

Bruxelles, den 18. juni 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	10842/24
Vedr.:	Rådets konklusioner om Den Europæiske Revisionsrets særberetning 04/2024 "Opfyldelse af EU's trafiksikkerhedsmål – Indsatsen skal op i gear" – Resultat af drøftelserne

På samlingen den 18. juni 2024 godkendte Rådet konklusioner om Revisionsrettens særberetning om trafiksikkerhed, jf. bilaget.

Rådets konklusioner om Den Europæiske Revisionsrets særberetning 04/2024 "Opfyldelse af EU's trafiksikkerhedsmål – Indsatsen skal op i gear"

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION

1. SER MED TILFREDSHED PÅ Den Europæiske Revisionsrets særberetning 04/2024 offentliggjort den 14. marts 2024 "Opfyldelse af EU's trafiksikkerhedsmål – Indsatsen skal op i gear", som indeholder en grundig gennemgang af den aktuelle situation og tendenserne inden for trafiksikkerhed i EU, navnlig nu, hvor vi er halvvejs gennem politikperioden 2021-2030;
2. ER ENIGT MED Revisionsretten i, at tiden er inde til en evaluering for at muliggøre en fortsat forbedring af trafiksikkerheden, hvilket kræver tiltag på flere fronter, der følger en risikobaseret eller integreret tilgang (såsom Safe System-tilgangen), som inddrager offentlige myndigheder på alle niveauer, alle trafikanter, industrien og civilsamfundsaktører, dette er nødvendigt for at nå de ambitiøse mål om at halvere antallet af trafikdræbte og alvorlige kvæstelser senest i 2030 (i forhold til 2019) og nå ned på et niveau så tæt på nul som muligt senest i 2050 via "nulvisionen" eller tilsvarende effektive strategier;
3. SER MED TILFREDSHED PÅ de fremskridt, der er gjort i nogle medlemsstater med hensyn til at nå deres mål om at halvere antallet af trafikdræbte og alvorlige kvæstelser senest i 2030, men ANERKENDER imidlertid, at det nuværende overordnede tempo ikke er tilstrækkeligt til at nå dette mål;
4. MINDER OM analysen og tilsagnene i Rådets konklusioner af 8. juni 2017 om trafiksikkerhed til støtte for Vallettaerklæringen¹, der understreger de uacceptable menneskelige og samfundsmæssige tab som følge af trafikdræbte og alvorlige ulykker;

¹ Jf. dok. 9994/17.

5. PÅPEGER, idet det TAGER HENSYN TIL medlemsstaternes forskellige udgangspunkter, at forskelle i metoder, praksis og nationale karakteristika mellem medlemsstaterne inden for trafikssikkerhed, der er et politikområde med delt kompetence, er en værdifuld kilde til gensidig læring og udveksling af bedste praksis, som medlemsstaterne deltager i;
6. UDTRYKKER ALVORLIG BEKYMRING OVER det store antal aktive og bløde trafikanter (fodgængere, cyklister, brugere af motordrevne tohjulede køretøjer og elløbehjul) blandt trafikulykker med dødelig udgang i EU, både i byområder og landdistrikter, der også i stigende grad konfronteres med større og tungere køretøjer, og OVER den høje risiko for, at unge og ældre trafikanter bliver dræbt eller alvorligt kvæstet i trafikken, opfordrer til mere indsigt i eksponeringsdata og opfordrer indtrængende til, at der træffes passende foranstaltninger;
7. HENVISER TIL tilsagnene om at garantere sikker sameksistens mellem forskellige transportformer som udtrykt i den nyligt undertegnede interinstitutionelle europæiske erklæring om cykling² og HENVISER TIL den igangværende revision af kørekortdirektivet³, hvor der drøftes EU-dækkende reguleringsordninger for nye førere og ledsaget kørsel samt spørgsmål vedrørende egnethed til at føre motorkøretøj;
8. NOTERER SIG den enighed, der er opnået på politisk plan, om revisionen af den europæiske reguleringsmæssige ramme for fremme af grænseoverskridende håndhævelse af færdselslovsovertrædelser,⁴ og at de fleste trafikdræbte i EU er en direkte følge af færdselslovsovertrædelser;
9. ER BEKYMRET OVER, at højrisikoadfærd på vejene fortsat er en væsentlig årsag til trafikulykker, navnlig hastighedsovertrædelser, kørsel i alkohol- eller narkotikapåvirket tilstand, uopmærksomhed eller træthed under kørsel og kørsel uden sikkerhedssele, ikke at anvende barnefastholdelsesanordninger og sikkerhedsudstyr eller ikke at anvende det korrekt;

² 4. april 2024, 6215/24.

³ Jf. Rådets generelle indstilling til et forslag til nyt direktiv om kørekort, der blev vedtaget den 4. december 2023, dok. 16345/23.

⁴ Foreløbig politisk enighed, der blev opnået den 12. marts 2024, om forslaget om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

10. ANERKENDER den stigende betydning af aktive transportformer i morgendagens mobilitet, idet der bl.a. tages hensyn til energibesparelser, behovet for at bekæmpe klimaændringer, og at offentlig politik skal fremme denne omstilling til gavn for alle, navnlig med henblik på at forbedre trafiksikkerheden og tilgængeligheden;
11. HENVISER TIL Stockholmerklæringen af 19.-20. februar 2020⁵, navnlig resolution nr. 11, der opfordrer offentlige myndigheder til at fastsætte en hastighedsgrænse på 30 km/h i områder, hvor aktive og bløde trafikanter og køretøjer hyppigt og planmæssigt blandes, undtagen hvis der er stærk evidens for, at det er sikkert at køre med højere hastigheder; ANFØRER, at det offentlige rum pr. definition er begrænset, og at hastigheden derfor skal tilpasses, når det er relevant, således at der er garanti for sikker brug af det fælles rum; SER MED TILFREDSHED PÅ de tiltag, der er truffet i denne henseende i EU;
12. TAKKER Kommissionen FOR at støtte "Baseline"- og "Trendline"-projekterne, som bidrager til at følge udviklingen hen imod nul dødsfald og alvorlige kvæstelser i Europa og til at måle effektiviteten af trafiksikkerhedsinvesteringer; NOTERER SIG MED TILFREDSHED, at alle medlemsstaterne deltager i det opfølgende "Trendline"-projekt;
13. ANERKENDER fordelene ved sammenligneligheden af trafiksikkerhedsdata medlemsstaterne imellem, herunder data om trafikulykker; MENER, at det er muligt at gennemføre målrettede tiltag på EU-plan, selv om medlemsstaternes metoder ikke er fuldt harmoniserede, eftersom anmodning om fuld harmonisering kan føre til, at færre medlemsstater er villige til at deltage i EU-projekter, hvilket gør historisk sammenlignelighed vanskeligere og kan medføre en uforholdsmæssig stor administrativ byrde;
14. LÆGGER STOR VÆGT PÅ en uafhængig undersøgelse for at identificere årsagerne til trafikulykker, der fører til alvorlige kvæstelser og dødsfald, med henblik på at forebygge dem i fremtiden;

⁵ Jf. Stockholmerklæringen undertegnet på den tredje globale ministerkonference om trafiksikkerhed "Achieving Global Goals 2030" (Opfyldelse af globale mål for 2030) den 19.-20. februar 2020.

15. FREMHÆVER det igangværende arbejde i CARE-ekspertgruppen med at indsamle og rapportere data om alvorlige kvæstelser på vejene og fremme anvendelse af en fælles definition baseret på traumeskalaen MAIS3+ samt mest muligt udveksle den tilgængelige viden og gode praksis; ANERKENDER den administrative arbejdsbyrde og PÅPEGER betydningen af databeskyttelse, men UNDERSTREGER i denne forbindelse betydningen af at bekæmpe underrapportering af vejtrafikofre, herunder bløde trafikanter, og af at have sammenlignelige data om alvorlige kvæstelser i EU;
16. UNDERSTREGER initiativer til forvaltning af trafiksikkerhed, der støttes af Kommissionen og bakkes op af Europa-Parlamentet, såsom instrumentet til trafiksikkerhedsovervågning fra Det Europæiske Overvågningsorgan for Trafiksikkerhed (ERSO) og EU's udvekslingsprojekt for trafiksikkerhed (EURSE), der gennem studiebesøg og nationale workshoper giver mulighed for konkret udveksling af viden og bedste praksis mellem myndigheder i EU's medlemsstater og interessenter om forskellige trafiksikkerhedsspørgsmål; ANERKENDER vigtigheden af finansiel støtte i denne henseende, uden at dette berører de finansieringsordninger, der skal aftales for den næste flerårige finansielle ramme; FREMHÆVER Gruppen på Højt Plan vedrørende Trafiksikkerhed, hvor medlemsstaterne løbende lærer af hinandens sikkerhedsforanstaltninger, lovgivning og gode praksis;
17. SER MED TILFREDSHED PÅ de fremskridt, der gøres med hensyn til at gennemføre minimumssikkerhedsstandarder for nye køretøjer i henhold til forordningen om generel sikkerhed⁶, og de bestræbelser, der udfoldes af medlemsstaterne for at sørge for den aldrende bilparks køretøjssikkerhed i forbindelse med syn af køretøjer, både periodiske syn og syn ved vejsiden; HENVISER i denne henseende TIL det kommende forslag om den reviderede køretøjssikkerhedspakke. Efterhånden som bilparken gradvist regenereres, og flere og flere køretøjer på EU's veje er udstyret med avancerede førerstøttesystemer (ADAS), kan vi forvente en positiv indvirkning på nedbringelsen af antallet af dræbte og alvorlige kvæstelser;
18. MINDER OM, at køretøjers sikkerhed også er knyttet til deres grundlæggende tekniske karakteristika og førerens adfærd, og at aktive og passive sikkerhedssystemer kun er modforanstaltninger til begrænsning af de dermed forbundne risici;

⁶ Forordning (EU) 2019/2144 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1).

19. ANERKENDER investeringerne i modstandsdygtig og bæredygtig vejinfrastruktur af høj kvalitet;
20. FREMHÆVER betydningen af sammenkobling og interoperabilitet mellem data vedrørende trafik, transport og køretøjer, der overholder reglerne om databeskyttelse, for at forbedre forvaltningen af færdsels- og trafiksikkerhed;
21. ANERKENDER innovative teknologiers potentiale til at øge trafiksikkerheden; BEMÆRKER, at disse teknologier, for at dette potentiale kan maksimeres, skal være lette at anvende og sikkert udformet, og at førere bør vide, hvordan de kan gøre korrekt og sikker brug af dem; ANERKENDER dog også den dermed forbundne risiko for uopmærksomhed under kørslen, som det er afgørende at gøre føreren bevidst om gennem uddannelse, kampagner og håndhævelse og gennem forbedret teknologi;
22. HENVISER TIL de nylige forordninger, der har konsekvenser for automatiserede køretøjer⁷, og OPFORDRER Kommissionen TIL at fortsætte arbejdet og samtidig også medtage tekniske forskrifter for fuldautomatiske køretøjer fremstillet i ubegrænsede serier, hvor der lægges vægt på at indføre disse køretøjer på vejene i EU på en sikker og integreret måde; OPFORDRER også Kommissionen TIL at arbejde tæt sammen med medlemsstaterne og relevante interessenter om at gøre automatiseret mobilitet til en sikker realitet inden for hele transportsystemet og om relaterede udfordringer vedrørende kunstig intelligens, idet der lægges særlig vægt på sameksistensen mellem automatiserede køretøjer og bløde trafikanter, motordrevne tohjulede køretøjer og andre menneskekontrollerede køretøjer;
23. TILSLUTTER SIG et modalskift ved at overbevise trafikanter om i stigende grad at anvende aktive og kollektive transportformer for at forbedre livskvaliteten, sundheden, klimaet, inklusiviteten og frem for alt trafiksikkerheden, samtidig med at der fokuseres på robuste sikkerhedspolitikker for disse former;

⁷ Gennemførelsesforordning (EU) 2022/1426 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 for så vidt angår ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af det automatiserede kørselssystem (ADS) i fuldautomatiske køretøjer og delegeret forordning (EU) 2022/2236 for så vidt angår de tekniske krav til køretøjer fremstillet i ubegrænsede serier, køretøjer fremstillet i små serier, fuldautomatiske køretøjer fremstillet i små serier og køretøjer til særlig anvendelse og for så vidt angår softwareopdatering.

24. PÅSKØNNER Kommissionens indsats for at fastsætte tekniske krav til elektrisk drevet personligt mobilitetsudstyr (mikromobilitetsudstyr), som anvendes af en voksende gruppe af trafikanter, hvilket fører til yderligere dødsfald og kvæstelser; ANERKENDER, at der er stor forskel med hensyn til tilgang og regulering blandt medlemsstaterne for så vidt angår dette udstyr, der sigter mod bedre beskyttelse af aktive og bløde trafikanter; HENVISER i den forbindelse TIL Kommissionens tematiske vejledning⁸, som indeholder bedste praksis og centrale anbefalinger om integration af mikromobilitet i planlægningen af bytrafik, og STØTTER Kommissionen i at fortsætte sit arbejde med at udstikke retningslinjer for sikker brug af personligt mobilitetsudstyr, uden at det berører medlemsstaternes beføjelser;
25. NOTERER SIG de vigtige fremskridt, der gøres med hensyn til sikkerhedsprocedurer for udformning af vigtig vejinfrastruktur efter revisionen af direktivet om forvaltning af vejinfrastruktur i 2019, og PÅPEGER, at nogle medlemsstater anvender disse sikkerhedsprocedurer endnu mere bredt, end dette direktivs anvendelsesområde kræver, navnlig uden for hovedveje, og uanset om infrastrukturen finansieres af EU-midler eller ej; UNDERSTREGER, at vedtagelse af planer for bæredygtig bytrafik vil blive obligatorisk for hvert byknudepunkt i henhold til den reviderede TEN-T-forordning⁹, hvilket afspejler trafiksikkerhedshensyn, der er fastsat i Unionens retningslinjer, og PÅPEGER, at trafiksikkerhed er en tematisk grundforudsætning for kortlægning af projekter inden for rammerne af Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond Plus og Samhørighedsfonden¹⁰;
26. SÆTTER PRIS PÅ, at Kommissionen enten helt eller delvist accepterer Den Europæiske Revisionsrets anbefalinger, og OPFORDRER medlemsstaterne TIL at fortsætte deres bestræbelser og samarbejde med Kommissionen om at forfølge tiltag, der er relevante for disse anbefalinger; LÆGGER stor vægt PÅ fortsat og stærkt samarbejde mellem medlemsstaterne samt mellem medlemsstaterne og Kommissionen både individuelt og i bredt funderede projekter, herunder udveksling af bedste praksis.

⁸ "SUMP Topic guide on safe use of micromobility devices in urban areas" (Tematisk SUMP-vejledning om sikker brug af mikromobilitetsudstyr i byområder), der blev offentliggjort i december 2021 som del af et kompendium med EU-vejledningsdokumenter.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1-29.

¹⁰ Bilag IV, punkt 3, til forordning (EU) 2021/1060 (EUT L 231 af 30.6.2021, s. 159).