



# Justitsministeriet

## Civil- og Politiafdelingen

Dato: 15. juni 2005  
Kontor: Færdsels- og våbenkontoret  
Sagsnr.: 2005-810-0007  
Dok.: FRM40390

### SAMLETNOTAT vedrørende

**Pkt. 5 på den foreløbige dagsorden for rådsmøde (Transport, Telekommunikation og Energi) den 27. og 28. juni 2005**

#### Pkt. 5

**Meddelelse fra Kommissionen om et europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden.  
"Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: En fælles opgave"**

#### **1. Baggrund og indhold**

Kommissionen offentliggjorde den 2. juni 2003 et europæisk handlingsprogram for færdselssikkerhed.

På et efterfølgende rådsmøde den 5. og 6. juni 2003 blev der vedtaget konklusioner, som tog udgangspunkt i handlingsplanen. Ifølge konklusionerne opfordrer Rådet Kommissionen til at fortsætte arbejdet med at forbedre færdselssikkerheden og til at tage de nødvendige initiativer i den forbindelse. Rådet opfordrer endvidere Kommissionen til i 2006 at tilvejebringe en midtvejsrapport i relation til målet om en halvering af antallet af trafikofre, ligesom man opfordrer til, hvor dette måtte vise sig nødvendigt, at fremsætte lovgivningsmæssige forslag.

Handlingsplanen er sat på dagsordenen for rådsmødet den 27. og 28. juli 2005 med henblik på udveksling af synspunkter. Det vides endnu ikke, hvad sigtet med drøftelserne er, men der er muligvis tale om drøftelser i relation til den midtvejsrapport, som Kommissionen forventes at afgive i 2006.

I det følgende redegøres for handlingsplanens nærmere indhold. Handlingsplanen tager sigte på at

- tilskynde trafikanterne til at udvise bedre adfærd i trafikken og navnlig overholde den gældende færdselslovgivning, sikre bedre grundlæggende undervisning og efteruddannelse af privatbilister, motorcyklister og erhvervschauffører og fortsætte indsatsen imod risikofyldt adfærd i trafikken,
- gøre køretøjerne mere sikre, navnlig gennem teknisk harmonisering og støtte til den tekniske udvikling. Aspekterne vedrørende den elektroniske teknologi ("eSafety") vil blive behandlet nærmere i en kommende meddelelse fra Kommissionen om "informations- og kommunikationsteknologi til intelligente køretøjer",
- forbedre vejinfrastrukturen, navnlig gennem afdækning af de mest effektive metoder og udbredelse af disse på lokalt plan samt gennem eliminering af de såkaldte "sorte pletter".

Det er i handlingsplanen anført, at 40.000 personer hvert år bliver dræbt i trafikken i EU, mens 1.700.000 kvæstes. De samlede omkostninger for samfundet anslås til over 160 mia. EUR om året, hvilket svarer til 2 pct. af hele EU's BNI.

#### Handlingsplanens afsnit 2. Fastsættelse af et mål for nedbringelsen af antallet af trafikofre

Kommissionen har på baggrund af ovennævnte tal fastlagt en målsætning om, at antallet af trafikdræbte halveres inden 2010.

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

Det foreslås i den forbindelse at anvende såkaldte resultatindikatorer, som gør det muligt systematisk at målrette aktioner på de afgørende områder og føre tilsyn med foranstaltningernes gennemførelse.

Det foreslås endvidere, at der med jævne mellemrum udarbejdes statistiske rapporter, som gør det muligt at følge gennemførelsen af handlingsprogrammet og analysere udviklingen i sikkerhedsniveauerne. Kommissionen vil udarbejde en midtvejsrapport på baggrund af de løbende rapporter.

#### Handlingsplanens afsnit 3. En indsats på alle niveauer for at forbedre trafiksikkerheden

Det anføres i meddelelsen, at det er en betingelse for en forbedring af færdselssikkerheden, at såvel alle med ansvar for transportsystemet, som de enkelte brugere, skal ændre holdning til den måde, hvorpå vejinfrastrukturen benyttes, og til de betingelser der skal overholdes for at kunne benytte den sikkert.

Kommissionen foreslår videre, at alle berørte parter (transportvirksomheder, producenter af køretøjer og udstyr, forsikringsselskaber, infrastrukturforvaltere samt lokale og regionale myndigheder) skal mobiliseres via et europæisk charter om færdselssikkerhed. Chartret omfatter en fælles, generel del, men skal suppleres med specifikke forpligtelser for de enkelte underskrivende parter. Det skal være muligt at kontrollere overholdelsen af de forpligtelser, som underskriveren har påtaget sig ved chartret.

#### Handlingsplanens afsnit 4. EU's aktionsmidler

Kommissionen anfører, at EU allerede har følgende muligheder for at fremme færdselssikkerheden:

- EF-traktatens artikel 71 giver EU mulighed for at lovgive om foranstaltninger, der kan forbedre sikkerheden på transportområdet inden for de grænser, som følger af subsidiaritetsprincippet.
- EU råder over finansielle midler, som giver mulighed for at støtte initiativer på færdselssikkerhedsområdet.
- Fremme best practices for at fastlægge og sammenfatte de mest effektive metoder og formidle dem i vejledningsform.
- Indsamling og analyse af data om trafikulykker. Der er allerede iværksat metoder hertil, og disse initiativer skal udbygges og uddybes.
- Fremme forskning og udvikling samt udbygge baggrundsundersøgelser, herunder socio-økonomiske undersøgelser, og demonstrationsprojekter.
- Benytte skatte- og afgiftsbegunstigelser som et middel til at tilskynde både privatpersoner og virksomheder til at investere i og fremme udvikling af mere sikre infrastrukturer og køretøjer.
- Indarbejde sikkerhedsmæssige krav i offentlige kontrakter.

- Samarbejde med forsikringsbranchen, bl.a. med henblik på en retfærdig fordeling af omkostningerne ved risiciene for personskader gennem en tilpasning af forsikringspræmierne.

## Handlingsplanens afsnit 5. De vigtigste indsatsområder

### *5.1. En mere hensigtsmæssig adfærd i trafikken*

#### *5.1.1. Trafikanterne skal overholde de grundlæggende færdselssikkerhedsregler*

Kommissionen anfører, at hensynsløs kørsel kan betragtes som en forbrydelse, og at Kommissionen overvejer at iværksætte initiativer inden for rammerne af EU's politik på det retlige område for alle bilister.

Kommissionen overvejer i den forbindelse følgende initiativer:

- Forslag om foranstaltninger med sigte på skærpet kontrol og mere effektiv håndhævelse af de færdselsregler, der har størst betydning for færdselssikkerheden.
- Udarbejdelse af retningslinjer vedrørende best practices i relation til politimæssig kontrol, indsamling, sammenholdelse og offentliggørelse af oplysninger om de enkelte landes færdselslovgivning samt om de konstaterede overtrædelser og sanktionerne herfor i de forskellige lande.
- Deltagelse i oplysningskampagner om spirituskørsel, brug af sikkerhedssele, hastighedsgrænser og træthed, om muligt kombineret med foranstaltninger fra politiets side i de enkelte lande.
- Opfordring til at efterkomme Kommissionens tidligere henstilling<sup>1</sup> vedrørende en fælles promillegrænse (0,5 promille for alle førere af motorkøretøjer og 0,2 promille for særlige grupper af førere, herunder eksempelvis førere af tunge køretøjer og tohjulede motorkøretøjer) samt videreførelse af undersøgelser om virkningerne af euforiserende stoffer og medikamenter.
- Hensigtsmæssig klassificering og etikettering af medikamenter, som har indvirkning på evnen til at føre motorkøretøj.

- På sigt harmonisering af sanktioner over for de alvorligste overtrædelser af de gældende regler for erhvervschauffører inden for international transport.

### *5.1.2. Kørekort og køreundervisning*

Det anføres, at Kommissionen overvejer:

- Ændring af direktiv 91/439/EØF om kørekort for bl.a. at sikre indførelsen af minimumskvalifikationskrav til prøvesagkyndige og et system med trinvis adgang til kørekort til motorkøretøj med henblik på at nedbringe ulykkesrisikoen hos urutinerede bilister.
- Videreførelse af arbejdet med på grundlag af den videnskabelige udvikling at revidere de fysiske og mentale mindstekrav med hensyn til evnen til at føre motorkøretøj samt en gennemgang af lægeundersøgelser betydning for trafiksikkerheden.
- Udvikling af en mere videnskabelig tilgang til køreundervisning og trafikundervisning allerede fra skolealderen.
- Videreførelse af specifikke undersøgelser vedrørende helt unge bilister og de rehabiliteringsmetoder, der skal nedbringe andelen af gentagelsestilfælde.

### *5.1.3. Brug af styrthjelm og cykelhjelm*

Kommissionen vil støtte nationale initiativer for at få flere til at anvende styrthjelm. Kommissionen vil endvidere:

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

---

<sup>1</sup> Kommissionens henstilling af 17. januar 2001 om den maksimalt tilladte alkoholkoncentration i blodet (AKB) for førere af motorkøretøjer – K(2000) 4397.

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

### *5.2.1. Fremskridt med hensyn til køretøjernes udformning*

EU har enekompetence vedrørende standardtypegodkendelse af biler og tohjulede motorkøretøjer. Denne procedure vil meget snart blive udvidet til at omfatte erhvervskøretøjer og anhængere samt turistbusser og almindelig busser.

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

Der findes et europæisk program for bedømmelse af nye bilmodeller (EuroNCAP), der afprøver sikkerheden ved de mest populære nye modeller. Kommissionen vil fortsat støtte programmet ud fra ønsket om at fremme nye teknologiske landvindinger, oplyse forbrugerne samt gøre dem mere bevidste om sikkerhedsaspektet. Kommissionen vil endvidere forsøge at få flere medlemslande repræsenteret i programmet.

### *5.2.3. Beskyttelse ved ulykker eller passiv sikkerhed*

Kommissionen prioriterer som led i beskyttelsen mod ulykker (passiv sikkerhed) følgende tiltag:

- Udarbejdelse af harmoniserede specifikationer for installering af lydsignaler eller visuelle signaler, der husker fører og passagerer på at spænde sikkerhedsselen samt udbredelse af sådanne systemer på grundlag af en frivillig aftale.
- Udbredelse af universelle forankringssystemer til fastholdelsesordninger for børn i biler.
- Forbedring af bilerne med henblik på at begrænse kvæstelserne ved ulykker, der involverer fodgængere og cyklister.
- Undersøgelse af årsagerne til og mulighederne for at forhindre piskesmældslæsioner.
- Støtte til udvikling af intelligente fastholdelsesordninger.

- Tilpasning til den tekniske udvikling af direktiverne om påkørsler af lastbiler forfra, fra siden og bagfra for at begrænse risikoen for underkøring samt indførelse af kriterier for energioptagelsesegenskaber.
- Bedre kompatibilitet mellem køretøjerne.
- Undersøgelse af de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af udbredelsen af ”fire-hjulstrækkere”, ”sports utility vehicles” og ”multi purpose vehicles”.

#### *5.2.4. Forebyggelse af ulykker eller aktiv sikkerhed*

Kommissionen prioriterer som led i forebyggelsen af ulykker (aktiv sikkerhed) følgende tiltag:

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

sen af sådanne systemer, navnlig med hensyn til godkendelsesprocedurer, specifik tionskrav og adgang til de fornødne radiofrekvenser.

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

#### *5.2.5. Periodisk syn*

Kommissionen anfører, at man vil undersøge, hvorvidt der bør indføres periodisk syn for andre køretøjer end personbiler og lastbiler, som allerede er underlagt regler om periodisk syn.

Man vil endvidere sammen med medlemslandene undersøge, hvorvidt der er anledning til at lade de nye indbyggede elektroniske systemer indgå i det periodiske syn.

Herudover vil man søge at afdække og formidle best practices med henblik på at gøre det periodiske syn mere effektivt med lavest mulige omkostninger.

#### *5.3. Forbedring af vejinfrastrukturen*

Kommissionen overvejer følgende initiativer med henblik på en forbedring af vejinfrastrukturen:

- Forslag til et rammedirektiv om sikkerheden ved vejinfrastruktur med det formål at indføre et harmoniseret system til afdækning og eliminering af ”sorte pletter” og udarbejdelse af færdselssikkerhedsrevisioner for de veje, der indgår i det transeuropæiske net.
- Udarbejdelse af tekniske vejledninger for infrastruktur, navnlig med henblik på foranstaltninger, der kan gennemføres let og billigt, revisionsmetoder, sikkerhedsstyring i byområder, metoder til nedsættelse af hastigheden og mindre farlige autoværn og rabatter.
- Udarbejdelse af en vejledning om best practices vedrørende sikkerheden ved jernbaneoverskæringer.
- Vurdering af de sikkerhedsmæssige konsekvenser af projekter, hvortil der ydes EU-tilskud, og som vedrører et helt geografisk område.



- Tilpasning til den tekniske udvikling af de gældende EU-standarder for vejudstyr med henblik på et højt beskyttelsesniveau, navnlig gennem forbedringer, der gør vejsiderne mindre farlige i tilfælde af ulykker.
- Forsknings- og demonstrationsprojekter om ”intelligente veje”.
- Forbedring af sikkerhedsniveauet i tunneler, bl.a. via tekniske standarder og information af trafikanterne.

#### *5.4. Sikkerheden ved erhvervmæssig godstransport og passagerbefordring*

Der er allerede taget en række initiativer med henblik på at forbedre sikkerheden vedrørende erhvervmæssig personbefordring og godstransport. Kommissionen anfører i den forbindelse, at man fremover vil arbejde videre med følgende punkter:

- Vedtagelse og gennemførelse af Europa-parlamentets og Rådets direktiv om uddannelse af erhvervschauffører.
- Skærpelse af lovgivningen (og kontrol med dens anvendelse) om køre- og hviletid inden for erhvervmæssig vejtransport.
- Indførelse af digitale fartskrivere i erhvervskøretøjer.
- Udarbejdelse af retningslinier om de mest hensigtsmæssige metoder på det erhvervspolitiske område med henblik på at nedbringe risikoen for ulykker og kvæstelser og tilskynde til, at hensyntagen til sikkerheden indgår som et væsentligt element i kontrakterne om vejtransport.
- Udarbejdelse af vejledninger om best practices vedrørende fastgøring af last og usædvanlig transport.
- Tilpasning til den tekniske udvikling af EU-lovgivningen om transport af farligt gods.
- Obligatorisk brug af sikkerhedsseler i turistbusser og lastvogne.
- Fastsættelse af regler om beskyttelsesforanstaltninger i køretøjer, der jævnligt befordrer børn.

- Undersøgelse af hvilke konsekvenser den stigende brug af lette erhvervskøretøjer og tjenestekøretøjer har for færdselssikkerheden.

#### *5.5. Redningstjenester og behandling af trafikofre*

Kommissionen agter at gennemføre en undersøgelse af best practices med hensyn til lægebehandling efter trafikulykker. Man vil endvidere udarbejde en specifikation for nødsignalsystemer kombineret med et positionsbestemmelsessystem og gennemførelse af demonstrationsprojekter, der omfatter alle faser i redningsindsatsen.

#### *5.6. Indsamling, analyse og videreformidling af data om trafikulykker*

EU har etableret en database, CARE (Community Road Accident Database), som modtager data om færdselssikkerhed fra medlemslandene. Disse data forvaltes af Kommissionen.

Kommissionen ønsker at uddybe vidensgrundlaget om trafikulykker, bl.a. ved hjælp af følgende tiltag:

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

## **2. Gældende dansk ret**

Kommissionen har fastsat et overordnet mål om en halvering af antallet af trafikofre i EU inden 2010. Handlingsplanen tager som ovenfor anført sigte på at belyse en række mulige indsatsområder med henblik på målets opfyldelse.

Handlingsplanen giver således overblik over de områder, som Kommissionen dels allerede arbejder med, dels vil arbejde videre med i de kommende år. Der er derfor ikke i selve handlingsplanen stillet egentlige forslag af lovgivningsmæssig karakter, og der er derfor ikke grundlag for at give en vurdering af handlingsplanens forslag til gældende dansk ret.

## **3. Høring**

Da der ikke i handlingsplanen var fremsat konkrete forslag af lovgivningsmæssig karakter, har der ikke været foretaget høring af danske interessenters holdning til planen.

## **4. Dansk holdning**

Danmark er overordnet positivt indstillet over for initiativer, der kan bidrage til at forbedre færdselssikkerheden.

Det bemærkes, at Færdselssikkerhedskommissionen i sin handlingsplan ”Hver ulykke er én for meget – Trafiksikkerhed starter med dig” har fastsat en målsætning, hvorefter antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken i Danmark inden udgangen af 2012 skal være reduceret med mindst 40 pct. i forhold til 1998.

## **5. Andre landes holdninger**

Det daværende græske formandskab havde kort forud for transportrådsmødet den 5. og 6. juni 2003 forelagt et udkast til konklusioner, som tog udgangspunkt i handlingsplanen. Konklusionerne blev vedtaget på rådsmødet.

Ifølge konklusionerne opfordrer Rådet Kommissionen til at fortsætte arbejdet med at forbedre færdselssikkerheden og til at tage de nødvendige initiativer i den forbindelse. Rådet opfordrer endvidere Kommissionen til i 2006 at tilvejebringe en midtvejsrapport i relation til målet om en halvering af antallet af trafikofre, ligesom man opfordrer til, hvor dette måtte vise sig nødvendigt, at fremsætte lovgivningsmæssige forslag. Det er i de indledende bemærkninger til konklusionerne udtrykkeligt anført, at målet om en halvering af antallet af trafikofre vedrører EU som helhed. Herudover opfordrer Rådet medlemslandene til fortsat at give færdselssikkerhed en høj

prioritet og til at fremme samarbejde imellem landene med henblik på målets opfyldelse. Der opfordres endelig, at landene træffer nyskabende foranstaltninger med samme formål.

Der har i øvrigt været afholdt to uformelle ministermøder i Verona henholdsvis den 23.- 24. oktober 2003 og den 25.- 26. oktober 2004, hvor der blev fremlagt erklæringer om færdselssikkerhed. Begge erklæringer er efterfølgende blevet vedtaget som rådskonklusioner.

## **6. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser**

Handlingsplanen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser

## **7. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Det bemærkes, at det i handlingsplanen er anført, at man tidligere har kunnet konstatere et stort spring fra de ambitiøse hensigtserklæringer til den meget beskedne indsats fra medlemslandenes side, samtidig med at medlemslandene efter Kommissionens opfattelse alt for ofte har afvist konkrete foranstaltninger på europæisk plan med henvisning til subsidiaritetsprincippet. Kommissionen anfører, at man vil anvende subsidiaritetsprincippet meget stringent, så alle på de forskellige niveauer ved nøjagtigt inden for hvilken ramme, de kan bidrage mest effektivt til den flest indsats.

Det er regeringens opfattelse, at handlingsplanen ikke er i strid med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

## **8. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Handlingsplanen har tidligere mundtligt været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på udvalgets møde den 28. maj 2003.

Grundnotat om forslaget er sendt til Folketingets Europaudvalg den 15. juli 2003.