



Bryssel den 8 juni 2017
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	8666/1/17 REV 1 TRANS 158
Ärende:	Rådets slutsatser om trafiksäkerhet och godkännande av Vallettaförklaringen från mars 2017 – Rådets slutsatser (8 juni 2017)

För delegationerna bifogas rådets slutsatser om trafiksäkerhet och godkännande av Vallettaförklaringen (Valletta den 28–29 mars 2017) som rådet antog vid sitt 3545:e möte den 8 juni 2017.

RÅDETS SLUTSATSER
om trafiksäkerhet
och godkännande av Vallettaförklaringen från mars 2017

EUROPEISKA UNIONENS RÅD,

1. SOM UTVÄRDERAR det löpande arbetet inom olika politikområden för att förbättra trafiksäkerheten,
2. SOM NOTERAR kommissionens offentliggörande av statistik om antalet dödsfall i trafiken i EU under 2016¹,
3. SOM VÄLKOMNAR den ministerkonferens om trafiksäkerhet som det maltesiska ordförandeskapet anordnade i Valletta den 29 mars 2017,
4. STÄLLER SIG BAKOM innehållet i Vallettaförklaringen om trafiksäkerhet som bifogas dessa slutsatser,
5. UPPMANAR medlemsstaterna att fortsätta sina ansträngningar och sitt samarbete i genomförandet av de åtaganden som gjordes i förklaringen,
6. UPPMANAR kommissionen att ställa sig bakom dessa ansträngningar och ta hänsyn till förklaringen vid utarbetandet av nästa EU-strategi för trafiksäkerhet.

¹ Europeiska kommissionens pressmeddelande IP/17/674 av den 28 mars 2017.

1. Transportministrarna i Europeiska unionens medlemsstater, som sammanträdde i Valletta den 29 mars 2017 under det maltesiska ordförandeskapet för Europeiska unionens råd, bekräftar sitt åtagande att förbättra trafiksäkerheten. Det fortsatt höga antalet dödsfall i trafiken (26 100 dödsfall i EU under 2015) och allvarliga trafikskador är ett stort samhällsproblem som orsakar mänskligt lidande och oacceptabla ekonomiska kostnader – dessa beräknas uppgå till 50 miljarder euro per år för enbart dödsolyckor² och över 100 miljarder om man tar med allvarliga olyckor i beräkningen.³
2. Trots en ihållande och lovande tendens i riktning mot det gemensamma mål om att halvera antalet trafikdöda mellan 2010 och 2020 som rådet och Europeiska unionen ställde sig bakom 2010⁴, har minskningstakten för antalet dödsolyckor i trafiken under senare år dämpats. Särskilt oroande är antalet dödsfall och allvarliga skador bland fotgängare och cyklister. Detta har gjort målet extremt svåruppnåeligt och utan intensifierade ansträngningar finns det risk för att det inte kommer att nås.
3. Arbetet med att förbättra trafiksäkerheten bör inte mätas enbart genom att man räknar antalet dödsfall i trafiken – antalet allvarliga skador är minst lika oroande, då denna siffra är fem gånger högre än antalet dödsfall i trafiken². Målet bör sättas högt och vara övergripande, i linje med FN:s generalförsamlings resolution om förbättrad global trafiksäkerhet *Improving global road safety*⁵, så att det kan bli en drivkraft bakom lämpliga åtgärder. Ett sådant mål måste övervakas genom att jämförbara och tillförlitliga uppgifter rapporteras med hjälp av en gemensam definition. Uppgifterna måste genomgå noggrann analys i samarbete mellan medlemsstaterna och Europeiska kommissionen så att lämpliga kompletterande åtgärder kan vidtas med utgångspunkt i uppgifternas tillförlitlighet för att minska antalet skador under nästa årtionde.

² Europeiska kommissionen (2015), *Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020* (trafiksäkerhetsundersökning för halvtidsutvärderingen av de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet 2011–2020), s. 19.

³ Europeiska kommissionens pressmeddelande IP/16/863 av den 31 mars 2016.

⁴ Rådets slutsatser om trafiksäkerhet av den 2 december 2010, punkt 21, dok. 16951/10.

⁵ Resolution A/70/260 från april 2016.

4. Trafiksäkerhetssituationen varierar kraftigt mellan olika medlemsstater. Särskilda insatser bör göras i de fall där trafiksäkerheten ligger under EU-genomsnittet, med stöd av ett nära samarbete och kunskapsutbyte mellan medlemsstaterna.
5. Fortkörning, körning under påverkan av alkohol eller droger, avledd uppmärksamhet och trötthet är fortfarande några av de främsta orsakerna till trafikolyckor. Underlåtenhet att använda skyddsutrustning förvärrar skadans allvar. Särskild uppmärksamhet bör därför ägnas åt att förbättra trafikanternas beteende.
6. Det finns redan en rad olika instrument för bland annat bättre efterlevnad av trafikreglerna i medlemsstaterna och över gränserna, bättre utbildning och medvetenhet bland trafikanter och förbättrad infrastruktur och fordonssäkerhet, med beaktande av ålder och trafiksäkerhet. Dessa instrument bör omgående tas i bruk.
7. I enlighet med subsidiaritetsprincipen är trafiksäkerheten ett delat ansvar som kräver konkreta och gemensamma åtgärder från Europeiska unionens institutioner, medlemsstaterna, regionala och lokala myndigheter, industrin och civilsamhället.
8. Medlemsstaterna åtar sig att
 - a) upprätthålla och förstärka de åtgärder som krävs för att halvera antalet trafikdöda i EU fram till år 2020, jämfört med 2010 års referensnivå,
 - b) förbättra samarbetet mellan medlemsstaterna, inklusive berörda myndigheter, och med civilsamhället, forskningsinstitut och den privata sektorn, särskilt med avseende på planer och strategier för trafiksäkerhet utifrån en riskbaserad eller integrerad strategi (som strategin för säkra system),
 - c) beakta gång- och cykeltrafiken⁶ i planer för rörlighet, säkerhetspolitik och säkerhetsåtgärder och, om möjligt, överväga att inkludera särskild infrastruktur,

⁶ Politiken för cykling tas särskilt upp i Luxemburgförklaringen om cykling som ett klimatvänligt transportsätt, från oktober 2015.

- d) förbättra trafiksäkerheten för trafikanterna genom att ta fram säkrare väginfrastruktur, med beaktande av möjligheten att utvidga tillämpningen av principerna för förvaltning av infrastruktursäkerhet till att även omfatta vägar utanför det transeuropeiska transportnätet (TEN-T),
- e) som en del av planeringen av rörligheten i städer föra diskussioner med berörda intressenter om möjligheten att utöka och integrera användningen av lägre hastighetsbegränsningar, som 30 km/h, i högriskområden, särskilt områden där människor arbetar, cyklar och leker,
- f) se till att eCallsystemet verkligen införs och förkorta väntetiden för hjälpinsatserna,
- g) främja genomförandet av noggranna utredningar med hjälp av exempel på allvarliga krockar/olyckor och analys av uppgifter för att fastställa vilka områden som ska prioriteras för insatser,
- h) parallellt med ansträngningarna att uppnå 2020-målet för minskad dödlighet fortsätta arbetet för att i) minska antalet allvarliga skador i samband med trafikolyckor och ii) senast 2018 rapportera tillförlitliga och jämförbara uppgifter med hjälp av en gemensam definition utifrån skadeskalan MAIS⁷3 +,
- i) sätta som mål att senast år 2030 ha halverat antalet allvarliga skador i EU jämfört med 2020 års referensnivå i enlighet med denna gemensamma definition och inom ramen för en övergripande trafiksäkerhetsstrategi för perioden,
- j) fortsätta att utarbeta åtgärder för att säkerställa vård efter olyckor, tidig rehabilitering och social återanpassning för skadelidande vid trafikolyckor, i samarbete med berörda politiska intressenter, särskilt med dem som företräder trafikskadade,

⁷ *Maximum Abbreviated Injury Scale*, ett index på mellan 1 och 6.

- k) tillämpa trafiksäkerhetsregler i praktiken och ge stöd till tillsynsorgan genom bland annat samarbete och utbyte av bästa praxis, särskilt vad gäller fortkörning, körning under påverkan av alkohol eller droger, brott mot trafikljus- och trafikskyltningsregler, avledd uppmärksamhet vid körning, t.ex. på grund av användning av mobiltelefon, och underlåtenhet att använda skyddsutrustning; särskild uppmärksamhet bör ägnas åt förebyggande verktyg, som alkolås och andra tekniska stödsystem,
- l) fortsätta arbeta inom internationella organ för trafiksäkerhet⁸ för att hjälpa till att påskynda förbättringar av trafiksäkerheten genom tekniska och icke-tekniska lösningar i och utanför Europa,
- m) säkerställa tillräcklig finansiering för framtida politik, program och forskning på trafiksäkerhetsområdet i enlighet med i) målen i de nationella strategierna och ii) tillgängliga ekonomiska resurser i medlemsstaterna,
- n) tillsammans med Europeiska kommissionen främja en Europaomfattande trafiksäkerhetskultur som bygger på gemensamma värderingar och förbättra trafikanternas beteende genom kontinuerlig och effektiv utbildning och fortbildning som riktar sig till olika grupper, med beaktande av såväl oskyddade trafikanters⁹ som yrkesförarens särskilda behov,
- o) stödja införandet av kompatibla och driftskompatibla, uppkopplade och automatiserade fordon med bevisade säkerhetsfördelar, i enlighet med Amsterdamdeklarationen¹⁰ och kommissionens strategi för samverkande intelligenta transportsystem¹¹.

⁸ T.ex. arbetsgrupperna vid FN:s ekonomiska kommission för Europa: arbetsgruppen för trafiksäkerhet (WP.1), världsförbundet för harmonisering av fordonsföreskrifter (WP.29) och arbetsgruppen för transport av farligt gods (WP.15).

⁹ Med "oskyddade trafikanter" avses icke-motoriserade väganvändare, som fotgängare, cyklister och motorcyklister samt personer med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet och orienteringsförmåga.

¹⁰ Amsterdamdeklarationen om samarbete inom området för uppkopplad och automatiserad körning, april 2016.

¹¹ Dokument ST 15203/16 (COM (2016) 766 final från november 2016).

9. Medlemsstaterna uppmanar kommissionen att

- a) förbättra skyddet av trafikanter, särskilt oskyddade trafikanter, genom att se till att nya säkerhetsfunktioner för fordon införs, t.ex. genom att påskynda översynen av reglerna för typgodkännande i förordningen om allmän säkerhet i enlighet med kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet *Rädda liv: öka bilsäkerheten i EU*,¹²
- b) utarbeta en ny ram för trafiksäkerhetspolitik för årtiondet efter 2020, som innefattar en bedömning av trafiksäkerhetsläget med hänsyn till målen i denna förklaring,
- c) överväga en förstärkning av unionens regelverk för trafiksäkerhet med särskild inriktning på medlemsstaternas samarbete i fråga om ömsesidigt erkännande av kördiskvalifikationer av förare som är bosatta i ett annat land, utan att det påverkar den lämpliga rättsliga grunden för sådana förslag,
- d) samarbeta med samtliga intressenter för att inrätta projekt och initiativ för att skydda oskyddade trafikanter och underlätta utbytet av kunskap och bästa praxis mellan medlemsstaterna i fråga om utredning av trafikolyckor och strategier och kampanjer för trafiksäkerhet,
- e) utforska potentialen hos teknik för uppkopplad och automatiserad körning och användningen av uppgifter som redan finns i fordon och infrastruktur för att förbättra trafiksäkerheten och samtidigt säkerställa datasäkerheten,
- f) säkerställa att nödvändiga resurser avsätts till forskning, program och projekt för att främja trafiksäkerheten i Europa,
- g) samarbeta med medlemsstaterna och andra viktiga intressenter om utvecklingen av en Europaomfattande trafiksäkerhetskultur.

¹² Dokument ST 15705/16 (COM (2016) 787 final från december 2016).

10. Medlemsstaterna uppmanar industrin att i samarbete med civilsamhället inom sektorn
- a) ta fram samverkande intelligenta transportsystem och se till att nya tjänster och system är kompatibla, säkra och driftskompatibla på europeisk nivå,
 - b) utveckla och främja ny teknik, särskilt system för automatiserad körning och förarassistans som mildrar konsekvenserna av mänskliga misstag och avledd uppmärksamhet, som avancerade system för intelligent farthållning och automatiska nödbromssystem, som i första hand skyddar oskyddade trafikanter,
 - c) främja den trafiksäkerhetspotential som samverkande, uppkopplade och automatiserade fordon har.
11. Transportministrarna framhåller vikten av ett fortlöpande arbete och samarbete i fråga om trafiksäkerhet och noterar de bidrag och åtaganden som intressenter har gjort inför och under Vallettakonferensen.
-