

Bruxelles, den 19. februar 2026  
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

**FØLGESKRIVELSE**

---

fra: Martine DEPRez, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 13. februar 2026

til: Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

---

Vedr.: MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET  
Rapport om midtvejsstatus på gennemførelsen af EU's trafikikkerhedspolitiske rammer

---

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 77 final.

Bilag: COM(2026) 77 final

Bruxelles, den 13.2.2026  
COM(2026) 77 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,  
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG  
REGIONSUDVALGET**

**Rapport om midtvejsstatus på gennemførelsen af EU's trafikikkerhedspolitiske  
rammer**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -  
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -  
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -  
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -  
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -  
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -  
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -  
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -  
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

## 1. INDLEDNING

Hvert år mister næsten 20 000 mennesker livet på vejene i EU. Det er tragiske hændelser, der ikke blot figurerer i statistikkerne, men som i virkeligheden kan splitte familier og skabe sorg i lokalsamfundene, og det er et umådeligt spild af menneskers liv. Op til fem gange så mange – 100 000 personer – kommer til skade på vejene med livsændrende konsekvenser til følge. Livsændrende trafikskader betyder ofte varig invaliditet, kroniske smerter og mistet arbejdsevne. Disse skader har en alvorlig indvirkning på livskvaliteten for trafikofferet selv og derudover for personens familie, omsorgspersoner og sociale netværk.

De menneskelige omkostninger ved trafikulykker er det mest synlige og tragiske aspekt. Men der er også økonomiske omkostninger ved trafikulykker. Omkostningerne ved trafikulykker i EU er anslået til 2 % af BNP om året<sup>1</sup>. Det er ressourcer, der ellers kunne bruges til innovation, uddannelse, sundhedspleje og andre vigtige offentlige investeringer. Trafiksikkerhed bør indgå som en søjle i EU's økonomiske bestræbelser på at styrke konkurrenceevnen, da trafiksikkerheden direkte påvirker effektiv bevægelighed for varer og arbejdskraft samt virksomhedernes driftsomkostninger på tværs af alle sektorer.

En omstilling til sikrere og mere bæredygtig mobilitet er også afgørende for at bevare EU's industrielle lederskab og konkurrenceevne på de globale markeder<sup>2</sup>. De europæiske bilproducenter og deres netværk af leverandører er på forkant med udviklingen inden for avancerede sikkerhedsteknologier, fra autonome nødbremsesystemer til konnektivitet i køretøjer, og det placerer EU som global leder inden for innovation vedrørende bilsikkerhed. Forpligtelser vedrørende trafiksikkerhed kan redde liv og samtidig fremme de teknologiske fremskridt, skabe højt kvalificeret beskæftigelse og fastholde EU's konkurrenceevne på et globalt bilmarked i hastig udvikling. Investeringer i trafiksikkerhed bidrager også til EU's beredskab og modstandsdygtighed, fordi de sikrer kontinuitet og pålidelighed i den kritiske vejinfrastruktur og tilhørende tjenester, navnlig hvor vejkorridorer og knudepunkter understøtter både civile og forsvarsmæssige behov.

EU og EU-medlemsstaterne gør en stor indsats for at styrke trafiksikkerheden. På EU-plan blev det senest afspejlet i EU's trafiksikkerhedspolitiske ramme for perioden 2021-2030<sup>3</sup>, som indeholdt en gentagelse af de fælles mål om at halvere antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadede frem til 2030<sup>4</sup> og opnå "nul-visionen", nemlig at nærme sig nul trafikdræbte frem til 2050. For at nå disse mål har medlemsstaterne vedtaget og gennemført nationale strategier, handlingsplaner og andre former for forpligtelser såsom tværministerielle aftaler og føderale samarbejdsstrukturer.

---

<sup>1</sup> EU-håndbog om eksterne omkostninger ved transport 2019 (ny version er under udarbejdelse).

<sup>2</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri, COM/2025/95 final, 5.3.2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

<sup>3</sup> COM (2018) 293: Meddelelse Fra Kommissionen Til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Et mobilt Europa – Bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren, bilag I, Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Et mobilt Europa – Bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren, bilag I, KOM(2018)293 af 17. maj 2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

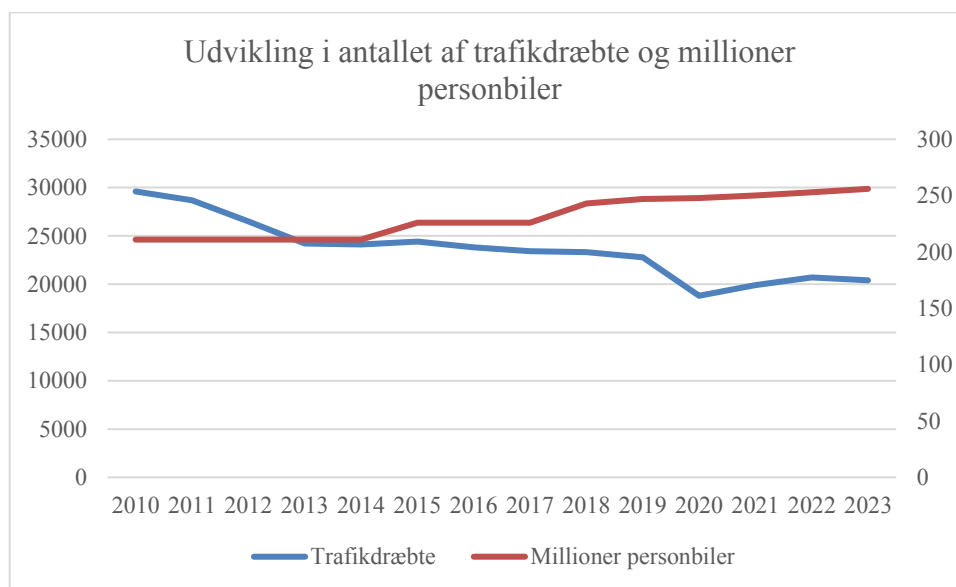
<sup>4</sup> Det er siden blevet besluttet, at basisåret, hvorfra fremskridtene måles, skal være 2019.

EU's trafikikkerhedspolitiske ramme 2021-2030 fulgte de vigtigste prioriterede områder i Safe System-tilgangen, herunder sikrere veje og vejsider, sikrere køretøjer, sikrere brug af vejene, bedre reaktion efter ulykker og bedre dataindsamling og -analyse. Der var fokus på den afgørende betydning af at fjerne de vigtigste risikofaktorer – hastighedsoverskridelser, spirituskørsel, uopmærksomhed og manglende brug af beskyttelsesudstyr – samtidig med at der blev lagt særlig vægt på bløde trafikanter såsom fodgængere, cyklister og motorcyklister.

Denne meddelelse er en midtvejsrapport om fremskridtene med hensyn til at nå EU's trafikikkerhedsmål, og den indeholder en status over udviklingen siden 2019, nye udfordringer identificeres, der ikke fuldt ud var forudset i den oprindelige ramme, og tilpasninger foreslås med henblik på at sikre, at EU fortsat er på rette vej til at opfylde sine 2030-mål. Analysen viser opmuntrende fremskridt på nogle områder, men der påpeges også betydelige mangler, der kræver øjeblikkelig opmærksomhed og en styrket indsats for at redde liv, mindske den økonomiske byrde og styrke EU's konkurrenceevne.

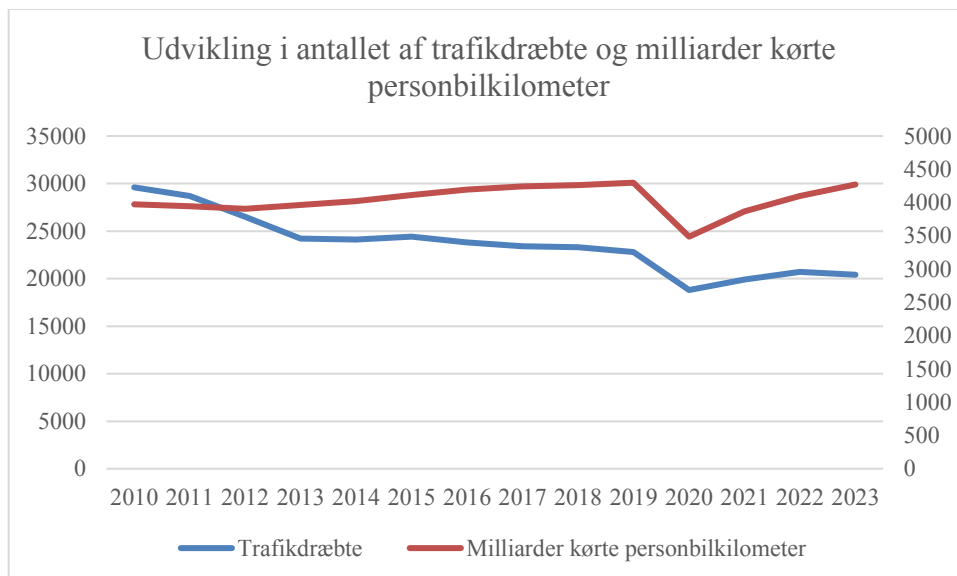
### 1.1. FREMSKRIDT MED AT NÅ TRAFIKIKKERHEDSMÅLENE

De seneste data viser, at 19 900 mennesker blev dræbt i trafikulykker i EU i 2024. Det er 440 færre dødsfald end i 2023 og et fald på 2 %<sup>5</sup>. I betragtning af stigningen i antallet af køretøjer pr. person og i antallet af kørte kilometer er dette et betydeligt resultat, men det understreger også behovet for en vedvarende indsats på alle niveauer.



Figur 1 Udvikling i antallet af trafikdræbte og millioner af personbiler i EU 2010-2023. Kilder: EU CARE-database om trafikulykker, for data om personbiler, Eurostat ([onlinedatakode road\\_eqs\\_carage](#))

<sup>5</sup> Selv om dette er et fremskridt, ligger den samlede udvikling betydeligt under den årlige reduktion på 4,6 %, der er nødvendig for at nå 2030-målet om at halvere antallet af trafikdræbte.



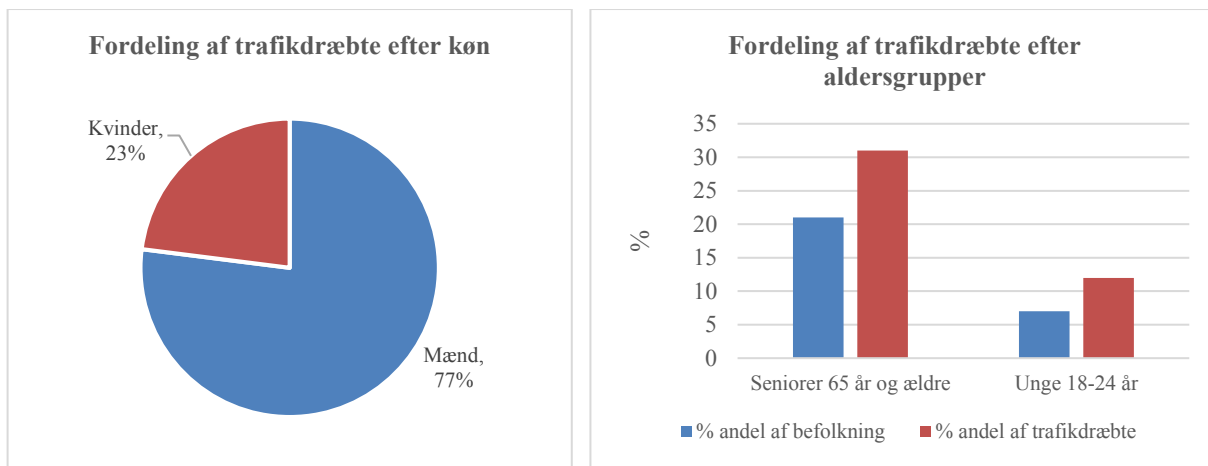
Figur 2 Udvikling i antallet af trafikdræbte og milliarder af kørte personbilkilometer i EU 2010-2023. Kilder: EU CARE-database om trafikulykker, for data om personbilkilometer, Eurostat (onlinedatakode [road\\_pa\\_mov](#))

Siden referenceåret 2019 er antallet af trafikdræbte faldet med 12 % i EU som helhed, men denne forbedring dækker over betydelige forskelle mellem medlemsstaterne. Kun en håndfuld medlemsstater – Belgien, Bulgarien, Danmark, Litauen, Malta, Polen og Slovenien – er i øjeblikket på rette vej til at nå reduktionsmålet på 50 % for 2030. Nogle medlemsstater, herunder Irland og Estland, har oplevet en stigning i antallet af trafikdræbte, mens der i andre lande som Frankrig, Italien og Nederlandene kun er konstateret marginale forbedringer. I 2024 varierede dødsraten fra 20 dødsfald pr. million indbyggere i Sverige til 78 pr. million indbyggere i Rumænien.

For bedre at forstå disse tendenser har Kommissionen arbejdet sammen med medlemsstaterne om at opgøre resultaterne med brug af centrale resultatindikatorer vedrørende trafiksikkerhed. I forbindelse med disse projekter, Baseline<sup>6</sup> og Trendline<sup>7</sup>, er der indhentet oplysninger om de faktorer, der er forbundet med risikoen for ulykker og skader, og der har vist sig at være betydelige forskelle mellem landene. Se afsnit 2 nedenfor.

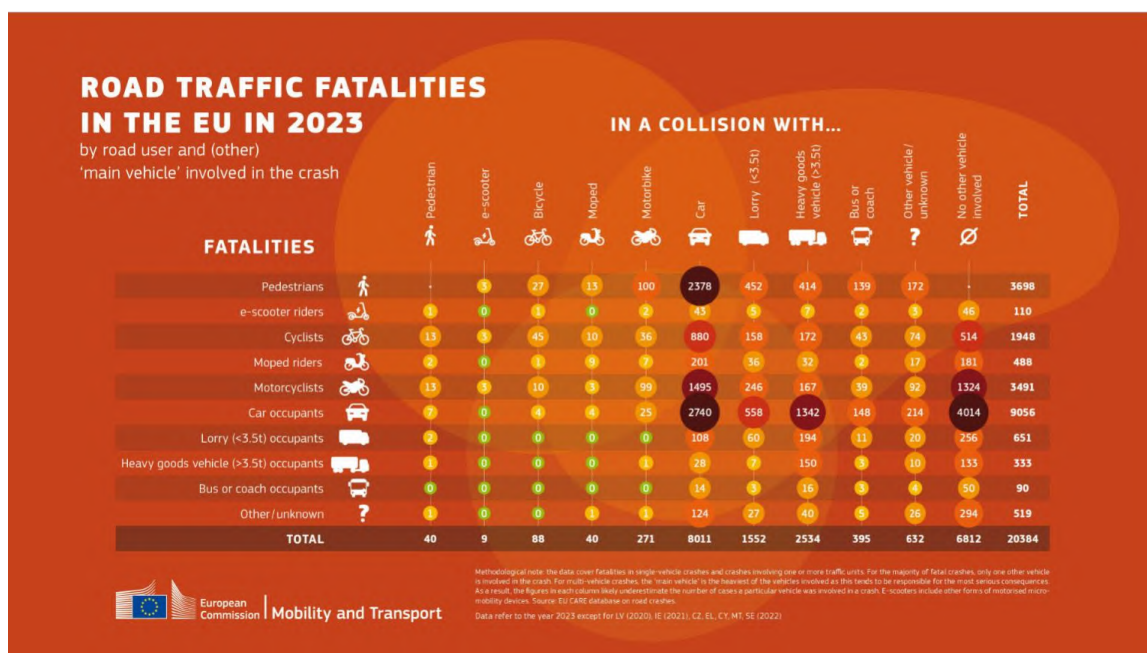
<sup>6</sup> <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

<sup>7</sup> <https://trendlineproject.eu/>.



Figur 3 Fordeling af trafikdræbte i EU efter køn og aldersgrupper, 2023. Kilder: EU CARE-database om trafikulykker, for befolkningsdata, Eurostat (onlinedatakode [demo\\_pjan](#))

Med hensyn til den geografiske og demografiske fordeling af trafikofre fremstår der nogle klare tendenser. Veje i landdistrikterne er stadig den farligste vejtype. Mænd er stærkt overrepræsenteret blandt trafikdræbte i forhold til kvinder. Den uforholdsmæssigt høje andel af unge og ældre blandt de trafikdræbte – især blandt fodgængere og cyklister – giver også anledning til stigende bekymring.



Figur 4 Kollisionsmatrix for trafikdræbte i EU efter trafikanttype og andet hovedkøretøj involveret i ulykken, 2023. Kilde: EU CARE-database om trafikulykker.

I absolutte tal er det bilister, der oftest omkommer i trafikulykker. De udgør omkring 44 % af alle dødsfald, efterfulgt af fodgængere, motorcyklister og cyklister. I forhold til antallet af køretøjer på vejene er motorcyklister imidlertid i langt større risiko for at dø i en trafikulykke. Vejarbejdere og vedligeholdelsespersonale udgør en særlig risikogruppe.

Yderligere analyser af disse geografiske og demografiske opdelinger af trafikulykker med dødelig udgang kan findes i rapporter fra EU's Observatorium for Trafiksikkerhed<sup>8</sup>.

Rapporterne viser, at et stort antal dødsfald blandt bilister og motorcyklister skyldes soloulykker, mens fodgængere og cyklister er særligt sårbare, når de er involveret i en kollision med en bil.

Der er gjort varierende fremskridt med hensyn til at beskytte sårbare trafikanter såsom fodgængere, cyklister og brugere af lette elektriske mobilitetsanordninger. Mellem 2019 og 2023 blev ca. 900 færre fodgængere dræbt. Der var en langt mindre nedgang i antallet af trafikdræbte cyklister og motorcyklister med et fald på omkring 100 i hver kategori i hele EU. I byerne var næsten 70 % af de personer, der blev dræbt i trafikulykker, sårbare trafikanter. Denne procentdel ligger vedvarende højt, og det understreger et kritisk behov for handling for at forbedre trafiksikkerheden i byerne.

Samtidig har der været en markant stigning i andre personlige mobilitetsanordninger såsom elløbehjul på EU's veje og en tilsvarende stigning i antallet af tilskadekomne og dødsfald i denne kategori. Indsamling af data i CARE-databasen<sup>9</sup> for denne specifikke kategori af trafikanter blev påbegyndt i 2023. Det overvejes nu, hvordan man kan håndtere de sikkerhedsmæssige udfordringer, som denne kategori medfører. En undersøgelse fra Kommissionen<sup>10</sup> i 2024 omhandlede de udfordringer og muligheder, der er forbundet med regulering af personlige mobilitetsanordninger, og anbefalede harmoniserede regler for at imødegå den nuværende fragmentering i hele EU.

Ekspertgruppen om mobilitet i byer<sup>11</sup> har fremsat en række anbefalinger<sup>12</sup> med fokus på at beskytte sårbare trafikanter. Det anbefales at indføre en hastighedsgrænse på 30 km/t i byområder som den foranstaltning, der har størst effekt, efterfulgt af udvikling af kvalitetskrav til vejinfrastruktur, der betjener disse grupper, såsom sikre fodgængerovergange og adskilte gang- og cykelstier.

---

<sup>8</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en).

<sup>9</sup> EU-database med disaggregerede data om trafikulykker, der fører til død eller tilskadekomst: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en).

<sup>10</sup> Undersøgelse om behovet for harmoniserede regler til støtte for stigningen i mikromobilitet og øget trafiksikkerhed for personlige mobilitetsanordninger – Endelig rapport (1.0), Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

<sup>11</sup> Ekspertgruppen om mobilitet i byer (E03863), nedsat ved Kommissionens afgørelse C(2022) 5320 final.

<sup>12</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en).

## 2. VIGTIGE ADFÆRDSMÆSSIGE RISIKOFAKTORER

Trods årtiers investeringer i trafikssikkerhed, oplysningskampagner og lovgivningsmæssige foranstaltninger koster de adfærdsmæssige risikofaktorer fortsat menneskeliv. De vigtigste heraf er for høj eller uhensigtsmæssig hastighed, kørsel under påvirkning af alkohol og/eller narkotika, uopmærksomhed og manglende brug af sikkerhedssele. Yderligere oplysninger om de nævnte risikofaktorer findes i analyser offentliggjort på EU's Overvågningsorgan for Trafikssikkerhed<sup>13</sup>. Nedenstående er eksempler:

**Spirituskørsel:** Ca. 25 % af alle trafikdødsfald i EU har forbindelse til alkohol. Spiritusprøver foretaget ved stikprøver i trafikken viser en høj samlet overholdelse af alkoholgrænserne på ca. 98 %. Men den umiddelbart lave andel på 2 % af førerne, der ikke overholder reglerne, svarer reelt til ca. fem millioner påvirkede trafikanter på vejene i EU.

**Hastighedsovertrædelser:** For høj eller uhensigtsmæssig hastighed skønnes at være direkte årsag til ca. 30 % af alle dødsulykker i trafikken i EU. I mange lande ligger overholdelsen af hastighedsgrænserne på under 50 % i byerne.

**Uopmærksomhed:** Grundige EU-analyser af bilulykker viser, at førerens uopmærksomhed er en medvirkende faktor i 10-30 % af alle dødsulykker med variation afhængigt af land og datakilde.

**Manglende brug af sikkerhedssele:** Mere end en fjerdedel af de bilister, der blev dræbt i trafikulykker, bar ikke sikkerhedssele på ulykkestidspunktet. Observationsundersøgelser viser, at nogle lande rapporterer om en overholdelse af reglerne om brug af sikkerhedssele på under 50 % for bagsædepassagerer, hvilket udgør en betydelig sikkerhedsmæssig udfordring.

Foranstaltninger til forbedring af færdselssikkerheden skal anvende Safe System-tilgangen til at håndtere disse adfærdsmæssige udfordringer sammen med andre tiltag, der forbedrer vejinfrastrukturen og køretøjssikkerheden, samt til at sikre effektiv behandling efter ulykker.

## 3. CENTRALE SYSTEMISKE UDFORDRINGER

Dokumentation fra gennemførelsen af EU's strategier og nationale strategier, handlingsplaner og andre strategiske dokumenter samt feedback fra medlemsstaternes repræsentanter tyder på, at en række systemiske udfordringer fortsat hindrer opfyldelsen af 2030-målene.

- **Håndhævelse** af færdselsreglerne er fortsat en udfordring og skyldes strukturel mangel på færdselsbetjente og mangel på automatiserede kamerasystemer.
- **Begrænset samfundsmæssig accept**, især af håndhævelsesforanstaltninger. Offentlighedens modstand mod automatiseret håndhævelse, lavere hastighedsgrænser og strengere sanktioner afspejler en bredere kulturel

---

<sup>13</sup> Se [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en) vedrørende detaljerede rapporter om kørsel under påvirkning af alkohol og narkotika og om beskyttelsesudstyr såsom brug af sikkerhedssele samt om uopmærksomhed og hastighed. Se også [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en) vedrørende en undersøgelse fra 2022 om [forebyggelse af kørsel under påvirkning af alkohol og narkotika](#).

ligeegyldighed over for behovet for at prioritere sikkerhed frem for bekvemmelighed i mobilitet. Eksempler omfatter afbrænding af hastighedskameraer og protester i form af fjernelse af hastighedsregulerende indretninger.

- **Manglende kapacitet:** Myndigheder med ansvar for vejinfrastrukturens trafiksikkerhed, trafiktilpasninger og håndhævelse, især på kommunalt niveau, mangler ofte kvalificeret personale. Der er i mange EU-medlemsstater vedvarende mangel på kørelærere, køreprøvesagkyndige og personer, der er ansvarlige for den tekniske inspektion af køretøjer.
- **Utilstrækkelig finansiering:** Mange medlemsstater har ikke særskilte budgetter til trafiksikkerhed på nationalt og lokalt plan og kan derfor ikke ansætte kvalificeret personale til at udforme og gennemføre projekter vedrørende vejinfrastrukturens sikkerhed eller opretholde et tilstrækkeligt håndhævelsespersonale.
- **Den politiske vilje** på alle niveauer er fortsat svingende, og trafiksikkerhed behandles ofte som et teknisk snarere end et politisk spørgsmål. En dårlig forståelse af trafikulykkes økonomiske, sociale og miljømæssige konsekvenser kan være årsag til manglende handling.
- **Forvaltningsmæssige udfordringer** kan fortsat konstateres, idet ansvarsområderne er fragmenteret på tværs af forskellige forvaltningsniveauer og sektorer.
  - På **EU-plan** har det styrkede mandat, der er givet til Gruppen på Højt Plan om Trafiksikkerhed<sup>14</sup>, som gør det muligt at inkludere strategisk rådgivning og hyppigere feedback, måske ikke altid ført til, at de spørgsmål, der rejses af repræsentanter for EU's medlemsstater, har fået tilstrækkelig EU-opfølgning på tværs af trafiksikkerhedsrelaterede politikområder.
  - EU's ramme for forvaltning af trafiksikkerheden er ikke tilstrækkeligt struktureret til at muliggøre en bredere udrulning af automatiserede køretøjer i vejtrafikken eller til at udnytte big data med henblik på trafiksikkerhedsindsatser. Der er oprettet forvaltningsorganer med sikkerhedsmandater for andre transportformer, men der findes ingen fælles ramme til at støtte det overvågnings- og koordineringsarbejde samt det tekniske arbejde, der er nødvendigt for en sikker udrulning af automatiserede køretøjer på EU's veje. Dette kan indebære en forspildt mulighed for både trafiksikkerheden og EU's økonomi.
  - I mellemtiden hindrer manglende koordinering mellem transport-, økonomi-, sundheds-, rets- og uddannelsesmyndighederne på **nationalt niveau** ofte den helhedsorienterede tilgang til trafiksikkerhed, der er nødvendig, på trods af mange positive eksempler<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en).

<sup>15</sup> WHO anbefaler at udpege et "ledende organ", udarbejde nationale strategier og fastsætte nationale kvantificerede mål. Se M-Å Belin, M. Khayesi, N. Tran, "'Road safety is no accident': building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023", *Injury Prevention*, 15. juli 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>

#### 4. HVAD ER DER GJORT HIDTIL?

EU's trafikikkerhedspolitiske ramme 2021-2030<sup>16</sup> er det strategiske politikdokument for det nuværende årti. I rammen identificeres fire hovedindsatsområder ("interventionsovråder"), der svarer til de fire søjler i Safe System-tilgangen: sikre veje og vejsider, sikre køretøjer, sikker kørsel og en effektiv beredskabsindsats. Kommissionen har truffet foranstaltninger på hvert af disse områder i form af lovgivning, finansiering, opsøgende arbejde og kapacitetsopbygning.

##### 4.1. VEJINFRASTRUKTURENS SIKKERHED

Etablering af gode veje og vejsider er nøglen til at øge sikkerheden for trafikanterne. I oktober 2019 vedtog EU et revideret direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (RISM-direktivet)<sup>17</sup> med henblik på at reducere både antallet af ulykker og deres alvorlighedsgrad. Med de reviderede regler blev direktivets anvendelsesområde udvidet til ud over det transeuropæiske transportnet (TEN-T) også at omfatte motorveje og primærveje samt til alle veje uden for byområder, der bygges med EU-midler. Det betyder, at landeveje, hvor over halvdelen af alle trafikdrab sker, nu hører under direktivets anvendelsesområde, hvilket sikrer, at sikkerhed integreres i alle faser af vejplanlægning, -design og -drift.

Som led i denne større øvelse skal medlemsstaterne foretage regelmæssige vurderinger af hele vejnettet på grundlag af en risikoskaleringsmetode, der bidrager til bedre at identificere ulykkesrisici på specifikke vejstrækninger. Dette vil resultere i, at trafikikkerhedsinspektioner målrettes mod de farligste strækninger, og dermed bidrager til at fokusere investeringerne på områder, hvor behovet er størst. Kommissionen har udarbejdet en vejledning<sup>18</sup> for at hjælpe de nationale myndigheder med at udføre deres opgave samt et kort over Europa<sup>19</sup>, der viser hele det vejnet, der er omfattet af direktivet.

Kommissionen er i øjeblikket ved at udarbejde retningslinjer for udformning af sikre veje og infrastruktur, der beskytter sårbare trafikanter, som opfølgning på den europæiske cykelerklæring<sup>20</sup> og RISM-direktivets krav om, at sårbare trafikanter systematisk skal tages i betragtning i alle procedurer for forvaltning af trafikikkerhed.

Direktivet om intelligente transportsystemer<sup>21</sup> omfatter statiske og dynamiske trafikregler såsom hastighedsgrænser på det samlede TEN-T-net, motorveje, primærveje og byknudepunkter. Direktivet skal sikre, at førerne i højere grad overholder reglerne, og

---

<sup>16</sup> COM(2018) 293, bilag I.

<sup>17</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1936 af 23. oktober 2019 om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EUT L 305/1 af 26.11.2019, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

<sup>18</sup> Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook, 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068\_en.

<sup>19</sup> [TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network | European Transport Infrastructure](#).

<sup>20</sup> [Europæisk erklæring om cykling, EUT C/2024/2377, 3.4.2024](#).

<sup>21</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2661 af 22. november 2023 om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

dermed føre til en mere sikker og intelligent trafik ved at yde støtte til intelligent hastighedsassistance samt samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet.

## 4.2. KØRETØJSSIKKERHED

Sikre køretøjer er den anden søjle i Safe System. Køretøjer har en betydelig indvirkning på trafiksikkerheden, og hurtige teknologiske ændringer kræver konstant lovgivningsmæssig opmærksomhed.

Forordningen om generel køretøjssikkerhed<sup>22</sup>, som fastsætter minimumssikkerhedsstandarder for alle nye køretøjer, der sælges på EU-markedet, trådte fuldt ud i kraft i juli 2024. Med forordningen blev der indført krav med betydelige muligheder for at forbedre sikkerheden, såsom intelligent farttilpasning, vognbaneassistent, blindvinkelinformation og baksensorsystemer samt udvidet zone for anslag mod hovedet, der kan afbøde skader ved kollisioner med sårbare trafikanter såsom fodgængere og cyklister. Kommissionen arbejder løbende sammen med medlemsstaterne og interessenter om at gennemføre forordningen og de lovgivningsmæssige rammer for automatiserede køretøjer.

I april 2025 foreslog Kommissionen at revidere EU-reglerne om teknisk kontrol af køretøjer<sup>23</sup>. Målet er at holde køretøjer sikre gennem hele deres levetid og reducere emissioner af luft- og støjforurenende stoffer, især i lyset af den teknologiske udvikling og på baggrund af en aldrende køretøjspark i EU. De foreslåede nye regler har til formål at tilpasse de periodiske tekniske inspektioner for elektriske køretøjer og avancerede førerstøttesystemer, at indføre obligatoriske periodiske tekniske inspektioner for motorcykler og årlige inspektioner for ældre biler og varevogne, at indføre avancerede emissionsprøvningsmetoder til at opdage køretøjer med høje emissioner og at gøre inspektion af lastsikring obligatorisk ved vejsidekontroller. Det anslås, at alt dette, hvis det gennemføres, vil redde omkring 7 000 liv og forebygge omkring 65 000 alvorlige kvæstelser i perioden 2026-2050.

## 4.3. SIKKER KØRSEL

Sikker brug af vejene, som omfatter passende hastighedsniveauer, ædru og opmærksom kørsel samt brug af sikkerhedsudstyr, er det tredje indsatsområde i EU's nuværende trafiksikkerhedspolitiske ramme 2021-2030 og den tredje søjle i Safe System-tilgangen. Kørekort, målrettet uddannelse og oplysning samt stærke håndhævelsesordninger er væsentlige elementer i en incitamentsstruktur, der tilskynder til sikker brug af veje og køretøjer.

---

<sup>22</sup> [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2019/2144 af 27. november 2019](#) om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter.

<sup>23</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, COM/2025/180, samt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra nationale køretøjsregistre og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/37/EF, COM/2025/179.

I oktober 2025 vedtog EU en revision af **kørekortdirektivet**<sup>24</sup> Ud over at indføre mobilkørekort indeholder de nye regler bestemmelser om ledsaget kørsel for unge elever, strengere regler og/eller sanktioner for nye førere, der tages i spiritus- og narkotikakørsel, øget risikobevisthed, bedre beskyttelse af bløde trafikanter og en ny ramme, der giver medlemsstaterne mulighed for at kontrollere en førers mentale og fysiske egnethed til at køre gennem hele livet.

Selv om de tidligere EU-regler forbedrede overholdelsen af trafikikkerhedsreglerne blandt ikkehjemmehørende førere, var der fortsat et betydeligt smuthul: omtrent 40 % af de grænseoverskridende lovovertrædelser blev ikke straffet på grund af udfordringer med at identificere lovovertrædere og håndhæve bøder og frakendelser af førerretten. Disse mangler er blevet afhjulpet med det nye kørekortdirektiv. For alvorlige overtrædelser såsom spiritus- eller narkotikakørsel, hastighedsoverskridelser på mere end 50 km over hastighedsgrænsen eller overtrædelse af færdselsreglerne, der forårsager dødsfald eller alvorlig personskade på andre, vil den medlemsstat, der udsteder kørekortet, være forpligtet til at pålægge en **frakendelse af førerretten** svarende til den straf, der er idømt af den medlemsstat, hvor overtrædelsen fandt sted. Dermed får sanktionen virkning i hele EU. Desuden øger det nyligt vedtagne **direktiv om grænseoverskridende håndhævelse (CBE-direktivet)**<sup>25</sup> samarbejdet mellem medlemsstaterne ved at etablere gensidig bistand med henblik på effektiv håndhævelse af økonomiske sanktioner for en bredere vifte af trafikikkerhedsrelaterede lovovertrædelser.

**Hastighed** er fortsat den vigtigste medvirkende faktor i trafikulykker. For høj eller uhensigtsmæssig hastighed er medvirkende årsag til 10-15 % af alle trafikulykker og omkring 30 % af dødsulykkerne, og hastighedsoverskridelser forværrer konsekvenserne af alle ulykker. Hvis en fodgænger bliver ramt af en bil ved 30 km/t, har vedkommende 90 % chance for at overleve, og ved 50 km/t falder overlevelseschancen til 20 %<sup>26</sup>. Selv om hastighed fortsat er et politisk og kulturelt følsomt spørgsmål, giver initiativer, der reducerer hastigheden, betydelige fordele, ikke blot færre trafikulykker, dødsfald og kvæstelser, men også miljømæssige fordele, idet emissioner, støjforureningsniveauer og brændstofforbrug alle falder.

Der iværksættes allerede mange initiativer på EU-plan, der omhandler hastighed. Heriblandt er EU's generelle forordning om køretøjssikkerhed og ovennævnte CBE-direktiv. Mange nationale, regionale og lokale myndigheder har allerede indført eller planlægger at indføre nye initiativer vedrørende hastighedsbegrænsning såsom 30 km/t-zoner i byer, især i områder, hvor aktive og bløde trafikanter og køretøjer ofte mødes i trafikken<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv \(EU\) 2025/2205 af 22. oktober 2025 om kørekort](#), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012.

<sup>25</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3237 af 19. december 2024 om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovovertrædelser.

<sup>26</sup> <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

<sup>27</sup> Se G. Yannis og E. Michelaraki, "Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review", Journal of Safety Research 92 (2025) 490-503, hvori det anføres, at "nuværende videnskabelige beviser indikerer, at indførelsen af hastighedsgrænser på 30 km/t i byer kan redde over 40 % af liv, samtidig

Andre har valgt andre foranstaltninger. Det kan være at forbedre infrastrukturens udformning for at beskytte bløde trafikanter, bedre risikoidentifikation og -styring eller adskillelse af trafikstrømme, håndhævelse af hastighedsgrænser samt bedre uddannelse og kommunikation.

#### 4.4. EFFEKTIV BEREDSKABSINDSAT

En hurtig indsats i nødsituationer er afgørende for at redde liv og mindske alvoren af kvæstelser. EU's indsats vedrørende behandling efter ulykker, den fjerde søjle i Safe System, har til formål at reducere tiden mellem en ulykke og lægeholdets ankomst til ulykkesstedet. Hurtigere indsats fra beredskabstjenesterne forbedrer overlevelschancerne betydeligt. En undersøgelse fra Spanien<sup>28</sup> har vist, at en ti minutter kortere responstid for lægeholdet bevirker en tredjedel lavere sandsynlighed for dødsfald.

Resultaterne fra Trendline-undersøgelsen viser, at beredskabstiden i de fleste europæiske lande er ti minutter eller derunder i halvdelen af hændelserne. I 95 % af tilfældene er beredskabstiden omkring 25 minutter eller mindre. Responstiden er i gennemsnit ti minutter længere i landdistrikter end i byområder.

Med EU-lovgivningen om eCall blev automatiserede 112-baserede nødopkaldssystemer obligatoriske i alle nye biler, der blev solgt i EU, fra den 1. april 2018 og frem. En analyse fra Finland<sup>29</sup> viser, at brugen af eCall reducerer tiden mellem det første opkald til alarmcentralen og lægeholdets ankomst til ulykkesstedet fra 25 til 22 minutter. Funktionen reducerer responstiden endnu mere på motorveje, nemlig fra 20 til 14 minutter.

I 2024 ajourførte Kommissionen eCall-lovgivningen for at muliggøre brugen af eCall med de nyeste kommunikationsteknologier<sup>30</sup> fra den 1. januar 2026 for nye køretøjstyper og fra den 1. januar 2027 for alle nye køretøjer. I modsætning hertil vil udfasningen af 2G- og 3G-mobilkommunikationsnet i hele EU i de kommende år skabe en risiko for, at eksisterende køretøjer udstyret med 2G eller 3G eCall-enheder ikke længere vil kunne benytte eCall-tjenesten.

#### 4.5. KOORDINERING OG OPSØGENDE ARBEJDE PÅ EU-PLAN

EU og medlemsstaterne har fælles ansvar for og delt kompetence inden for trafikikkerhedspolitik. Forbedring af sikkerheden kræver en koordineret indsats fra alle parter og på alle forvaltningsniveauer: offentlige myndigheder, industri, brugersammenslutninger, NGO'er, skoler og forskere.

---

med at der opnås betydelige positive effekter på miljøet, energiforbruget og folkesundheden, herunder reduceret brændstofforbrug og øget gang og cykling".

<sup>28</sup> R. Sánchez-Mangas, A. García-Ferrrer, A. de Juan, A. Martín Arroyo, "The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?", *Accident Analysis & Prevention* 2010, bind 42, nr. 4, juli 2010, s. 1048-1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

<sup>29</sup> <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>

<sup>30</sup> IMS-pakkekoblede netværk såsom 4G og 5G.

På EU-plan er **Gruppen på højt plan om trafikikkerhed**, der består af højtstående nationale repræsentanter, et forum for udveksling og høring af medlemsstaterne. Medlemmerne af Gruppen på højt plan drøfter fremskridt på nationalt plan og rejser ofte spørgsmål af fælles interesse, hvor de gerne ser handling på EU-plan, såsom regulering af personlige mobilitetsanordninger eller anvendelse af færdselsregler på automatiserede køretøjer.

Kommissionen afholder hvert andet år **konferencer om trafikikkerhedsresultater** for at drøfte fremskridt, udveksle bedste praksis og inddrage interessenter. En **europæisk koordinator for trafikikkerhed** koordinerer indsatsen med medlemsstaterne.

Kommissionen tilskynder til frivillige forpligtelser under **Det europæiske charter om trafikikkerhed**<sup>31</sup>, verdens største civilsamfundsplatform for trafikikkerhed med over 4 300 medlemmer. Årlige priser anerkender innovative initiativer, herunder anerkendelse af sikre europæiske byer.

Ved hjælp af EU-midler tilbyder **EU Road Safety Exchange**<sup>32</sup> kapacitetsopbygning og twinningaktiviteter for de medlemsstater, der har størst potentiale for at forbedre deres resultater. Embedsmænd opbygger partnerskaber med modparter i andre lande gennem udveksling af bedste praksis og fremvisning af vellykkede initiativer. Flere samarbejdsudvekslinger har resulteret i konkrete fremskridt i de nationale trafikikkerhedsstrategier samt i planlægningen heraf. Efter at have samarbejdet med Sverige begyndte Litauen at arbejde på at udvide anvendelsen af 2+1-vejinfrastruktur<sup>33</sup>. Inspireret af det spanske system har Rumænien indledt forberedelserne til at etablere et nationalt netværk af faste hastighedskameraer, som efter planen skal tages i brug i 2026. Letland undersøger mulighederne for at anvende tilbundsgående undersøgelser af ulykker med inspiration fra den metode, der anvendes i Finland. Grækenland har som led i sin nye færdselslov nedsat hastighedsgrænserne i byområder til 30 km/t og vil indføre yderligere foranstaltninger med henblik på at forbedre motorcyklisteres sikkerhed efter videndelingsaktiviteter med Spanien og Danmark.

Disse fortalerindsatser har haft succes med at samle interesserede aktører inden for trafikikkerhedsområdet og fremme en vis grad af gensidig vurdering og læring mellem medlemsstaterne. Men den politiske prioritering af trafikikkerhed og integrationen af trafikikkerhedshensyn i andre sektorer såsom økonomisk politik, sundhed og arbejdsmiljø forbliver overvejende et nationalt ansvar.

#### 4.6. FINANSIERING AF TRAFIKIKKERHED

Finansiering er nøglen til at gennemføre trafikikkerhedsløsninger og fremskynde fremskridt inden for trafikikkerhed i hele Europa, især i lande, der halter bagefter med hensyn til trafikikkerhed.

EU har anvendt tre hovedinstrumenter til at finansiere nationale og regionale transportinfrastrukturprojekter, der bidrager til trafikikkerheden: Den Europæiske Fond

---

<sup>31</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

<sup>32</sup> <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

<sup>33</sup> En 2+1-vej er en vejtype med to vognbaner i den ene retning og én vognbane i den modsatte retning, adskilt af en midterrabat eller barriere, hvor den ekstra vognbane skifter side for hver få kilometer. Udformningen muliggør sikker overhaling, samtidig med at byggeomkostningerne holdes lavere end ved anlæg af en egentlig motortrafikvej med dobbelt vognbane.

for Regionaludvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden (SHF), hvor forvaltningen deles mellem Kommissionen og medlemsstaterne, samt Connecting Europe-faciliteten (CEF), som forvaltes direkte af Kommissionen. Desuden har genopretnings- og resiliensfaciliteten støttet projekter, der bidrager til trafikikkerhed.

Under CEF har EU også finansieret grænseoverskridende kapacitetsopbygningsprojekter såsom netværksdækkende vurderinger af vejinfrastruktur, centrale resultatindikatorer, håndhævelseskampagner og implementering af ITS-tjenester på tværs af grænser.

I en nylig rapport fra Den Europæiske Revisionsret<sup>34</sup> blev det anslået, at der i løbet af det seneste årti var blevet afsat 6 663 mio. EUR<sup>35</sup> i midler fra EFRU, Samhørighedsfonden og CEF – hvilket udgør lidt over 2 % af værdien af disse midler – til projekter vedrørende trafikikkerhed. Disse skøn dækker imidlertid også infrastrukturprojekter og andre projekter, hvor trafikikkerhed kun er et supplerende mål og ikke hovedformålet med foranstaltningen. Revisionsretten anbefalede, at EU-medfinansiering prioriteres til initiativer, der vil have størst indvirkning på trafikikkerheden.

Der er også stillet finansiering til rådighed til yderligere forskning under Horisont Europa-programmet, herunder til sikker infrastruktur, sikre køretøjer, sikker brug af vejene og behandling efter ulykker. For perioden 2021-2027 er det beløb, der er afsat til trafikikkerhedsforskningsprojekter, på ca. 123 mio. EUR, hvilket svarer til ca. 0,13 % af den samlede værdi af det nuværende Horisont Europa-program.

På finansieringssiden har Den Europæiske Investeringsbank (EIB) gjort det til en prioritet at indarbejde sikkerhed i alle vejinvesteringer i sin transportudlånspolitik for 2022, som efter planen skal underkastes en midtvejsevaluering i 2026. Trafikkerhedsforanstaltninger er desuden indarbejdet i de miljømæssige og sociale standarder, der gælder for alle EIB's operationer. Gennem platformen for sikrere transport har EIB støttet målrettede trafikikkerhedsinvesteringer, rådgivningsstøtte og teknisk bistand og igangsat projekter i flere EU-medlemsstater. Inden for EU stiller EIB krav om overholdelse af RISM- og tunnelsikkerhedsdirektiverne<sup>36</sup>, herunder trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyser og trafikikkerhedsrevisioner.

#### **4.6.1. ØJEBLIKSILLEDE AF EU-FINANSIERT TRAFIKIKKERHEDSFORSKNING**

Mellem 2021 og 2025 støttede Horisont Europa over 20 forsknings- og innovationsprojekter med fokus på trafikikkerhed.

EU-finansierede forskningsaktiviteter vedrørende trafikikkerhed har dækket fire hovedområder, der svarer til de fire søjler i Safe System-tilgangen: sikker infrastruktur, sikre køretøjer, sikker brug af vejene og hurtig og effektiv behandling efter ulykker.

---

<sup>34</sup> Den Europæiske Revisionsret, særberetning 2024/04, Reaching EU road safety objectives: Time to move up a gear, [https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_EN.pdf).

<sup>35</sup> CEF: 1 477 mio. EUR; EFRU og Samhørighedsfonden (SHF): 5 186 mio. EUR.

<sup>36</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet.

De infrastrukturelaterede projekter, der løber frem til 2026-2027, har til formål at skabe en ramme for datadrevet sikkerhedsvurdering (Evoroads<sup>37</sup>), at udvikle en infrastruktur til optimal overvågning af trafikikkerheden (iDriving<sup>38</sup>), og at udvikle trafikikkerhedsløsninger for bløde trafikanter i byområder (Soteria<sup>39</sup>).

For så vidt angår køretøjssikkerhed omfatter de nuværende projekter emner som udvikling af aktive og passive sikkerhedssystemer til fremtidige autonome køretøjer (SAFE-UP<sup>40</sup>) og formidling mellem menneskelig kørsel og automatiseret kørsel (Mediator<sup>41</sup>).

Nylige projekter om sikker brug af vejene spænder fra sikkerhedsvurdering for bløde trafikanter i byområder (PHOEBE<sup>42</sup>) til forvaltning af byrum med henblik på aktive mobilitetsmønstre (REALLOCATE<sup>43</sup>) og metoder til at opdage alkohol, narkotika og træthed blandt erhvervschauffører (PANACEA<sup>44</sup>).

Med hensyn til hurtig og effektiv behandling efter ulykker er der fokus på at udvikle effektive modforanstaltninger og foranstaltninger efter ulykker for alle former for vejtransport med tilknyttede medicinske og tekniske værktøjer (ProAct\_Us<sup>45</sup>) samt på at vurdere de langsigtede konsekvenser af trafikulykker (IMPROVA<sup>46</sup>).

#### 4.7. NATIONAL GENNEMFØRELSE AF TRAFIKSIKKERHEDSFORANSTALTNINGER

Selv om der gennemføres vigtige initiativer på EU-plan med hensyn til lovgivning, finansiering, forskning og opsøgende arbejde, ligger hovedansvaret for trafikikkerheden på nationalt, regionalt og kommunalt plan.

I de landerapporter, der offentliggøres sammen med denne rapport, skitseres de mange foranstaltninger, der træffes på nationalt plan. I de fleste tilfælde indgår disse foranstaltninger i flerårige strategier, handlingsplaner eller handlingsprogrammer på regeringsniveau, med hvilke der fastsættes særskilte nationale prioriteter, tildeles finansiering og fastsættes specifikke mål.

Det fremgår klart af disse landerapporter, at vedvarende indsats, investeringer og prioritering af trafikikkerhed i mange tilfælde har givet gode resultater. For eksempel har Polen, Litauen og Slovenien, selv om de stadig står over for udfordringer, hver især opnået en reduktion på 33-35 % i antallet af trafikdræbte i 2024 sammenlignet med 2019, hvilket bringer dem godt på vej til at nå målet om en reduktion på 50 % frem til 2030. Samtidig har nogle lande, herunder Bulgarien, Rumænien og Grækenland, stadig

---

<sup>37</sup> <https://evoroads-project.eu/>.

<sup>38</sup> <https://idriving-project.eu/>.

<sup>39</sup> <https://soteriaproject.eu/>.

<sup>40</sup> <https://www.safe-up.eu/>.

<sup>41</sup> <https://mediatorproject.eu/>.

<sup>42</sup> <https://phoebe-project.eu/>.

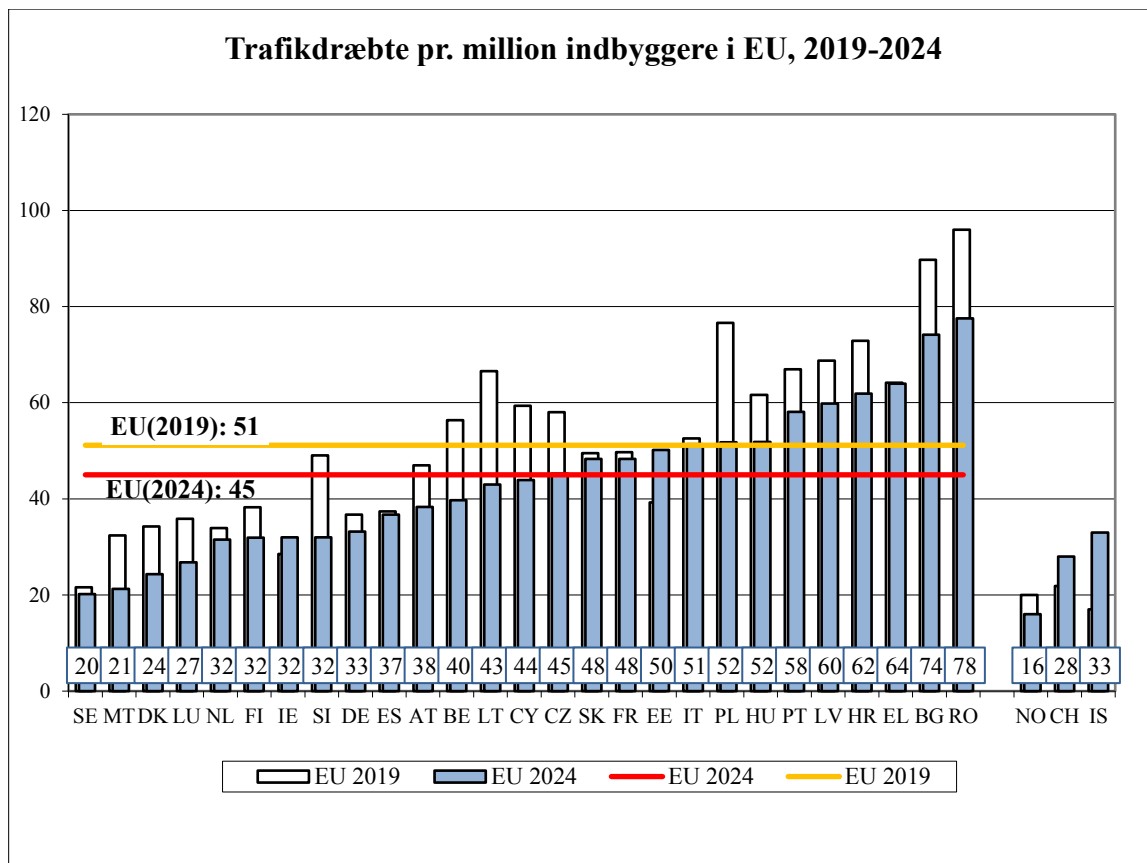
<sup>43</sup> <https://reallocatemobility.eu/>.

<sup>44</sup> <https://panacea-project.eu/>.

<sup>45</sup> <https://protact-us.eu/>.

<sup>46</sup> <https://improva-roadsafety.eu/>.

markant flere trafikdræbte end EU-gennemsnittet, hvilket understreger behovet for yderligere indsats i disse medlemsstater. Mens der er blevet indført nye trafiksikkerspolitiske foranstaltninger i nogle lande i 2025, afspejles deres virkning endnu ikke i trafiksikkershedsdataene.



Figur 5 Trafikdræbte pr. million indbyggere i EU 2019-2024. Kilder: EU CARE-database om trafikulykker, for befolkningsdata, Eurostat (onlinedatakode [demo\\_pjan](#))

De foretrukne foranstaltninger kan variere afhængigt af den nationale kontekst. Blandt de bemærkelsesværdige succeser kan nævnes målrettede investeringer i vejinfrastruktur og trafiksikkershed i byområder i Polen, gennemførelse af en hastighedsgrænse på 30 km/t i bycentre i hele Spanien, udrulning af et omfattende netværk af automatiserede trafikameraer i Frankrig, en ny national politisk trafiksikkershedsplatform for alle føderale og regionale myndighedsniveauer i Belgien og velunderbyggede og velgennemførte oplysningskampagner om trafiksikkershed i Danmark.

Nærmere oplysninger om trafiksikkershedsprofilerne for hver enkelt medlemsstat findes i de landerapporter, der offentliggøres sammen med denne meddelelse<sup>47</sup>.

<sup>47</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index\\_da](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_da);  
[lex.europa.eu/homepage.html?locale=da](https://lex.europa.eu/homepage.html?locale=da).

<https://eur->

## 5. SAMFUNDSMÆSSIGE OG TEKNOLOGISKE TENDENSER MED INDVIRKNING PÅ TRAFIKSIKKERHEDEN

Flere områder, der ikke fik megen opmærksomhed, da EU's trafikikkerhedspolitiske ramme for 2021-2030 blev vedtaget, har siden vist sig at kræve en målrettet indsats for at mindske indvirkningen på trafikikkerheden.

### 5.1. DEMOGRAFISKE FORANDRINGER

EU's demografiske struktur undergår betydelige ændringer med direkte konsekvenser for trafikikkerheden. Befolkningen bliver ældre, og andelen af borgere på 65 år og derover forventes at stige fra 22 % i 2024 til 30 % i 2050<sup>48</sup>. Den demografiske udvikling giver særlige udfordringer, da ældre trafikanter bliver mere sårbare på grund af fysisk skrøbelighed, langsommere reaktionstider og højere skadespåvirkning<sup>49</sup>.

Tendensen til øget urbanisering fortsætter, idet over 75 % af EU's befolkning nu bor i byområder<sup>50</sup>. Denne koncentration af mennesker i bebyggede områder skaber nye mobilitetsdynamikker, herunder en større variation i transportformerne, flere fodgængere og cyklister samt øget trafikthed.

### 5.2. TEKNOLOGISKE FREMSKRIDT

Bilindustrien gennemgår en hidtil uset teknologisk omstilling, som har betydelige sikkerhedsmæssige konsekvenser. Avancerede førerstøttesystemer (ADAS) er ved at blive standardfunktioner med teknologier som automatisk nødbremning, vognbaneassistance og intelligent hastighedsassistance, der giver målbare sikkerhedsfordele. For at opnå de ønskede resultater skal det sikres, at førerne bruger de nævnte funktioner.

Teknologier til opkoblede køretøjer muliggør fareadvarsler i realtid og optimering af trafikstyringen. Kommunikation mellem køretøjer (V2V) og mellem køretøjer og infrastruktur kan bruges til at advare førere om farlige forhold, ulykkessteder og optimale ruter. Udbredelsen heraf i medlemsstaterne har vist deres merværdi. Beredskabstjenester har vist sig at nå deres destinationer hurtigere og mere sikkert, og vejoperatører har nøjagtige realtidsoplysninger om gennemsnitshastigheder og trafikthed. Systemet bliver mere effektivt for hvert nyt køretøj på vejene, men en omfattende EU-dækning er stadig ikke opnået, navnlig for V2V-tjenester.

Den gradvise indførelse af automatiserede køretøjer indebærer både muligheder og udfordringer. Selv om højere automatiseringsniveauer har vist sig at mindske antallet af

---

<sup>48</sup> Kilde: Eurostat (onlinedatakode [proj\\_23np](#) og [demo\\_pjanbroad](#)), relevant artikel i Statistics Explained: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population\\_structure\\_and\\_ageing#Past\\_and\\_future\\_population\\_ageing\\_trends\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU).

<sup>49</sup> Se temarapport om ældre på [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en) and <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

<sup>50</sup> Kilde: Eurostat (onlinedatakode [cens\\_21urb01](#)), se også: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

menneskelige fejl, vil overgangsperioden medføre nye udfordringer såsom håndtering af sikker interaktion mellem autonome og menneskestyrede køretøjer i blandet trafik, sikring af ikkemotoriserede trafikanters sikkerhed og fastlæggelse af ansvar for trafikuheld, der involverer automatiserede køretøjer.

### **5.3. KOMMENDE MOBILITETSMØNSTRE**

Transport- og mobilitetssektoren er under forandring som følge af nye tjenester og ændret adfærd blandt trafikanterne. Udbredelsen af mikromobilitetsløsninger såsom elløbehjul, elcykler og andre personlige mobilitetsanordninger har skabt nye kategorier af sårbare trafikanter. Disse brugere deler ofte den begrænsede plads i byens gader med fodgængere og cyklister.

Kørsels- og delebiltjenester har ændret rejsemønstrene og potentielt øget antallet af kørte kilometer i byområder, samtidig med at aktiviteten koncentrerer sig i spidsbelastningsperioder.

Gig-økonomien har betydet flere leveringstjenester ved brug af motorcykler og cykler, som betjenes af arbejdstagere, der oplever tidspres og økonomiske begrænsninger, hvilket ofte tilskynder til risikovillig adfærd<sup>51</sup>, samtidig med at de typer køretøjer, der anvendes af leveringschauffører, herunder ulovligt importerede elløbehjul eller ikkegodkendte knallerter, der overskrider de gældende hastighedsgrænser, har øget trafikikkerhedsrisiciene.

### **5.4. KLIMAFORANDRINGERNES INDVIRKNING**

Klimaforandringerne er blevet en betydelig, men undervurderet faktor, der påvirker trafikikkerheden. Ekstreme vejrbegebenheder bliver hyppigere og mere alvorlige, hvilket skaber farlige kørselsforhold. Hedeølger kan forringe vejbelægningen og påvirke forholdene for føreren, mens hyppigere storme, oversvømmelser og frost skaber farlige forhold, der kræver tilpasning af infrastrukturen og styrket beredskabskapacitet.

Stigende temperaturer påvirker også køretøjers ydeevne, især elektriske køretøjer, og kan øge risikoen for dæksvigt. Varmeøffekten forværrer disse problemer i byerne, hvor overfladetemperaturen kan overstige de omgivende lufttemperaturer betydeligt.

### **5.5. CYBERSIKKERHED OG DATAANVENDELSE**

Øget konnektivitet mellem køretøjer har ført til nye sårbarheder, der knap nok blev anerkendt, da EU's trafikikkerhedspolitiske ramme 2021-2030 først blev udviklet. Cybersikkerhedstrusler mod opkoblede og automatiserede køretøjer kan forårsage ulykker, deaktivere sikkerhedssystemer og kompromittere privatlivets fred. Disse trusler vil blive håndteret gennem forordningen om cyberrobusthed<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> Se: The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers – <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

<sup>52</sup> [Forordning – 2024/2847 – DA – EUR-Lex](#).

Dataindsamling er blevet langt mere udbredt i løbet af de sidste fem år, men potentialet i big data er endnu ikke blevet omsat til brugbare trafikikkerhedsindsigter. Det er sjældent, at køretøjsdata, som bilproducenter ligger inde med, skadesoplysninger fra forsikringsselskaber og hændelsesdata fra hospitaler og ambulancetjenester deles med henblik på trafikikkerhed. For eksempel er data fra elektroniske dataoptagere i køretøjer kun tilgængelige til specifikke forskningsformål såsom forskning i hændelserne i sekunderne op til en given ulykke, men de stilles ikke til rådighed i disaggregeret form for at understøtte politiske beslutninger.

## 6. ØKONOMISKE KONSEKVENSER VED IKKE AT GØRE NOGET VED TRAFIKSIKKERHEDEN

Trafikulykker pålægger EU's økonomi en enorm social, økonomisk og sundhedsmæssig byrde. De eksterne socioøkonomiske omkostninger ved dødsfald og alvorlige og mindre kvæstelser anslås til omkring 2 % af EU-landenes BNP<sup>53</sup>. Disse omkostninger har været vedvarende høje trods de fremskridt, der er gjort med at reducere ulykkesfrekvens og -alvorsgrad. En halvering af antallet af trafikdræbte frem til 2030 (i forhold til 2019) kan forebygge cirka 11 000 dødsfald og bidrage til at reducere de cirka 100 000 alvorlige kvæstelser på vejene hvert år.

**Udgifter til sundhedspleje og rehabilitering** udgør den mest umiddelbare og synlige økonomiske virkning. Udgifterne til akut lægehjælp, hospitalsindlæggelse, rehabilitering og langtidspæje for ofre for ulykker belaster sundhedsbudgetterne i medlemsstaterne<sup>54</sup>. Desuden falder antallet af alvorligt tilskadekomne langsommere end antallet af dødsfald. Omkostningerne ved at håndtere konsekvenserne for **mental sundhed** hos overlevende, familier og vidner er en yderligere økonomisk byrde<sup>55</sup>.

**Tab af produktivitet og økonomisk output** er andre vigtige konsekvenser af trafikulykker. Alle trafikdrab svarer til årtiers tab af liv, både i hjemmet og på arbejdspladsen, og alvorlige kvæstelser resulterer ofte i permanent handicap eller nedsat arbejdsevne. Produktivitetstabene kommer som følge af nedsat arbejdstid og omkostninger til erstatning af menneskelig kapital, og derudover kan de berørte personer ikke udføre ulønnet arbejde såsom husligt arbejde eller frivilligt arbejde.

**Udgifter til infrastruktur og beredskab** omfatter udsendelse af beredskabstjenester, trafikstyring under oprydning efter hændelser, tingsskade samt reparation eller udskiftning af køretøjer. Disse direkte omkostninger stiger i takt med, at køretøjer og vejinfrastruktur bliver mere teknologisk avancerede og dermed dyrere at reparere eller udskifte.

**Administrative omkostninger** opstår som følge af udgifter til indsættelse af politi, brandvæsen og andre (ikkemedicinske) beredskabstjenester på ulykkesstedet. Der er også

---

<sup>53</sup> Europa-Kommissionens håndbog om de eksterne omkostninger ved transport 2019 (ny version er på vej).

<sup>54</sup> Se: Undersøgelse til støtte for vurdering af EU's trafikikkerhedspolitiske ramme 2021-2030 ved midtvejspunktet <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>. <https://op.europa.eu/da/>.

<sup>55</sup> Som et eksempel blev der med IMPROVA-projektet, som blev finansieret under Horisont Europa, foretaget en systematisk gennemgang af over 1 400 undersøgelser af de psykologiske virkninger af trafikulykker, og man afslørede en række langsigtede konsekvenser, herunder stressrelaterede lidelser (såsom posttraumatisk stresslidelse og tilpasningsforstyrrelser), angstlidelser og fobier, affektive lidelser (såsom depression) og andre funktionsforstyrrelser.

yderligere omkostninger forbundet med retspleje såsom sagsomkostninger, omkostninger til retsforfølgelse af lovovertrædere samt omkostninger til retssager og forsikring.

Ud over de direkte omkostninger har trafikulykker betydelige indirekte økonomiske konsekvenser. Eksempler omfatter den tabte tid og det øgede brændstofforbrug, der opstår som følge af **trafikpropper** forårsaget af ulykker.

## 7. INVESTERINGSBEHOV

Det kræver betydelige, men samtidig omkostningseffektive investeringer, at høste de mulige økonomiske gevinster ved at forebygge trafikulykker. Der er behov for koordineret finansiering på alle forvaltningsniveauer for at gennemføre infrastrukturforbedringer, styrket håndhævelse, køretøjssikkerhedsteknologier og uddannelsesprogrammer.

Forskningen viser imidlertid, at det økonomiske afkast af disse investeringer langt overstiger omkostningerne, hvilket gør forbedring af trafikikkerheden til en af de mest omkostningseffektive offentlige foranstaltninger, der findes<sup>56</sup>. Det økonomiske argument for at fremskynde trafikikkerhedsindsatsen er overbevisende, da omkostningerne ved ikke at handle langt overstiger de investeringer, der kræves for at gennemføre effektive tiltag.

I sin særberetning for 2024 bemærkede Revisionsretten, at trafikikkerhed ofte ikke var et centralt udvælgelseskriterium for infrastrukturprojekter, der medfinansieres af EU. Vejstrækninger med høj ulykkesfrekvens blev ofte overset ved de anvendte udvælgelseskriterier. Revisionsretten anbefalede en klarere prioritering, således at den fremtidige finansieringsindsats fokuseres på de foranstaltninger, der med størst sandsynlighed vil reducere antallet af dødsfald og alvorlige kvæstelser.

Ud over behovet for investeringer i ny og omlagt vejinfrastruktur skal der også afsættes midler til vedligeholdelse af vejinfrastrukturen. Ikke alene er der flere nye køretøjer på vejene i EU – siden 2019 er der kommet næsten fem mio. flere personbiler og over 270 000 flere lastbiler<sup>57</sup> – men virkningerne af klimaforandringerne ses også i den øgede hyppighed og intensitet af brande, storme og oversvømmelser, som alle påvirker vejenes tilstand og sikkerhed. En yderligere overvejelse er det stigende behov for at lette militær mobilitet og krav om dobbelt anvendelse i hele EU, hvilket kræver opgraderinger af udvalgte dele af vejinfrastrukturen (herunder veje, broer og tunneler) for at sikre strukturel robusthed og operationel modstandsdygtighed. Sådanne opgraderinger bør udformes, så de ikke skaber nye flaskehalse, og så funktionaliteten opretholdes under øgede belastninger og pressede forhold (f.eks. øget trafik med tunge køretøjer, hændelsesrelateret omdirigering).

---

<sup>56</sup> I en nylig hollandsk undersøgelse (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) blev det skønnet, at cost-benefit-forholdet ved nationale investeringer i vejinfrastruktur var mellem 1:7 og 1:2,5. I en ældre rapport fra Konferencen af Europæiske Vejdirektører blev cost-benefit-forholdene for en række trafikikkerhedsforanstaltninger opsummeret: [https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e\\_Road\\_Safety\\_Investments\\_Report.pdf](https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf).

<sup>57</sup> <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

Risikofaktorerne og udfordringerne på vejene understreger også det fortsatte behov for at investere i detektions- og håndhævelseskapacitet i forhold til hastighedsoverskridelser, spiritus- og narkotikakørsel, uopmærksomhed, manglende overholdelse af lyssignaler og manglende brug af sikkerhedssele. Disse investeringer skal sikre tilstrækkelige ressourcer til politiet til at bemane og administrere vejkontroller, og de skal støtte automatiserede kamerabaserede detektions- og håndhævelsessystemer.

Håndhævelse bør ledsages af finansiering af effektive oplysnings- og uddannelseskampagner om trafikikkerhed. Sådanne kampagner skal tilpasses forskellige målgrupper (børn, unge, kørekortelever og nye førere, erfarne førere og andre trafikanter såsom personer, der cykler og bruger personlige mobilitetsanordninger) og forskellige risikogrupper såsom unge mænd, ældre og motorcyklister. De gennemføres bedst på nationalt eller regionalt plan, men medlemsstaternes myndigheder har anmodet EU om at støtte udarbejdelsen og gennemførelsen af sådanne kampagner<sup>58</sup> og lette udvekslingen af bedste praksis<sup>59</sup>.

## **8. VEJEN FREM**

Denne midtvejsrapport viser, at der er behov for en fremskyndet og målrettet indsats på flere fronter. Kommissionen har identificeret en række prioriteter for alle relevante forvaltningsniveauer (EU og nationalt) og forfølger eksisterende eller nye tiltag, der kræver øjeblikkelig opmærksomhed, vedvarende engagement og målrettet finansiering fra alle interessenter.

### **8.1. FREMSKYNDELSE AF FORBEDRINGER AF INFRASTRUKTURENS SIKKERHED OG UDBREDELSE AF INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER**

Den fortsatte udfordring med at nedbringe antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadede kræver prioriterede investeringer i opgradering af vejinfrastrukturen.

Kommissionen er i øjeblikket ved at udarbejde retningslinjer til myndigheder med ansvar for vejinfrastruktur om udformning af "tilgivende vejsider", "selvforklarende og selvhåndhævende veje" samt kvalitetskrav til vejinfrastruktur for bløde trafikanter. Denne vejledning vil blive offentliggjort i 2026.

TEN-T-forordningen<sup>60</sup> blev også opdateret i 2024 og inkluderer nu nye sikkerhedskrav for det europæiske net. Planer for bæredygtig bytrafik skal nu også omfatte trafikikkerhedsspørgsmål, og medlemsstaterne skal indsamle data om sikkerhed for hvert byknudepunkt. Infrastrukturplanlægningen skal opfylde driftsmæssige behov, herunder sikkerhed.

Kommissionen forpligter sig til:

---

<sup>58</sup> EU har for eksempel gennem Erasmus+ medfinansieret programmet "Knights for Road Safety" om trafikikkerhedsundervisning for skolebørn.

<sup>59</sup> Oplysningskampagner om trafikikkerhed fremhæves ofte ved den årlige uddeling af prisen EU Excellence in Road Safety Awards.

<sup>60</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013.

- fortsat at støtte medlemsstaterne i at håndtere de problemer, der er identificeret i landerapporterne om trafikssikkerhed (som ledsager denne rapport), herunder når en sådan støtte identificeres af medlemsstaterne i deres nationale og regionale partnerskabsplaner for investeringer og reformer for finansieringsperioden 2028-2034
- at gøre investeringer i vejinfrastruktur i EU betinget af, at der indarbejdes trafikssikkerhedselementer i de vejstrækninger, der har det største potentiale for at forbedre sikkerheden<sup>61</sup>, og hvor en målrettet indsats kan give den største forbedring<sup>62</sup>, herunder for bløde trafikanter
- at støtte medlemsstaterne med i deres vejinvesteringer at gennemføre den kommende vejledning fra 2026 om udformning af tilgivende vejsider, selvforklarende og selvforstærkende veje samt infrastruktur for bløde trafikanter
- at støtte medlemsstaterne i at indarbejde krav om trafikssikkerhed, modstandsdygtighed og driftssikkerhed i vejvedligeholdelses- og opgraderingsprojekter, der gennemføres for at lette militær mobilitet eller dobbelt anvendelse, navnlig dem, der afhjælper flaskehalse såsom broer og tunneler, herunder gennem vejledning om udformning. Med henblik herpå bør de trafikssikkerhedsprocedurer, der er fastsat i direktiv 2008/96/EF, overvejes for de vejstrækninger, der ikke er omfattet af dets anvendelsesområde, men som er relevante for militær mobilitet
- at støtte tilrådighedsstillelse af et bredere udvalg af vejtrafikssikkerhedsrelateret minimumsinformation, der er gratis for brugerne, eventuelt inklusive begivenheder såsom "køafslutning" eller "nødkøretøjer, der nærmer sig" på tværs af et udvidet geografisk netværk. Med henblik herpå planlægges en revision af de nuværende tekniske specifikationer<sup>63</sup> under direktivet om intelligente transportsystemer (ITS)<sup>64</sup>
- yderligere at støtte medlemsstaterne i udrulningen af forbedrede trafikstyrings- og intelligente håndhævelsesløsninger<sup>65</sup>
- at overveje, hvordan den videre udbredelse af samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS) bedst kan fremmes, herunder gennem tekniske specifikationer

---

<sup>61</sup> På grundlag af RISM-direktivet, artikel 5, artikel 6, litra a) og d), om udarbejdelse af et EU-kort over risikoklassificering af veje, der dækker TEN-T-vejnettet, alle motorveje, alle primærveje, som forbinder større byer eller regioner, og alle EU-finansierede veje mellem byer.

<sup>62</sup> Der bør gives prioritet til de mest problematiske vejstrækninger, der er identificeret i "Network Wide Road Safety Assessment [Methodology](#) and Implementation Handbook" (Europa-Kommissionen, 2023), eller i overensstemmelse med de nationale metoder, der opfylder artikel 5 i direktiv 2008/96/EF (RISM-direktivet).

<sup>63</sup> Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 af 15. maj 2013 om supplerung af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafikssikkerhedsinformation.

<sup>64</sup> [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv \(EU\) 2023/2661 af 22. november 2023 om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer.](#)

<sup>65</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en).

- at udsende en vejledning til medlemsstaterne om eCall-tjenestens kontinuitet for køretøjer udstyret med 2G/3G til eCall, herunder om mulige reguleringsværktøjer på nationalt plan til at opretholde mindst ét kredsløbskoblet net frem til 2030.

## **8.2. STYRKELSE AF HÅNDHÆVELSE OG AFSKRÆKKELSE**

Effektiviteten af trafiksikkerhedsforanstaltninger afhænger i høj grad af en konsekvent og synlig håndhævelse.

Kommissionen vil:

- fortsat støtte medlemsstaterne i at udvikle robuste håndhævelsesstrategier til at imødegå de vedvarende udfordringer med hastighedsoverskridelser, spirituskørsel og uopmærksomhed ved at udveksle bedste praksis gennem initiativer og grupper såsom Gruppen på Højt Plan vedrørende Trafiksikkerhed, Road Safety Exchange-programmet, det europæiske trafikikkerhedscharter og CARE-ekspertgruppen. Dette omfatter brugen af automatiserede håndhævelsesteknologier og tilvejebringelse af evidensbaseret forskning i vellykkede tilgange
- fortsat muliggøre et effektivt samarbejde mellem kørekort- og køretøjsregistreringsmyndigheder, herunder gennem anvendelse af IT-værktøjer såsom MoveHub
- gøre den gensidige bistand i forbindelse med håndhævelsen af trafikikkerhedsrelaterede lovovertrædelser mere effektiv med bedre definerede procedurer og yde finansiel støtte til dette formål
- udstede retningslinjer til medlemsstaterne om hastighedsstyring.

## **8.3. FREMME AF TEKNOLOGIER TIL KØRETØJERS SIKKERHED**

Med udgangspunkt i årtiers regulering af køretøjers sikkerhed, senest den generelle forordning om køretøjers sikkerhed<sup>66</sup>, vil Kommissionen:

- arbejde for at fremskynde udbredelsen af avancerede sikkerhedssystemer og støtte overgangen til opkoblede og automatiserede køretøjer
- foretage en evaluering af sikkerhedsforanstaltningerne i forordningen om generel køretøjssikkerhed i 2027.

Desuden letter Kommissionen oprettelsen af grænseoverskridende testområder, der muliggør omfattende forhåndsudrulning af selvkørende køretøjer til både person- og godstransport under en samlet grænseoverskridende tilladelsesordning. Disse testområder skal fremme markedsmodning og kommercialisering af selvkørende køretøjer samt identificere funktioner, der eventuelt skal finjusteres af hensyn til sikkerheden. Dette initiativ vil gøre det muligt for medlemsstaterne at udrulle opkoblet infrastruktur yderligere (herunder samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS)) for at dele data hurtigere på tværs af køretøjer og infrastruktur og dermed yderligere forbedre trafikikkerheden.

---

<sup>66</sup> Forordning (EU) 2019/2144.

#### 8.4. NYE FORMER FOR MOBILITET

På baggrund af en undersøgelse<sup>67</sup> af de udfordringer og muligheder, der er forbundet med reguleringen af personlige mobilitetsanordninger, forpligter Kommissionen sig til at:

- udlede konklusioner om de mulige fordele ved at harmonisere de tekniske specifikationer for personlige mobilitetsanordninger<sup>68</sup>
- udarbejde retningslinjer til medlemsstaterne samt regionale og lokale myndigheder om, hvilke forhold der bør tages i betragtning for at sikre føreres og andre trafikanters sikkerhed under brugen af personlige mobilitetsanordninger. Dette uddyber vejledningen, der er fastlagt i temaguiden for planer for bæredygtig bytrafik 2021 om sikker anvendelse af mikromobilitet<sup>69</sup>.

#### 8.5. FORSKNINGS- OG INNOVATIONSINITIATIVER

Det nuværende Horisont Europa-program for 2021-2027 prioriterer fortsat forskning og innovation inden for trafiksikkerhed med særligt fokus på at forstå og imødegå nye udfordringer. Prioriterede forskningsområder omfatter trafiksikkerhed og vejresiliens i landdistrikter, sikkerheden for sårbare trafikanter såsom fodgængere, cyklister og brugere af mikromobilitetsudstyr samt anvendelse af kunstig intelligens og big data til at forudsige og undgå trafikulykker.

Kommissionen vil også støtte innovation inden for køretøjssikkerhedsteknologier, herunder grænseflader mellem menneske og teknologi i køretøjssystemer. Kommissionen vil desuden fremme samarbejdet mellem bilproducenter, teknologivirksomheder og forskningsinstitutioner gennem partnerskabet for opkoblet, samarbejdende og automatiseret mobilitet (CCAM-partnerskabet).

#### 8.6. UDDANNELSE OG BEVIDSTHEDSFREMMENDE AKTIVITETER

Kommissionen vil fortsat støtte udveksling af bedste praksis inden for trafiksikkerhedsuddannelse og oplysning, især gennem EU's charter om trafiksikkerhed<sup>70</sup>, EU Road Safety Exchange og konferencerne herunder, der afholdes hvert andet år.

Kommissionen vil også søge at integrere trafiksikkerhedsuddannelse og -oplysning i andre EU-finansierings- og kommunikationsinstrumenter, herunder i Erasmus+, samt når medlemsstaterne medtager sådanne i de nationale og regionale partnerskabsplaner for finansieringsperioden 2028-2034, navnlig i forbindelse med mobilitet i byer og landdistrikter.

---

<sup>67</sup> Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0), Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

<sup>68</sup> Som anmodet af transportministrene på mødet i Rådet for Transport, Telekommunikation og Energi i december 2025.

<sup>69</sup> [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en).

<sup>70</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

## 8.7. DEN PRIVATE SEKTORS OG ARBEJDSGIVERNES ROLLE I TRAFIKSIKKERHED

Kommissionen vil opfordre både private og offentlige arbejdsgivere til at vedtage virksomhedspolitikker, der prioriterer sikkerhed i forretningsdriften. Disse kan tage udgangspunkt i anbefalingerne fra den akademiske ekspertgruppe til den fjerde globale ministerkonference om trafikikkerhed<sup>71</sup>, der fandt sted i Marrakech, Marokko, i april 2025.

Anbefalingerne omfatter at sikre, at trafikikkerhed indgår i sikkerhedsbestemmelser og -praksis på arbejdspladsen, og at offentlige myndigheder og organisationer går forrest. Dette kan opnås ved at implementere en tværorganisatorisk sikkerhedskultur og anvende sikkerhedsledelsessystemer såsom ISO 45001 eller ISO 39001.

Civilsamfundsorganisationer, herunder trafikikkerhedsfortalergrupper, organisationer, der støtter ofre, og faglige sammenslutninger, spiller afgørende roller i at opretholde offentlighedens bevidsthed, støtte politikudvikling og yde service til ofre for trafikulykker og deres familier.

Kommissionen vil fortsat arbejde for en sådan inddragelse af den private sektor og den tertiære sektor i trafikikkerhedsområdet, herunder gennem: konferencer, der afholdes hvert andet år, EU's charter om trafikikkerhed og den årlige EU-pris for fremragende trafikikkerhed<sup>72</sup>.

## 8.8. OVERVÅGNING OG ANSVARLIGHED

Kommissionen vil fortsat tilbyde overvågnings- og ansvarlighedsmekanismer til aktører inden for trafikikkerhed for at fremme fremskridt mod 2030-målene og i sidste ende nå Nulvisionen senest i 2050. Dette gøres ved hjælp af:

- CARE-databasen og ekspertgruppen til indsamling af data om trafikdræbte og tilskadekomne ved hjælp af standardiserede indberetningsværktøjer og gennem samarbejde med medlemsstaterne om at forbedre kvaliteten af de indsamlede data om alvorlige tilskadekomster og om opdeling af data for visse køretøjstyper
- Det Europæiske Overvågningscenter for Færdselssikkerhed<sup>73</sup> og offentliggørelsen af pålidelige og sammenlignelige data om trafikulykker samt tilbundsgående analyser og oplysninger om tendenser, praksis og politikker for trafikikkerhed i EU.

## 8.9. LØSNING AF FORVALTNINGSSPØRGSMÅL

Fortsat udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne og passende opfølgning på spørgsmål, der rejses gennem den højtstående gruppe om trafikikkerhed, faciliteret af Kommissionen, forventes at føre til yderligere forbedringer.

Nye udfordringer kan håndteres gennem typegodkendelser, nationale foranstaltninger eller EU-lovgivning. Opbygning af bedre infrastruktur afhænger hovedsageligt af

---

<sup>71</sup> Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety, Swedish Transport Administration, 2025.

<sup>72</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

<sup>73</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en).

national finansiering, og trafikssikkerhed skal konkurrere med andre nationale politiske prioriteter. Uddannelse og håndhævelse vil fortsat være et nationalt ansvar, afhængigt af ressourcetildelinger og politisk vilje. Med den nyligt vedtagne EU-lovgivningspakke om trafikssikkerhed<sup>74</sup> og med forbehold af resultatet af forslagene om teknisk kontrol er der foretaget en ajourføring af trafikssikkerhedsrelaterede foranstaltninger, der henhører under EU's kompetence. Overordnet set vil fremskridtene sandsynligvis være stabile men gradvise, og de vil i høj grad afhænge af politisk vilje.

Samtidig er EU's økosystem for trafikssikkerhedsinteressenter ikke indrettet til at høste de potentielt betydelige trafikssikkerhedsmæssige fordele, som fremskridt inden for køretøjsautomatiseringsteknologier muliggør. Selv om handlingsplanen for bilindustrien<sup>75</sup> identificerer dette område som et afgørende element i EU's fremtidige konkurrenceevnedagsorden, er der stadig ikke etableret en institutionel ramme, der rækker videre end afprøvninger. Der er imidlertid betydelige muligheder for, at sådanne strukturer i vid udstrækning kan finansieres gennem brugerafgifter.

Når forvaltningsmæssige spørgsmål overvejes, bør behovene for strategiske grænseoverskridende korridorer og knudepunkter overvejes, herunder dem, der har dobbeltanvendelsesfunktioner. Dette omfatter at sikre sammenhæng mellem trafikssikkerhed, gennemførelsen af TEN-T, cybersikkerhed og hensyn til modstandsdygtighed.

Kommissionen forpligter sig til at:

- udvide kapacitetsopbygningsprojekter og udveksling af god praksis om trafikssikkerhed mellem myndigheder på alle niveauer af forvaltningen
- give mere strukturerede tilbagemeldinger til medlemsstaterne om de fælles problemstillinger, som er rejst i Den højststående gruppe om trafikssikkerhed
- vurdere behovet for ændringer i EU's styringsstrukturer vedrørende sikker indførelse af forbundne og automatiserede køretøjer.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at:

- sikre, at de har indført velfungerende forvaltnings- og koordineringsstrukturer og -enheder for trafikssikkerhed
- afsætte tilstrækkelige midler til sikkerhedsprogrammer
- forpligte sig til løbende overvågning og rapportering af fremskridt.

Kommissionen opfordrer de lokale og regionale myndigheder til at:

---

<sup>74</sup> Dette omfattede tre direktiver: [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv \(EU\) 2025/2205 af 22. oktober 2025 om kørekort](#), [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv \(EU\) 2025/2206 af 22. oktober 2025 om ændring af direktiv \(EU\) 2025/2205 for så vidt angår visse frakendelser af førerretten](#), [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv \(EU\) 2024/3237 af 19. december 2024 om ændring af direktiv \(EU\) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikssikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser](#).

<sup>75</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri, COM/2025/95 final, 5.3.2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

- vedtage en integreret tilgang til trafikikkerhed, hvor sikkerhed er indarbejdet i fysisk planlægning og transportplanlægning
- gennemføre strategier for hastighedsstyring
- stille passende infrastruktur til rådighed for bløde trafikanter
- udvikle beredskabskapaciteter.

## 9. KONKLUSION

Denne gennemgang af gennemførelsen af EU's trafikikkerhedspolitiske ramme 2021-2030 afslører en alvorlig virkelighed. Selv om der er gjort fremskridt, er forbedringstempoet i mange medlemsstater utilstrækkeligt til at nå EU's mål for 2030. Men gennemgangen rummer også positive aspekter. Den udpeger en række effektive foranstaltninger, der kan kopieres eller opskaleres, og den beskriver lovende indførelse af nye teknologier og metoder, der kan forbedre trafikikkerheden. For nogle foranstaltninger og investeringer tager det desuden tid, før de har en virkning, og denne afspejles ikke øjeblikkeligt i data om trafikikkerhed. Det er vigtigt, at Kommissionen og medlemsstaterne fortsat træffer foranstaltninger for at opnå positive virkninger både på kort og lang sigt.

Resultaterne, der er sammenfattet i denne rapport, illustrerer, hvor meget der kan opnås, når aktører på alle niveauer – fra enkeltpersoner til forvaltningsstrukturerne på EU-plan – bidrager til Safe System-tilgangen inden for deres ansvarsområder. Men opbremsningen i fremskridtene mod at opnå nulvisionen – på baggrund af øget trafikvækst og nye samfundsmæssige og teknologiske tendenser – sætter spørgsmålstegn ved, om den nuværende "værktøjskasse" for trafikikkerhed er egnet til fremtiden.

Analysen viser, at trafikikkerhedsudfordringerne bliver mere komplekse og påvirkes af demografiske ændringer, teknologisk omstilling, klimaforandringer og skiftende mobilitetsmønstre, som ikke fuldt ud var forudset, da EU's trafikikkerhedspolitiske ramme 2021-2030 blev udviklet.

Rapporten afslører imidlertid også betydelige muligheder for at gøre fremskridt. Teknologiske fremskridt inden for køretøjsikkerhed, øget bevidsthed om de økonomiske fordele ved investeringer i sikkerhed og et stigende politisk fokus på bæredygtig mobilitet skaber gunstige betingelser for en fremskyndet indsats.

Nøglen er at udnytte disse muligheder gennem en koordineret, vedvarende og tilstrækkeligt finansieret indsats i hele EU og i medlemsstaterne på alle regerings- og samfundsniveauer. Investeringer i trafikikkerhed giver betydelige afkast, ikke kun i form af sparede omkostninger, men også i form af forbedret livskvalitet og økonomisk produktivitet. Argumentet for handling er overbevisende ud fra både et socialt og et økonomisk perspektiv.

De fremtidige resultater vil afhænge af et fornyet politisk engagement, tilstrækkelig finansiering, øget samarbejde mellem interessenter og viljen til at tage innovative tilgange til de vedvarende udfordringer i brug. Kommissionen er klar til at støtte medlemsstaterne og interessenterne i denne vigtige indsats i en erkendelse af, at indfrielse af nulvisionen vil kræve fælles handling og delt ansvar.

De liv, der kan reddes, de skader, der kan forebygges, og de økonomiske fordele, der kan opnås, retfærdiggør den vedvarende indsats, der vil være nødvendig for at nå EU's trafikikkerhedsmål.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne og alle interessenter til hurtigst muligt at tage udfordringen op og skabe en fremtid, hvor EU bevæger sig så tæt som muligt på helt at undgå dødsfald inden for vejtransport, og hvor mobiliteten er bæredygtig og sikker. Uden fornyet engagement, investeringer og handling i alle medlemsstater og på EU-plan vil denne indsats for at redde liv på vores veje fortsat blot være en ambition.