



Bruxelles, den 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

BILAG

til

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

**ET MOBILT EUROPA
Bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren**

DA

DA

Bilag 1: Strategisk handlingsplan om trafikssikkerhed

I dette bilag skitseres en række konkrete foranstaltninger, som er planlagt under Kommissionens nuværende mandat, dvs. frem til udgangen af 3. kvartal 2019. **Der er fastsat en tidsfrist for disse foranstaltninger.** Det kan naturligvis ikke foregribes, hvilke foranstaltninger den næste Kommission vil træffe, men der præsenteres en vifte af yderligere påtænkte foranstaltninger for perioden efter 2019. **Denne er vejledende og har ingen tidsfrister.**

1. Bedre forvaltning af trafikssikkerheden

For at modvirke tendensen med stagnerende tal for trafikssikkerhed i EU og gøre fremskridt i retning af det langsigtede mål om helt at undgå dødsfald i trafikken i EU i 2050 ("nulvisionen") er der behov for en ny tilgang. EU's trafikssikkerhedspolitiske rammer for 2021-2030, som skal udspecificeres nærmere senest i 2019, er baseret på **Safe System-tilgangen**. Denne tilgang omfatter fastsættelse af klare mål og overvågning af fremskridtene ved hjælp af en række **centrale resultatindikatorer**, der har direkte sammenhæng med forebyggelse af dødsfald og alvorligt kvæstede blandt alle trafikanter. Den kræver **en koordineret indsats i alle sektorer og for alle trafikanter** under en forbedret forvaltningsstruktur.

Nøgleaktioner vedrørende forvaltning

Kommissionen vil konkretisere de principper for EU's trafikssikkerhedspolitiske rammer for 2021-2030, som er fastlagt i nærværende meddelelse [2. kvartal 2019], bl.a. i form af

- en liste over centrale resultatindikatorer, der skal knyttes sammen med målresultater, som fastsættes i tæt samarbejde med medlemsstaterne
- et styrket mandat for Arbejdsgruppen på Højt Plan om Trafikssikkerhed (som består af højtstående repræsentanter for nationale forvaltninger), som omfatter strategisk rådgivning og hyppig feedback og
- en ny rolle til den europæiske trafikssikkerhedsambassadør (en velkendt personlighed), som skal koordinere indsatsen på trafikssikkerhedsområdet med medlemsstaterne og udbrede god praksis både inden for EU og på internationalt plan.

I hele perioden vil Kommissionen (anført af en koordineringsgruppe, der oprettes på tværs af generaldirektoraterne) samarbejde med medlemsstaterne og interesserede parter om at overvåge og øge fremdriften, f.eks. ved hvert andet år at afholde møder med fokus på resultater og fremme frivilligt engagement, navnlig inden for rammerne af et styrket EU-charter om trafikssikkerhed¹.

2. Øget økonomisk støtte til trafikssikkerhed

En vigtig løftestang, som EU har til rådighed for at fremskynde opnåelsen af resultater, består i at yde støtte til initiativer vedrørende trafikssikkerhed ved hjælp af forskellige løsninger. Der kan ydes støtte til opgraderinger af infrastruktur fra regionale fonde under den nuværende finansielle ramme. Desuden stilles der ved den aktuelle indkaldelse under Connecting Europe-

¹ EU-chartret om trafikssikkerhed er en civilsamfundsplatform for trafikssikkerhed, som Kommissionen har etableret, og som i dag har mere end 3 500 medlemmer.

faciliteten 200 mio. EUR til rådighed for trafiksikkerhed og digitalisering. På længere sigt vil det være vigtigt at sikre stabilitet og sammenhæng i finansieringsløsningerne for opgradering af infrastruktur, andre trafiksikkerhedstiltag og kapacitetsopbygning.

Nøgleaktioner vedrørende støtte og finansiering

Kommissionen vil:

- tilskynde til brug af økonomisk støtte fra EU's struktur- og investeringsfonde til opgradering af infrastrukturen for at øge trafiksikkerheden, navnlig i medlemsstater med forholdsvis ringe trafiksikkerhed, og opmuntre til brug af Connecting Europe-faciliteten [2. kvartal 2018]
- effektivisere og øge støtten til finansiering af trafiksikkerhedsforanstaltninger i den næste flerårige finansielle ramme under hensyntagen til komplementariteten mellem de forskellige finansieringsinstrumenter [2. kvartal 2018]
- undersøge, hvordan der kan sikres stabilitet i finansieringen af støtte til trafiksikkerhedsforanstaltninger under den næste flerårige finansielle ramme, f.eks. med hensyn til fælles operationer med fokus på håndhævelse af færdselsreglerne, som gennemføres i samarbejde mellem politimyndigheder på tværs af grænserne [3. kvartal 2018] og
- undersøge mulighederne for at yde økonomisk støtte til kapacitetsopbygning på medlemsstatsplan, bl.a. i tilknytning til Safe System-strategier (f.eks. målemetoder med brug af centrale resultatindikatorer) [3. kvartal 2019].

Derudover vil Kommissionen i tæt samarbejde med Den Europæiske Investeringsbank undersøge, hvordan offentlige myndigheder kan få lettere adgang til tilstrækkelig økonomisk støtte til indkøb af sikrere flåder. For eksempel kunne der oprettes en facilitet for sikrere transport, eller den nuværende facilitet for renere transport kunne eventuelt udvides². Kommissionen vil endvidere undersøge, hvordan der kan ydes finansiering til den forskning og innovation, der er nødvendig for at udvikle og gennemføre Safe System-strategier.

3. Sikre veje og vejsider

Safe System-tilgangen til anlæggelse af veje indebærer, at vejenes funktion, udformning, layout og hastighedsgrænser skal matche hinanden for at undgå menneskelige fejl, således at ulykker ikke fører til dødsfald eller alvorlig legemsbeskadigelse. Kommissionen foreslår i dag at revidere direktivet om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed for at stille krav om **øget gennemsigtighed og kortlægning af risici i hele nettet** og at udvide dets anvendelsesområde, så det ikke blot omfatter det transeuropæiske net, men **alle primærveje**.

Nøgleaktioner vedrørende sikre veje og vejsider

Kommissionen vil:

- udføre forberedende arbejde og nedsætte en ekspertgruppe, som får til opgave at udforme rammer for klassificering af veje, som sikrer bedre matchning af vejenes udformning og layout med hastighedsgrænserne i overensstemmelse med Safe System-tilgangen [3. kvartal 2019] og

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

- lette udveksling af erfaringer om Safe System-metoder blandt eksperter på området (f.eks. i et forum for europæiske trafik sikkerhedsrevisorer) [efter vedtagelsen af det reviderede direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed].

I hele perioden vil Kommissionen bestræbe sig på at udpege yderligere EU-foranstaltninger, f.eks. med hensyn til at opstille specifikke sikkerhedsmål for vejene i det transeuropæiske net ved den næste revision af retningslinjerne for de transeuropæiske net.

4. Sikre køretøjer

EU har formået at nedbringe antallet af dødsfald og alvorlige kvæstelser ved at forbedre køretøjernes sikkerhed i kraft af successive iterationer af forordningen om den generelle sikkerhed af motorkøretøjer og forordningen om sikkerhed for fodgængere. Kommissionen foreslår at revidere disse forordninger for at gøre en række **vigtige sikkerhedsfunktioner obligatoriske**, herunder intelligent farthjælp og autonome nødbremsesystemer (bl.a. i forhold til fodgængere og cyklister) og forbedret direkte udsyn i lastvogne. Som opfølgning vil det være vigtigt at prioritere EU's og FN's arbejde med at udarbejde nye bestemmelser om køretøjers sikkerhed (f.eks. autonome nødbremsesystemer til lastvogne, herunder standarder for registrering af fodgængere og cyklister og direkte udsyn). **Offentlige indkøb** rummer også interessante muligheder for at øve positiv indflydelse på tempoet i udbredelsen af sikkerhedsteknologier.

Derudover foreslår Kommissionen at revidere forordningen om mærkning af dæk for at forbedre forbrugeroplysningen, navnlig med hensyn til **dækkenes sikkerhedsegenskaber**.

Nøgleaktioner vedrørende sikre køretøjer

Kommissionen vil:

- vurdere, om det er gennemførligt og omkostningseffektivt at modernisere den nuværende flåde (navnlig busser og lastvogne) med avancerede førerstøttesystemer [4. kvartal 2018] og
- opfordre medlemsstaterne til at overveje nationale incitamenter til hurtig udbredelse af afprøvede teknologier ved brug af flere forskellige midler, herunder udbud, politikker med fokus på sikre rejseformer samt skatte- og forsikringsmæssige incitamenter, idet den frie konkurrence samtidig opretholdes på det indre marked [2. kvartal 2018].

Kommissionen vil forsøge at indhente frivillige tilsagn fra bl.a.

- arbejdsgivere/sammenslutninger af vejtransportvirksomheder (f.eks. om at bruge køretøjer med de seneste sikkerhedsfunktioner, før der pålægges lovkrav om at bruge dem)
- offentlige myndigheder (f.eks. byer, som favoriserer indkøb af de sikreste – og ikke blot de reneste – biler til deres flåder i forbindelse med offentlige indkøb)
- producenter (om f.eks. at indarbejde sikkerhedsfunktioner, der rækker ud over mindstekravene, for alle prissegmenter)
- forsikringsselskaber (om f.eks. at ændre præmiestrukturen til gavn for sikrere køretøjer)
- sektoren for udlejning og deling af biler (om f.eks. at fremme sikre biler i forbindelse med leje- og leasingaktiviteter, regelmæssig vedligeholdelse osv.), og

- køreskoler (om f.eks. uddannelse af nye og eksisterende trafikanter i, hvordan man bruger nye sikkerhedsfunktioner i køretøjer).

Kommissionen vil vurdere behovet for en yderligere indsats, bl.a. med hensyn til bestemmelser om afprøvning af slidte dæks vejgreb, med hensyn til de retlige rammer for teknisk kontrol med køretøjer, herunder foranstaltninger til bekæmpelse af, at ejere/brugere af køretøjer foretager ulovlige ændringer af dem, og med hensyn til at give sikkerhedshensyn en mere fremtrædende rolle i EU's lovgivning om offentlige indkøb.

5. Sikker kørsel

Sikker **adfærd** blandt trafikanterne (hastighed, brug af beskyttelsesudstyr såsom sikkerhedssele og styrthjelm, færdsel i trafikken uden at have indtaget alkohol eller narkotika og uden distraherende elementer) og **håndhævelse** af krav til denne adfærd er også afgørende for at forebygge og afbøde alvorlige ulykker. Forslaget til en revideret forordning om den generelle sikkerhed og sikkerhed for fodgængere omfatter visse elementer, der lover store sikkerhedsgevinster (intelligent farthjælp, teknologi til registrering af træthed og standardiserede grænseflader for alkoholåse).

Nøgleaktioner vedrørende sikker kørsel

Kommissionen vil:

- vurdere mulighederne for at øge effektiviteten af direktivet om grænseoverskridende håndhævelse over for trafikforseelser på grundlag af en evaluering, der blev foretaget i 2016 [4. kvartal 2018]
- iværksætte en undersøgelse af, om det er muligt at gennemføre et lovgivningsinitiativ om gensidig anerkendelse af frakendelse af førerretten [1. kvartal 2019]
- gennemføre De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europas (UNECE) bestemmelser, hvori selealarmer gøres obligatoriske for alle sæder [4. kvartal 2018]
- samarbejde med medlemsstaterne om at skabe de forhold, der er nødvendige for sikre velfungerende intelligent farthjælp, der kan tilsidesættes, herunder angivelse af hastighedsgrænser i et digitalt format, og overveje, om det er muligt og acceptabelt at anvende intelligent farthjælp, der ikke kan tilsidesættes, i fremtiden [3. kvartal 2019] og
- vurdere, hvordan EU-henstillingen om den maksimalt tilladte alkoholkoncentration i blodet kan styrkes, f.eks. anbefale lavere grænseværdier for erhvervschauffører og/eller nye bilister og vejlede om brug af alkoholåse [3. kvartal 2018].

Kommissionen vil forsøge at indhente frivillige tilsagn fra bl.a.

- arbejdsgivere/sammenslutninger af vejtransportvirksomheder (om bl.a. bedre uddannelse og oplysning af erhvervschauffører ud over lovkravene til uddannelse af erhvervschauffører)
- uddannelsessektoren (om bl.a. at gøre trafiksikkerhed til en del af de generelle læseplaner) og brugerorganisationer (om bl.a. at fremme sikker adfærd og tage hensyn til faktorer vedrørende alder og køn)
- offentlige myndigheder (om bl.a. at kræve montering af alkoholåse i forbindelse med offentlige indkøb)
- busrejseselskaber (om bl.a. oplysningskampagner vedrørende sikkerhedsseler) og
- taxi- og samkørselsvirksomheder (om bl.a. at udruste deres flåder med barnesæder).

Under det fremtidige program for forskning og innovation vil Kommissionen desuden fremme og støtte forskning i udvikling af testmetoder og billigere værktøjer til narkotikasporing og automatisk vurdering af egnethed til at køre såvel som i at undgå manglende opmærksomhed, herunder førere, der distraheres af elektroniske systemer, der er integreret i køretøjer. Kommissionen vil vurdere, om individuelle elektroniske selealarmer skal gøres obligatoriske i turistbusser, og om der i samarbejde med industrien skal udarbejdes en adfærdskodeks for at sikre, at informationssystemer og telefoner i biler udformes på en måde, som muliggør forsvarlig brug. Kommissionen vil afdække behovet for en yderligere indsats, f.eks. med hensyn til at definere og gennemføre begrebet "sikker hastighed", hjelme til cyklister og beskyttelsesbeklædning til motorcyklister og/eller gradvis erhvervelse af førerretten for uerfarne bilister.

6. Hurtig og effektiv nødhjælp

Effektiv behandling af trafikofre, herunder hurtig transport til det rette behandlingssted i kvalificeret personales hænder, mindsker konsekvenserne af skaderne. I denne sammenhæng bør effekten af implementeringen af eCall (automatisk nødopkald i tilfælde af en ulykke) overvåges nøje.

Nøgleaktioner vedrørende nødhjælp

Kommissionen vil:

- vurdere effekten af eCall og se på, om systemet kan udvides, så det omfatter andre kategorier af køretøjer (tunge godskøretøjer, busser, motorcykler og traktorer) [3. kvartal 2019] og
- fremme tættere kontakt mellem trafiksikkerhedsmyndigheder og sundhedssektoren med henblik på at vurdere yderligere praktiske og forskningsmæssige behov (f.eks. hvordan det sikres, at skader matches med kvalificeret personale og hensigtsmæssige faciliteter til lægebehandling) [3. kvartal 2018].

Kommissionen vil forsøge at indhente frivillige tilsagn fra bl.a.

- kommercielle og offentlige transportoperatører (om bl.a. at give chauffører uddannelse i førstehjælp)
- producenter (om bl.a. at installere eCall i nye biler eller eftermontere det i eksisterende modeller)
- forsikringselskaber (om bl.a. at sænke forsikringspræmierne for biler, som eCall installeret i).

7. Fremtidssikring af trafiksikkerheden

På længere sigt ligger der et meget stort trafiksikkerhedsmæssigt potentiale i **opkobling og automatisering**. Der skal dog ses nærmere på de forbundne risici, f.eks. med hensyn til cybersikkerhed og højt automatiserede køretøjers virkemåde i **blandet trafik**. Som led i mobilitetspakken foreslår Kommissionen derfor en omfattende strategi for opkoblet og automatiseret mobilitet.

Den **kollaborative økonomi** (f.eks. ordninger for deling af biler og cykler) og en række **miljøforanstaltninger** rummer muligheder for gensidige fordele, hvis de kombineres med

trafiksikkerhedsforanstaltninger (f.eks. sikrere og mere attraktive miljøer for fodgængere og cyklister). Der er dog også risici forbundet med dem, bl.a. i form af flere ubeskyttede brugere på vejene.

Ved fremtidige initiativer skal der tages hensyn til de særlige behov hos sårbare trafikanter og forskellige andre brugere (på grund af alder, køn eller handicap). Derudover vil der muligvis være behov for en styrket indsats med hensyn til **sikkerhed på arbejdspladsen**.

Nøgleaktioner vedrørende nye udfordringer

Kommissionen vil:

- vedtage specifikationer for samarbejdende intelligente transportsystemer (delegeret retsakt under direktivet om intelligente transportsystemer), herunder kommunikation mellem køretøjer og mellem køretøj og infrastruktur³ [Q4/2018]
- samarbejde tæt med interesserede parter om at indlede en proces, der skal føre til udarbejdelse af en adfærdskodeks for sikker overgang til mere avanceret automatisering, og om at sikre, at der i kravene og procedurerne fuldt ud tages hensyn til trafiksikkerheden (blandet trafik, samspil med andre trafikanter, konvojkørsel), idet der navnlig sikres sammenhæng mellem nationale færdselsregler, og modstrid med EU's bestemmelser om køretøjer undgået [3. kvartal 2019] og
- indføre en Safe City-konkurrence eller -pris [3. kvartal 2019].

Kommissionen vil forsøge at indhente frivillige tilsagn fra bl.a.

- operatører, flådeforvaltere og transportvirksomheder (om bl.a. at vedtage en trafiksikkerhedspolitik for virksomheden)
- brancheorganisationer (om bl.a. at yde vejledning i trafiksikkerhed til SMV'er, navnlig med hensyn til sikkerheden i forbindelse med varevogne i byområder) og
- nationale myndigheder (om bl.a. at følge eksempler på god praksis i kampen mod ulovlige ændringer af køretøjer).

I hele perioden vil Kommissionen vurdere behovet for yderligere EU-foranstaltninger, bl.a. med hensyn til yderligere harmonisering af grænseflader mellem menneske og maskine, der installeres i køretøjer for at sikre, at alle chauffører og andre brugere kan indgå i et samspil med køretøjerne uden at gå på kompromis med sikkerheden, og med hensyn til at sikre adgang til køretøjsoplysninger. Kommissionen vil vurdere, om lovgivningen om kørekort, teknisk kontrol med køretøjer, uddannelse af erhvervschauffører og køretid skal revideres for at tage hensyn til udviklingen på området for samarbejdende, opkoblet og autonom mobilitet. Endvidere vil Kommissionen se nærmere på trafiksikkerhedsmæssige aspekter ved bytrafikplanlægning, sikkerhed på arbejdspladsen, egnethed til at føre motorkøretøj og nye forretningsmodeller inden for persontransport.

Kommissionen vil desuden fremme og støtte forskning og innovation under det næste rammeprogram med det mål at skabe et informeret grundlag for trafiksikkerhedspolitikken, bl.a. med hensyn til nye mobilitetsmønstre og samfundsmæssige ændringer, samspillet mellem mennesker og teknologi, navnlig grænseflader mellem menneske og maskine og en sikker omstilling i retning af automatisering, håndhævelse og sikkerhed.

³ Se COM(2018) 283 final – meddelelse fra Kommissionen: "På vej til automatiseret mobilitet: En EU-strategi for fremtidens mobilitet"

8. EU's globale rolle: eksport af trafikssikkerhed

For så vidt angår trafikssikkerhed i andre lande end EU-landene vil Kommissionens fokusere på sine umiddelbare naboer, navnlig landene på **Vestbalkan** og i **det østlige partnerskab**, som er i færd med at forberede sig på at underskrive trafikssikkerhedserklæringer i løbet af 2018, samt Tyrkiet.

Derudover bør EU's trafikssikkerhedsmæssige rolle i forhold til **De Forenede Nationer** og navnlig organisationens Økonomiske Kommission for Europa vurderes.

Nøgleaktioner vedrørende forbedring af trafikssikkerheden uden for EU

Kommissionen vil:

- videreudvikle samarbejdet om trafikssikkerhed med EU's naboer, navnlig landene i det vestlige Balkan og det østlige partnerskab, på grundlag af erklæringer om trafikssikkerhed, som vedtages i 2018, navnlig ved at udveksle eksempler på bedste praksis og understøtte kapacitetsopbygning [3. kvartal 2018].

Kommissionen vil desuden vurdere, hvordan vi kan styrke koordineringen på området for færdselsregler (FN-konventionerne fra Genève og Wien), herunder på EU-plan, så færdselsreglerne kan tilpasses til samarbejdende, opkoblet og autonom mobilitet på harmoniseret vis. Endelig vil Kommissionen undersøge, hvordan vi kan samarbejde med internationale finansieringsinitiativer såsom FN's trustfond på området for trafikssikkerhed.