



Bruxelles, den 12.12.2016
COM(2016) 787 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Redning af liv: forbedret sikkerhed i biler i EU

Rapport om overvågningen og vurderingen af avanceret sikkerhedsudstyr til køretøjer samt omkostningseffektiviteten og gennemførligheden heraf med henblik på revisionen af forordningerne om den generelle sikkerhed af motorkøretøjer og om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter
{SWD(2016) 431 final}

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Redning af liv: forbedret sikkerhed i biler i EU

Rapport om overvågningen og vurderingen af avanceret sikkerhedsudstyr til køretøjer samt omkostningseffektiviteten og gennemførligheden heraf med henblik på revisionen af forordningerne om den generelle sikkerhed af motorkøretøjer og om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter

1. INDLEDNING

Der er sket en markant forbedring af færdselssikkerheden i EU i de seneste årtier takket være en resolut og effektiv indsats på EU-niveau samt på nationalt og lokalt plan med fokus på trafikanternes adfærd, motorkøretøjerne og infrastrukturen. Dette har ført til, at EU har de sikreste veje i verden. Denne øgede sikkerhed skyldes i vid udstrækning EU-lovkrav til køretøjers sikkerhed, der i denne periode er indført som led i EU's færdselssikkerhedspolitik¹.

Disse sikkerhedskrav til køretøjer var også en saltvandsindsprøjtning til europæisk forskning, udvikling og innovation: når industrien stod over for mere vidtrækkende krav, reagerede den med innovative tekniske løsninger. Da EU var først ude med mange af disse krav, var det også i Europa, at de fleste løsninger blev udviklet, og det var her, der blev skabt kvalitetsjob som svar på udfordringerne. Faktisk er bilindustrien den største kilde til privat forskning og udvikling i EU og har sat niveauet på globalt plan.

Bilindustrien fortsætter med at innovere, og der er behov for at tage lovkravene op igen for at sikre, at EU fortsat er i front i den internationale udvikling og samtidig fortsætter med at redde liv. De imponerende fremskridt i nedbringelsen af færdselsulykker er aftaget i den seneste tid, mens omkostningerne ved dødsfald og kvæstelser i trafikken anslås til at ligge på mindst 100 mia. EUR om året², og hundredvis af familier hvert år får deres liv ødelagt på grund af trafikulykker.

Aktive sikkerhedssystemer og den teknologiske udvikling heraf fører til gradvis automatisering af køretøjer. De betragtes som centrale støtteteknologier med hensyn til at befordre og fremme en omfattende automatisering af køretøjer og hermed bidrage til

¹ Ex post evaluation of the European Road Safety Action Programme (2001-2010) (efterfølgende evaluering af det europæiske handlingsprogram for trafikikkerheden) – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011-2020 (midtvejsevaluering af de politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020) – <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>.

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_da.htm.

digitaliseringen af det indre marked. EU har tidligere indført obligatorisk montering af elektroniske stabilitetskontrollsystemer på alle køretøjer og avancerede nødbremsesystemer og systemer til advarsel om uforvarende vognbaneoverskridelse på lastbiler og busser, hvilket anslås at bidrage til en nedbringelse af antallet af trafikdræbte med 5 000 om året. Potentialiet i disse og andre aktive sikkerhedsteknologier kan kun udnyttes fuldt ud gennem udbredt anvendelse i køretøjer på EU's veje.

En lang række af disse krav bidrog også til nedbringelse af CO₂-udledninger og dermed til opfyldelsen af EU's klimamål og målsætningerne for energiunionen. Dette gjaldt for eksempel dæktrykovervågningssystemer i personbiler, som sikrede optimalt dæktryk med henblik på at reducere rullemodstanden og dermed brændstofforbruget. Klimaindsatsmålene for nedbringelse af CO₂-udledningerne i transportsektoren kræver endvidere udvikling af yderligere køretøjsteknologier, der ansporer til at køre under forhold, der er optimale for brændstoføkonomien, f.eks. gennem intelligent farttilpasning og udvidelse af dæktryksovervågning til erhvervskøretøjer.

Øget autonomi i køretøjer prioriteres højt af bilfabrikanter, og nøjagtige, robuste, holdbare og prismæssigt overkommelige sensorteknologier er derfor ved at blive bredt tilgængelige. Sådanne teknologier er nødvendige for at detektere køretøjets omgivelser, hvilket bidrager til sikkerheden, navnlig når det gælder sårbare trafikanter, og til nedbringelse af den trafikale trængsel og den deraf følgende forurening, eftersom 15 % af al trafikophobning i Europa skyldes ulykker³.

I nærværende rapport fremlægger Kommissionen resultaterne af sin analyse af en række nye sikkerhedsforanstaltninger. Kommissionen foreslår en vej frem under behørig hensyntagen til de foreslåede foranstaltningers gennemførlighed og omkostningseffektivitet. Kommissionens arbejdsdokument, der ledsager nærværende rapport, indeholder en udførlig beskrivelse af foranstaltningerne. Disse danner grundlag for en bred offentlig debat, som Kommissionen opfordrer alle interessenter til at deltage i.

Endelig er det Kommissionens hensigt, at dette arbejde som en generel ramme skal bidrage til opfyldelse af de vækst-, beskæftigelses- og investeringsrelaterede prioriteter i EU ved at fremme de mest effektive innovationer og bevare kvalitetsjob i Europa, digitalisere det indre marked gennem fremme af sikkerhedssystemer, der anses for at være centrale støtteteknologier til at styrke og støtte en omfattende automatisering af køretøjer og energiunionens mål om nedbringelse af CO₂-emissioner inden for transport.

2. SAMSPILLET MELLEM FÆRDELSSIKKERHED OG KØRETØJSTEKNOLOGI

Siden 2009 er trafikulykker ikke længere den hyppigste dødsårsag i Den Europæiske Union⁴. Antallet af trafikdræbte i EU er faldet betydeligt i de sidste 13 år, nemlig med ca. 53 % fra 54 300 i 2001 til 25 900 i 2014⁵. Trafikulykker rammer imidlertid fortsat hundredtusinder af familier og medfører kolossale økonomiske omkostninger hvert år. På den baggrund er færdselssikkerhed fortsat et presserende problem. Hertil kommer, at antallet af trafikdræbte synes at være stagneret siden 2013. En række medlemsstater rapporterer faktisk, at trafikdødeligheden er på vej op igen⁶.

³ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm.

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics.

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf.

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_da.htm.

For at nå EU's strategiske mål om at halvere antallet af trafikdræbte fra ca. 31 000 i 2010 til 15 000 i 2020⁶ som angivet i de politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020⁷, er det nødvendigt med en yderligere indsats, da der er stor sandsynlighed for at målet ikke bliver nået.

De fleste (55 %) af trafikdrabene sker på veje uden for byområderne, 38 % i byområder og kun ca. 7 % på motorveje. Fodgængere og cyklister udgør 30 % af det samlede antal trafikdræbte, men 43 % i byområderne⁸. Disse tal giver et generelt fingerpeg om de områder, hvor der kan ske forbedringer, og som kan gøres til indsatsområder med revisionen af forordningerne om generel sikkerhed og om sikkerhed for fodgængere.

Ifølge eksperter skyldes ca. 95 % af trafikulykker til dels fejl, mens det anslås, at 75 % alene skyldes menneskelige fejl⁹. Undersøgelser har vist, at for høj fart, distraktion og spirituskørsel hører til de vigtigste menneskelige faktorer i forbindelse med ulykker. I tråd med Kommissionens meddelelse "CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa"¹⁰ og den handlingsplan, der er beskrevet i Kommissionens meddelelse "På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: Europæiske politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020"¹¹ bør der anlægges en integreret strategi for trafikikkerheden, og køretøjers sikkerhed er kun én af en række faktorer, der er afgørende for resultatet. En effektiv trafikikkerhedspolitik kræver generelt, at der tages fuldt hensyn til alle faktorer, herunder førerens adfærd og vejinfrastrukturen, og at samspillet mellem dem nøje overvåges.

I betragtning af betydningen blandt disse faktorer af sikkerhedskrav til køretøjer og i lyset af den indberetningspligt, der fremgår af forordningerne om generel sikkerhed og om sikkerhed for fodgængere, har Kommissionen indledt debatten om prioriterede indsatsområder og om evidensbaserede foranstaltninger, som generelt set vil få størst mulig positiv virkning.

Der bør rettes særlig opmærksomhed mod bløde trafikanter og mod køretøjspassagerer, der er sårbare i kraft af deres alder, f.eks. ældre mennesker¹² og små børn¹³. Der bør endvidere sættes fokus på evaluering af teknologier, der udnytter samspillet mellem føreren, køretøjet og køreforholdene, herunder intelligente transportsystemer (ITS), som på denne måde bidrager til digitaliseringen i EU i tråd med strategien for det digitale indre marked.

⁷ COM(2010) 389 final.

⁸ CARE: *distribution of fatalities by mode of transport in the EU 2013* (fordeling af trafikdræbte efter transportform i EU 2013).

⁹ Kilde: 2002-rapport fra eSafety-arbejdsgruppen.

¹⁰ COM(2012) 636 final.

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf.

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf.

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf.

3. SIKKERHED GENNEM LOVGIVNING

Der er tydelige eksempler på, at effektive sikkerhedskrav allerede er gjort obligatoriske i EU. Det gælder f.eks. de sikkerhedsbestemmelser om beskyttelse ved frontal kollision og sidepåkørsel og om fodgængerbeskyttelse, der gradvist er indført i løbet de sidste 15 år¹⁴. Denne udvikling i køretøjers sikkerhed ansås for at være af central betydning for EU's indsats på området, der har bidraget til nedbringelsen af trafikulykker og dødsfald/kvæstelser i de sidste 15 år og gjort EU til den sikreste region i verden, når det gælder køretøjers sikkerhed¹⁵.

Der er indført et sæt omfattende krav for specifikt at beskytte fodgængere og andre bløde trafikanter, bl.a. cyklister, med en indfasningsperiode fra 2005 til 2013 for personbiler og fra 2011 til 2019 for lastbiler og varevogne. En sammenligning af antallet af trafikdræbte fodgængere og cyklister i 2013 med antallet i 2004 viser et fald på henholdsvis 37 % og 32 %¹⁶.

Med forordningen om generel sikkerhed er der indført obligatorisk førerselealarm, Isofix-konnekter til sikker montering af barnestole i biler og dæktryksovervågning for at forhindre dækudblæsninger, som kan føre til tab af kontrol. Vognbaneskiftalarm og automatisk nødbremning blev gjort obligatoriske i nye lastbiler og busser, og der blev indført elektroniske stabilitetskontrollsystemer og dagkørelsygter i alle motorkøretøjer. Disse seneste foranstaltninger blev hurtigt indfaset mellem 2011 og 2015. Det konstateres derfor, at det på grund af de anvendte teknologiers stadig relativt lave markedspenetrationsgrad ikke har været muligt at foretage en detaljeret vurdering af deres effektivitet.

4. OVERVÅGNING AF AVANCEREDE SIKKERHEDSSYSTEMER FOR KØRETØJER

I overensstemmelse med forordningen om generel sikkerhed¹⁷ og forordningen om sikkerhed for fodgængere¹⁸ skal Kommissionen overvåge og aflægge rapport til Europa-Parlamentet om den tekniske udvikling vedrørende øgede krav til passiv sikkerhed, overvejelse og mulig indførelse af krav om nye og forbedrede sikkerhedselementer samt forbedrede aktive sikkerhedsteknologier. Disse forpligtelser fremgår af artikel 17 i forordningen om generel sikkerhed og artikel 12 i forordningen om fodgængerbeskyttelse.

4.1. NYE TEKNOLOGIER OG IKKEREGULEREREDE FORANSTALTNINGER

Med henblik på at opfylde kravet om overvågning og rapportering iværksatte Kommissionen i 2014 en undersøgelse, der skulle vurdere *Fordele ved og gennemførlighed af en række nye teknologier og ikkereregulerede foranstaltninger inden for sikkerhed for personer i køretøjet og*

¹⁴ WHO global status report on road safety, 2015, section 3.

¹⁵ Evalueringen af EU's politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020¹⁵ konkluderede, at det er sandsynligt, at især lovgivningen om køretøjers sikkerhed, indført før 2011, vil bidrage væsentligt til at reducere antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede i alle EU-lande i indeværende målperiode. Dette indsatsområde er langt det mest effektive af alle Kommissionens trafikikkerhedstiltag og giver den største merværdi i forhold til det, medlemsstaterne kan opnå" - http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf.

¹⁶ CARE: *percentage change in number of fatalities by mode of transport 2013* (procentvis fald i antallet af trafikdræbte efter transportform 2013).

¹⁷ EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1.

¹⁸ EUT L 35 af 4.2.2009, s. 1.

beskyttelse af bløde trafikanter. Undersøgelsen blev offentliggjort af Kommissionen i marts 2015 via EU Bookshop¹⁹.

Intensiv interaktion med og høringer af interessenter har været til stor gavn både for Kommissionens forberedelse af kommissoriet for undersøgelsen og den detaljerede information og input, der i løbet af analysen efterfølgende blev gennemført på vegne af Kommissionen. Undersøgelsen blev også grundigt drøftet med medlemsstaternes og internationale partnerlandes myndigheder, inden den blev færdiggjort.

Kommissionen ønskede at sikre, at oplysningerne blev indsamlet med det formål at muliggøre en prioritering af eventuelle fremtidige sikkerhedstiltag. For at opnå dette giver undersøgelsen et overblik med en gennemførligheds- og cost/benefit-analyse af et bredt spektrum af 55 mulige foranstaltninger, der kunne indgå i de reviderede forordninger om generel sikkerhed og om sikkerhed for fodgængere. Resultatet af undersøgelsen er et vejledende cost/benefit-forhold, som udarbejdes med henblik på at skelne mellem foranstaltninger, som med stor sandsynlighed, rimelig sandsynlighed eller meget ringe sandsynlighed skaber fordele, der står i et rimeligt forhold til omkostningerne ved gennemførelsen.

Inden for rammerne af denne rapport fra Kommissionen er den foreløbige vurdering af forbedret sikkerhedsudstyr uddybet yderligere og omdannet til en liste med et specifikt udvalg af foranstaltninger, som kunne være både effektive og gennemførlige. Blandt disse foranstaltninger er indførelsen af aktive systemer som f.eks. automatiske nødbremsesystemer og aktiv teknologi til vognbanefastholdelse, forbedring af passivt sikkerhedsudstyr, herunder selealarmer på alle sæder, forbedret stødabsorbering for fodgængere i tilfælde, hvor hovedet rammer den forreste del af bilen, og cyklistdetektion i tilfælde af overhængende kollisionfare. Andre områder af stor interesse er forbedret direkte udsyn og fjernelse af blinde vinkler i lastbiler for at beskytte bløde trafikanter. I afsnit 5 findes en omfattende oversigt, og samtlige detaljer findes i Kommissionens arbejdsdokument, der ledsager denne rapport.

4.2. FRIVILLIGT Udstyr

Programmer til vurdering af personbiler som f.eks. det europæiske program for bedømmelse af nye bilmodeller (EuroNCAP)²⁰ har tilskyndet bilfabrikanter til at udvikle køretøjer, som er sikrere end foreskrevet af EU-lovgivningen om køretøjers sikkerhed, og udstyre en stor del af de bilmodeller, de har på markedet, med den nyeste avancerede sikkerhedsteknologi. Der er ingen tvivl om, at denne indsats også bidrager til det høje sikkerhedsniveau på EU's veje.

Da fabrikanterne generelt forsøger at opnå den højest mulige karakter til deres mest solgte modeller på de vigtigste nationale markeder i EU, er der tegn på, at fordelingen af biler med høje karakterer er ulige fordelt på de forskellige medlemsstaters markeder. I nogle tilfælde er bestemte modeller med lave karakterer specifikt rettet mod visse (mindre velstående)

¹⁹ [http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVv;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=.](http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVv;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=)

²⁰ EuroNCAP er et frivilligt europæisk program til vurdering af sikkerhedspræstationer, som støttes af Kommissionen og en række EU-staters regeringer samt motorejere og forbrugerorganisationer. EuroNCAP offentliggør sikkerhedsrapporter om nye biler og uddeler stjerner for køretøjernes resultater i en række kollisionstests, herunder frontal kollision, sidekollision, pælekollision og påkørsel af fodgængere. Topkarakteren er fem stjerner.

markeder og kan ikke fås på andre markeder. I andre tilfælde viser de modeller, der normalt får høje karakterer, mindre gode resultater i den virkelige situation, fordi frivilligt avanceret sikkerhedsudstyr fjernes fra dem i bestemte lande, f.eks. med henblik på en reduktion af de omkostninger, der er forbundet med den lokale skatte- og afgiftspolitik. Denne almindelige praksis kan forklares ved den karaktergivningsbestemmelse, som (indtil for nylig) er blevet anvendt, og som går ud på, at ikke alle, men kun et flertal af vurderede biler, skal udstyres med et bestemt sikkerhedsэлемент²¹.

Det følger klart af ovenstående, at ikke alle EU-borgere har adgang til biler med samme høje grad af sikkerhed. Dette afhænger af bilfabrikanternes og deres importørers interne politikker og fordelingsstrategier, navnlig hvad angår forbrugernes købekraft på et specifikt marked, hvilket fører til, at hver femte bil, der købes, ikke nødvendigvis er forsynet med det avancerede sikkerhedsudstyr, som skulle fremgå af den givne sikkerhedskarakter. Ikke desto mindre er meget af det udstyr, som fremhæves af karaktergivningsprogrammerne, almindeligt forekommende, og udgifterne hertil skulle i kraft af stordriftsfordele være faldet betydeligt i løbet af de seneste år. Hvis dette udstyr gøres obligatorisk, kunne det bidrage til et mere jævnt fordelt beskyttelsesniveau.

4.3. VURDERING AF DEN NUVÆRENDE REFERENCELINJE FOR SIKKERHED OG DEN FREMTIDIGE FOKUS

For at muliggøre en mere ambitiøs og harmoniseret sikkerhedssituation i hele EU bør gennemgangen af EU's sikkerhedsbestemmelser for køretøjer omfatte en vurdering af det sikkerhedsudstyr, som efter planen skal gøres obligatorisk for at højne sikkerhedsniveauet i køretøjer mod et niveau, som svarer til den nuværende referencelinje i de mest solgte biler i EU.

Det er også nødvendigt at rette opmærksomheden mod situationen hvad angår erhvervskøretøjer og busser. Når det gælder personbiler, sættes der fokus på beskyttelse af fører og passagerer og på beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter, men dette er ikke klart tilfældet for andre køretøjskategorier. Selv om grundlæggende sikkerhedsudstyr såsom almindelig konstruktionsintegritet og sikkerhedsseler samt automatiske bremsesystemer og vognbaneskiftalarmer nu er påbudt, fokuseres der meget lidt på yderligere at fremme og forbedre disse køretøjers sikkerhedsniveauer. Dette strider imod behovet for en bedre beskyttelse af føreren af og passagerne i sådanne køretøjer i lyset af, at de stadig tegner sig for en betydelig andel af trafikofrene, og for at beskytte cyklister og fodgængere, som i stigende grad er impliceret i ulykker i EU's byer med alvorlige kvæstelser eller dødsfald til følge²².

4.4. YDERLIGERE PLANLAGTE UNDERSØGELSER AF KØRETØJERS SIKKERHED

I lyset af lovgivningsmæssige foranstaltninger i andre regioner i verden, især i USA og Japan, anser Kommissionen det for passende at iværksætte undersøgelser af de konkrete ulykkestyper, som der sættes fokus på i de pågældende regioner, med henblik på at konstatere, om der er behov for at rette opmærksomheden mod lignende hændelser i EU. Sådanne undersøgelser skal give et ajourført overblik over situationen i EU og kortlægge hvilke

²¹ <http://www.euroncap.com/en/about-euro-ncap/how-to-read-the-stars>.

²² CARE: *distribution of fatalities by mode of transport in the EU 2013* (fordeling af trafikdræbte efter transportform i EU 2013).

modforanstaltninger, der måtte være nødvendige. Disse ulykker kunne omfatte frontale kollisioner, sidekollisioner, vælteulykker og påkørsler bagfra, navnlig med fokus på virkningerne af den større udbredelse af SUV-køretøjer med et højere tyngdepunkt, højere vægt og et aggressivt frontdesign, der er forbundet med kvæstelser af forskellige sårbare passagertyper og køretøjsbrande som følge af kollisioner. Vedlagte arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene indeholder en liste over foreslåede undersøgelser.

4.5. BEHOVET FOR AT FORBEDRE TILGÆNGELIGHEDEN AF EU-OMFATTENDE, DETALJEREDE ULYKKESDATA

For hver person, der omkommer i en trafikulykke, er der mange der pådrager sig alvorlige kvæstelser med livsændrende konsekvenser. De alvorlige kvæstelser er ikke kun mere almindelige, men koster ofte samfundet flere penge på grund af behovet for langvarig rehabilitering og sundhedspleje.

Kravet om grundige ulykkesdata af høj kvalitet indgår som en central del af strategien til nedbringelse af antallet af trafikofre. Sådanne data ses som en grundlæggende forudsætning for udformningen og overvågningen af trafikikkerhedspolitikken i EU. Der er behov for data for at vurdere resultaterne af trafik- og køretøjssikkerhedstiltag og for at støtte udviklingen af yderligere foranstaltninger. Det blev allerede konstateret for mange år siden, at der endnu ikke fandtes en enkelt ulykkesdatabase i EU, som imødekom samtlige behov, og at der er store huller, bl.a. hvad angår en grundig analyse af årsagerne til ulykker og kvæstelser²³.

Fra 2015 begyndte medlemsstaterne for første gang at indberette data om alvorlige kvæstelser på basis af den internationale traumeskala MAIS3+ (Maximum Abbreviated Injury Score), som anvendes for alvorligt kvæstede. Dette er et vigtigt skridt i den rigtige retning. Der er dog stadig behov for en debat om behovet for at iværksætte et initiativ, der går ud på at starte indsamling af detaljerede, EU-omfattende data, som kan anvendes i udformningen af en trafikikkerhedspolitik.

Øget adgang til nøjagtige og detaljerede ulykkesdata for hele EU ville være nyttigt i forbindelse med yderligere revisioner af sikkerhedsbestemmelserne for køretøjer og andre trafikikkerhedsforanstaltninger.

5. CENTRALE PROBLEMER, DER SKAL TAGES OP I REVISIONEN OG DEN EVENTUELLE AJOURFØRING AF FORORDNINGERNE

Der er kortlagt fire hovedindsatsområder bestående af 19 konkrete foranstaltninger, der skal forbedre køretøjssikkerheden. Baseret på vores analyse, som fremgår af afsnit 4.1 ovenfor, forekommer de udvalgte foranstaltninger på dette stadium at være gennemførlige og omkostningseffektive, men bør være genstand for yderligere undersøgelser. For omhyggeligt at vurdere, om disse kriterier er opfyldt eller ej, bør foranstaltningerne som et næste skridt være genstand for yderligere drøftelser med de berørte aktører og yderligere analyser i Kommissionen med henblik på i sidste ende at nå frem til en uangribelig vurdering af deres virkninger med hensyn til at styrke køretøjssikkerheden.

Beskrivelsen herunder af hovedområderne for køretøjssikkerhed omfatter en koncis oversigt over de målrettede foranstaltninger.

²³ ETSC (2001).

5.1. AKTIVE SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER

Dette hovedområde dækker foranstaltninger, som i stedet for at afbøde følgerne af ulykker helt kan forhindre ulykker, og som generelt anses for at være det vigtigste område for fremtidige lovgivningsbaserede forbedringer af køretøjssikkerheden. Der er tale om følgende sikkerhedsudstyr: automatisk nødbremser, intelligent farttilpasning, vognbaneassistance og trætheds- og distraktionsovervågning.

5.2. PASSIVE SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER

Dette område dækker foranstaltninger til afbødning af ulykker og består af indførelsen af nye krav eller forbedring af eksisterende foranstaltninger inden for: nødbremsesdisplay (blinkende stoplygter), selealarm, frontkollisionstest, sidekollisionstest, bagkollisionstest, alkolås med standardiseret interface, kollisionsdatarekorder og dæktryksovervågning.

5.3. LASTBILER OG BUSSE

De foranstaltninger, der er under overvejelse til forbedring af sikkerheden for lastbiler og busser, omfatter indførelse eller forbedring af: frontdesign og direkte udsyn, underkøringssværm (bagkofanger) for lastbil og anhænger, sideafskærmning (sideskærme) og brandsikkerhed for busser.

5.4. SIKKERHED FOR FODGÆNGERE OG CYKLISTER

Endelig er der på dette område planer om at indføre fodgænger- og cyklistdetektion (forbundet med automatiske nødbremsesystemer), beskyttelse mod slag af hoved mod A-stolper og forrude samt detektion af personer bag køretøjer under bakning.

6. KONKLUSIONER

De gældende regler for køretøjers sikkerhed i Den Europæiske Union består af en omfattende pakke med påviselig effektivitet og dokumenterede resultater som fremhævet ovenfor i afsnit 3. Den handlingsplan, som beskrives i Kommissionens meddelelse "På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020"²⁴ dækker en lang række aspekter, der har indflydelse på trafikikkerheden, især selve køretøjerne, men også bilisternes adfærd og vejinfrastrukturen. Midtvejsevalueringen af denne politik²⁵ bekræftede de vigtige og meget omfattende fremskridt, der er gjort i reduktionen af antallet af trafikdræbte. Undersøgelsen konkluderede endvidere, at motorkøretøjslovgivningen faktisk er et kritisk vigtigt område hvad angår dens bidrag til reduktionen af trafikdrab.

Nærværende rapport til Europa-Parlamentet og Rådet giver et samlet overblik og udpeger vejen fremad, når det gælder forbedret sikkerhed for køretøjer til gavn for alle trafikanter, dvs. alle borgere i Den Europæiske Union. Kommissionen har gennemgået foranstaltninger, der har potentiale til at sikre gradvise, men betydelige forbedringer med henblik på at løse en række problemer, der er forbundet med køretøjssikkerhed. Kommissionen vil overveje, hvilke af disse foranstaltninger der skal være genstand for lovgivningsforslag. Dette sker efter passende konsekvensanalyser, der vurderer omkostninger og fordele, tager hensyn til den

²⁴ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf.

²⁵ COM(2015) 116 final.

kumulative indvirkning på EU-industriens konkurrenceevne og fastsætter en rimelig tidsplan, der giver industrien mulighed for at tilpasse sig.

Eventuelle nye sikkerhedskrav til køretøjer på EU's veje bør kunne give anledning til yderligere innovationer og investeringer, hvilket vil skabe kvalitetsjob i EU og forbedre EU-industriernes konkurrenceevne. De bør også kunne styrke EU's vilje til at sikre en markant reduktion i udledningen af drivhusgasser som led i strategien til bekæmpelse af klimaændringer.