



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 18 juni 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	10842/24
Ärende:	Rådets slutsatser om Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 04/2024 om EU:s ansträngningar för att nå trafiksäkerhetsmålen – Lägesrapport

Vid mötet den 18 juni 2024 godkände rådet slutsatserna om revisionsrättens särskilda rapport om trafiksäkerhet enligt bilagan.

Rådets slutsatser om Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 04/2024:***Trafiksäkerhet i EU – Dags att lägga i en högre växel om målen ska nås***

EUROPEISKA UNIONENS RÅD,

1. VÄLKOMNAR Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 04/2024 *Trafiksäkerhet i EU – Dags att lägga i en högre växel om målen ska nås*, som offentliggjordes den 14 mars 2024 och som innehåller en ingående granskning av det aktuella läget och trenderna när det gäller trafiksäkerheten i EU, särskilt nu när vi är halvvägs genom politikperioden 2021–2030,
2. HÅLLER MED revisionsrätten om att det är dags för en utvärdering för att möjliggöra en kontinuerlig förbättring av trafiksäkerheten, vilket kräver åtgärder på flera fronter utifrån en riskbaserad eller integrerad strategi (såsom strategin för ett säkert system), med deltagande av offentliga myndigheter på alla nivåer, alla trafikanter, industrin och aktörer i det civila samhället, för att nå de ambitiösa målen att halvera antalet döda och allvarligt skadade i trafiken senast 2030 (jämfört med 2019) och att ligga så nära noll trafikolycksoffer som möjligt senast 2050 genom nollvisionen eller liknande effektiva strategier,
3. VÄLKOMNAR de framsteg som gjorts i vissa medlemsstater när det gäller att uppnå målet att halvera antalet döda och allvarligt skadade i trafiken senast 2030, men ÄR MEDVETET OM att de nuvarande övergripande framstegen är otillräckliga för att uppnå detta mål,
4. ERINRAR OM analysen och åtagandena i rådets slutsatser av den 8 juni 2017 om trafiksäkerhet och godkännande av Vallettaförklaringen¹, där man betonade de oacceptabla mänskliga och samhälleliga bördorna som orsakas av dödsfall och allvarliga olyckor i trafiken,

¹ Se dok. 9994/17.

5. BEAKTAR medlemsstaternas olika utgångspunkter, och PÅPEKAR samtidigt att på politikområdet trafiksäkerhet, som omfattas av delad befogenhet, är skillnaderna i metod och praxis och de nationella särdragen mellan medlemsstaterna en värdefull källa till ömsesidigt lärande och utbyte av bästa praxis i vilka medlemsstaterna deltar,
6. UTTRYCKER ALLVARLIGA FARHÅGOR över det stora antalet aktiva och oskyddade trafikanter (fotgängare, cyklister, användare av motordrivna tvåhjuliga fordon och elsparkcyklar) bland dödsfallen i trafiken i EU, både i städer och på landsbygden, vilka också i allt högre grad konfronteras med större och tyngre fordon, och över den höga risken för att unga och äldre trafikanter dödas eller skadas allvarligt i trafiken, och efterlyser mer insyn i exponeringsdata och uppmanar till lämpliga åtgärder,
7. HÄNVISAR till åtagandena om att säkerställa en säker samexistens mellan olika transportsätt i enlighet med den nyligen undertecknade interinstitutionella europeiska förklaringen om cykling² och UPPLYSER om den pågående översynen av körkortsdirektivet³, där EU-omfattande regleringssystem för nya förare och för beledsagad körning samt frågor som rör lämplighet att framföra fordon diskuteras,
8. NOTERAR den överenskommelse som nåtts på politisk nivå om översynen av det europeiska regelverket för att underlätta gränsöverskridande verkställighet för trafiksäkerhetsrelaterade brott⁴ och det faktum att de flesta dödsolyckor i trafiken i EU är en direkt följd av trafikbrott,
9. FINNER DET OROANDE att högriskbeteenden på vägarna fortsätter att vara en viktig orsak till trafikolyckor, särskilt fortkörning, körning under påverkan av alkohol eller droger, avledd uppmärksamhet eller trötthet vid körning och körning utan bilbälte, avsaknad av användning eller ej korrekt användning av fasthållningsanordningar för barn och skyddsutrustning,

² Den 4 april 2024, dok. 6215/24.

³ Se rådets allmänna riktlinje om förslaget till nytt körkortsdirektiv, som antogs den 4 december 2023, dok.16345/23.

⁴ En preliminär politisk överenskommelse nåddes den 12 mars 2024 om förslaget om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.

10. ÄR MEDVETET OM den ökande betydelsen av aktiva transportsätt för framtidens mobilitet, med beaktande av bland annat energibesparingar, behovet av att bekämpa klimatförändringarna och det faktum att den offentliga politiken måste främja denna omställning till förmån för alla, särskilt när det gäller att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten,
11. HÄNVISAR TILL Stockholmsförklaringen av den 19–20 februari 2020⁵, särskilt resolution nr 11 där offentliga myndigheter uppmanas att föreskriva en hastighetsbegränsning på 30 km/h i områden där aktiva och oskyddade trafikanter och fordon blandas på ett frekvent och planerat sätt, utom när det finns starka belägg för att högre hastigheter är säkra, PÅPEKAR att det offentliga utrymmet per definition är begränsat och att hastigheterna därför vid behov måste justeras så att säker användning av det gemensamma utrymmet tryggas, VÄLKOMNAR de åtgärder som har vidtagits i detta avseende i hela EU,
12. TACKAR kommissionen för dess stöd till projekten Baseline och Trendline, som bidrar till att följa utvecklingen i riktning mot noll dödsfall och allvarliga skador i hela Europa och till att mäta effektiviteten hos investeringar i trafiksäkerhet, NOTERAR MED TILLFREDSSTÄLLELSE att alla medlemsstater deltar i uppföljningsprojektet Trendline,
13. ERKÄNNER fördelarna med jämförbarhet när det gäller trafiksäkerhetsdata mellan medlemsstaterna, inbegripet uppgifter om trafikolyckor, ANSER att det är möjligt att genomföra välriktade åtgärder på EU-nivå även om medlemsstaternas metoder inte är fullständigt harmoniserade, eftersom en begäran om fullständig harmonisering kan leda till att färre medlemsstater är villiga att delta i EU-projekt, försvårar den historiska jämförbarheten och kan skapa en oproportionerlig administrativ börda,
14. LÄGGER STOR VIKT vid oberoende utredningar för att identifiera orsakerna till trafikolyckor som leder till allvarliga skador och dödsfall i syfte att förebygga dem i framtiden,

⁵ Se Stockholmsförklaringen som undertecknades vid den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet *Achieving Global Goals 2030* den 19–20 februari 2020.

15. UNDERSTRYKER det pågående arbetet i expertgruppen för Care (gemenskapsdatabasen för trafikolyckor) för att samla in och rapportera uppgifter om allvarliga skador i trafiken för att främja användningen av en gemensam definition som bygger på skadeskalan MAIS3 +, samt i så stor utsträckning som möjligt dela tillgänglig kunskap och god praxis, ÄR MEDVETET OM den administrativa arbetsbördan och FRAMHÅLLER vikten av dataskydd, men BETONAR i detta avseende vikten av att ta itu med underrapporteringen av trafikskadade, inbegripet oskyddade trafikanter, och av att ha jämförbara uppgifter om allvarliga skador i EU,
16. BETONAR initiativ för förvaltningen av trafiksäkerhet som stöds av kommissionen och uppmuntras av Europaparlamentet, såsom Europeiska trafiksäkerhetsobservatoriets (Erso) övervakningsverktyg för trafiksäkerhet och EU:s projekt för trafiksäkerhetsutbyte (Eurse), som genom studiebesök och nationella workshoppar möjliggör konkret utbyte av kunskap och bästa praxis mellan myndigheter i EU:s medlemsstater och berörda parter om olika trafiksäkerhetsfrågor, ERKÄNNER vikten av ekonomiskt stöd i detta avseende, utan att det påverkar de finansieringsarrangemang som man ska enas om inom ramen för nästa fleråriga budgetram, FRAMHÅLLER högnivågruppen för trafiksäkerhet, där medlemsstaterna kontinuerligt lär av varandras säkerhetsåtgärder, lagstiftning och goda praxis,
17. VÄLKOMNAR de framsteg som gjorts i att genomföra minimisäkerhetsstandarder för nya fordon enligt förordningen om allmän säkerhet⁶ och de ansträngningar som medlemsstaterna gör för att säkerställa åldrande bilparkers trafiksäkerhet i samband med bilprovning, både när det gäller periodiska tekniska inspektioner och när det gäller vägkontroller, HÄNVISAR i detta avseende till det kommande förslaget om det reviderade trafiksäkerhetspaketet; i takt med att bilparken gradvis förnyas och allt fler fordon på EU:s vägar utrustas med avancerade förarstödsystem kan vi förvänta oss en positiv effekt när det gäller ett minskat antal dödsfall och allvarligt skadade,
18. BEAKTAR att fordonssäkerheten även är kopplad till fordonens grundläggande tekniska egenskaper och förarens beteende, och att aktiva och passiva säkerhetssystem endast är motåtgärder för att begränsa de relaterade riskerna,

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

19. ÄR MEDVETET OM investeringarna i högkvalitativ, motståndskraftig och hållbar väginfrastruktur,
20. FRAMHÅLLER betydelsen av interkonnektivitet och driftskompatibilitet mellan data som rör trafik, transporter och fordon, i enlighet med dataskyddsbestämmelserna, för att förbättra förvaltningen av trafiksäkerhet,
21. ERKÄNNER potentialen hos innovativ teknik som främjar trafiksäkerheten, NOTERAR att för att maximera denna potential måste denna teknik vara enkel att använda och ha en säker design, och förarna bör veta hur den ska användas på ett säkert och korrekt sätt, är dock också MEDVETET OM den medföljande risken för att uppmärksamheten avleds under körningen; i detta avseende är det av avgörande betydelse att skapa medvetenhet hos förarna genom förarutbildning, kampanjer och efterlevnadskontroller samt genom förbättrad teknik,
22. HÄNVISAR till de nyligen antagna förordningarna som påverkar automatiserade fordon⁷ och UPPMANAR kommissionen att fortsätta arbetet och samtidigt inkludera tekniska föreskrifter för helautomatiserade fordon som tillverkas i obegränsade serier, i vilka uppmärksamhet ägnas åt att införa dessa fordon på EU:s vägar på ett säkert och integrerat sätt, UPPMANAR också kommissionen att ha ett nära samarbete med medlemsstaterna och berörda parter när det gäller att göra automatiserad mobilitet till säker verklighet inom hela transportsystemet och när det gäller de relaterade utmaningarna avseende artificiell intelligens, med särskild uppmärksamhet på samexistensen mellan automatiserade fordon och oskyddade trafikanter, motordrivna tvåhjuliga fordon och andra människostyrda fordon,
23. ANSLUTER SIG TILL en trafikomställning genom att övertyga trafikanter att i större utsträckning använda sig av aktiva och kollektiva transportsätt för att förbättra livskvaliteten, hälsan, klimatet, inkluderingen och framför allt trafiksäkerheten, samtidigt som man fokuserar på en stark säkerhetspolitik för dessa transportsätt,

⁷ Genomförandeförordning (EU) 2022/1426 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 vad gäller enhetliga förfaranden och tekniska specifikationer för typgodkännande av automatiska körsystem i helautomatiserade fordon och delegerad förordning (EU) 2022/2236 vad gäller tekniska krav för fordon som tillverkas i obegränsade serier, fordon som tillverkas i små serier, helautomatiserade fordon som tillverkas i små serier och fordon avsedda för särskilda ändamål samt vad gäller programvaruuppdatering.

24. UPPSKATTAR kommissionens insatser för att föreskriva tekniska krav för eldrivna anordningar för personlig rörlighet (mikromobilitetsanordningar) som används av en växande grupp trafikanter, vilket leder till ytterligare dödsfall och skador, ÄR MEDVETET OM att det finns stora skillnader när det gäller medlemsstaternas tillvägagångssätt och reglering avseende sådana anordningar, som syftar till ett bättre skydd av aktiva och oskyddade trafikanter, HÄNVISAR i detta avseende till kommissionens ämnesguide⁸ som innehåller bästa praxis och viktiga rekommendationer om integreringen av mikromobilitet för rörlighet i städer, och STÖDER kommissionen i att fortsätta sitt arbete med att tillhandahålla vägledning till säker användning av anordningar för personlig rörlighet, utan att det påverkar medlemsstaternas befogenheter,
25. NOTERAR de viktiga framsteg som gjorts avseende säkerhetsmetoder för utformningen av omfattande väginfrastruktur efter den översyn av direktivet om förvaltning av vägars säkerhet som gjordes 2019, FRAMHÅLLER att vissa medlemsstater tillämpar dessa säkerhetsmetoder på ett bredare sätt än vad som krävs enligt detta direktivs tillämpningsområde, särskilt utanför huvudvägarna och/eller utan finansiering av EU-medel, UNDERSTRYCKER att antagandet av planer för hållbar rörlighet i städer kommer att bli obligatoriskt för varje urban knutpunkt enligt den reviderade TEN-T-förordningen⁹, vilket återspeglar den trafiksäkerhetshänsyn som fastställs i unionens riktlinjer, och FRAMHÅLLER att trafiksäkerhet är ett tematiskt nödvändigt villkor för kartläggning av projekt inom ramen för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+ och Sammanhållningsfonden¹⁰,
26. UPPSKATTAR att kommissionen helt eller delvis godtar Europeiska revisionsrättens rekommendationer och UPPMANAR medlemsstaterna att fortsätta sina ansträngningar och sitt samarbete med kommissionen när det gäller att fullfölja de handlingsplaner som är relevanta för dessa rekommendationer, FÄSTER STOR VIKT vid ett fortlöpande och starkt samarbete mellan medlemsstaterna, och mellan medlemsstaterna och kommissionen, både individuellt och i projekt som riktar sig till stora målgrupper, inbegripet ett utbyte av bästa praxis.

⁸ *SUMP Topic guide on safe use of micromobility devices in urban areas* (inte översatt till svenska) offentliggjordes i december 2021 som en del av ett kompendium med EU-vägledningsdokument.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1–29.

¹⁰ Bilaga IV punkt 3 i Förordning (EU) 2021/1060, EUT L 231, 30.6.2021, s. 159.