



Bruxelles, den 8. juni 2017
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	8666/1/17 REV 1 TRANS 158
Vedr.:	Rådets konklusioner om trafiksikkerhed - til støtte for Vallettaerklæringen fra marts 2017 - Rådets konklusioner (8. juni 2017)

Vedlagt følger til delegationerne Rådets konklusioner om trafiksikkerhed - til støtte for Vallettaerklæringen (Valletta, 28.-29. marts 2017), der blev vedtaget af Rådet på 3545. samling den 8. juni 2017.

RÅDETS KONKLUSIONER
om trafiksikkerhed
- til støtte for Vallettaerklæringen fra marts 2017 -

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

1. SOM GØR STATUS OVER det arbejde, der fortsat gøres gennem en række forskellige politikker med henblik på at forbedre trafiksikkerheden yderligere;
2. SOM NOTERER SIG Kommissionens offentliggørelse af statistikker over trafikdræbte i Unionen for 2016¹;
3. SOM GLÆDER SIG OVER ministerkonferencen om trafiksikkerhed, der blev afholdt af det maltesiske formandskab den 29. marts 2017 i Valletta,
4. GODKENDER indholdet i Vallettaerklæringen om trafiksikkerhed, jf. bilaget til disse konklusioner;
5. OPFORDRER medlemsstaterne til at fortsætte deres indsats og samarbejde for at gennemføre de tilsagn, der er afgivet i denne erklæring;
6. OPFORDRER Kommissionen til at tilslutte sig denne indsats og tage hensyn til erklæringen ved forberedelsen af den næste EU-strategi for trafiksikkerhed.

¹ Kommissionens pressemeddelelse, IP/17/674, af 28. marts 2017.

1. Transportministrene fra Den Europæiske Unions medlemsstater, som mødtes den 29. marts 2017 i Valletta under det maltesiske formandskab for Rådet for Den Europæiske Union, bekræfter på ny deres tilsagn om at forbedre trafikssikkerheden. Det fortsat store antal trafikdræbte (26 100 dødsfald i EU i 2015) og alvorlige kvæstelser ved trafikulykker er et stort samfundsmæssigt problem, der forårsager menneskelige lidelser og uacceptable økonomiske omkostninger, som anslås til at udgøre ca. 50 mia. EUR om året alene for dødsulykker² og over 100 mia. EUR, når alvorlige ulykker medregnes³.
2. Der har været en stabil og lovende tendens hen imod opnåelsen af det fælles mål om at halvere antallet af trafikdræbte mellem 2010 og 2020, som blev godkendt af Rådet for Den Europæiske Union i 2010⁴, men i de senere år er nedgangen i antallet af trafikdræbte stagneret. Særligt bekymrende er antallet af dødsulykker og alvorlige kvæstelser blandt fodgængere og cyklister. Målet er derfor blevet ekstremt udfordrende, og medmindre der gøres en yderligere indsats, er der en risiko for, at det ikke nås.
3. Arbejdet med at forbedre trafikssikkerheden bør ikke kun måles i antallet af trafikdræbte; antallet af alvorlige kvæstelser er ikke mindre foruroligende, da det er fem gange højere end antallet af trafikdræbte². Et ambitiøst overordnet mål bør i tråd med FN's Generalforsamlings resolution om forbedring af trafikssikkerheden på globalt plan⁵ sikre, at der træffes passende reduktionsforanstaltninger. Et sådant mål vil skulle overvåges ved hjælp af sammenlignelige og pålidelige data, der indberettes på grundlag af en fælles definition. Disse data skal analyseres grundigt inden for rammerne af et samarbejde mellem medlemsstaterne og Europa-Kommissionen, således at der på grundlag af deres robusthed kan træffes yderligere foranstaltninger til at nedbringe antallet af sådanne kvæstelser i det kommende årti.

² Europa-Kommissionen, Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020, 2015, s. 19.

³ Kommissionens pressemeddelelse, IP/16/863, af 31. marts 2016.

⁴ Rådets konklusioner om trafikssikkerhed af 2. december 2010, punkt 21, ST 16951/10.

⁵ Resolution A/70/260 fra april 2016.

4. Trafiksikkerhedssituationen varierer betydeligt fra medlemsstat til medlemsstat. Der bør gøres en særlig indsats i de tilfælde, hvor trafiksikkerheden ligger under EU-gennemsnittet, understøttet af et tæt samarbejde og videnudveksling mellem medlemsstaterne.
5. Hastighedsovertrædelser, kørsel i alkohol- eller narkotikapåvirket tilstand og uopmærksomhed eller træthed er fortsat blandt de vigtigste årsager til trafikulykker. Manglende brug af sikkerhedsudstyr forværrer alvoren af kvæstelserne. Der bør derfor lægges særlig vægt på at forbedre trafikanternes adfærd.
6. Der findes allerede en bred vifte af instrumenter, som navnlig vedrører en bedre håndhævelse af færdselsreglerne i medlemsstaterne og på tværs af grænserne, bedre uddannelse af og oplysningsaktiviteter rettet mod trafikanter samt forbedret infrastruktur og køretøjssikkerhed, idet der tages hensyn til alder og teknisk kontrol. Disse instrumenter bør uden videre anvendes.
7. Med udgangspunkt i nærhedsprincippet er trafiksikkerhed et fælles ansvar, som kræver konkrete og fælles tiltag fra Den Europæiske Unions institutioner, medlemsstaterne, regionale og lokale myndigheder, industrien og civilsamfundet.
8. Medlemsstaterne påtager sig:
 - a) at fortsætte og styrke de foranstaltninger, der er nødvendige for at halvere antallet af trafikdræbte i EU senest i 2020 i forhold til 2010-niveauet;
 - b) at forbedre samarbejdet mellem medlemsstaterne, herunder de relevante myndigheder, og med civilsamfundet, forskningsinstitutter og den private sektor, særlig med hensyn til trafiksikkerhedsplaner og -strategier ud fra en risikobaseret eller integreret tilgang (f.eks. "Safe System"-tilgangen);
 - c) at tage hensyn til cyklister⁶ og fodgængere i mobilitetsplaner og sikkerhedspolitikker og -foranstaltninger og, hvor det er muligt, overveje at medtage en særskilt infrastruktur;

⁶ Cykelpolitikken behandles specifikt i Luxembourgerklæringen om cykling som en klimavenlig transportform, oktober 2015.

- d) at forbedre sikkerheden for trafikanter ved at udvikle sikrere vejinfrastrukturer, idet der tages hensyn til muligheden for at udvide anvendelsen af principperne for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed til at omfatte veje uden for det transeuropæiske transportnet (TEN-T);
- e) at samarbejde med relevante interessenter som led i bytrafikplanlægningen om muligheden for at udvide og integrere lavere hastighedsgrænser, f.eks. 30 km/t i højrisikoområder, navnlig områder, hvor mennesker arbejder, cykler og leger;
- f) at sikre en effektiv anvendelse af eCall-systemet og reducere redningstiderne;
- g) at fremme gennemførelsen af grundige undersøgelser, hvor der anvendes relevante eksempler på alvorlige trafiksammenstød/-ulykker og analyseres data for at identificere prioriterede indsatsområder;
- h) sideløbende med deres indsats for at nå 2020-målet for nedbringelse af antallet af trafikdræbte at arbejde hen imod: i) at reducere antallet af alvorlige kvæstelser som følge af trafiksammenstød og ii) at indberette pålidelige og sammenlignelige data ved hjælp af en fælles definition baseret på traumeskalaen MAIS⁷3+ senest i 2018;
- i) at fastsætte et mål om at halvere antallet af alvorlige kvæstelser i EU senest i 2030 i forhold til 2020-niveauet ved hjælp af denne fælles definition og inden for rammerne af en overordnet trafiksikkerhedsstrategi for denne periode;
- j) at videreudvikle foranstaltninger til at sikre pleje efter en ulykke, tidlig rehabilitering og social reintegration af trafikofre i samarbejde med de relevante offentlige politiske aktører, navnlig dem, der repræsenterer trafikofre;

⁷ *Maximum Abbreviated Injury Scale*, et indeks, der går fra 1 til 6.

- k) at håndhæve trafiksikkerhedsreglerne effektivt og yde støtte til de retshåndhævende instanser, herunder gennem samarbejde og udveksling af bedste praksis, navnlig med hensyn til hastighedsovertrædelser, kørsel i alkohol- eller narkotikapåvirket tilstand, manglende overholdelse af regler for trafiklys og færdselsskilte, uopmærksomhed under kørslen, f.eks. ved brug af mobilt udstyr, og manglende brug af sikkerhedsudstyr. Der bør lægges særlig vægt på forebyggende redskaber, f.eks. alkolåse, og andre tekniske støttesystemer;
- l) at fortsætte arbejdet i internationale trafiksikkerhedsorganer⁸, som skal bidrage til at forbedre trafiksikkerheden hurtigere ved hjælp af tekniske og ikke-tekniske midler i og uden for Europa;
- m) at sikre tilstrækkelige finansieringsniveauer til fremtidige trafiksikkerhedspolitikker, -programmer og -forskning i overensstemmelse med i) de mål, der er fastlagt i de nationale strategier, og ii) de disponible finansielle ressourcer i medlemsstaterne;
- n) sammen med Europa-Kommissionen at fremme en europæisk trafiksikkerhedskultur baseret på fælles værdier og forbedre trafikanternes adfærd gennem fortsat og effektiv uddannelse, der målrettes forskellige grupper under hensyn til bløde trafikanters⁹ og erhvervschaufførers særlige behov;
- o) at støtte udbredelsen af kompatible og interoperable opkoblede og automatiserede køretøjer med dokumenterede sikkerhedsmæssige fordele, som nævnt i Amsterdamerklæringen¹⁰ og Kommissionens strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer¹¹.

⁸ F.eks. arbejdsgrupperne under FN's Økonomiske Kommission for Europa (arbejdsgruppen for færdselssikkerhed (WP.1), Verdensforum for Harmonisering af Køretojsforskrifter (WP.29), arbejdsgruppen for transport af farligt gods (WP.15)).

⁹ "Bløde trafikanter" omfatter ikke-motoriserede trafikanter såsom fodgængere og cyklister samt motorcyklister og personer med nedsat funktions-, bevægelses- eller orienteringsevne.

¹⁰ Amsterdamerklæringen om samarbejde om opkoblede og automatiske køretøjer, april 2016.

¹¹ Dok. ST 15203/16 (COM(2016) 766 final, november 2016).

9. Medlemsstaterne opfordrer Kommissionen til:

- a) at forbedre beskyttelsen af trafikanter, navnlig de bløde trafikanter, ved at sikre udbredelsen af nyt sikkerhedsudstyr til køretøjer, f.eks. ved at fremskynde gennemgangen af typegodkendelsesreglerne i forordningen om generel sikkerhed som nævnt i Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet med titlen "Redning af liv: forbedret sikkerhed i biler i EU"¹²;
- b) at udarbejde en ny politisk ramme for trafiksikkerheden for de ti år efter 2020, herunder en vurdering af resultaterne på trafiksikkerhedsområdet, under hensyntagen til de konkrete mål og målsætninger, der er fastsat i denne erklæring;
- c) at overveje en styrkelse af Unionens retlige rammer for trafiksikkerhed med særlig fokus på medlemsstaternes samarbejde om gensidig anerkendelse af afgørelser om frakendelse af førerretten for førere, der er bosat i et andet land, uden at dette berører det rette retsgrundlag for sådanne forslag;
- d) at samarbejde med alle interesserede parter om at udarbejde projekter og initiativer, der skal beskytte bløde trafikanter og gøre det lettere at udveksle viden og bedste praksis mellem medlemsstaterne om undersøgelser af trafikulykker og trafiksikkerhedsstrategier og -kampagner;
- e) at undersøge mulighederne for opkoblet og automatiseret køreteknologi og brug af de data, der allerede foreligger i køretøjer og infrastruktur, for at øge trafiksikkerheden og samtidig sikre datasikkerheden;
- f) at sikre, at de nødvendige ressourcer er afsat til forskning, programmer og projekter, der fremmer trafiksikkerheden i Europa;
- g) at samarbejde med medlemsstaterne og andre centrale interessenter om at udvikle en europæisk trafiksikkerhedskultur.

¹² Dok. ST 15705/16 (COM(2016) 787 final, december 2016).

10. Medlemsstaterne opfordrer industrien til i samarbejde med civilsamfundet inden for denne sektor:
- a) at udvikle samarbejdende intelligente transportsystemer, der sikrer, at nye tjenester og systemer er kompatible, sikre og interoperable på europæisk plan;
 - b) at udvikle og fremme nye teknologier, navnlig de automatiserede kørefunktioner og førerstøttesystemer, der mindsker følgerne af menneskelige fejl og uopmærksomhed, såsom avanceret intelligent farttilpasning eller automatisk nødbremsning, som især beskytter de bløde trafikanter;
 - c) at fremme trafiksikkerhedspotentialet ved samarbejdende, opkoblede og automatiserede køretøjer.
11. Transportministrene understreger, at det er vigtigt at fortsætte indsatsen og samarbejdet om trafiksikkerhed og noterer sig bidrag og tilsagn afgivet af interessenterne forud for og under konferencen i Valletta.
-