eller ulykkestype fremgår det, at udviklingen ikke er entydig. Situationen er følgende:

- Antallet af dødsofre blandt motorcyklister i forhold til det samlede antal dødsofre i vejtrafikken, der lå relativt stabilt omkring 9,5 % frem til 1996, er siden da steget konstant til 14 % i 2003.
- I absolutte tal er antallet af dødsofre blandt motorcyklister steget med 5,6 % mellem 2000 og 2003, hvorimod det samlede antal dødsofre i vejtrafikken faldt med 12 % i samme periode. Nogle tal er alarmerende: I Italien, Belgien, Sverige og Det Forenede Kongerige er antallet af trafikdræbte motorcyklister steget med henholdsvis 40 %, 39 %, 21 % og 15 %. I Frankrig har et vendepunkt i tendensen fundet sted, idet der er konstateret en stigning på 10 % i perioden 2000-2002 efterfulgt af et fald på 8 % i 2003 sammenlignet med det foregående år.
- Unge i alderen 18-25 år udgør en risikogruppe. Disse 10 % af den samlede befolkning repræsenterer 21 % af alle dødsofre i 2003, og fire ud af fem af disse er mænd. Dette tragiske fænomen, der er kendt som "Saturday Night Fever" (ulykker, der indtræffer på ugens to sidste aftener), består stadig.
- Fodgængere (5 400 dødsofre) og cyklister (2 000 dødsofre) er fortsat særdeles sårbare grupper.
- Fodgængere på over 65 år udgør ca. 27 % af samtlige dødsofre blandt fodgængere, hvilket er mere end denne gruppes relative andel af befolkningen (18 %).
- Tunge godskøretøjer er indblandet i 6 % af alle ulykker, men i 16 % af alle dødsulykker, hvilket bekræfter disse ulykkers alvorlige karakter. Til gengæld falder antallet af ulykker, hvor tunge godskøretøjer er indblandet, hurtigere end det samlede antal ulykker.
- Ulykker uden for byområder (men ikke på motorveje) har de alvorligste følger. Selv om de kun udgør 28 % af det samlede antal ulykker, tegner de sig for 60 % af trafikofrene.
- Ulykker i byområder tegner sig for 67 % af det samlede antal ulykker og 31 % af samtlige trafikofre.
- Motorveje tegner sig for 5 % af samtlige ulykker og 9 % af de dræbte.

Trafiksikkerheden i de medlemsstater, der tiltrådte ved den seneste udvidelse, er mindre god end gennemsnittet i EU før 2004. Selv om nogle af disse lande i begyndelsen af 1990'erne oplevede en dramatisk udvikling, er deres situation siden 2001 ikke grundlæggende forskellig fra situationen i flere af EU-15 medlemsstaterne. Der er ikke tale om specifikke problemer i de nye medlemsstater: problemerne er de samme overalt, blot optræder de med en tidsmæssig forskydning.

## 2.2. Medlemsstaterne

### • *Den nylige udvikling*

Tallene i afsnit 2.1 afspejler ikke de store forskelle mellem medlemsstaterne. Der gælder således følgende:

- Antallet af ofre pr. million indbyggere varierer fra 50-60 (Nederlandene, Sverige og Det Forenede Kongerige) til mere end 200 (Letland og Litauen), og EU-25 gennemsnittet er 95.
- Antallet af ofre pr. million personvogne<sup>8</sup> varierer fra 130-150 (Nederlandene, Sverige og Det Forenede Kongerige) til mere end 600 Litauen og 800 Letland, og EU-25 gennemsnittet er 220.
- Mellem 2001 og 2004 er nedgangen i antallet af dødsofre i ni medlemsstater (Tyskland, Estland, Frankrig, Italien, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Portugal og Sverige) sket hurtigere end gennemsnitligt i EU-25 (- 14%). Der har været begrænsede fremskridt i otte andre medlemsstater (Belgien, Danmark, Grækenland, Spanien, Irland, Østrig, Finland og Det Forenede Kongerige) i form af et fald på mindst 5 %, men mindre end eller lig med den gennemsnitlige nedgang. I seks andre medlemsstater (Tjekkiet, Letland, Ungarn, Polen, Slovenien og Slovakiet) er der tale om meget beskedne fremskridt eller endog en lettere tilbagegang. (højst 5 % ændring i op- eller nedadgående retning i forhold til 2001-tallene), mens situationen er forværret på Cypern og i Litauen. Disse tal bør dog tolkes med forsigtighed, navnlig i de små medlemsstater hvor et begrænset antal alvorlige ulykker vejer tungt i det nationale resultat.

### • *De nye trafiksikkerhedsplaner*

Hvidbogen af 2001 og det europæiske handlingsprogram af 2003 har tilskyndet flere medlemsstater, som ikke tidligere havde nationale trafiksikkerhedsplaner, til at opstille sådanne – ofte med det fælles mål at halvere antallet af trafikofre. EU har således bidraget til at sætte trafiksikkerheden højt på den politiske dagsorden i medlemsstaterne.

Foruden en skærpelse af kontrollen og sanktionerne (som der hersker bred enighed om) omfatter medlemsstaternes planer generelt set også uddannelses- og oplysningstiltag med sigte på at tilvejebringe en ny trafiksikkerhedskultur, inddrage alle berørte parter og sikre en bedre lovramme for chauffører. De berørte parter mobiliseres via frivillige chartre eller aftaler.

---

<sup>8</sup> Kvotienten "antal dødsofre/antal køretøjer" giver i teorien et bedre billede af situationen end kvotienten "antal dødsofre/samlet befolkning". Den bør dog vurderes med forsigtighed på grund af usikkerhed i nogle medlemsstater omkring det reelle antal køretøjer på vejene.

Medlemsstaterne har også taget initiativer mht. bekæmpelsen af kørsel under indflydelse af alkohol, narkotika og lægemidler. Der er i nogle lande indført en lavere promillegrænse (generelt 0,2 mg/ml) for uerfarne chauffører eller erhvervschauffører. Kørsel i spirituspåvirket tilstand straffes strengere, og der er strammet op på lovgivningen om kørsel i narkotikapåvirket tilstand. Der udføres nu oftere kontroller, og især kontrollen ved vejsiden foregår mere målrettet, effektivt og hurtigt.

### **3. OVERSIGT OVER FÆLLESSKABETS INDSATS SIDEN 2001**

Fællesskabets indsats har taget form af lovgivning, støtte til forskning, undersøgelser, subsidier, analyser og udbredelse af god praksis. I dette kapitel redegøres der nærmere for de nyligt gennemførte tiltag. Der findes en komplet liste over den lovgivning, der er vedtaget på området siden 2001, en liste over forslag til behandling via den interinstitutionelle beslutningsprocedure og et udvalg af europæiske projekter og undersøgelser i del 3 og 4 i det ovennævnte arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene.

#### **3.1. Reglernes overholdelse sikres, og overtrædelser lades ikke længere ustraffet**

Henstilling 2004/345/EF omhandler god praksis angående håndhævelsen af reglerne om promillekørsel, hastighed og brug af sikkerhedsseler. Den finder anvendelse på al motoriseret privat og erhvervsmæssig transport. En gruppe af eksperter fra medlemsstaterne og Kommissionen følger dens gennemførelse.

Et stort antal færdselsovertrædelser, der begås af ikke-hjemmehørende bilister, retsforfølges ikke for indeværende, da der mangler et systematisk samarbejde mellem de administrative myndigheder og ordensmagten i de forskellige medlemsstater. I nogle lande med megen transittrafik kan ikke-hjemmehørende bilisters andel af visse overtrædelser udgøre op mod 35 % af det samlede antal overtrædelser. Dette viser, at selv de bedste resultater kunne forbedres yderligere, havde det ikke været for det manglende samarbejde om kontrol og sanktioner på tværs af landegrænserne. Der er tydeligvis tale om et problem, der må løses på europæisk niveau.

#### **3.2. Fejl forebygges, eller konsekvenserne heraf minimeres**

Enhver trafikant kan begå fejl. I betragtning af de alvorlige konsekvenser, som fejl begået af trafikanter kan få, er det hensigtsmæssigt at begrænse følgerne heraf (passiv sikkerhed) eller forebygge dem (aktiv sikkerhed).

- ***Køretøjers passive sikkerhed***

Nutidens biler yder deres passagerer en væsentlig bedre beskyttelse end for år tilbage, og forbedringerne indfinder sig i et hidtil uset tempo. Derudover er sikkerheden blevet en afgørende faktor i kommercielt øjemed. Denne positive udvikling skyldes indsatsen fra erhvervslivet, der i vidt omfang suppleres med oplysninger til forbrugerne, bl.a. fra *EuroNCAP* (et program for vurdering af, hvordan fører og passagerer er beskyttet i nye bilmodeller) og med EU-støtte til forskning. På dette område findes der talrige projekter.

Brug af sikkerhedssele er fremover obligatorisk i alle køretøjer, der er udstyret med sikkerhedsseler. Generelt set er det obligatorisk at bruge børnesæder og andre sikringsanordninger til børn i køretøjer.

To forslag, der tilsigter henholdsvis at udstyre alle køretøjer med sikkerhedsseler og gøre certificeringen af tunge godskøretøjer og busser obligatorisk, hvilket tidligere var valgfrit, behandles via den interinstitutionelle beslutningsprocedure.

Det er for øvrigt stadig muligt at forbedre beskyttelsen af sårbare trafikanter ved sammenstød med motorkøretøjer.

- **"eSafety" og andre aspekter af køretøjers aktive sikkerhed**

Begrebet "eSafety" er udviklet siden 2003<sup>9</sup> og udbygget inden for rammerne af initiativet "det intelligente køretøj". Intelligente teknologier rummer perspektiver af stor betydning for aktiv sikkerhed, og de supplerer de forbedringer, som allerede er opnået takket være den passive sikkerhed. Den fælles indsats (Kommissionen, medlemsstaterne og erhvervslivet) tilstræber at virkeliggøre *eSafety* snart, navnlig hvad angår indførelsen af "*eCall*"<sup>10</sup>. Andre teknologier omhandlende grænsefladen mellem menneske og maskine eller interaktion mellem køretøjer og vejinfrastrukturen befinder sig endnu på et eksperimentelt stade.

I et kortere perspektiv har flere undersøgelser, der for nyligt er offentliggjort på webstedet Europa, peget på de potentielle forbedringer, som kan opnås på kort sigt og med et meget gunstigt forhold mellem omkostninger og fordele: elektronisk stabilitetskontrol; brug af kørellys i dagtimerne for alle køretøjer; konturafmærkning af tunge godskøretøjer med reflektorbånd.

- **"CARS-21" for motorkøretøjsindustriens konkurrenceevne**

Gruppen på højt niveau *CARS-21*,<sup>11</sup> hvis målsætning er at styrke erhvervslivets konkurrenceevne, har undersøgt spørgsmål i relation til lovgivning, handel, miljø og trafiksikkerhed. En køreplan for de kommende ti år blev vedtaget den 12. december 2005<sup>12</sup>. På området trafiksikkerhed lægges der størst vægt på en mere udbredt indførelse af udstyr om bord på køretøjer (selealarmer, kørellys, elektronisk bremseassistance og elektronisk stabilitetskontrol).

- **Infrastrukturens sikkerhed**

Lovgivningen på dette område er for øjeblikket begrænset til direktiv 2004/54/EF, der følger op på de alvorlige ulykker i Mont Blanc-, Tauern- og St. Gothard-tunnellerne i 1999 og 2001. Direktivet tilsigter at mindske risikoen for alvorlige ulykker med forebyggende midler, og – såfremt en ulykke indtræffer – at redde det størst mulige antal menneskeliv.

Hvad forbedringer af vejinfrastrukturen angår, vil det med en bedre styring af sikkerheden på infrastrukturen være muligt hvert år at forebygge mere end 600 dødsfald og ca. 7000 ulykker på de transeuropæiske hovedfærdselsårer, hvilket svarer til 12-16 % af de trafikdræbte og 7-12 % af ulykkerne på samme vejstrækninger. Initiativer angående vurderings- og

---

<sup>9</sup> Meddelelse fra Kommissionen om informations- og kommunikationsteknologier til sikre og intelligente køretøjer [KOM(2003) 542 endelig af 15.9.2003].

<sup>10</sup> KOM(2005) 431 endelig udg. af 14.9.2005

<sup>11</sup> Denne gruppe, der er nedsat i januar 2005, omfatter repræsentanter for Kommissionen, medlemsstaterne, Europa-Parlamentet, erhvervslivet, faglige organisationer, ikke-statslige organisationer og brugere.

<sup>12</sup> <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

metodestudier, som f.eks. *EuroRAP (European road assessment programme)* og *EuroTAP (European tunnels assessment programme)*, der begge støttes finansielt af Fællesskabet, tilsigter at gøre vejinfrastrukturene mere sikre ved hjælp af en informations- og åbenhedsstrategi.

### **3.3. Kørekort og normer for egnethed til at føre et motorkøretøj**

- ***Kørekort***

For øjeblikket behandles et forslag via den interinstitutionelle beslutningsprocedure om omarbejdning og udbygning af den eksisterende lovgivning om kørekort, hvor der bl.a. er tale om at stramme op på lovgivningen om etapevis adgang til at føre motorcykler og de tungeste godskøretøjer samt at indføre knallertkørekort.

Med direktiv 2000/56/EF<sup>13</sup> er der strammet op på de krav, der skal opfyldes for at få et kørekort, så køreskolerne forbereder deres elever bedre. Projekter vedrørende undervisningen af unge bilister ser lovende ud.

- ***Normer for egnethed til at føre et motorkøretøj***

Den medicinske teknologi udvikler sig, og der skabes større viden om visse lidelsers indflydelse på egnetheden til at føre et køretøj. Mindstekravene i bilag III til direktivet om kørekort, der er omkring femogtyve år gamle, bør derfor ajourføres. Til dette formål arbejdes der for øjeblikket med en revision af helbredskrav til syn, epilepsi og sukkersyge, navnlig hvad angår erhvervchaufførers fysiske egnethed til at føre motorkøretøj.

### **3.4. Sikker kørsel på andres vegne**

- ***Social og teknisk lovgivning***

I december 2005 nåede Europa-Parlamentet og Rådet til enighed om et lovforslag om at forbedre og skærpe de gældende regler om kontrol med og overholdelse af køre- og hviletid, samt et lovforslag om en bedre anvendelse af reglerne om køre-, hvile- og arbejdstid. Der er bl.a. planlagt en betydelig forøgelse af kontrollen med overholdelsen af køre- og hviletider (på nuværende tidspunkt skal 1 % af arbejdsdagene kontrolleres).

Fra 2006 skal alle nye køretøjer udstyres med en digital fartskriver, og alle erhvervskøretøjer med en tilladt totalvægt over 3,5 ton eller med mindst 8 passagersæder udstyres med fartregulator. Tilpasningen til den tekniske udvikling (kontrollforskrifter og -procedurer) videreføres for transport af farligt gods.

- ***Uddannelse af chauffører***

Kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af erhvervskøretøjer er nu harmoniseret på et højt niveau. Direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for erhvervschauffører skal være gennemført i national lovgivning i september 2006. Der indføres et princip om etapevis adgang fra de letteste køretøjer til de

---

<sup>13</sup> 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).

tungeste køretøjer ud fra førerens alder og den modtagne uddannelse ved dennes indtræden i faget. Denne uddannelse skal vedligeholdes regelmæssigt i førerens karriere.

### **3.5. Det europæiske charter om trafiksikkerhed**

Med gennemførelsen af begrebet "den fælles opgave" i det europæiske charter om trafiksikkerhed søges det ud over de nationale myndigheder at motivere andre aktører, der er berørt af trafiksikkerhed, til at leve op til deres ansvar, idet underskriverne forpligter sig til at iværksætte konkrete og kvantificerbare tiltag inden for deres ansvarsområde for at bidrage til det fælles mål.

Siden den 6. april 2004 er virksomheder, automobilklubber, sammenslutninger, skoler, medier, kommuner – for blot at nævne nogle af de mulige underskrivere af chartret – blevet opfordret til at påtage sig konkrete forpligtelser. Indtil videre har tre hundrede signatarer påtaget sig chartrets forpligtelser, og mere end en fjerdedel heraf er regionale og lokale myndigheder. Målet er at nå 2 500 signatarer i 2008. Listen over signatarerne og de forpligtelser, de har påtaget sig, offentliggøres på webstedet for chartret<sup>14</sup>. Del 5 i arbejdsdokumentet indeholder nogle af de forpligtelser, der er indgået under chartret.

### **3.6. Beskytte og vejlede trafikanter i risikogrupper og sårbare trafikanter**

- ***Børn og unge***

I direktiv 2003/20/EF, som medlemsstaterne skal gennemføre inden den 9. maj 2006, er der fastsat en række foranstaltninger for at transportere børn mere sikkert i biler, lastvogne og busser. Som eksempel kan nævnes, at i biler og lastvogne med sikkerhedsudstyr skal børn under 150 cm benytte en fastholdelsesanordning, som er tilpasset deres vægt.

Da børn desuden bør undervises i trafiksikkerhed i en så tidlig alder som muligt, er der gennemført talrige projekter, kampagner og vejledninger i god praksis i Europa med støtte fra Kommissionen.

- ***Unge voksne***

De unge voksne, som udgør langt hovedparten af de nye førere, er en væsentlig målgruppe for bevidsthedsskabende og forebyggende tiltag.

Forskellige kampagner, som f.eks. "EuroBob" og "European No Accident Night", er rettet mod et af de mest tragiske aspekter af trafiksikkerheden, dvs. de ofte alvorlige ulykker, der indtræffer på ugens sidste aftener. Med disse kampagner søger man at appellere til deres ansvarsfølelse, så de ikke kører i påvirket tilstand.

- ***Ældre***

For de ældres vedkommende er det centrale spørgsmål at forene mobilitet og sikkerhed.

For befolkningsgruppen 70 år og derover er dødeligheden blandt fodgængere større end dødeligheden blandt bilister i samme aldersgruppe, nemlig 40 % mod 12 %. Antallet af

---

<sup>14</sup> <http://europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter.htm>



dræbte bilister stiger dog meget kraftigt fra 70 år, og det er dermed nødvendigt at tage højde for dette fænomen.

- ***Fodgængere og cyklister***

I direktiv 2003/102/EF om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter forud for og ved kollision med et motorkøretøj er det fastsat, at fra 1. oktober 2005 skal nye køretøjstyper udstyres med frontflader, som er mindre farlige for fodgængere. En offentlig debat om forbedring af direktivets bestemmelser fandt sted i efteråret 2005.

Desuden vil direktiv 2005/66/EF, som bl.a. tilsigter at forbedre beskyttelsen af trafikanter i tilfælde af kollision med et køretøj udstyret med systemer til frontalbeskyttelse, skulle anvendes fra 2006.

I direktiv 2003/97/EF fastsættes det, at fra januar 2007 skal alle tunge godskøretøjer, der indregistreres i Den Europæiske Union, udstyres med sidespejle eller anordninger til indirekte udsyn, som eliminerer den døde vinkel. Tilsvarende udstyr på de eksisterende køretøjer ville kunne redde 1 300 menneskeliv om året - hovedsageligt cyklister, men også andre trafikanter i risikogruppen, og omkostningerne udgør en fjerdedel af fordelene.

- ***Motorcyklister og knallertkørere***

Statistikkerne over antallet af trafikdræbte motorcyklister giver anledning til bekymring. Det er den eneste trafikantkategori, hvor trafikdødeligheden ikke falder i modsætning til den generelle tendens, og i visse medlemsstater er stigningen alarmerende. Udviklingen kunne dermed gå i retning af, at antallet af trafikdræbte i 2010 er halveret, men hver tredje trafikdræbte er en motorcyklist i stedet for hver sjette, som det er tilfældet i dag.

Derfor blev der i handlingsprogrammet fastsat et mål om at forbedre sikkerheden for motorcyklister via lovgivning eller frivillige aftaler med fabrikkerne. Situationen er følgende:

- Med forslaget til et tredje direktiv om kørekort (omarbejdet) indføres en etapevis adgang til at føre de største motorcykler.
- De europæiske fabrikker af tohjulede motorkøretøjer har med en frivillig aftale inden for rammerne af det europæiske charter om trafiksikkerhed forpligtet sig til inden 2010 at udbyde mere sikre bremsesystemer, f.eks. ABS, på halvdelen af deres nye modeller. Fabrikkerne forventes at tage andre initiativer med hensyn til teknologisk udvikling og markedsføring.

Et grundlæggende problem er og bliver holdningen blandt førere af andre køretøjer til tohjulede motorkøretøjer med deres særtræk, og førerne af tohjulede køretøjers holdning til deres egen sikkerhed i forhold til andre køretøjer.

Det er på nuværende tidspunkt lovpligtigt i alle medlemsstater at bruge styrthjelm ved kørsel på tohjulede motorkøretøjer. Der er fortsat problemer med overholdelsen af denne regel, hvilket gør det berettiget med kampagner på området.

- ***Handicappede trafikanter***

Det er en absolut prioritet at lette fysisk handicappedes adgang til selv at kunne føre et køretøj. Derigennem opnår de en reel uafhængighed, og denne mobilitet må sikres under hensyntagen til deres og andres sikkerhed.

Allerede før 2003 blev der gennemført aktiviteter på området. Den nylige undersøgelse *QUAVADIS (quality and use aspects of vehicle adaptations for disabled)* har støttet udbredelsen og udvekslingen af oplysninger om tilpasninger af køretøjer i hele EU.

- **Recidivister**

En øget kontrol medfører en forbedring af trafiksikkerheden, men samtidig inddrages et større antal kørekort. Denne sanktion, som fjerner de farligste lovovertrædere fra trafikken, er givet vis nødvendig, men for at den bevarer sin troværdighed, må den ledsages af foranstaltninger, der får føreren til at ændre adfærd. Ved at rehabilitere denne type førere kan der etableres en "bæredygtig" trafiksikkerhed.

### **3.7. Overvågning af situationen og evaluering af foranstaltningerne**

Kommissionen råder allerede over flere overvågningsværktøjer, og andre er i færd med at blive udviklet.

Analyser af medlemsstaternes nationale politikker er gjort til genstand for flere undersøgelser, som er beskrevet i arbejdsdokumentet. Den statistiske overvågning omfatter "tidlige indikatorer", CARE-databasen (makroskopiske data), risikoeksponeringsvariabler, resultatindikatorer og detaljerede databaser.

Hvad angår *CARE (Community data base on accidents on the roads in Europe)*, stilles der flere oplysninger til rådighed for offentligheden på webstedet Europa, og en udvidelse med oplysninger om de nye medlemsstater samt Norge og Schweiz er lanceret i forbindelse med det integrerede projekt *SAFETY NET* (under det sjette rammeprogram). Der er dog opstået visse vanskeligheder med nogle medlemsstater: Italien har således ikke forelagt oplysninger siden 1999, og oplysningerne fra Tyskland indeholder fortrolige oplysninger, som forhindrer offentliggørelsen af disse.

Dertil kommer, at flere databaser med meget detaljerede oplysninger, men som alene omhandler et repræsentativt udvalg af ulykker, er oprettet eller under udarbejdelse i forbindelse med Fællesskabets forskningsprojekter eller projekter støttet af Kommissionen.

En afgørende opgave består i at samle alle disse data og oplysninger. Den nuværende rutinemæssige overvågning videreføres, og den overvågning, som endnu befinder sig i en eksperimentel fase, vil på mellemlang sigt blive indført varigt med en permanent mekanisme.

Hvad evalueringen af foranstaltningerne i det europæiske program angår, er det vanskeligt at måle virkningerne, fordi mange foranstaltninger kun vanskeligt lader sig kvantificere, og fordi de har indirekte virkninger (henstillinger, forskningsprojekter, støtte til kampagner, som gennemføres på nationalt niveau), eller tidsforskudte virkninger (lovgivning), eller måske endog begge dele.

#### 4. KONKLUSION

Trafiksikkerheden i Den Europæiske Union bliver overordnet set bedre, og der gøres større fremskridt end tidligere, men på en asymmetrisk måde. Fremgangen er dog stadig utilstrækkelig, og der findes fortsat alvorlige mangler. Der er iværksat mange konkrete tiltag på alle områder: infrastruktur, adfærd og køretøjer.

EU og medlemsstaterne samt de øvrige aktører, der bakker op om "den fælles opgave", må yde mere for at opfylde det ambitiøse fælles mål. Derfor vil Kommissionen ved midtvejsrevisionen undersøge, hvilke supplerende foranstaltninger, der eventuelt kan træffes