

## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Dato  
J. nr. 2018-3522

### **Europa-Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske økonomiske og sociale udvalg og regionsudvalget om Et mobilt Europa – Bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren**

KOM(2018) 293 final

Nyt notat.

#### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen fremsatte den 17. maj 2018 en meddelelse til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om et mobilt Europa – bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren. Der er tale om tredje og sidste del af mobilitetspakken (vejpakken) "Et mobilt Europa". Et af målene består af at fuldføre den proces, der skal sætte EU i stand til at høste det fulde udbytte af moderniseringen på mobilitetsområdet. For at sikre dette er det ifølge Kommissionen afgørende, at fremtidens mobilitetssystemer er sikre, rene og effektive for alle EU-borgere.*

*Kommissionen ønsker derfor i større grad at udnytte mulighederne ved ny teknologi og derigennem forfølge målsætningerne om at gøre mobiliteten i EU mere sikker og tilgængelig, gøre den europæiske industri mere konkurrencedygtig, gøre de europæiske arbejdspladser mere sikre og skabe et renere miljø, der er bedre tilpasset til den nødvendige bekæmpelse af klimaændringerne.*

*Meddelelsen foreslår en omfattende EU-tilgang til mobilitetsområdet og beskriver i den forbindelse overordnet den brede vifte af lovforslag og understøttende foranstaltninger, som Kommissionen gennemfører, og som ifølge Kommissionen tilsammen udgør en helhedsorienteret, integreret og fremadrettet tilgang til at opnå ren, opkoblet og konkurrencedygtig mobilitet for EU-borgerne.*

*Regeringen ser generelt positivt på Kommissionens tredje mobilitetspakke og støtter overordnet meddelelsens formål og ambition om at opnå ren, opkoblet og konkurrencedygtig mobilitet for EU-borgerne.*

*For så vidt angår meddelelsens punkt om trafiksikkerhed er det regeringens grundlæggende holdning, at trafiksikkerhed og regulering heraf overvejende*



*anses for at være et nationalt anliggende, da der er stor forskel i medlemsstaternes infrastruktur, trafikforhold, hastighedsgrænser, trafikanters adfærd mv. Regeringen finder det ligeledes vigtigt, at de enkelte medlemslande fortsat har metodefrihed i trafiksikkerhedsarbejdet således at indsatsen, herunder nøgleaktionerne, ikke bliver bindende og unødigt bureaukratisk.*

*Regeringen har ikke implementeret en national handlingsplan med trafiksikkerhedsmålsætninger og er således særdeles kritisk over for Kommissionens eventuelle fastsættelse af resultatmål.*

*En del af Kommissionens foranstaltninger/nøgleaktioner i handlingsplanen for trafiksikkerhed mangler at blive kvalificeret, hvilket gør det svært at vurdere, om det vil have stor indflydelse på måden, som regeringen tilgår trafiksikkerhedsarbejdet i dag. Fra dansk side forventes det, at de enkelte initiativer kvalificeres i ekspertudvalg etc. før de endeligt fremlægges til beslutning.*

*Regeringen anser desuden Kommissionens iværksættelse af en undersøgelse af, om det er muligt at gennemføre et lovgivningsinitiativ om gensidig anerkendelse af frakendelse af førerretten, for problematisk, da der er meget stor forskel på de frakendelsesmæssige sanktioner inden for de enkelte medlemsstater. Baggrunden herfor er infrastrukturelle og navnlig kulturelle forskelle. Regeringen afventer og følger på den baggrund Kommissionens initiativ.*

## **Baggrund**

Kommissionen fremsatte den 17. maj 2018 en meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, under titlen "Et mobilt Europa - Bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren".

Meddelelsen beskriver på overordnet plan indholdet af den tredje del af mobilitetspakken "Et mobilt Europa", som har til formål at uddybe den nye industri-politiske strategi fra september 2017. Et af målene består i at fuldføre den proces, der skal sætte EU i stand til at høste det fulde udbytte af modernisering på mobilitetsområdet. For at sikre dette er det ifølge Kommissionen afgørende, at fremtidens mobilitetssystemer er sikre, rene og effektive for alle EU-borgere.

Baggrunden for meddelelsen og initiativerne i tredje del af mobilitetspakken er, at Kommissionen ønsker at sikre, at EU's mobilitetspolitikker afspejler den politiske målsætning om, at EU og EU's erhvervsliv skal være førende i verden inden for innovation, digitalisering og dekarbonisering.

## **2. Formål og indhold**

Det overordnede formål med Kommissionen tredje og sidste mobilitetspakke "Et mobilt Europa" er at fuldføre den proces, der skal sætte EU i stand til at høste det fulde udbytte af moderniseringen på mobilitetsområdet. Formålet er således at sikre, at de nødvendige rammebestemmelser er på plads for, at vigti-



ge teknologier, tjenester og infrastruktur udvikles i Europa, og at EU dermed kan forblive konkurrencedygtig og samtidig bidrage til bekæmpelsen af klimaændringerne.

Formålet er derved at gøre det europæiske transportsystem mere sikkert og bedre tilgængeligt, den europæiske industri mere konkurrencedygtig, europæiske jobs mere sikre samt at være renere og bedre tilpasset til den nødvendige håndtering af klimaforandringerne. Indholdet af tredje del af mobilitetspakken skal derudover medvirke til at mindske trængslen i trafikken og dermed øge energieffektiviteten og forbedre luftkvaliteten.

Kommissionen angiver, at Europa skal gå forrest i denne omstilling af mobilitetssystemet, og at EU derfor skal træffe foranstaltninger på de områder, hvor det kan gøre en reel forskel. EU har ifølge Kommissionen de bedste forudsætninger for at sikre, at der i forbindelse med denne udvikling tages hensyn til behovene i den cirkulære økonomi og de samfundsmæssige fordele i form af bl.a. øget sikkerhed og bedre livskvalitet, at innovationen, jobskabelsen og konkurrenceevnen fremmes, og at fordelene for borgernes mobilitet optimeres på europæisk plan. Kommissionen udpeger således en række fokusområder, hvor EU bør træffe foranstaltninger, hvor det kan gøre en reel forskel. Fokusområderne beskrives nærmere nedenfor.

I det følgende vil de enkelte initiativer i tredje del af mobilitetspakken blive gennemgået nærmere, idet der for så vidt angår de enkelte forslag henvises til grund- og nærhedsnotaterne herom for en dybdegående behandling.

### ***Fælles rammer for trafikssikkerhed og handlingsplan - Sikker mobilitet: Prioritering af sikkerhed***

Kommissionen anfører i meddelelsen, at sikkerhed er afgørende for ethvert transportsystem, og at den altid skal prioriteres højest. Da mobiliteten fortsat øges og ændres radikalt af digitalisering, dekarbonisering og innovation, skal mulighederne for at forbedre sikkerhedsniveauet udnyttes yderligere.

EU's langsigtede mål vil fortsat være at nå så tæt på helt at undgå dødsfald inden for vejtransport i 2050 ("nul-visionen"). Det samme mål bør ifølge Kommissionen nås for alvorligt kvæstede. Desuden vil EU forfølge nye delmål for nedbringelse af antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede med 50 % mellem 2020 og 2030.

For at bidrage til opnåelsen af disse mål foreslår Kommissionen for perioden 2021-2030 fælles rammer for trafikssikkerhed, der ledsages af en handlingsplan (bilag 1) og som senest medio 2019 skal udspecificeres nærmere i samarbejde med medlemsstaterne. Disse fælles rammer bør ifølge Kommissionen implementeres ved at anlægge en "Safe-system"-tilgang. Det overordnede mål med systemet er at afklare årsagerne til ulykker på integreret vis, idet der opbygges et beskyttende lag, som sikrer, at hvis et element fejler, tager et andet over.



Kommissionen anfører, at der kan opnås bedre koordinering blandt medlemsstaterne og anlægge en tilgang baseret på ”styring gennem mål”. Lovgivningen kan således understøttes ved at fastsætte udtrykkelige trafiksikkerhedsrelaterede kriterier for berettigelse til EU-støtte og national støtte, sikre bedre udveksling af dragne erfaringer og bedste praksis og søsætte bevidstgørelseskampanjer. Dette vil sikre, at foranstaltninger, der i høj grad øger sikkerheden, støttes mere af direkte finansiering.

Kommissionen vil desuden understøtte denne tilgang i tæt samarbejde med medlemsstaterne ved at fremlægge centrale resultatindikatorer, der er direkte forbundet med en nedbringelse af antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. Disse bør ifølge Kommissionen omfatte fælles målemetoder og referenceværdier, som der træffes aftale om, og de bør (så vidt muligt) være knyttet til resultatmål.

Med en målsætning om at øge trafikikkerheden og fortsat bestræbe sig på at nedbringe antallet af døde og kvæstede, har Kommissionen blandt andet fremsat to forslag, som ifølge Kommissionen tilsammen skal skabe en synergieffekt og fremme opnåelsen af målet om øget trafikikkerhed. Det ene forslag sigter mod at ændre EU's standarder for køretøjers sikkerhed, så de bl.a. omfatter de seneste sikkerhedsfunktioner. Det andet forslag tilstræbes at styrke forvaltningen af vejinfrastrukturens sikkerhed.

I kraft af handlingsplanen og det tætte samarbejde med medlemsstaterne og interesserede parter ønsker Kommissionen at sørge for, at sikkerheden fortsat kommer i første række, efterhånden som nye mobilitetssystemer ændres i løbet af de kommende år.

#### Strategisk handlingsplan om trafikikkerhed

Kommissionens bilag til meddelelsen skitserer de forskellige foranstaltninger, som Kommissionen foreslår igangsat indenfor trafikikkerhed i forbindelse med tredje del af mobilitetspakken og under Kommissionens nuværende mandat, dvs. frem til udgangen af 3. kvartal 2019. De foreslåede foranstaltninger er samlet under følgende 8 hovedområder, hvortil der er knyttet en række nøgleaktioner:

1. *Bedre forvaltning af trafikikkerheden*
2. *Øget økonomisk støtte til trafikikkerhed*
3. *Sikre veje og vejsider*
4. *Sikre køretøjer*
5. *Sikker kørsel*
6. *Hurtig og effektiv nødhjælp*
7. *Fremtidssikring af trafikikkerheden*
8. *EU's globale rolle: eksport af trafikikkerhed*



### ***Meddelelse - Opkoblet og automatiseret mobilitet: Vejen til de næste fremskridt. En strategi for udbredelse af opkoblede og automatiserede køretøjer i Europa***

I tredje del af mobilitetspakken fremsætter Kommissionen ud over nærværende meddelelse også en selvstændig meddelelse om en EU-strategi for fremtidens mobilitet baseret på opkoblet og automatiseret transport.

Formålet med Kommissionens meddelelse om automatiseret mobilitet er at foreslå en EU-dagsorden for en EU-tilgang til opkoblet og automatiseret mobilitet. Dagsordenen skal tilvejebringe en fælles vision og identificere understøttende tiltag. Dette skal sikre, at EU's retlige og politiske rammer er klar til opkoblet og automatiseret transport herunder samfundsmæssige og miljømæssige problemstillinger, som vil være afgørende for den offentlige accept.

Kommissionen ønsker med dagsordenen at tilvejebringe initiativer på en bred række af områder, herunder forskning, cybersikkerhed og harmonisering af tekniske krav, og vil løbende vurdere de socioøkonomiske og miljømæssige konsekvenser ved opkoblet og automatiseret mobilitet. Meddelelsen skal ses i sammenhæng med en række af de øvrige initiativer, som indgår i tredje mobilitetspakke, herunder direktivet om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed og den generelle sikkerhedsforordning for motorkøretøjer.

### ***Handlingsplan - Ren mobilitet: Overvinde klimaudfordringen og samtidig opretholde EU's erhvervslivs konkurrenceevne. Skabe et konkurrencedygtigt "økosystem" for batterier i Europa – en strategisk handlingsplan***

Som en del af tredje del af mobilitetspakken fremlægger Kommissionen endvidere en handlingsplan for skabelsen af et konkurrencedygtigt økosystem for batteriproduktion i Europa. Kommissionen motiverer handlingsplanen med batteriers centrale rolle i omstillingen til ren energi samt bilsektorens fremtidige konkurrenceevne. Derudover mener Kommissionen, at den med handlingsplanen er med til at undgå en fragmenteret tilgang til opbyggelsen af en europæisk batteriproduktion, da der skal mobiliseres store investeringer på kort tid.

Kommissionen bygger med handlingsplanen videre på sit samarbejde med "Den Europæiske Batterialliance", der består af industrielle aktører, individuelle medlemslande samt den Europæiske Investeringsbank.

Handlingsplanen vil styrke hele værdikæden for batterier lige fra forsynings-sikkerhed af råvarer fra 3. lande og øget adgang til europæiske råvarekilder over design og produktion til genanvendelse af batterier.

Dette skal bl.a. ske ved at øge EU-støtten til forskning og innovation i batterier og til grænseoverskridende fremstillingsprojekter og opkvalificering af arbejdsstyrken.



Derudover opfordrer Kommissionen aktørerne i Batterialliancen til at fortsætte industristyrede initiativer, samt medlemslandene til at øge deres støtte til industristyrede projekter om fremstilling af battericeller, og at de generelt forenkler godkendelsesprocedurerne for relevante industrielle projekter.

### ***Forordningsforslag - Etablering af et digitalt miljø for udveksling af transportrelaterede oplysninger***

Ud over initiativer, der bidrager til EU's strategi for opkoblet og automatiseret mobilitet, omfatter tredje del af mobilitetspakken også forslag, som har til formål at etablere et fuldt ud digitalt og harmoniseret miljø for udveksling af oplysninger mellem transportoperatører og myndigheder. Det drejer sig blandt andet om forslag om gensidig anerkendelse af elektronisk godstransportinformation.

Forslagets formål er at mindske bureaukratiet og lette digitale informationsstrømme i forbindelse med godstransportoperationer. Kommissionen angiver som baggrund for forslaget, at det er en betydelig hindring for det indre markeds funktion, at godstransportdokumenter ikke er digitaliseret, og kunne i forbindelse med forslagets fremsættelse oplyse, at godt 99 % af de grænseoverskridende transportoperationer i EU stadig involverer papirbaserede dokumenter.

I arbejdet med forslaget er der blevet identificeret to primære udfordringer for anvendelsen af elektronisk godstransportinformation. For det første er den nuværende lovramme fragmenteret, og for det andet er det konstateret at samspillet mellem IT-miljø på tværs af medlemsstaterne er utilstrækkeligt.

Forslagets væsentligste elementer består på denne baggrund i, at myndigheder forpligtes til at modtage godstransportdokumenter mv. i elektronisk form, og at behandlingen af de elektroniske dokumenter underlægges en række krav med henblik på at sikre ensartet anvendelse på tværs af unionen og et gensidigt anvendeligt og sikkert IT-miljø.

Forslaget forpligter ikke virksomheder til at anvende elektronisk godstransportinformation og regulerer kun anvendelsen i det omfang eksisterende lovgivning kræver, at godstransportinformationen skal gøres tilgængelig. Der fastsættes således ikke nye indholdsmæssige krav eller områder inden for hvilke, godstransportinformationen skal udveksles elektronisk.

### ***Forordningsforslag - Færdiggørelse af EU's lovgivningsmæssige rammer for CO<sub>2</sub>-emissioner på vejtransportområdet***

Kommissionen har også som en del af den tredje del af mobilitetspakken fremsat forslag til en forordning vedr. fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner.



Forslaget bygger på forordningen om bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer (VECTO), samt forordningen om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug.

Forslaget omhandler generelt, hvilke krav der skal stilles til producenter af tunge køretøjer for så vidt angår visse typer af nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning.

Forslaget indeholder krav om et overordnet CO<sub>2</sub>-reduktionsmål i EU på 15 pct. i 2025 og et vejledende reduktionsmål på mindst 30 pct. i 2030 i forhold til 2019. Der lægges op til en revision af forordningen i 2022, hvor man bl.a. vil se på fastsættelsen af reduktionsmålet i 2030 og på en udvidelse af forordningen til andre typer af tunge køretøjer, herunder til at omfatte busser, mindre lastvogne og påhængsvogne.

### ***Forordningsforslag - Bedre mærkning af dæk***

Som en del af tredje del af mobilitetspakken fremlægger Kommissionen også et forslag om ny forordning om bedre mærkning af dæk, der erstatter og ophæver den nugældende forordning.

I meddelelsen angiver Kommissionen, at EU-forordningen, forordning (EF) nr. 1222/2009 om mærkning af dæk, fremmer brændstofbesparende og sikre dæk med lav afgivelse af rullestøj til omgivelserne for at opnå brændstofbesparelser og sikker vejtransport. Forordningen har også til formål at sikre bedre oplysning til forbrugerne gennem standardmærkning for at påvirke købsbeslutninger. Det anføres ligeledes, at da 20-30 % af køretøjernes brændstofforbrug kan skyldes dækkene, har deres effektivitet en betydelig indvirkning på brændstofbesparelsen og emissionerne fra køretøjerne.

Kommissionens forslag om ny forordning har til formål at styrke forordningen og gøre den mere effektiv. Navnlig skal det sikre synlig mærkning over for forbrugerne, når de køber dæk. Kommissionen angiver også, at det blandt andet skal være muligt for potentielle købere at genkende og forstå mærkningen, eksempelvis med hensyn til præcision og driftssikkerhed. Endvidere tilstræbes det at udvide viften af effektivitetsparametre på mærkningen, idet der medtages nye elementer, og i sidste ende at tage mere hensyn til andre prioriteter i EU-politikken såsom dagsordenen for den cirkulære økonomi. Afslutningsvis angives det, at forordningen styrker håndhævelsen af markedsovervågningen. Det pågældende forslag uddybes nedenfor.

Kommissionen ønsker med forslaget om mærkning af dæk for så vidt angår brændstoffektivitet og andre vigtige parametre at forbedre mærkningen af dæk og give forbrugerne flere oplysninger om brændstoffektivitet, sikkerhed og støjniveau. Herved kan forbrugere få nøjagtige, relevante og sammenlignelige oplysninger om disse aspekter, når de køber dæk. Formålet er at forbedre dækmærkningsordningens effektivitet og dermed sikre mere miljøvenlige, sik-



rere og mere støjsvage køretøjer samt maksimere ordningens bidrag til omstillingen til uafhængighed af fossile brændsler i transportsektoren.

Overordnet set foreslår Kommissionen at stramme mærkningskravene til dæks egenskaber på de tre parametre; rullemodstand, greb i vådt føre og støj, samt at udvide mærkningskravet til også at gælde dæk til tunge køretøjer (kaldet C3-dæk). Endvidere foreslås det blandt andet at øge dækmærkets synlighed ved handel på internettet samt at gøre yderligere tekniske oplysninger om dækket lettere tilgængeligt for forbrugerne blandt andet gennem anvendelse af QR-koder. Derudover indeholder forslaget mulighed for delegerede retsakter om blandt andet tilføjelse af oplysninger om dæks levetid og slidstyrke på mærket og mulighed for fremtidige mærkningskrav for regummierede dæk.

### ***Forordningsforslag - Strømlining af gennemførelsen af TEN-T-hovednettet for at opnå lavemissionsmobilitet***

Tredje del af mobilitetspakken indeholder også Kommissionens forslag til forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T).

Forordningsforslagets formål er ifølge Kommissionen dels at minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter, dels at øge den juridiske sikkerhed for projektiværksættere for derigennem også at tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen.

Der skal med forordningen skabes øget klarhed om de procedurer, som projektiværksætterne skal følge, navnlig i forbindelse med offentlige udbud og udstedelse af tilladelser.

Godkendelsen af TEN-T-projekter skal ifølge forslaget foretages af én myndighed, som påtager sig at administrere hele processen og fungere som et centralt kontaktpunkt (one-stop-shop) for projektiværksættere og andre investorer. Denne myndighed udsteder én samlet afgørelse for et givent transportinfrastrukturprojekt.

Forordningen fastlægger de krav, der skal gælde for de administrative procedurer, som EU-landenes kompetente myndigheder skal følge i forbindelse med godkendelse og gennemførelse af projekter på det såkaldte TEN-T-hovednet, dvs. den særligt prioriterede del af TEN-T-nettet.

Der fastsættes med forslaget en øvre grænse på tre år for hele tilladelsesprocessen. Med forslaget følger desuden en række detaljerede krav og tidsfrister vedrørende samarbejdet imellem myndigheden og projektiværksætteren.

### ***Afgørelse - Konstruktive krav til lastvogne, som skal mindske CO<sub>2</sub>-emissionerne og øge sikkerheden***





Kommissionen anfører endvidere i meddelelsen, at køretøjers aerodynamik har en direkte indvirkning på CO<sub>2</sub>-emissionerne. Kommissionen foreslår derfor, at lovgivningen om visse vej køretøjers vægt og dimensioner revideres for at for at rykke datoen for, hvornår det tillades producenter at markedsføre nye tunge godskøretøjer med mere runde og aerodynamiske førerhuse på markedet, tre år frem til 2019.

Forslaget skal fremme anvendelsen af lastbilsførerhuse med afrundet og aerodynamisk form, og skal, sammen med Kommissionens forslag om at indføre CO<sub>2</sub>-standarder for tunge godskøretøjer, mindske CO<sub>2</sub>-emissionerne fra transport. Et andet formål med forslaget er at øge sikkerheden for andre trafikanter, forbedre chaufførernes udsyn og komfort, og løbende fremme intermodal transport.

### ***En ny metode - Sammenligning af brændstofpriser for forbrugerne***

I tredje del af mobilitetspakken præsenterer Kommissionen endelig en ny metode, der gør det muligt for forbrugerne at foretage en umiddelbar sammenligning af priserne på alternative brændstoffer.

Baggrunden herfor er, at det fremgår af artikel 7, stk. 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, at Kommissionen tillægges beføjelse til ved gennemførelsesretsakter at vedtage en fælles metode til sammenligning af enhedspriserne på alternative brændstoffer.

### **3. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig om meddelelsen.

### **4. Nærhedsprincippet**

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, idet der alene er tale om en fælles meddelelse fra Kommissionen.

### **5. Gældende dansk ret**

Ikke relevant.

### **6. Konsekvenser**

Meddelelsen har i sig selv ingen lovgivningsmæssige konsekvenser. Meddelelsen medfører ikke i sig selv konsekvenser for lovgivningen, statsfinanserne, samfundsøkonomien eller erhvervslivet. Der vil særskilt blive taget stilling til forslag, som meddelelsen og handlingsplanen eventuelt måtte afføde. Der henvises således til de respektive grund- og nærhedsnotater til de forslag/meddelelser, som nærværende meddelelse omhandler, for uddybende bemærkninger om eventuelle konsekvenser.



## 7. Høring

Sagen har ikke været i høring.

## 8. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er endnu ikke kendskab til andre landes holdninger.

## 9. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen ser generelt positivt på Kommissionens tredje mobilitetspakke og støtter overordnet meddelelsens formål og ambition om at opnå ren, opkoblet og konkurrencedygtig mobilitet for EU-borgerne.

For uddybende bemærkninger om regeringens foreløbige generelle holdning til de omhandlede forslag/meddelelser henvises til grund- og nærhedsnotater for de enkelte forslag.

For så vidt angår punktet om trafiksikkerhed er det regeringens grundlæggende holdning, at trafiksikkerhed og regulering heraf, overvejende anses for at være et nationalt anliggende, da der er stor forskel i medlemsstaternes infrastruktur, trafikforhold, hastighedsgrænser, trafikanters adfærd mv. Regeringen finder det ligeledes vigtigt, at de enkelte medlemslande fortsat har metodefrihed i trafiksikkerhedsarbejdet således, at indsatsen, herunder nøgleaktionerne, ikke bliver bindende og unødigt bureaukratisk.

Den danske regering sætter ind med konkrete initiativer og foranstaltninger på trafiksikkerhedsområdet, når der er behov for det. Regeringen har ikke implementeret en national handlingsplan med trafiksikkerhedsmålsætninger, og er således særdeles kritisk over for Kommissionens eventuelle fastsættelse af resultatmål. Regeringen arbejder i stedet for at *reducere* alvorlige ulykker og tage færdselssikkerheden i betragtning, når der laves nye tiltag.

En del af Kommissionens foranstaltninger/nøgleaktioner i handlingsplanen for trafiksikkerhed mangler at blive kvalificeret, hvilket gør det svært at vurdere, om de vil have stor indflydelse på måden, som regeringen tilgår trafiksikkerhedsarbejdet i dag. Fra dansk side forventes det, at de enkelte initiativer kvalificeres i ekspertudvalg etc. før de endeligt fremlægges til beslutning. Det er vigtigt, at der laves en fleksibel løsning således, at hver medlemsstat også fremadrettet kan fokusere på sine specifikke udfordringer inden for trafiksikkerhedsområdet for herved effektivt at kunne skabe og nå gode resultater.

Det bemærkes konkret, at regeringen anser nøgleaktionen til bilag 1, pkt. 5 om "sikker kørsel", hvoraf fremgår at Kommissionen vil iværksætte en undersøgelse af, om det er muligt at gennemføre et lovgivningsinitiativ om gensidig anerkendelse af frakendelse af førerretten, for problematisk, da der er meget stor



forskel på de frakendelsesmæssige sanktioner inden for de enkelte medlemsstater. Baggrunden herfor er infrastrukturelle og navnlig kulturelle forskelle. Regeringen afventer og følger på den baggrund Kommissionens initiativ.

Side 11/11

Det bemærkes endeligt, at Danmark ikke er en del af den Europæiske Batterialliance, men at regeringen følger udviklingen tæt.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg