



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 21. september 2010

Dok.id

J. nr. 2010-505

Center for Veje og Broer

Joen Kellberg

Telefon 33 92 43 83

jke@TRM.dk

Grund- og nærhedsnotat om Europa-Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - "På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020"
KOM (2010) 389

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg, og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

Kommissionen har den 20. juli 2010 offentliggjort en meddelelse om politiske retningslinjer for trafikikkerhed for 2011-2020. I meddelelsen formulerer Kommissionen en række overordnede forslag, der skal medvirke til at halvere antallet af dræbte i trafikken mellem 2010 og 2020

I meddelelsen fremlægges der syv strategiske målsætningsområder, der skal danne rammerne for en europæisk trafikikkerhedsindsats frem mod 2020.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen peger i meddelelsen på trafikikkerhed som et vigtigt samfundsmæssigt emne og fremhæver, at over 35.000 mistede livet og 1,5 mio. pådrog sig skader på vejene i EU i 2009. Kommissionen bemærker, at der er opnået væsentlige resultater under trafikikkerhedshandlingsplanen gældende for 2001 til 2010, men at der er behov for en fortsat indsats.

I meddelelsen anfører Kommissionen en målsætning om at halvere antallet af trafikdræbte i EU frem mod 2020 med udgangspunkt i ulykkestallene for 2010, der i sagens natur endnu ikke er kendte. Kommissionen opfordrer medlemslandene til at bidrage til at nå målsætningen gennem fokus på de særlige problematikker, der gør sig gældende i de enkelte lande og via udveksling af erfaringer landene imellem.

Kommissionen bemærker, at det ikke er muligt at fastsætte en målsætning for reduktion i antallet af tilskadekomne, idet der ikke eksisterer en fælles definition af alvorlige og lettere tilskadekomne. Når der er opnået tilstrækkeligt fremskridt på området, vil Kommissionen ligeledes tilføje en målsætning for reduktion i antallet af tilskadekomne.



Desuden formuleres i meddelelsen syv strategiske målsætningsområder, der skal danne rammerne for at opnå målsætningen frem mod 2020.

1. Forbedret uddannelse og skoling af trafikanterne
 - Kommissionen mener, at der bør være fokus på en løbende uddannelse af trafikanter både før, under og efter erhvervelsen af kørekort. Kommissionen vil sammen med medlemsstaterne arbejde mod en fælles strategi for uddannelse af trafikanter, herunder minimumskrav for kørelærere.
2. Styrket håndhævelse af færdselsreglerne
 - Kommissionen vil genoptage arbejdet med at fremme håndhævelse af færdselsreglerne på tværs af medlemslandene, samt undersøge mulighederne for at indføre hastighedsbegrænsere i varevogne samt alkoholåse i skolebusser mv.
3. Sikrere vejinfrastruktur
 - Kommissionen vil komme med forslag om at sikre, at EU-strukturfondsmidler kun vil blive ydet til projekter, der er i overensstemmelse med trafiksikkerheds- og tunneldirektiverne. Kommissionen vil desuden komme med forslag om at fremme principperne i direktivet om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (der gælder TEN-nettet) til sekundære veje via udveksling af viden. Direktivet opstiller nogle retningslinjer for, hvorledes veje på TEN-nettet lever op til en række trafiksikkerhedsmæssige standarder.
4. Sikrere køretøjer
 - Kommissionen vil fremsætte forslag til at forbedre sikkerhedsudstyret på motorcykler og el-biler, fremsætte forslag til øget harmonisering af bilsyn, samt undersøge sikkerhedsudstyr, hvor køretøjet udveksler information med infrastrukturen og/eller andre køretøjer med henblik på en øget sikkerhed.
5. Fremme af brugen af moderne teknologi til at øge trafiksikkerheden
 - Kommissionen vil indenfor rammerne af implementeringen af ITS-handlingsplanen samt det foreslåede ITS-direktiv vurdere muligheden for at udstyre køretøjer i brug med udstyr som baneskiftalarm mv., samt fremskynde brugen af eCall.
6. Forbedring af beredskabstjenesterne og assistancen til tilskadekomne efter ulykker



- Kommissionen vil i samarbejde med medlemsstaterne og andre relevante aktører arbejde for en global handlingsstrategi vedr. skader pådraget i trafikulykker og førstehjælp.

7. Beskyttelse af sårbare trafikanter

- Kommissionen ønsker at forbedre sikkerheden blandt sårbare trafikanter, herunder især motorcyklister via bl.a. at foreslå at motorcykler omfattes af den gældende EU-lovgivning for så vidt angår bilsyn samt fremme af bedre sikkerhedsudstyr for motorcykler.

Derudover vil Kommissionen vurdere behovet for fælles principper for tekniske undersøgelser af vejtrafikulykker, herunder arbejdsmetoder anvendt i havari-kommissioner.

Kommissionen vil desuden videreudvikle EU's database for ulykkesstatistik, CARE, således at det i højere grad er muligt at sammenligne data om personskader mv. medlemsstater imellem. Kommissionen vil videreudvikle det europæiske overvågningsorgan for trafiksikkerhed, ERSO, med henblik på at styrke organets rolle i forhold til kommunikation af trafiksikkerhed til borgerne.

2. Gældende dansk ret og meddelelsens konsekvenser herfor

Meddelelsen har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark, men afledte initiativer indenfor fællesskabslovgivningen kan senere få lovgivningsmæssig betydning.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport med høringsfrist den 27. august 2010.

Kommunernes Landsforening, Dansk Erhverv, Danmarks Automobilforhandler Forening samt Danmarks Rederiforening har oplyst at de ingen bemærkninger har til meddelelsen.

Derudover er der kommet følgende høringssvar:

Ældre Sagen:

”Ældre Sagen hilser det velkomment, at der udstikkes rammer for trafiksikkerhedsarbejdet i EU-regi frem mod 2020.

Som nævnt i udspillet er det vigtigt fortsat at arbejde for trafiksikkerhed, hvilket Ældre Sagen støtter bl.a. gennem sit engagement under the European Road Safety Charter for derigennem at bidrage som aktør i det civile samfund. Vi hil-



ser således udspillet principper velkomne, herunder også det om en integreret tilgang.

I forhold til det første strategiske mål "Improve education and training of road users" bør det nævnes under pkt. "post-licence training", at træning ikke blot skal undersøges, men også skal udføres. Ifølge de Regionale Færdselssikkerhedsudvalgs nylige udspil om bilistkurser for ældre fremgår det, at deltagelse i bilistkurser reducerer antallet af ulykker. Ældre Sagen har i samarbejde med Dansk Kørelærer Union i gennem flere år afholdt sådanne kurser.

Under mål nr. 7 "Protect vulnerable road users" er ældre mennesker fremhævet som en af målgrupperne, hvilket vi hilser velkomment. Derfor er det vigtigt, at det også adresseres under de definerede handlinger, "actions", således at det indskydes på følgende måde i sætningen: "Member States should develop information, communication and dialogue between road users such as representatives of vulnerable elderly people and with the competent authorities."

DI Transport:

"DI Transport er som udgangspunkt positivt indstillet over for Kommissionens meddelelse om trafiksikkerhed. Det kan i den forbindelse oplyses, at DI Transport har underskrevet EU's charter for trafiksikkerhed.

DI Transport er enig i, at der er et behov for et tættere samarbejde i EU om trafiksikkerhed herunder i forhold til håndhævelsen af reglerne. Tilsvarende virker det fornuftig med en tættere udveksling af erfaringer i forhold til indretning af veje og infrastruktur og andre sikkerhedsmæssige initiativer.

I forhold til de konkrete tekniske forslag, så mener DI Transport, at tekniske krav til køretøjer som fx alkohollåse eller fartbegrænsere skal udformes på EU-niveau, så der er ensartede krav til køretøjer. Tilsvarende gør sig gældende i forhold til transport i byer, hvor det er u hensigtsmæssigt med forskellige tekniske krav til køretøjer afhængigt af hvilken by, der køres ind i. Sådanne krav vil unfair konkurrencesituation mellem virksomheder, der kører regelmæssigt eller kun lejlighedsvis ind i byen.

Et eventuelt EU-krav om hastighedsbegrænsere på varebiler vil have en række konsekvenser for trafikafviklingen i Danmark, da en række privatpersoner pga. det danske afgiftssystem kører rundt i varebiler til privatbrug. En kopi af reglerne om hastighedsbegrænsere på 90 km/t som gælder for lastbiler vil derfor sandsynligvis føre til øgede forskelle i hastighederne på motorveje og med tilhørende risiko for øget trængsel.

DI Transport er som udgangspunkt positivt indstillet overfor fælles EU-regler om alkohollåse på nye erhvervskøretøjer, såfremt omkostningerne kan holdes på et fornuftigt niveau. Enkelte danske virksomheder har af egen drift monteret alkohollåse på deres vognpark.



I forhold til krav om eftermontering af teknisk udstyr så er det ofte dyrere end montering på nye køretøjer. Generelt bør omkostninger stå mål med effekten af initiativerne, da der samfundsøkonomisk kan være større gevinster ved at ombygge veje, hvor man får mest sikkerhed for pengene.”

International Transport Danmark:

”ITD har modtaget EU-Kommissionens trafiksikkerhedsprogram for 2011-2020 i høring. ITD, der repræsenterer godstransporterhvervet, takker for muligheden for at komme med bemærkninger.

EU-Kommissionen har den 20. juli 2010 vedtaget et ambitiøst trafiksikkerhedsprogram, der sigter mod at halvere antallet af trafikulykker i Europa i løbet af de næste 10 år. Programmet omfatter en række initiativer, både europæiske og nationale, der fokuserer på at forbedre blandt andet køretøjsikkerheden, infrastrukturen og trafikanternes adfærd.

Initiativer, der har til formål at forebygge trafikulykker, har i mange år haft høj prioritet i godstransporterhvervet. ITD glæder sig derfor over EU-Kommissionens udspil, hvis forslag på flere områder er i tråd med vejtransporterhvervets trafiksikkerhedsmæssige engagement. Kommissionens plan er ganske vist ambitiøs, men den er i vid udstrækning også realistisk. Planen kræver et effektivt samarbejde mellem myndigheder, politikere og erhvervslivet, og selvom ikke alle forslag kan accepteres af ITD, udgør Kommissionens udspil et godt grundlag for de kommende års konkrete tiltag.

Med hensyn til programmets fokusområder bemærker ITD følgende.

Forbedret sikkerhedsudstyr i køretøjer

EU-Kommissionen lægger op til en række foranstaltninger vedrørende ”aktivt” sikkerhedsudstyr i køretøjer. Blandt andet lægges der op til at gøre udstyr som elektronisk stabilitetskontrol, lane departure warning, automatiske nødbremsesystemer mv. obligatoriske for blandt andet lastbiler.

ITD er enig i, at ”aktivt” sikkerhedsudstyr – såvel som passivt sikkerhedsudstyr – er vigtige redskaber til fremme af trafiksikkerheden. Før udstyr gøres obligatorisk, finder ITD det dog vigtigt, at effekten af det enkelte udstyr er tilstrækkeligt dokumenteret. Krav om ekstra udstyr i køretøjet bør følges af økonomiske incitamenter – ligesom økonomiske incitamenter før et eventuelt krav kan bane vej for udbredelsen af mere sikre køretøjer.

I mange sammenhænge er det meningsfyldt at skabe fælles EU-regler om tekniske standarder for køretøjsteknologier, men det kan også være nyttigt, hvis der gælder de samme tekniske regler på verdensplan. Med fælles internationale tekniske forskrifter inden for rammerne af FN / ECE vil det være muligt at handle køretøjer, der opfylder reglerne, på det globale marked.



Sikrere vejinfrastruktur

ITD mener, at der skal investeres løbende i infrastrukturen så den understøtter den transportvækst, der udgør fundamentet for vækst og jobskabelse i EU. Der skal i den henseende være konstant fokus på tilstrækkelig vejkapacitet og på at reducere/eliminere risikoen for trafikulykker.

ITD er enig i, at der skal tages hensyn til sikkerhedskrav i planlægnings-, for-projekterings- og projekteringsfasen, når der etableres infrastrukturer – også at der kræves sikkerhedsvisioner for infrastrukturer, identificering af såkaldte ”sorte pletter” og kontrolforanstaltninger.

Relateret til nationale/lokale ulykkesstatistikker bør en passende del af finansieringen gå til at sikre/fremme trafiksikkerheden. Dog afviser ITD, at der på forhånd øremærkes en bestemt andel hertil.

Fremme af moderne teknologi

Udbredelsen af ITS vil kunne yde et væsentligt bidrag til mere effektive, miljøvenlige og sikre afviklinger af transporter.

Effekten af ITS vil efter ITD's overbevisning styrkes, hvis de elektroniske oplysninger, der udveksles, er forståelige for alle trafikanter i EU. I den henseende er der derfor behov for ensartede tekniske specifikationer for signaludstyr, variable skilte og til at kommunikere information elektronisk. Ligeledes er der behov for at udvikle tekniske specifikationer for en digital beskrivelse af vejnettet.

Udviklingen og driften af effektive ITS-systemer kræver samarbejde på tværs af systemer og myndigheder. Der er derfor behov for at oprette ensartede principper for integration, datatilgængelighed mv.

Ensartede europæiske ITS-løsninger, der bidrager til sikkerheds- og miljømæssige – fordele, bør fremmes hurtigst muligt. Der skal lægges vægt på harmoniserede ITS-løsninger, som kan operere på tværs af køretøjer, infrastrukturer og medlemsstater.

ITD hilser eCall systemet velkommen, også til lastbiler. Systemet bør indføres af frivillighedens vej enten som standardmonteret ekstraudstyr eller som eftermonteret udstyr. ITD har desuden en forventning om, at eCall-bokse fritages for afgifter.

Bedre uddannelse og skoling af trafikanter

Undersøgelser har vist at 80-90 % af alle trafikulykker skyldes menneskelige fejl. Trafikanternes adfærd er med andre ord alfa og omega for større trafiksikkerhed.



Set fra godstransporterhvervets side mener ITD, at der bør fokuseres på farlige situationer i undervisningen af lastbilchauffører – f.eks. højresving – ligesom det at omgås lastbiler bør indgå i trafikundervisningen af kommende bilister og i folkeskolens yngste klasser. Dette til stadighed fulgt op af relevante forebyggelseskampagner.

Skærpet håndhævelse

ITD går ind for mere effektiv og gennemsigtig håndhævelse – også på tværs af landegrænserne. Dette forudsætter imidlertid, at der tages stilling til:

- De betydelige administrative byrder, der er forbundet med håndhævelsen af overtrædelser begået uden for registreringslandet.
- Manglen på god og tilgængelig information om regler, der gælder i de forskellige medlemsstater.
- Manglen på gennemsigtig information og harmonisering af sanktioner og straffe samt proportionalitet mellem størrelsen af bøder og typen af overtrædelse.
- Manglen på harmonisering af metoder for syn og gensidige anerkendelser af certifikater.

Måltrettet indsats for tilskadekomne

ITD kan tilslutte sig, at der fastlægges fælles definitioner for alvorligt og lettere tilskadekomne, så der kan opstilles fælles EU-mål. De fastsatte mål skal være realistiske og opnåelige. Det glæder ITD, at EU-Kommissionen vil udvikle en omfattende strategi for foranstaltninger vedrørende tilskadekomne i trafikken og førstehjælp.

En trafikulykke kan have store menneskelige omkostninger – både fysisk og psykisk. ITD opfordrer til, at der tages initiativ til foranstaltninger, der kan hjælpe de involverede personer videre efter en tragisk hændelse. F.eks. er ITD ved at kigge på en ”kollegahjælp-model” efter svensk og norsk forbillede, hvor lastbilchauffører, der har været udsat for en ulykke eller nær-ved-ulykke får mulighed for at tale om hændelsen med en kollega fra erhvervet – en kollega, der er uddannet i krisehåndtering.

Generelt

ITD vil understrege betydningen af en effektiv udveksling af gode erfaringer og Best Practice på tværs af medlemsstater vedr. trafiksikkerhed. En sådan udveksling kan sikre mere målrettede forebyggelsesindsatser og en hurtigere udbredelse af løsninger.



Godstransporterhvervet har i mange år – frivilligt - arbejdet aktivt for at øge trafiksikkerheden. Mange transportvirksomheder har i dag en formuleret transportpolitik, der er med til at skabe opmærksomhed og bevidsthed om det, der er farligt i trafikken. De pågældende virksomheder arbejder for, at deres chauffører passer på sig selv og andre i trafikken. ITD mener at der bør ske en evaluering og udbredelse af de gode erfaringer der herigennem er opnået (fx erfaringerne fra blandt andet EU's Road Safety Charter).

ITD står gerne til rådighed for en uddybning af ovenstående.”

DTL:

”DTL finder generelt Kommissionens strategi for trafiksikkerhedsarbejdet relevant og generelt dækkende for bestræbelserne i medlemslandene på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. DTL er helt enig i sigtet med, at en trafikant i sin adfærd skal koncentrere sig mere om trafikanterne, der er ”blødere” end trafikanten selv. Særligt den udtrykte større fokus på tilskadekomne i trafikken hilses velkomment, da antallet af tilskadekomne koster hele samfundet enorme summer hver eneste dag.

Meddelelsen nævner i en kort passus The European Road Safety Charter som et godt eksempel på de forpligtelser, som alle aktører i medlemslandene påtager sig. DTL savner, at Kommissionen sætter sig for at kortlægge de erfaringer, som de respektive aktører har gjort sig ud fra deres initiativer siden 2001. Dette er i allerhøjeste grad relevant for, hvordan man i Fællesskabet kan udvikle trafiksikkerhedsadfærden i fremtiden. Adfærden i trafikken er nøglen til større sikkerhed!

DTL savner også mere fokus på, at man særligt inden for erhvervstrafikken gør mere ud af, at der hos transportkøbere af person- og godstransporttydelser kan opfostres en trafiksikkerhedskultur i form af, at man stiller krav til transportudbyderen om at have en decideret trafiksikkerhedspolitik eller at kunne dokumentere, at trafiksikkerhed er en del af virksomhedens Corporate Social Responsibility. Kommissionen burde efter DTLs opfattelse særligt arbejde for, at offentlige myndigheder i medlemsstaterne ved brug af transporttydelser fra private virksomheder stiller krav om, at transportudbyderne har et givent fokus på trafiksikkerhed i virksomheden. I den forbindelse kunne Fællesskabets institutioner selv også passende have bestræbelser om, at de transportvirksomheder, der arbejder for Fællesskabet, har en betinget trafiksikkerhedspolitik indarbejdet i deres daglige arbejde.

DTL skal endelig advare imod, at de i meddelelsen anførte teknologiske løsninger bliver prioriteret for højt på listen over effektive tiltag for at undgå ulykker. Der er ingen tvivl om, at bilindustrien arbejder på højtryk for at få teknologien til at nedbringe antallet af trafikulykker. Men der skal advares mod, at tanker om obligatorisk retrofitting af forskellige teknologiske opfindelser er vejen frem til en større trafiksikkerhed. Adfærden og holdningen hos den enkelte trafikant



er stadig efter DTLs opfattelse af den helt afgørende betydning. Samtidig er retrofitting erfaringsmæssigt en særdeles bekostelig ting, og særligt erhvervs-transporten vil økonomisk skulle lide betragteligt under sådanne krav, uden at der angiveligt vil være hverken kommercielle eller samfundsmæssige dokumenterbare effekter af dette.

Afslutningsvis hilser DTL Kommissionens erkendelse velkommen omkring de manglende data og viden om hvad der forårsager ulykker og den fokus Kommissionen vil sætte på at forbedre denne situation i de kommende år. Dermed vil man på EU niveau både få en bedre viden om hvorvidt indsatsen for mere færdselssikkerhed anvender de rigtige midler. Kommissionens forslag om at udvikle rolle for European Road Safety Observatory på det område kan DTL kun tilslutte sig. Som den eneste transportform har vejtransporten ikke et EU-agentur for sikkerhed, hvilket vi finder kritisabelt. En større rolle for the Observatory kan rette op på denne mangel.”

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af meddelelsen

Meddelelsen skønnes ikke at have statsfinansielle eller administrative konsekvenser for Danmark.

Samfundsøkonomisk vil der være gevinster forbundet med, at antallet af trafikulykker sænkes. Omvendt kan der potentielt være statsfinansielle eller administrative udgifter forbundet med afledte initiativer indenfor fællesskabslovgivningen som følge af meddelelsen.

5. Nærhedsprincippet

Nærhedsprincippet er ikke relevant, da der er tale om en meddelelse.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er enig med Kommissionen i, at trafiksikkerhed er et vigtigt samfundsmæssigt anliggende, og regeringen er overordnet set positivt indstillet over for initiativer, der kan bidrage til at forbedre færdselssikkerheden. Samtidig er regeringen dog også af den opfattelse, at trafiksikkerhed overvejende er et nationalt anliggende, hvilket dog ikke er til hinder for, at der samarbejdes på europæisk plan, eller at der på udvalgte områder gennemføres europæisk regulering. Dette gør sig særligt gældende på det køretøjstekniske område, hvor arbejdet med krav til køretøjer og udviklingen af fælles standarder for sikkerhedsudstyr er forankret i EU-regi.

Regeringen er i den forbindelse enig med Kommissionen i, at tiltag på området i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bør gennemføres på det mest hensigtsmæssige niveau og med de mest egnede midler.



Regeringen kan i øvrigt tilslutte sig Kommissionens fokus på en integreret tilgang til trafiksikkerhed på tværs af politikområder.

Regeringen kan endvidere tilslutte sig Kommissionens målsætning om at halvere antallet af dræbte i trafikken i EU fra 2010 til 2020, men understreger samtidig at der er tale om en samlet målsætning for hele fællesskabet. Regeringen er enig med Kommissionen i, at medlemsstaterne bør bidrage til denne målsætning under hensyntagen til deres særlige udgangsposition, behov og omstændigheder.

Regeringen er overordnet set enig i de strategiske målsætningsområder, som Kommissionen har valgt at prioritere, hvilket er følgende områder: forbedret uddannelse og skoling af trafikanterne, styrket håndhævelse af færdselsreglerne, sikrere vejinfrastruktur, sikrere køretøjer, fremme af brugen af moderne teknologi til at øge trafiksikkerheden, forbedring af beredskabstjenesterne og assistancen til tilskadekomne efter ulykker samt beskyttelse af sårbare trafikanter.

Kommissionen fremhæver under de syv strategiske målsætningsområder en række emner, hvor der vil kunne fremsættes konkrete forslag. Regeringen vil forholde sig til de konkrete forslag, når og hvis de bliver fremsat. Helt overordnet kan der dog om de enkelte initiativer peges på følgende:

1. Forbedret uddannelse og skoling af trafikanterne

Regeringen er på baggrund af, at kørekort anerkendes gensidigt medlemsstaterne imellem, umiddelbart positivt indstillet over for fastsættelse af fælles minimumskrav med hensyn til køreuddannelsen og kørelærere. Dette kan bl.a. medvirke til at sikre et højere sikkerhedsniveau i forbindelse med grænseoverskridende transport.

Regeringen er derimod meget skeptisk overfor at lade øvelseskørsel, hvor køreleven ledsages af en ikke-professionel ledsager, indgå i køreuddannelsen. Regeringen mener, at køreuddannelsen bør varetages af professionelle undervisere, der afvikler undervisningen i køretøjer, der er særligt indrettet hertil.

2. Styrket håndhævelse af færdselsreglerne

Regeringen er enig i, at håndhævelse og kontrol med overholdelsen af regler spiller en vigtig rolle i forhold til at opnå et fald i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Regeringen støtter i den forbindelse idéen om opstilling af nationale handlingsplaner og kontrolmål, men er samtidig af den opfattelse, at opstilling af sådanne planer og mål bør være et nationalt anliggende.

Med hensyn til grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet lægger regeringen vægt på, at eventuel EU-regulering har en merværdi.



Endvidere er det afgørende for regeringen, at sådanne forslag holder sig inden for de juridiske grænser opstillet i traktaterne.

Regeringen kan umiddelbart ikke tilslutte sig en generel indførelse af hastighedsbegrænsere i lette erhvervskøretøjer.

Det er ligeledes regeringens holdning, at en generel indførelse af alkoholåse i køretøjer, der kører erhvervskørsel, herunder skolebusser, bør ske ad frivillighedens vej. Regeringen er ikke bekendt med, at spritkørsel i skolebusser udgør et problem i Danmark.

3. Sikrere vejinfrastruktur

Regeringen tilslutter sig Kommissionens fokus på sikker vejinfrastruktur, herunder indsatsen for sikkerheden på det transeuropæiske vejnet. Regeringen lægger samtidig vægt på, at beslutninger vedrørende udformningen af det sekundære vejnet bør være et nationalt anliggende.

4. Sikrere køretøjer

Generelt er regeringen positivt indstillet overfor skærpede og bedre fælles regler på det køretøjstekniske område, og regeringen hilser det velkomment, at Kommissionen vil fremsætte forslag til at forbedre sikkerhedsudstyret på motorcykler og el-biler. Harmonisering af sikkerhedsudstyr for el-biler kan gavne udbredelsen af el-biler, idet bilfabrikanterne vil være mere tilbøjelige til at investere udviklingsmidler i el-biler, hvis disse kan afsættes på lige vilkår i hele EU-området.

Regeringen er som udgangspunkt også positivt indstillet overfor et initiativ om harmonisering af bilsyn under forudsætning af, at sikkerhedsniveauet i Danmark ikke forringes. Vognmandsbranchen har tidligere tilkendegivet et ønske om harmonisering af bilsyn. Harmonisering af bilsyn åbner for mulighed for, at et køretøj kan synes i det land, den erhvervsdrivende eller borgeren primært færdes i, uagtet i hvilket land virksomheden eller borgeren har registreret køretøjet.

5. Fremme brugen af moderne teknologi til at øge trafiksikkerheden

Regeringen tilslutter sig Kommissionens overordnede målsætning om at anvende teknologi til at forbedre trafiksikkerheden. Regeringen mener dog samtidig, at der bør udføres samfundsøkonomiske beregninger for initiativer omkring teknologi i køretøjer eller forbundet med infrastrukturen for på den måde at skabe grundlag for en vurdering af initiativernes rentabilitet.

For så vidt angår eCall har Danmark tiltrådt Memorandum of Understanding om eCall og arbejder pt. på en implementeringsplan.



6. Forbedring af beredskabstjenesterne og assistance til tilskadekomne efter ulykker

Danmark vil forholde sig nærmere til dette, når Kommissionen melder mere konkret ud om initiativet. Initiativet vil formodentligt primært høre under Sundhedsministeriet.

7. Beskyttelse af sårbare trafikanter

Regeringen tilslutter sig, at det er vigtigt med en særlig indsats overfor sårbare trafikanter. For så vidt angår forslaget om, at bilsyn også skal gælde motorcykler, er der i dag ingen dokumentation for, at periodisk syn af motorcykler har nogen effekt på trafiksikkerheden. Regeringen vil dog se åbent på de argumenter, der vil blive fremlagt af Kommissionen.

Om de øvrige initiativer tilslutter regeringen sig Kommissionens forslag om en videreudvikling af den fælles database for ulykkesstatistik, CARE, men understreger samtidig at en større harmonisering heraf ikke må gå ud over ulykkesstatistikens nationale anvendelsesmuligheder i den nationale trafiksikkerhedsindsats.

Regeringen tilslutter sig desuden Kommissionens forslag om at udveksle erfaringer omkring tekniske undersøgelser af trafikulykker, men lægger vægt på at medlemslandene beholder muligheden for at udføre tekniske undersøgelser af trafikulykker i overensstemmelse med national praksis.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Meddelelsen har endnu ikke været behandlet i Rådets arbejdsgruppe, og der er endnu ikke kendskab til andre landes holdninger til den foreslåede handlingsplan.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Meddelelsen er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.