

Bryssel den 19 februari 2026  
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

## FÖLJENOT

---

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av  
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 13 februari 2026

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

---

Ärende: MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL  
EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA  
OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN  
Halvtidsrapport om genomförandet av EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik

---

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 77 final.

---

Bilaga: COM(2026) 77 final



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.2.2026  
COM(2026) 77 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,  
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT  
REGIONKOMMITTÉN**

**Halvtidsrapport om genomförandet av EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik**

{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. INLEDNING

Varje år omkommer omkring 20 000 personer på EU:s vägar. Detta är en förödande förlust som inte bara utgör statistik, utan en verklighet som splittrar familjer, lämnar samhällen i sorg och leder till att omätbar mänsklig potential går förlorad för evigt. Upp till fem gånger så många personer – 100 000 individer – skadas på vägarna, vilket förändrar deras liv drastiskt. Dessa livsförändrande personskador medför ofta permanent funktionsnedsättning, kronisk smärta och förlorade försörjningsmöjligheter. De har djupgående effekter på livskvaliteten som utöver de omedelbara offren även påverkar offrens familjer, vårdgivare och bredare sociala nätverk.

Den mänskliga kostnaden för trafikolyckor har varit den mest märkbara och tragiska aspekten. Trafikolyckor medför dock även en ekonomisk börda. Uttryckt i pengar har kostnaden för trafikolyckor i EU uppskattats till 2 % av BNP per år<sup>1</sup>. Dessa resurser hade i stället kunnat användas till att främja innovation, utbildning och hälso- och sjukvård samt till andra viktiga offentliga investeringar. Trafiksäkerheten bör vara en grundläggande del i EU:s ekonomiska konkurrenskraft eftersom den direkt inverkar på den effektiva rörligheten för varor och arbetskraft och på driftskostnaderna för företag inom alla sektorer.

Det krävs också en övergång till säkrare och mer hållbar mobilitet för att upprätthålla EU:s industriella ledarskap och konkurrenskraft på världsmarknaden<sup>2</sup>. Europeiska fordonstillverkare och deras nätverk av leverantörer går i bräschen när det gäller att utveckla avancerad säkerhetsteknik, från automatiska nödbromssystem till fordonskonnektivitet, och ger EU en ledande position inom innovation för fordons säkerhet. Åtaganden för trafiksäkerhet räddar inte bara liv utan driver också på den tekniska utvecklingen, skapar högkvalificerade arbetstillfällen och upprätthåller den konkurrensfördel som EU har på den snabbt föränderliga globala fordonsmarknaden. Investeringar i trafiksäkerheten bidrar också till EU:s beredskap och resiliens genom att säkerställa kontinuiteten och tillförlitligheten hos kritisk väginfrastruktur och dess tillhörande tjänster, särskilt där vägkorridorer och knutpunkter stöder både civila och försvarsrelaterade behov.

EU och dess medlemsstater är fast beslutna att arbeta för trafiksäkerheten. På EU-nivå har detta senast återspeglats genom EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030<sup>3</sup>, där man upprepat de gemensamma målen att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador i trafiken senast 2030<sup>4</sup> och att uppnå ”nollvisionen” – att närma sig noll dödsfall i trafiken fram till 2050. För att uppnå dessa mål har medlemsstaterna antagit och genomfört

---

<sup>1</sup> Europeiska kommissionen, *Handbook on the external costs of transport*, 2019 (ny version håller på att utarbetas).

<sup>2</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Handlingsplan för Europas fordonsindustri*, COM(2025) 95 final, 5.3.2025 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

<sup>3</sup> COM(2018) 293: Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Europa på väg – Hållbar mobilitet i EU: säker, uppkopplad och ren, bilaga I Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Europa på väg – Hållbar mobilitet i EU: säker, uppkopplad och ren, bilaga I, COM(2018)293 av den 17 May 2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV>.

<sup>4</sup> Sedan dess har man beslutat att referensåret mot vilka framstegen mäts ska vara 2019.

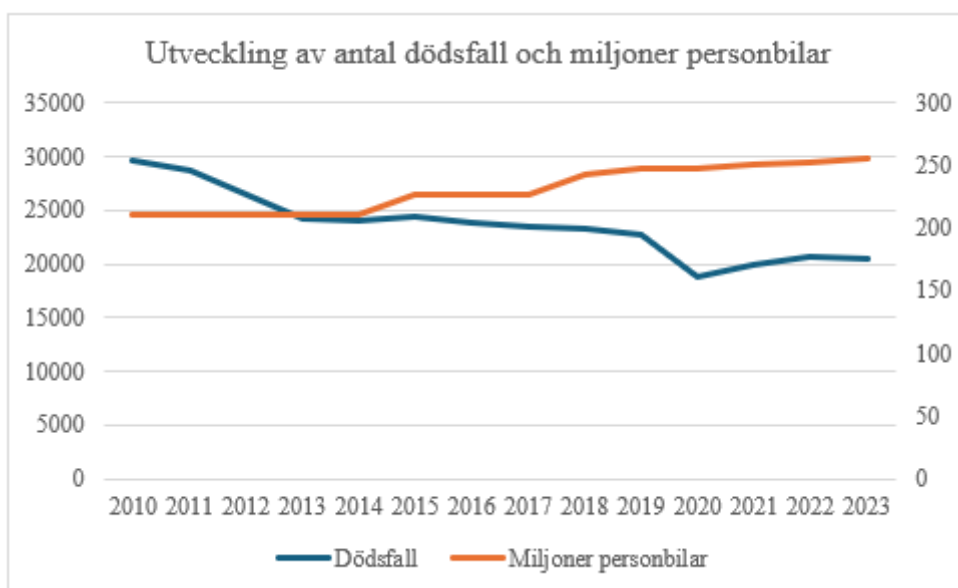
nationella strategier, handlingsplaner och andra åtaganden, till exempel interministeriella avtal och statliga samarbetsstrukturer.

EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 följde de viktigaste prioriterade områdena i strategin för säkra system, bland annat säkrare vägar och vägrenar, säkrare fordon, säkrare trafik, effektivare insatser efter olyckor och bättre insamling och analys av data. I ramen betonades den avgörande betydelsen av att bemöta de främsta riskfaktorerna – fortkörning, rattfylleri, distraktion och underlåtenhet att använda skyddsutrustning – samtidigt som särskild uppmärksamhet ägnats åt oskyddade trafikanter som fotgängare, cyklister och motorcyklister.

Detta meddelande är en halvtidsrapport om framstegen mot att uppnå EU:s trafiksäkerhetsmål, där man utvärderar utvecklingen sedan 2019, identifierar nya utmaningar som inte helt förutsågs i den ursprungliga ramen och föreslår anpassningar för att se till att EU fortsätter att vara på rätt spår för att uppnå målen för 2030. Analysen visar på lovande framsteg inom vissa områden, men pekar också på vissa betydande brister som kräver omedelbar uppmärksamhet och förstärkta åtgärder för att man ska kunna rädda liv, minska den ekonomiska bördan och stärka EU:s konkurrenskraft.

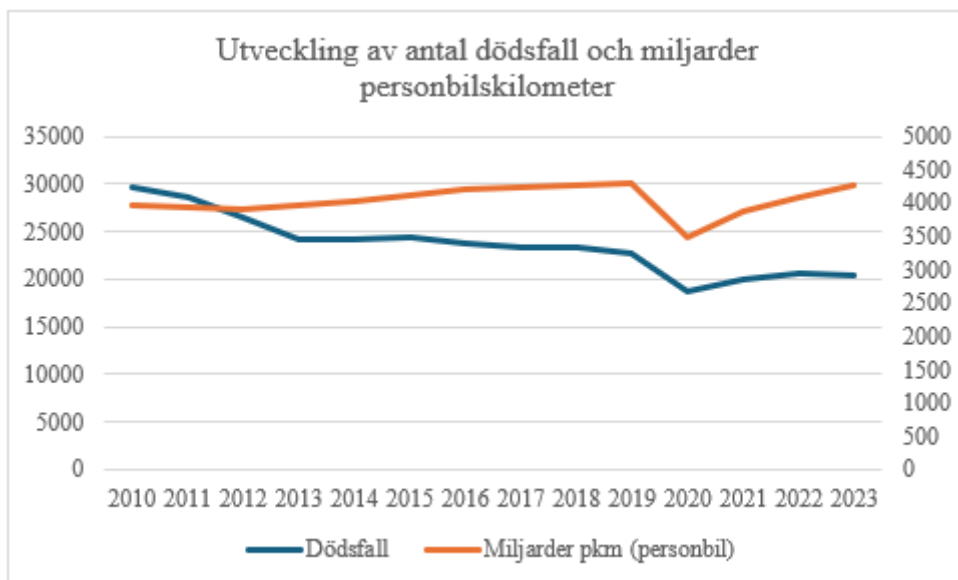
### 1.1. FRAMSTEG MOT ATT UPPNÅ TRAFIKSÄKERHETSMÅLEN

De senaste uppgifterna visar att 19 900 personer omkom i trafikolyckor i EU under 2024. Det är 440 färre dödsfall än under 2023, vilket är en minskning med 2 %<sup>5</sup>. Med tanke på det ökade antalet fordon per person och det ökade antalet körda kilometer är detta en stor bedrift, men det belyser också behovet av fortsatta insatser på alla nivåer.



Figur 1 Utvecklingen i antal dödsfall och miljoner personbilar i EU 2010–2023. Källor: EU:s Care-databas för trafikolyckor och uppgifter om personbilar från Eurostat (onlinedatakod: [road\\_eqs\\_carage](#)).

<sup>5</sup> Även om detta innebär framsteg så ligger den övergripande utvecklingen långt under den årliga minskning på 4,6 % som krävs för att uppnå målet att halvera antalet dödsfall i trafiken senast 2030.



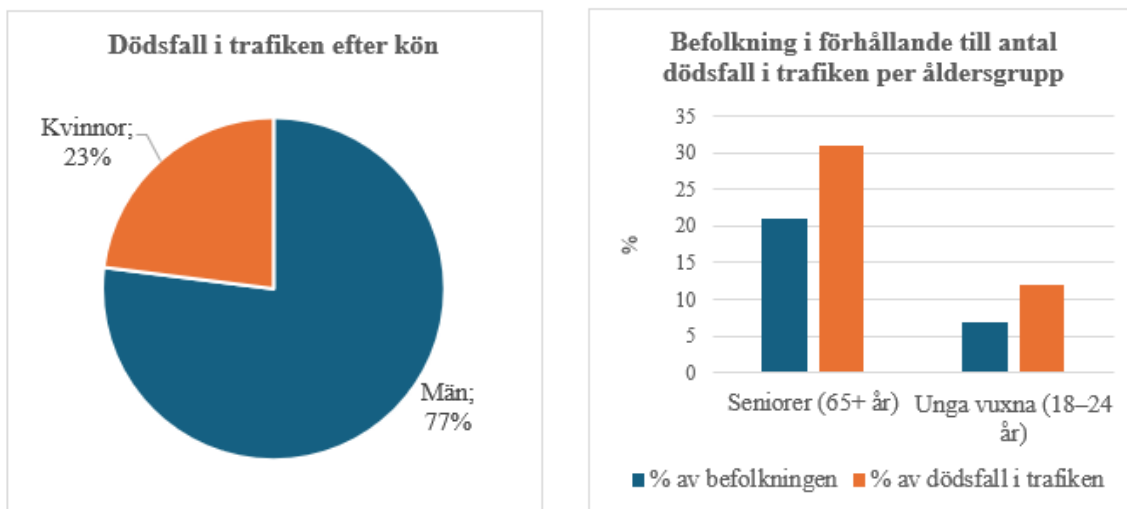
Figur 2 Utvecklingen i antal dödsfall och miljarder körda kilometer med personbilar i EU 2010–2023. Källor: EU:s Care-databas för trafikolyckor och uppgifter om körda kilometer med personbil från Eurostat (onlinedatakod: [road\\_pa\\_mov](#)).

Sedan referensåret 2019 har antalet dödsfall i trafiken minskat med 12 % inom EU i stort, men bakom denna förbättring döljer sig stora skillnader mellan medlemsstaterna. Endast en handfull medlemsstater – Belgien, Bulgarien, Danmark, Litauen, Malta, Polen och Slovenien – är för närvarande på god väg att uppnå minskningsmålet på 50 % för 2030. I vissa medlemsstater, bland annat Irland och Estland, har antalet dödsfall i trafiken ökat, och i andra medlemsstater, däribland Frankrike, Italien och Nederländerna, har det skett endast marginella förbättringar. Antalet döda 2024 varierar mellan 20 dödsfall per miljon invånare i Sverige och 78 dödsfall per miljon invånare i Rumänien.

För att bättre förstå denna utveckling arbetade kommissionen tillsammans med medlemsstaterna för att följa deras resultat vad gäller centrala resultatindikatorer som rör trafiksäkerhet. Inom ramen för projekten Baseline<sup>6</sup> och Trendline<sup>7</sup> fick man information om de faktorer som är förknippade med olycks- och skaderisker, och de visade på stora skillnader mellan olika länder. Läs mer i avsnitt 2.

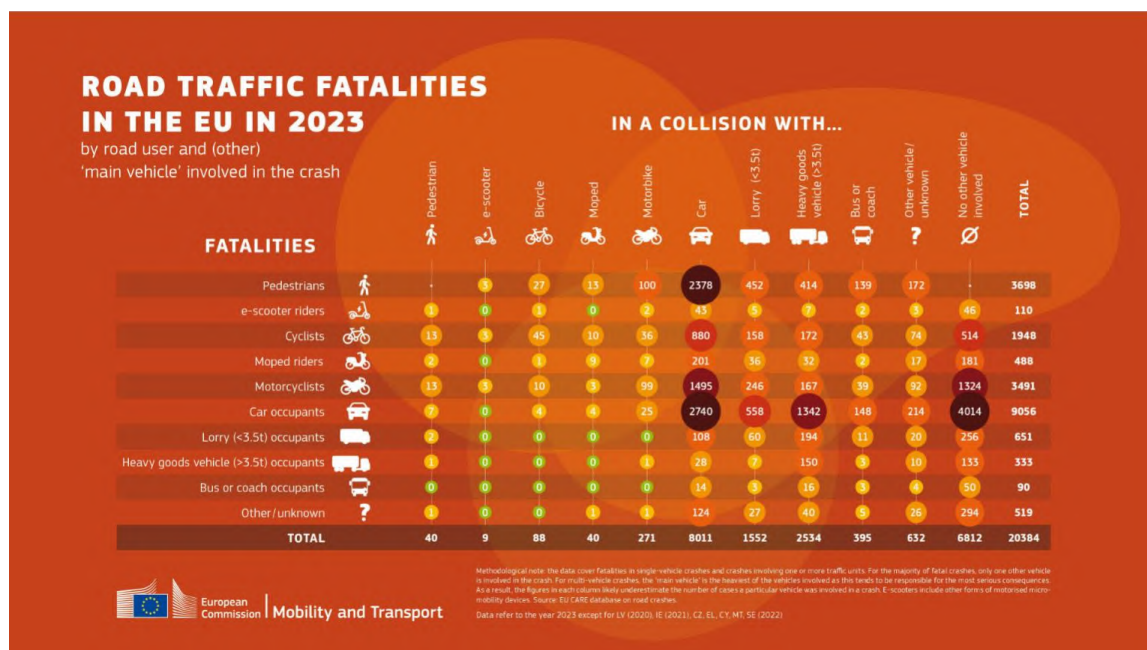
<sup>6</sup> <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

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



Figur 3 Fördelning av dödsfall i trafiken i EU uppdelat efter kön och åldersgrupp, 2023. Källor: EU:s Care-databas för trafikolyckor och befolkningsuppgifter från Eurostat (onlinedatakod: [demo pjan](#)).

När det gäller den geografiska och demografiska fördelningen av offer i trafikolyckor är vissa tydliga trender framträdande. Landsvägar fortsätter vara den farligaste typen av vägar. Många fler män än kvinnor omkommer i trafiken. Ett växande problem är också den oproportionerligt höga andelen ungdomar och äldre som omkommer i trafikolyckor – särskilt bland personer som går och cyklar.



Figur 4 Kollisionsmatris över dödsolyckor i trafiken i EU uppdelat per trafikant och det andra huvudsakliga fordonet i kollisionen, 2023. Källa: EU:s Care-databas för trafikolyckor.

I absoluta tal löper personer som färdas i bil störst risk att dö i trafikolyckor. De utgör omkring 44 % av alla dödsfall, följt av fotgängare, motorcyklister och cyklister. I förhållande till antalet fordon på vägarna löper dock motorcyklister mycket högre risk att dö i en trafikolycka. Vägarbetare och vägunderhållspersonal är en särskild riskgrupp.

Ytterligare analyser av dessa geografiska och demografiska uppdelningar av dödsolyckor i trafiken finns i rapporter från Europeiska trafiksäkerhetsobservatoriet<sup>8</sup>.

Rapporterna visar att ett stort antal dödsfall bland personer som åker bil och motorcykel beror på singelolyckor, medan fotgängare och cyklister är särskilt sårbara när de är inblandade i kollisioner med en bil.

Man har sett blandade framsteg vad gäller skydd av oskyddade trafikanter såsom fotgängare, cyklister och användare av lätta elfordon. Mellan 2019 och 2023 omkom ungefär 900 färre fotgängare. Antalet dödsfall bland cyklister och motorcyklister minskade dock i mycket mindre utsträckning, med cirka 100 personer i varje kategori i hela EU. I städer var nästan 70 % av de personer som omkom i trafikolyckor oskyddade trafikanter. Denna andel har varit fortsatt hög, vilket visar på det kritiska behovet av åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i städerna.

Det har samtidigt skett en kraftig ökning av andra enpersonsfordon såsom elsparkcyklar i trafiken i EU och en motsvarande ökning av antalet skador och dödsfall inom denna kategori. Man började samla in uppgifter för denna specifika kategori av trafikanter i Care-databasen 2023<sup>9</sup> och funderar nu på hur man ska ta itu med säkerhetsutmaningarna för denna kategori. I en kommissionsstudie<sup>10</sup> från 2024 undersöktes vilka utmaningar och möjligheter som är förknippade med regleringen av enpersonsfordon, och man rekommenderade harmoniserade regler för att ta itu med den nuvarande fragmenteringen i hela unionen.

Expertgruppen för mobilitet i städer<sup>11</sup> har utfärdat ett antal rekommendationer<sup>12</sup> som är inriktade på att skydda oskyddade trafikanter. Enligt dessa rekommendationer är införandet av en hastighetsbegränsning på 30 km/h i stadsområden den åtgärd som har störst effekt, följt av utarbetandet av kvalitetskrav för väginfrastruktur för dessa grupper, till exempel säkra övergångsställen och separata gång- och cykelvägar.

---

<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-databas med uppdelade data om trafikolyckor som leder till dödsfall eller skador: [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> *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and reasoned road safety for personal mobility devices* – slutlig rapport (1.0) (inte översatt till svenska), Europeiska unionens publikationsbyrå, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

<sup>11</sup> Expertgruppen för mobilitet i städer (E03863), inrättad genom kommissionens beslut C(2022) 5320 final (inte översatt till svenska).

<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. HUVUDSAKLIGA BETEENDERELATERADE RISKFAKTORER

Trots årtionden av investeringar i trafiksäkerhet, informationskampanjer och lagstiftningsåtgärder fortsätter beteenderelaterade riskfaktorer att kräva människoliv. De huvudsakliga riskfaktorerna är för hög eller olämplig hastighet, rattfylleri, distraktion och att säkerhetsbälte inte används. Mer information om var och en av dessa riskfaktorer finns i en analys som offentliggjorts på Europeiska trafiksäkerhetsobservatoriet<sup>13</sup>. Exempel på detta är följande:

**Rattfylleri:** Omkring 25 % av alla dödsolyckor i trafiken i EU är alkoholrelaterade. Slumpmässiga utandningsprov längs vägarna visar att alkoholgränserna generellt sett respekteras i hög grad, med cirka 98 %. Dock innebär denna till synes låga andel av bristande efterlevnad på 2 % att det finns ungefär fem miljoner förare som kör under påverkan på EU:s vägar.

**Fortkörning:** För hög eller olämplig hastighet beräknas vara den direkta orsaken till omkring 30 % av alla dödsolyckor i trafiken i EU. I många länder följer mindre än hälften av vägtrafikanterna hastighetsbegränsningarna på stadsvägar.

**Distraktioner:** djupgående analyser av olyckor i EU visar att distraherade förare utgör en bidragande faktor i 10–30 % av alla dödsolyckor, beroende på land och datakälla.

**Ej använt säkerhetsbälte:** Mer än en fjärdedel av alla bilpassagerare som omkom i en bilolycka använde inte säkerhetsbältet när olyckan inträffade. Observationsundersökningar visar att vissa länder rapporterar att bältesanvändningen i baksätet ligger under 50 %, något som utgör en betydande säkerhetsbrist.

Inom ramen för åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten behöver man tillämpa strategin för säkra system för att ta itu med dessa beteenderelaterade problem tillsammans med andra åtgärder för att förbättra väginfrastruktur och fordons säkerhet och för att tillhandahålla effektiva vårdinsatser efter olyckor.

## 3. AVGÖRANDE SYSTEMATISKA UTMANINGAR

Erfarenheter från genomförandet av strategier, handlingsplaner och andra strategiska dokument på EU-nivå och nationell nivå samt från återkoppling från medlemsstaternas företrädare visar på ett antal systemutmaningar som fortsätter att förhindra framstegen mot målen för 2030.

- **Övervakning** av trafikreglerna fortsätter att vara en utmaning som följer av en strukturell brist på trafikpoliser och automatiska kamerasystem.
- **Begränsad acceptans i samhället**, särskilt när det gäller övervakning. Allmänhetens motstånd mot automatiserad övervakning, lägre hastighetsbegränsningar och strängare påföljder visar på en bredare kulturell likgiltighet för behovet av att prioritera säkerhet över bekvämlighet när det gäller mobilitet. Några exempel på detta är att det har satts eld på trafiksäkerhetskameror och att demonstranter har avlägsnat hastighetsbegränsande åtgärder.

---

<sup>13</sup> 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) finns detaljerade rapporter om rattfylleri, skyddsutrustning såsom säkerhetsbälten, distraktion och hastighet. På [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) finns en studie från 2022 om [förebyggande av rattfylleri](#).

- **Kapacitetsbrist:** Myndigheter med ansvar för infrastruktur för trafiksäkerhet samt anpassning och övervakning av trafiken, särskilt på kommunal nivå, har ofta inte den kvalificerade personal som de behöver. I många medlemsstater råder det ständig brist på trafiklärare och förarprövare och på personer som ansvarar för den tekniska trafiksäkerhetsprovningen av fordon.
- **Otillräckliga medel:** Flera medlemsstater har ingen särskild budget för trafiksäkerhet på nationell och lokal nivå och kan därför inte anställa kvalificerad personal som kan utforma och genomföra projekt för vägars säkerhet eller bibehålla en tillräcklig personalstyrka för övervakning.
- Den **politiska viljan** fortsätter att vara inkonsekvent på alla nivåer, och trafiksäkerhet behandlas ofta som en teknisk fråga snarare än en politisk fråga. En bristande förståelse av de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser som följer av trafikskador kan ligga bakom tveksamheten att agera.
- **Förvaltningsmässiga utmaningar** kvarstår, och ansvaret är splittrat mellan olika administrativa nivåer och sektorer.
  - På **EU-nivå** har det förstärkta mandatet för högnivågruppen för trafiksäkerhet<sup>14</sup>, som gör att gruppen kan ge strategisk rådgivning och mer frekvent återkoppling, kanske inte alltid lätt till att de frågor som medlemsstaternas företrädare har tagit upp har fått lämplig uppföljning från EU:s sida inom alla trafiksäkerhetsrelaterade politikområden.
  - EU:s ram för trafiksäkerhetsförvaltning är inte tillräckligt strukturerad för att hantera det omfattande införandet av automatiserade fordon i vägtrafiken och inte heller för att utnyttja stordata för trafiksäkerhetsåtgärder. Man har inrättat genomförandeorgan med säkerhetsmandat för andra transportsätt, men det finns ingen gemensam ram för att stödja den övervakning och samordning och det tekniska arbete som behövs för att införandet av automatiserade fordon på EU:s vägar ska ske på ett säkert sätt. Detta kan innebära att man går miste om en möjlighet för både vägtrafiksäkerheten och EU:s ekonomi.
  - På **nationell nivå** motverkar bristen på samordning mellan myndigheter med ansvar för transport, ekonomi, hälso- och sjukvård, rättsväsendet och utbildning ofta den helhetssyn på trafiksäkerhet som behövs<sup>15</sup>, trots de många positiva exemplen på sådan samordning.

---

<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 rekommenderar att man utser ett ”ansvarigt organ”, utarbetar nationella strategier och fastställer nationella kvantifierade mål. Läs Belin M-Å, Khayesi M och Tran N., ””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. VAD HAR GJORTS HITTILLS?

EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030<sup>16</sup> är det strategiska policydokumentet för det nuvarande årtiondet. I den fastställs följande fyra huvudsakliga åtgärdsområden (”insatsområden”), som motsvarar de fyra pelarna i strategin för säkra system: säkra vägar och väggenar, säkra fordon, säker trafik och effektiva insatser vid nödsituationer. Kommissionen har vidtagit åtgärder inom varje av dessa områden i form av lagstiftning, finansiering, utåtriktad verksamhet och kapacitetsuppbyggnad.

##### 4.1. VÄGARS SÄKERHET

Att anlägga bra vägar och väggenar är avgörande för att öka säkerheten för trafikanterna. I oktober 2019 antog EU ett reviderat direktiv om förvaltning av vägars säkerhet (vägsäkerhetsdirektivet)<sup>17</sup> i syfte att både minska antalet olyckor och göra olyckor mindre allvarliga. Genom det reviderade regelverket utvidgades direktivets tillämpningsområde bortom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) till att även omfatta motorvägar och huvudvägar och även alla vägar utanför stadsområden som färdigställts med unionsmedel. Detta innebär att landsvägar, där mer än hälften av alla dödsolyckor i trafiken inträffar, nu omfattas av direktivet, vilket säkerställer att säkerheten integreras i alla faser av planeringen, utformningen och bruket av vägar.

Som en del i detta viktiga arbete ska medlemsstaterna genomföra regelbundna nätverksövergripande vägbedömningar på grundval av en riskskalningsmetod som hjälper till att bättre identifiera olycksrisker på specifika vägsträckor. Detta kommer att leda till att vägsäkerhetsinspektionerna inriktas på de farligaste avsnitten och därmed bidra till att investeringarna dirigeras dit de behövs som mest. Kommissionen har tillhandahållit vägledning<sup>18</sup> för att hjälpa de nationella myndigheterna att genomföra sina uppgifter samt en karta över Europa<sup>19</sup> som visar hela det vägnät som omfattas av direktivet.

Kommissionen håller som bäst på att fram riktlinjer för utformningen av säkra vägar och infrastruktur som är anpassad för oskyddade trafikanter, som en uppföljning av den europeiska förklaringen om cykling<sup>20</sup> och kravet i vägsäkerhetsdirektivet om att oskyddade trafikanter systematiskt ska beaktas i alla förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet.

I direktivet om intelligenta transportsystem<sup>21</sup> föreskrivs statiska och dynamiska trafikregler, såsom hastighetsbegränsningar för det övergripande TEN-T-nätet,

---

<sup>16</sup> COM(2018) 293 final, bilaga 1.

<sup>17</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 305, 26.11.2019, s. 1, 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 - Utforska TEN-T-nätet | Den europeiska transportinfrastrukturen](#)

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

<sup>21</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 av den 22 november 2023 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

motorvägar, huvudvägar och urbana knutpunkter. Detta kommer att öka förarnas efterlevnad och leda till säkrare och smartare trafik genom att bidra med stöd till intelligent hastighetsstöd och samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet.

## 4.2. FORDONSSÄKERHET

Säkra fordon är den andra pelaren i det säkra systemet. Fordon har en betydande inverkan på trafiksäkerheten, och till följd av den snabba tekniska utvecklingen krävs ständig reglering av dessa.

Förordningen om allmän fordonssäkerhet<sup>22</sup>, i vilken fastställs minimisäkerhetsstandarder för alla nya fordon som säljs på EU-marknaden, trädde i kraft i sin helhet i juli 2024. Genom förordningen infördes krav med stor potential att förbättra säkerheten, till exempel intelligent hastighetsstöd, körfältsassistans, informationssystem för döda vinkeln och backningsövervakningssystem, och en utvidgad skyddszon för islag med huvudet som kan mildra skadorna på oskyddade trafikanter, såsom fotgängare och cyklister, i händelse av en kollision. Kommissionen samarbetar kontinuerligt med medlemsstaterna och berörda parter i fråga om genomförandet av förordningen och regelverket för automatiserade fordon.

I april 2025 föreslog kommissionen att EU-reglerna om fordonssäkerhet skulle revideras<sup>23</sup>. Målet är att hålla fordonen säkra under hela deras livstid och att minska luft- och bullerföroreningar, särskilt i samband med den tekniska utvecklingen och mot bakgrund av en åldrande fordonspark i EU. De föreslagna nya reglerna är avsedda att anpassa de periodiska tekniska inspektioner som elfordon och avancerade förarstödsystem är föremål för, införa obligatoriska periodiska trafiksäkerhetsprovningar av motorcyklar, årliga trafiksäkerhetsprovningar av äldre personbilar och skåpbilar och avancerade provningsmetoder för utsläpp av partiklar för att upptäcka fordon med höga utsläpp samt göra inspektioner av lastsäkring obligatoriska vid vägkontroller. Det uppskattas att om allt detta genomförs skulle det kunna rädda omkring 7 000 liv och förhindra omkring 65 000 allvarliga skador mellan 2026 och 2050.

## 4.3. SÄKER TRAFIK

Säker trafik, som omfattar lämpliga hastighetsnivåer, nykterhet och uppmärksamhet vid körning samt användning av säkerhetsutrustning, är det tredje åtgärdsområdet i EU:s nuvarande ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och den tredje pelaren i strategin för säkra system. Körkort, riktade utbildningar och informationskampanjer och starka övervakningssystem är viktiga inslag i en incitamentsstruktur som uppmanar till säker användning av vägar och fordon.

---

<sup>22</sup> [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2019/2144 av den 27 november 2019](#) om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter.

<sup>23</sup> Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen, COM(2025) 180 final, och förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om registreringsbevis för fordon och registreringsavgifter för fordon som registrerats i nationella fordonsregister och om upphävande av rådets direktiv 1999/37/EG, COM(2025) 179 final.

I oktober 2025 antog EU en översyn av **körkortsdirektivet**<sup>24</sup>. Utöver att införa mobila körkort innehåller det nya regelverket bestämmelser om beledsagad körning för unga elever, strängare regler och/eller påföljder för nyblivna förare som stoppats för att ha kört under påverkan av alkohol eller droger, ökad riskmedvetenhet, förbättrat skydd för oskyddade trafikanter och en ny ram som gör det möjligt för medlemsstaterna att kontrollera en förares psykiska och fysiska lämplighet att framföra fordon under hela förarens livstid.

Även om de tidigare EU-reglerna förbättrade utrikes bosatta förares efterlevnad av trafiksäkerhetsbestämmelserna, kvarstod fortfarande ett väsentligt kryphål: omkring 40 % av gränsöverskridande trafikbrott medförde inget straff på grund av svårigheter med att identifiera och bötfälla lagöverträdare och verkställa körförbud. Dessa brister har åtgärdats genom det nya körkortsdirektivet. För allvarliga brott, exempelvis körning under påverkan av alkohol eller droger, fortkörning över 50 km/h över hastighetsgränsen eller överträdelser av vägtrafikbestämmelser som leder till dödsfall eller allvarliga skador på andra, ska den medlemsstat som har utfärdat körkortet vara skyldig att påföra en **kördiskvalifikation** liknande den påföljd som utfärdats av den medlemsstat där brottet begicks. Detta kommer att ge påföljden EU-omfattande verkan. Dessutom bidrar det nyligen antagna **direktivet om gränsöverskridande brottsbekämpning**<sup>25</sup> till ökat samarbete mellan medlemsstaterna genom att inrätta ömsesidigt bistånd för att verkställa ekonomiska sanktioner på ett effektivt sätt för ett bredare spektrum av trafiksäkerhetsrelaterade brott.

**Hastighet** är fortfarande den främsta bidragande faktorn till trafikolyckor. För hög eller olämplig hastighet är ett faktum i 10–15 % av alla trafikolyckor och omkring 30 % av alla trafikolyckor med dödlig utgång, och hastigheten förvärrar konsekvenserna av alla trafikolyckor. Om en fotgängare träffas av en bil som kör i 30 km/h är fotgängarens chans att överleva 90 %, och om hastigheten är 50 km/h minskar överlevnadschansen till 20 %<sup>26</sup>. Även om hastighet är en fortsatt politiskt och kulturellt känslig fråga medför initiativ för att sänka hastigheten avsevärda fördelar: inte bara färre trafikolyckor, dödsfall och skador, utan även miljömässiga fördelar med minskade utsläpp och bullerföroreningar och minskad bränsleförbrukning.

Flera initiativ som främjas på EU-nivå behandlar redan frågan om hastighet i sig. Dessa omfattar bland annat EU-förordningen om allmän fordonssäkerhet och direktivet om gränsöverskridande brottsbekämpning, som nämns ovan. Ett flertal nationella, regionala och lokala myndigheter har redan infört eller planerar att införa nya initiativ för hastighetsreglering, såsom zoner med 30 km/h i städer, i synnerhet i områden där aktiva och oskyddade trafikanter och fordon ofta trafikerar tillsammans på ett planerat sätt<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> [Europaparlamentets och rådets direktiv \(EU\) 2025/2205 av den 22 oktober 2025 om körkort](#) och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012.

<sup>25</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/3237 av den 19 december 2024 om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott.

<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> Läs G. Yannis och E. Michelaraki, ”Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review”, *Journal of Safety Research*, vol. 92, 2025, s. 490–503, där det anges att aktuella vetenskapliga rön visar att införandet av hastighetsbegränsningar på 30 km/h i städer kan rädda livet på över 40 % av

Andra har valt andra åtgärder: de har till exempel fokuserat på bättre utformning av infrastrukturen för att skydda oskyddade trafikanter, bättre riskidentifiering och riskhantering eller separering av trafikflöden, på övervakning av hastighetsbegränsningar och på bättre utbildning och kommunikation.

#### 4.4. EFFEKTIVA INSATSER VID NÖDSITUATIONER

Snabba insatser vid nödsituationer är avgörande för att rädda liv och minska skadornas allvarlighetsgrad. EU:s åtgärder för insatser efter en olycka, den fjärde pelaren i det säkra systemet, syftar till att minska den tid som går mellan olyckor och räddningspersonalens ankomst till olycksplatsen. Snabbare insatser från räddningstjänsten ökar chanserna för överlevnad avsevärt: enligt en spansk studie<sup>28</sup> är en 10 minuter kortare utryckningstid för räddningsinsatsen förknippad med att sannolikheten för dödsfall minskar med en tredjedel.

Resultaten från Trendline-undersökningen visar att utryckningstiden i de flesta europeiska länder är 10 minuter eller mindre vid hälften av alla olyckor. I 95 % av fallen är utryckningstiden för insatser vid nödsituationer ungefär 25 minuter eller mindre. Utryckningstiden är i genomsnitt 10 minuter längre i landsbygdsområden än i stadsområden.

Genom EU-lagstiftningen om eCall blev automatiska 112-baserade nödanropssystem obligatoriska i alla nya bilar som säljs i EU från och med den 1 april 2018. En finsk analys<sup>29</sup> visar att användningen av eCall gör att den tid som går mellan det första samtalet till räddningstjänsten och räddningstjänstens ankomst till olycksplatsen minskar från 25 till 22 minuter och ännu mer för insatser på motorvägar: från 20 till 14 minuter.

Under 2024 uppdaterade kommissionen lagstiftningen om eCall för att göra det möjligt att använda eCall med den senaste kommunikationstekniken<sup>30</sup> från och med den 1 januari 2026 för nya fordonstyper och från och med den 1 januari 2027 för alla nya fordon. Utfasningen av 2G- och 3G-mobilnäten i EU under de kommande åren kommer dock att medföra en risk för att befintliga fordon som är utrustade med eCall-utrustning för 2G och 3G inte längre kommer att kunna använda eCall-tjänsten.

#### 4.5. SAMORDNING OCH UTÅTRIKTAD VERKSAMHET PÅ EU-NIVÅ

EU och dess medlemsstater har gemensamt ansvar för och delade befogenheter i fråga om trafiksäkerhetspolitiken. För att kunna förbättra säkerheten behövs samordnade åtgärder från alla parter och på alla förvaltningsnivåer: offentliga myndigheter, näringslivet, användarorganisationer, icke-statliga organisationer, skolor och forskare.

---

offren, utöver att det medför betydande positiva effekter på miljön, energiförbrukningen och folkhälsan, bland annat genom minskad bränsleförbrukning och ökad gång- och cykeltrafik.

<sup>28</sup> Sánchez-Mangas R, García-Ferrrer A, de Juan A och Martín Arroyo A, ”The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?”, *Accident Analysis & Prevention*, vol. 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> Paketkopplade IMS-datanät såsom 4G och 5G.

På EU-nivå fungerar **högnivågruppen för trafiksäkerhet**, bestående av högt uppsatta nationella företrädare, som ett forum för utbyte och samråd med medlemsstaterna. Högnivågruppens medlemmar diskuterar framstegen på nationell nivå och lyfter ofta frågor som är av gemensamt intresse där de skulle vilja se åtgärder på EU-nivå, såsom reglering av enpersonsfordon eller tillämpningen av trafikregler på automatiserade fordon.

Kommissionen anordnar vartannat år **konferenser om trafiksäkerhetsresultat** för att diskutera framsteg, utbyta bästa praxis och engagera berörda parter. En **europaisk samordnare för trafiksäkerhet** samordnar insatserna med medlemsstaterna.

Kommissionen uppmanar till frivilliga insatser enligt **europaiska trafiksäkerhetsstadgan**<sup>31</sup>, som är världens största trafiksäkerhetsplattform för det civila samhället och har över 4 300 medlemmar. Genom årliga utmärkelser belönas innovativa initiativ, bland annat erkännande av säkra europeiska städer.

Med hjälp av EU-medel tillhandahåller **EU:s program för trafiksäkerhetsutbyte**<sup>32</sup> kapacitetsuppbyggnad och partnersamverkan för de medlemsstater som har störst potential att förbättra sina resultat. Tjänstemännen bygger partnerskap med motparter i andra länder genom att utbyta bästa praxis och presentera framgångsrika initiativ. Flera samarbetsinriktade utbyten har lett till konkreta framsteg när det gäller nationella strategier och nationell planering för trafiksäkerhet. Efter att ha samarbetat med Sverige började Litauen att bredda tillämpningen av väginfrastruktur med 2+1-vägar<sup>33</sup>. Rumänien har börjat förbereda installationen av ett nationellt nätverk av stationära trafiksäkerhetskameror, inspirerat av det spanska systemet, som man planerar att sätta i drift under 2026. Lettland har börjat undersöka möjligheten till djupgående olycksutredningar med inspiration från Finlands metod. Grekland har, som en del av landets nya vägtrafiklag, sänkt hastighetsbegränsningarna i stadsområden till 30 km/h, och man kommer också att införa ytterligare åtgärder för att förbättra säkerheten för motorcyklister, efter kunskapsutbyten med Spanien och Danmark.

Detta påverkansarbete har lyckats sammanföra intressenter inom sektorn för trafiksäkerhet och främja en viss nivå av ömsesidig bedömning och ömsesidigt lärande mellan medlemsstaterna. Dock förblir den politiska prioriteringen av trafiksäkerheten och integreringen av trafiksäkerhetsfrågor inom andra sektorer som ekonomisk politik, hälso- och sjukvård och säkerhet på arbetsplatsen i huvudsak en nationell ansvarsfråga.

#### 4.6. FINANSIERING AV TRAFIKSÄKERHETEN

Finansiering är avgörande för att genomföra trafiksäkerhetslösningar och påskynda framstegen inom trafiksäkerhet i Europa, särskilt i länder som ligger efter i fråga om trafiksäkerhet.

EU har använt tre huvudinstrument för att finansiera nationella och regionala projekt inom transportinfrastruktur som ska bidra till trafiksäkerheten: Europeiska regionala

---

<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-väg är en typ av väg med två körfält i en riktning och ett körfält i motsatt riktning som är åtskilda av en mittlinje eller ett mitträcke, där det extra körfältet växlar med några kilometers mellanrum. Den här konstruktionen möjliggör säkra omkörningar samtidigt som byggkostnaderna är lägre än för att bygga en hel väg med två skilda körbanor.

utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden, där ansvaret för förvaltningen delas mellan kommissionen och medlemsstaterna, samt Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), som förvaltas direkt av kommissionen. Därtill har man genom faciliteten för återhämtning och resiliens gett stöd till projekt som bidrar till ökad trafiksäkerhet.

EU har också, inom ramen för FSE, finansierat projekt för gränsöverskridande kapacitetsuppbyggnad, bland annat nätomfattande bedömningar av väginfrastruktur, centrala resultatindikatorer, övervakningskampanjer och genomförande av gränsöverskridande tjänster för intelligenta transportsystem (ITS).

I en nyligen offentliggjord rapport från Europeiska revisionsrätten<sup>34</sup> uppskattas det att man under det senaste årtiondet har avsatt 6 663 miljoner euro<sup>35</sup> i finansiering från Eruf, Sammanhållningsfonden och FSE – motsvarande drygt 2 % av dessa fonders värde – till projekt som rör trafiksäkerhet. Dessa uppskattningar omfattar dock även infrastruktur och andra projekt där trafiksäkerhet endast är ett underordnat mål och inte åtgärdens huvudsakliga syfte. Revisionsrätten rekommenderade att medfinansiering från EU skulle prioriteras för initiativ som gör störst nytta för trafiksäkerheten.

Finansiering har också gjorts tillgänglig för ytterligare forskning inom ramen för programmet Horisont Europa, bland annat för säker infrastruktur, säkra fordon, säker trafik och insatser efter en olycka. För perioden 2021–2027 uppgår det belopp som anslagits till projekt för forskning inom trafiksäkerhet till omkring 123 miljoner euro, motsvarande omkring 0,13 % av det totala värdet av det nuvarande Horisont Europa-programmet.

På finansieringssidan har Europeiska investeringsbanken (EIB) gjort integreringen av säkerhet i alla väginvesteringar till en prioritering i 2022 års utlåningspolicy för transportsektorn, som man planerar att se över efter halva tiden under 2026. Trafiksäkerhetsåtgärder ingår dessutom i de miljömässiga och sociala standarder som gäller för hela EIB:s verksamhet. EIB gav stöd till riktade investeringar i trafiksäkerhet, rådgivningsstöd och tekniskt bistånd, vilket föranledde projekt i flera EU-medlemsstater, genom plattformen för säkrare transport. Inom EU har EIB mandat att se till att direktivet om förvaltning av vägars säkerhet och direktivet om säkerhet i tunnlar följs<sup>36</sup>, inbegripet konsekvensbedömningar av trafiksäkerheten och trafiksäkerhetsrevisioner.

#### **4.6.1. ÖGONBLICKSBILD AV EU-FINANSIERAD FORSKNING INOM TRAFIKSÄKERHET**

Mellan åren 2021 och 2025 stödde Horisont Europa över 20 forsknings- och innovationsprojekt med fokus på trafiksäkerhet.

---

<sup>34</sup> Europeiska revisionsrätten, särskild rapport 2024/04, *Trafiksäkerhet i EU: Dags att lägga i en högre växel om målen ska nås*, [https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04\\_SV.pdf](https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_SV.pdf).

<sup>35</sup> FSE 1 477 miljoner euro; ERUF och Sammanhållningsfonden 5 186 miljoner euro.

<sup>36</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet.

Den EU-finansierade forskningen om trafiksäkerhet har omfattat fyra huvudområden, vilka motsvarar de fyra pelarna i strategin för säkra system: säker infrastruktur, säkra fordon, säker trafik och snabba och effektiva insatser efter en olycka.

De infrastrukturinriktade projekten, som pågår fram till 2026–2027, syftar till att skapa en ram för datadriven säkerhetsbedömning (Evoroads<sup>37</sup>), utveckla en infrastruktur för optimal trafiksäkerhetsövervakning (iDriving<sup>38</sup>) och utveckla trafiksäkerhetslösningar för oskyddade trafikanter i stadsmiljöer (Soteria<sup>39</sup>).

När det gäller fordonssäkerhet omfattar de pågående projekten frågor som bland annat utveckling av aktiva och passiva säkerhetssystem för framtida självkörande fordon (SAFE-UP<sup>40</sup>) och medling mellan mänsklig körning och automatiserad körning (Mediator<sup>41</sup>).

Nyligen genomförda projekt om säker trafik omfattar allt från säkerhetsbedömning för trafikanter i stadsområden (PHOEBE<sup>42</sup>) till förvaltning av stadsområden för aktiva mobilitetsmönster (REALLOCATE<sup>43</sup>) och sätt att upptäcka alkohol, narkotika och trötthet hos yrkesförare (PANACEA<sup>44</sup>).

När det gäller snabba och effektiva insatser efter en olycka ligger fokus på att utveckla effektiva motåtgärder och åtgärder efter olyckor för alla vägtransportsätt, sammanlänka medicinska och tekniska verktyg (ProAct\_Us<sup>45</sup>) och bedöma de långsiktiga konsekvenserna av trafikolyckor (IMPROVA<sup>46</sup>).

#### 4.7. NATIONELLT GENOMFÖRANDE AV TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER

Viktiga initiativ genomförs på EU-nivå när det gäller lagstiftning, finansiering, forskning och utåtriktad verksamhet, men det yttersta ansvaret för trafiksäkerheten ligger på nationell, regional och kommunal nivå.

I de landsrapporter som offentliggörs tillsammans med denna rapport beskrivs de många åtgärder som vidtas på nationell nivå. I de flesta fall ingår dessa åtgärder i fleråriga strategier, handlingsplaner eller regeringsprogram genom vilka man fastställer tydliga nationella prioriteringar, anslår finansiering och fastställer specifika mål.

Det framgår tydligt av dessa landsrapporter att varaktiga åtgärder, investeringar och prioriteringar när det gäller trafiksäkerhet i många fall har gett resultat. Till exempel har Polen, Litauen och Slovenien, även fast de fortfarande står inför utmaningar, uppnått en minskning på 33–35 % av antalet dödsoffer i trafiken under 2024 jämfört med 2019,

---

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

<sup>38</sup> <https://idiving-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/>.

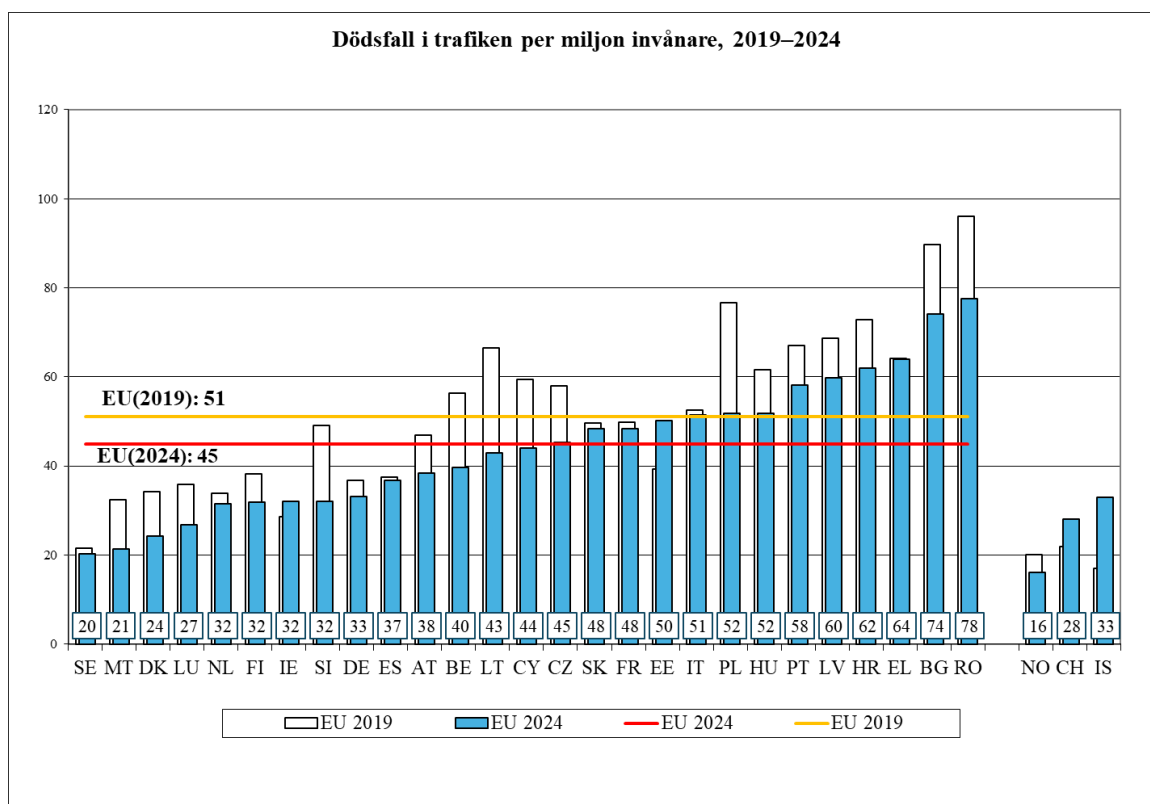
<sup>43</sup> <https://reallocatemobility.eu/>.

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

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

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

vilket gör att de är på god väg att uppnå målet om en minskning med 50 % fram till 2030. Samtidigt har vissa länder, däribland Bulgarien, Rumänien och Grekland, fortfarande ett betydligt högre antal dödsoffer i trafiken än EU-genomsnittet, vilket visar på behovet av fler åtgärder i dessa medlemsstater. Nya trafiksäkerhetsåtgärder infördes i vissa länder 2025 men effekterna av dess åtgärder syns ännu inte i trafiksäkerhetsdata.



Figur 5 Dödsolyckor i trafiken i EU per miljon invånare 2019–2024. Källor: EU:s Care-databas för trafikolyckor och befolkningsuppgifter från Eurostat (onlinedatakod: [demo\\_pjan](#)).

Framgångsrika åtgärder kan variera beroende på det nationella sammanhanget. Exempel på dessa är bland annat skräddarsydda investeringar i väginfrastruktur och trafiksäkerhet i städer i Polen, införandet av en hastighetsbegränsning på 30 km/h i tätorter i hela Spanien, utbyggnaden av ett övergripande nät av automatiserade trafiksäkerhetskameror i Frankrike, en ny nationell politisk plattform för trafiksäkerhet för alla nivåer av federal och regional förvaltning i Belgien samt välutforskade och väl genomförda informationskampanjer för att öka medvetenheten om trafiksäkerhet i Danmark.

Närmare uppgifter om varje medlemsstats trafiksäkerhetsprofil finns i de landsrapporter som offentliggörs tillsammans med detta meddelande<sup>47</sup>.

<sup>47</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en); <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

## 5. SAMHÄLLELIG OCH TEKNISK UTVECKLING SOM PÅVERKAR TRAFIKSÄKERHETEN

För flera problem som inte uppmärksammades särskilt mycket när EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 antogs har det sedan dess visat sig behövas riktade åtgärder för att man ska minska den inverkan som dessa problem har på trafiksäkerheten.

### 5.1. DEMOGRAFISKA FÖRÄNDRINGAR

EU:s demografiska struktur genomgår betydande förändringar som har direkta effekter på trafiksäkerheten. Befolkningen blir allt äldre: andelen medborgare i åldern 65 år och äldre beräknas öka från 22 % under 2024 till 30 % under 2050<sup>48</sup>. Denna demografiska förändring medför unika utmaningar, eftersom äldre trafikanter blir mer sårbara till följd av fysisk svaghet, långsammare reaktionstider och allvarligare skador<sup>49</sup>.

Den kraftiga utvecklingen mot urbanisering fortsätter, och över 75 % av EU:s befolkning bor nu i stadsområden<sup>50</sup>. Denna koncentration av människor i tätbebyggda miljöer ger upphov till en ny mobilitetsdynamik, bland annat ett större utbud av transportsätt, fler fotgängare och cyklister och ett högre trafikflöde.

### 5.2. TEKNISKA FRAMSTEG

Fordonsindustrin genomgår en aldrig tidigare skådad teknisk omvandling som har betydande konsekvenser för säkerheten. Avancerade förarstödsystem håller på att bli standardfunktioner, med teknik som automatisk nödbromsning, körfältsassistans och intelligent hastighetsstöd som ger mätbara säkerhetsfördelar. Det är ytterst viktigt att se till att förarna accepterar dessa funktioner för att de ska bli framgångsrika.

Tekniken för uppkopplade fordon möjliggör varningar om faror i realtid och optimering av trafikledningen. Kommunikation mellan olika fordon (V2V) och mellan fordon och infrastruktur kan uppmärksamma förare på farliga förhållanden, olycksplatser och optimala rutter. Införandet av denna teknik i medlemsstaterna har visat på teknikens mervärde. Räddningstjänsten har visat sig kunna nå sina destinationer snabbare och säkrare, och vägghållare har korrekt information i realtid om genomsnittliga hastigheter och trafiktäthet. Systemet blir effektivare för varje nytt fordon som läggs till, men det saknas ännu övergripande, EU-omfattande täckning, särskilt när det gäller V2V-tjänster.

Det gradvisa införandet av automatiserade fordon innebär både möjligheter och utmaningar. Även om högre automatiseringsnivåer har visat sig minska effekterna av den mänskliga faktorn kommer övergångsperioden att medföra nya utmaningar, bland annat med att hantera säker interaktion mellan autonoma och människodrivna fordon i blandad

<sup>48</sup> Källa: Eurostat (onlinedatakod: [proj\\_23np](#) och [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 den tematiska rapporten om seniorer 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) och <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

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

trafik, säkerställa säkerheten för icke-motoriserade trafikanter och fastställa ansvaret i trafikolyckor där automatiserade fordon varit inblandade.

### 5.3. FÖRÄNDERLIGA MOBILITETSMÖNSTER

Sektorn för transport och mobilitet håller på att förändras genom nya tjänster och ett förändrat trafikbeteende. Spridningen av mikromobilitetslösningar som elsparkcyklar, elcyklar och andra enpersonsfordon har skapat nya kategorier av oskyddade trafikanter. Dessa trafikanter behöver ofta dela det knappa utrymmet på gatorna i städer med fotgängare och cyklister.

Taxitjänster och bildelningstjänster har förändrat resmönstren och kan öka antalet fordonskilometer i städerna samtidigt som aktiviteten koncentreras till rusningstider.

Gigekonomin har utökat leveranstjänster med motorcyklar och cyklar som körs av arbetare som står under tidspress och ekonomiska begränsningar, något som ofta bidrar till riskfyllt beteende<sup>51</sup>, och trafiksäkerhetsriskerna har ökat på grund av de typer av fordon som används av budförare, däribland olagligt importerade elsparkcyklar eller icke godkända mopeder som överskrider de tillämpliga hastighetsbegränsningarna.

### 5.4. EFFEKTER AV KLIMATFÖRÄNDRINGARNA

Klimatförändringarna har visat sig vara en viktig men underskattad faktor som påverkar trafiksäkerheten. Extrema väderhändelser blir allt vanligare och allvarligare, vilket leder till farliga trafikförhållanden. Värmeböljor kan leda till att vägytor försämras och kan påverka förarens prestationsförmåga, medan stormar, översvämningar och frost som blir allt vanligare skapar farliga förhållanden som kräver anpassningsbar infrastruktur och en förmåga att hantera nödsituationer.

Stigande temperaturer påverkar också fordonens prestanda, speciellt när det gäller elfordon, och kan öka risken för däckfel. Den urbana värmeeffekten förvärrar dessa hot i städerna, där yttemperaturerna kan överstiga omgivningstemperaturerna avsevärt.

### 5.5. CYBERSÄKERHET OCH DATAANVÄNDNING

Den ökade konnektiviteten mellan fordon har lett till nya sårbarheter som knappt uppmärksammades när EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 först utarbetades. Cybersäkerhetshot mot uppkopplade och automatiserade fordon kan leda till krockar och inaktiverade säkerhetssystem och äventyra integriteten, vilket också kommer att hanteras i cyberresiliensförordningen<sup>52</sup>.

Insamling av data har blivit mycket vanligare under de senaste fem åren, men potentialen hos stordata har ännu inte omvandlats till användbara insikter i fråga om trafiksäkerhet. Det är ovanligt att man för trafiksäkerhetsändamål skulle dela fordonsdata som innehas

---

<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> [Förordning – 2024/2847 – SV – EUR-Lex](#).

av fordonstillverkare, uppgifter om skadeärenden som innehas av försäkringsbolag eller hälso- och sjukvårdsuppgifter som innehas av sjukhus och ambulanstjänster. Till exempel data från elektroniska registreringsanordningar i fordon görs endast tillgängliga för särskilda forskningsändamål, såsom forskning om vad som händer sekunderna innan en specifik olycka, men dessa data görs inte tillgängliga i disaggregerad form för att bidra till utformningen av politiken.

## 6. EKONOMISKA KONSEKVENSER AV ATT INTE ARBETA MED TRAFIKSÄKERHETEN

Trafikolyckor innebär en enorm social, ekonomisk och hälsomässig börda för EU:s ekonomi. De externa socioekonomiska kostnaderna för dödliga, allvarliga och lindriga skador uppskattas uppgå till omkring 2 % av EU-ländernas BNP<sup>53</sup>. Dessa kostnader har varit konstant höga trots de framsteg som gjorts för att minska antalet olyckor och deras allvarlighetsgrad. En halvering av antalet dödsfall i trafiken senast 2030 (jämfört med 2019) skulle förhindra omkring 11 000 dödsfall och bidra till att minska de omkring 100 000 allvarliga skador som inträffar i trafiken varje år.

**Kostnaderna för hälso- och sjukvård och rehabilitering** är de mest omedelbara och synliga ekonomiska konsekvenserna. Kostnaderna för akutsjukvård, sjukhusvistelser, rehabilitering och långvarig vård och omsorg för personer som råkat ut för olyckor belastar medlemsstaternas hälso- och sjukvårdsbudgetar<sup>54</sup>. Dessutom minskar antalet allvarliga skador i långsammare takt än antalet dödsfall. Kostnaderna för att behandla de **psykiska hälsoeffekterna** för överlevande, deras familjer och vittnen innebär ytterligare en ekonomisk börda<sup>55</sup>.

**Produktionsbortfall och förlorade ekonomiska intäkter** utgör en andra viktig konsekvens av olyckor. Varje dödsfall i trafiken motsvarar årtionden av förlorat liv, både i hemmet och på arbetsplatsen, och allvarliga skador leder ofta till permanent funktionsnedsättning eller nedsatt arbetsförmåga. Produktionsbortfallet beror på minskad arbetstid och kostnader för ersättning av mänskligt kapital, men också på att de drabbade personerna inte kan utföra obetalt arbete som hushållssysslor eller frivilligarbete.

**Kostnader för infrastruktur och insatser vid nödsituationer** omfattar räddningstjänstens utryckningar, trafikledning under återställning efter olycka, skador på egendom och reparation eller utbyte av fordon. Dessa direkta kostnader ökar i takt med att fordon och väginfrastruktur blir mer tekniskt sofistikerade och därmed dyrare att reparera eller byta ut.

**Administrativa kostnader** uppstår till följd av kostnaderna för att sätta in polis, brandkår och andra (icke-medicinska) räddningstjänster på olycksplatsen. Därtill finns också ytterligare kostnader i samband med rättskipning, såsom rättegångskostnader,

---

<sup>53</sup> Europeiska kommissionen, *Handbook on the external costs of transport*, 2019 (ny version håller på att utarbetas).

<sup>54</sup> Se den studie som stöder halvtidsrapporten om genomförandet av EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>. <https://op.europa.eu/sv/>

<sup>55</sup> En systematisk genomgång av över 1 400 studier om de psykologiska effekterna av trafikolyckor som genomförts inom ramen för det Horisont Europa-finansierade projektet IMPROVA konstaterades en rad långsiktiga effekter, bland annat stressrelaterade sjukdomar (såsom posttraumatiskt stressyndrom och anpassningsproblem), ångestsyndrom och fobier, affektiva störningar (såsom depression) och andra funktionsnedsättningar.

kostnader för att lagföra lagöverträdarna och kostnader för rättsprocesser och försäkringar.

Utöver de direkta kostnaderna innebär trafikolyckor betydande indirekta ekonomiska konsekvenser. Några exempel på detta är förlorad tid och ökad bränsleförbrukning på grund av **trafikstockningar** efter olyckor.

## 7. INVESTERINGSBEHOV

För att de potentiella ekonomiska fördelarna med att förhindra trafikolyckor ska kunna utnyttjas behövs betydande men kostnadseffektiva investeringar. Samordnad finansiering på alla förvaltningsnivåer behövs för att förbättra infrastrukturen och efterlevnaden samt ta i bruk teknik för fordonssäkerhet och inrätta utbildningsprogram.

Forskning visar dock att den ekonomiska avkastningen på dessa investeringar avsevärt överstiger kostnaderna, vilket gör förbättrad trafiksäkerhet till en av de mest kostnadseffektiva offentliga politiska åtgärder som finns<sup>56</sup>. De ekonomiska argumenten för att påskynda trafiksäkerhetsåtgärderna är övertygande, med tanke på att kostnaderna om ingenting görs vida överstiger de investeringar som krävs för effektiva åtgärder.

I en särskild rapport från 2024 konstaterade revisionsrätten att trafiksäkerheten ofta inte var ett nyckelkriterium för EU-medfinansierade infrastrukturprojekt. I urvalskriterierna förbisågs ofta vägsträckor med hög olycksfrekvens. Revisionsrätten rekommenderade tydligare prioriteringar så att man i framtida finansieringsinsatser fokuserar på de åtgärder som mest sannolikt kommer att minska antalet dödsfall och allvarliga skador i trafiken.

Utöver behovet av att investera i ny och ombyggd väginfrastruktur behöver medel också öronmärkas för förvaltningen av denna väginfrastruktur. Det finns fler nya fordon på EU:s vägar – sedan 2019 har antalet fordon ökat med nästan 5 miljoner personbilar och över 270 000 lastbilar<sup>57</sup> – och effekterna av klimatförändringarna märks i form av fler och kraftigare bränder, stormar och översvämningar, som alla påverkar vägarnas integritet och säkerhet. Ett ytterligare övervägande är det ökande behovet av att underlätta militär rörlighet och krav på dubbla användningsområden i hela EU, vilket kräver uppgraderingar av utvalda avsnitt av väginfrastrukturen (bland annat vägar, broar och tunnlar) för att säkerställa strukturell robusthet och operativ motståndskraft. Sådana uppgraderingar bör utformas så att man undviker att skapa nya flaskhalsar och så att man kan upprätthålla funktionaliteten vid ökad belastning och under stressade förhållanden (t.ex. vid ökade flöden av tunga fordon eller omdirigeringar på grund av olyckor).

De vägrelaterade riskfaktorerna och utmaningarna understryker också det fortsatta behovet av att investera i kapacitet för att upptäcka och lagföra fortkörning, rattfylleri,

---

<sup>56</sup> I en nederländsk studie som nyligen genomförts (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) uppskattades förhållandet mellan kostnader och nytta i nationella investeringar i väginfrastruktur till mellan 1:7 och 1:2,5. I en äldre rapport från konferensen för europeiska vägmyndigheter sammanfattades kostnadsnyttförhållandet för ett antal trafiksäkerhetsåtgärder: [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/>.

distraktioner, körning mot rött ljus och underlåtenhet att använda säkerhetsbälte. Dessa investeringar måste säkerställa att polisen har tillräckliga resurser för att kunna bemanna och administrera vägkontroller och måste stödja automatiska kamerasystem för upptäckt och lagföring.

Trafikövervakning bör åtföljas av finansiering av effektiva informationskampanjer och utbildning om trafiksäkerhet. Sådana kampanjer behöver skraddarsys för olika målgrupper (barn, ungdomar, blivande och nya förare, erfarna förare och andra trafikanter, såsom personer som cyklar och använder enpersonsfordon) och för olika riskgrupper såsom unga män, äldre och motorcyklister. Dessa kampanjer genomförs bäst på nationell eller regional nivå, men medlemsstaternas myndigheter har bett EU om stöd med att utarbeta och genomföra sådana kampanjer<sup>58</sup> och att underlätta utbytet av bästa praxis<sup>59</sup>.

## 8. NÄSTA STEG

Denna halvtidsrapport visar att det finns ett behov av snabbare och riktade åtgärder på flera områden. Kommissionen har fastställt ett antal prioriteringar för alla relevanta förvaltningsnivåer (på EU-nivå och nationell nivå) för att genomföra befintliga eller nya åtgärder som kräver omedelbara insatser, varaktigt engagemang och särskild finansiering från alla berörda parter.

### 8.1. PÅSKYNDNA FÖRBÄTTRINGAR AV INFRASTRUKTURSÄKERHETEN OCH INFÖRA INTELLIGENTA TRANSPORTSYSTEM

Den fortsatta utmaningen att minska antalet dödsfall och allvarliga skador i trafiken kräver att man prioriterar att investera i uppgraderingar av väginfrastrukturen.

Kommissionen håller på att ta fram vägledning för myndigheter med ansvar för väginfrastruktur om utformningen av ”förlåtande sidområden”, ”självförklarande och självreglerande vägar” samt kvalitetskrav för väginfrastruktur för oskyddade trafikanter. Denna vägledning kommer att offentliggöras under 2026.

Förordningen om det transeuropeiska transportnätet<sup>60</sup> uppdaterades också under 2024 för att inkludera nya krav för säkerhet i det europeiska nätet. I planer för hållbar mobilitet i städer ska man nu också ta upp trafiksäkerhetsfrågor, och medlemsstaterna är skyldiga att samla in data om säkerheten för varje urban knutpunkt. Infrastrukturplaneringen ska tillgodose operativa behov, däribland säkerhet.

Kommissionen åtar sig att göra följande:

- Fortsätta att stödja medlemsstaterna i hanteringen av de frågor som identifierats i medlemsstaternas rapporter om trafiksäkerhet (som åtföljer denna rapport), även när sådant stöd identifieras av medlemsstaterna i deras nationella och regionala

---

<sup>58</sup> EU har till exempel genom Erasmus+ medfinansierat programmet Vägens riddare för att utbilda skolbarn i trafiksäkerhet.

<sup>59</sup> Utbildningskampanjer om trafiksäkerhet presenteras ofta vid EU:s årliga trafiksäkerhetspris.

<sup>60</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013.

partnerskapsplaner för investeringar och reformer för finansieringsperioden 2028–2034.

- Göra investeringar i väginfrastruktur i EU villkorade av att trafiksäkerhetsaspekter inkluderas för de vägvägnitt där det finns störst potential att förbättra säkerheten<sup>61</sup> och där riktade åtgärder kan ge de största förbättringarna<sup>62</sup>, även för oskyddade trafikanter.
- Stödja medlemsstaterna i att genomföra 2026 års kommande vägledning om utformningen av förlåtande sidområden, självförklarande och självreglerande vägar samt infrastruktur för oskyddade trafikanter när de gör väginvesteringar.
- Stödja medlemsstaterna när det gäller att införliva krav på trafiksäkerhet, resiliens och trafikduglighet i vägunderhålls- och uppgraderingsprojekt som genomförs för att underlätta militär rörlighet eller dubbla användningsområden, särskilt projekt som tar itu med flaskhalsar såsom broar och tunnlar, bland annat genom vägledning om utformning. I detta syfte bör de trafiksäkerhetsförfaranden som fastställs i direktiv 2008/96/EG övervägas för de vägsträckor som inte omfattas av direktivet men som är relevanta för militär rörlighet.
- Stödja tillhandahållandet av ett bredare utbud av kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare, eventuellt inklusive händelser som ”köslut” eller ”utryckningsfordon närmar sig” över ett utvidgat geografiskt nätverk. I detta syfte planeras en översyn av de nuvarande tekniska specifikationerna<sup>63</sup> inom ramen för direktivet om intelligenta transportsystem (ITS)<sup>64</sup>.
- Ge ytterligare stöd till medlemsstaterna i införandet av förbättrad trafikstyrning och smarta övervakningslösningar<sup>65</sup>.
- Överväga hur man bäst kan främja ytterligare användning av samverkande intelligenta transportsystem, bland annat genom tekniska specifikationer.
- Utfärda vägledning till medlemsstaterna om kontinuiteten i eCall-tjänsten för fordon som är utrustade med eCall-utrustning för 2G och 3G, däribland om möjliga regleringsverktyg på nationell nivå för att upprätthålla minst ett kretskopplat nät fram till 2030.

---

<sup>61</sup> Med utgångspunkt i artiklarna 5, 6a och 6d i vägsäkerhetsdirektivet ska en EU-plan fastställas för riskvärdering av vägar som ingår i TEN-T-vägnätet, alla motorvägar, alla huvudvägar som förbinder större städer eller regioner och alla EU-finansierade vägar mellan städer.

<sup>62</sup> Prioritet bör ges till de mest problematiska vägsträckor som fastställts i *Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook* (Europeiska kommissionen, 2023), eller i enlighet med nationella metoder som överensstämmer med artikel 5 i direktiv 2008/96/EG (*vägsäkerhetsdirektivet*).

<sup>63</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.

<sup>64</sup> [Europaparlamentets och rådets direktiv \(EU\) 2023/2661 av den 22 november 2023 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.](#)

<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).

## 8.2. STÄRKA ÖVERVAKNINGEN OCH DEN AVSKRÄCKANDE EFFEKTEN

Trafiksäkerhetsåtgärdernas effektivitet är i hög grad beroende av konsekvent och synlig övervakning.

Kommissionen kommer att göra följande:

- Fortsätta att stödja medlemsstaterna i utvecklingen av robusta övervakningsstrategier för att ta itu med de ihållande utmaningarna med fortkörning, rattfylleri och distraktion genom utbyten av bästa praxis inom ramen för initiativ och grupper såsom högnivågruppen för trafiksäkerhet, program för trafiksäkerhetsutbyte, europeiska trafiksäkerhetsstadgan och Care-expertgruppen. Detta omfattar användning av automatiserad övervakningsteknik och tillhandahållande av evidensbaserad forskning om framgångsrika strategier.
- Fortsätta att möjliggöra ett effektivt samarbete mellan körkortmyndigheter och fordonregistreringsmyndigheter, bland annat genom användning av it-verktyg såsom MoveHub.
- Göra det ömsesidiga biståndet vid lagföring av trafiksäkerhetsrelaterade brott mer effektivt med bättre fastställda förfaranden och tillhandahålla ekonomiskt stöd för detta ändamål.
- Utfärda riktlinjer om hastighetsreglering för medlemsstaterna.

## 8.3. FRÄMJA TEKNIK FÖR FORDONSSÄKERHET

Med utgångspunkt i årtionden av reglering kring fordonssäkerhet, allra senast förordningen om allmän fordonssäkerhet<sup>66</sup>, kommer kommissionen att göra följande:

- Arbeta för att påskynda införandet av avancerade säkerhetssystem och stödja övergången till uppkopplade och automatiserade fordon.
- Utvärdera säkerhetsåtgärderna i förordningen om allmän fordonssäkerhet under 2027.

Kommissionen underlättar dessutom inrättandet av gränsöverskridande testmiljöer, vilket kommer att göra det möjligt att i stor skala genomföra förberedande testning av självkörande fordon, både för person- och godstransporter inom ramen för ett enda gränsöverskridande tillståndssystem. Dessa testmiljöer bör bidra till marknadsberedskap och kommersialisering av självkörande fordon samt till identifiering av funktioner som av säkerhetsskäl kan behöva finjusteras. Detta initiativ kommer att göra det möjligt för medlemsstaterna att ytterligare bygga ut uppkopplad infrastruktur ( däribland samverkande intelligenta transportsystem) för att dela data snabbare mellan fordon och infrastrukturen och därmed ytterligare förbättra trafiksäkerheten.

## 8.4. NYA FORMER AV RÖRLIGHET

Mot bakgrund av en studie<sup>67</sup> i vilken de utmaningar och möjligheter som är förknippade med att reglera enpersonsfordon undersöktes, åtar sig kommissionen att göra följande:

---

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

- Dra slutsatser om de potentiella fördelarna med att harmonisera de tekniska specifikationerna för enpersonsfordon<sup>68</sup>.
- Utarbeta vägledning för medlemsstater och regionala och lokala förvaltningar om vilka frågor som bör beaktas för att försäkra förarnas och andra trafikanters säkerhet vid användning av enpersonsfordon. Detta kommer att bygga vidare på vägledningen i 2021 års tematiska handledning för planer för hållbar mobilitet i städer om säkert utnyttjande av mikromobilitet<sup>69</sup>.

## 8.5. FORSKNINGS- OCH INNOVATIONSINITIATIV

Inom ramen för det nuvarande Horisont Europa-programmet för 2021–2027 kommer man att fortsätta att prioritera forskning och innovation på trafiksäkerhetsområdet, med särskilt fokus på att förstå och ta itu med nya utmaningar. Prioriterade forskningsområden omfattar trafiksäkerhet och vägarnas motståndskraft i landsbygdsområden, säkerheten för oskyddade trafikanter såsom fotgängare, cyklister och användare av mikromobilitetsanordningar samt användningen av artificiell intelligens och stordata för att förutse och undvika trafikolyckor.

Kommissionen kommer även att stödja innovation inom teknik för fordonssäkerhet, däribland användargränssnitt i fordonssystem. Kommissionen kommer att fortsätta främja samarbete mellan biltillverkare, teknikföretag och forskningsinstitut genom partnerskapet för uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet (CCAM-partnerskapet).

## 8.6. UTBILDNING OCH INFORMATIONSKAMPANJER

Kommissionen kommer att fortsätta att stödja utbyten av bästa praxis om trafiksäkerhetsutbildning och informationskampanjer, särskilt genom europeiska trafiksäkerhetsstadgan<sup>70</sup>, EU:s program för trafiksäkerhetsutbyte och de konferenser som anordnas vartannat år.

Kommissionen kommer också att sträva efter att integrera trafiksäkerhetsutbildning och informationskampanjer i annan EU-finansiering och andra utåtriktade instrument, bland annat i Erasmus+ och när medlemsstaterna identifierar detta i sina nationella och regionala partnerskapsplaner för finansieringsperioden 2028–2034, särskilt när det gäller mobilitet i städer och på landsbygden.

---

<sup>67</sup> *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and reasoned road safety for personal mobility devices – slutlig rapport (1.0)* (inte översatt till svenska), Europeiska unionens publikationsbyrå, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

<sup>68</sup> På begäran av transportministrarna vid rådets (transport, telekommunikation och energi) sammanträde i december 2025.

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

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

## 8.7. DEN PRIVATA SEKTORN OCH ARBETSGIVARNAS ROLL I TRAFIKSÄKERHETEN

Kommissionen kommer att uppmana arbetsgivare inom både den privata och den offentliga sektorn att anta företagspolicyer där man prioriterar säkerheten i affärsverksamheten. Dessa skulle kunna utformas på grundval av rekommendationerna från den akademiska expertgruppen vid den fjärde globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet<sup>71</sup>, som ägde rum i Marrakech, Marocko, i april 2025.

I dessa rekommendationer ingår att se till att trafiksäkerhetsaspekter ingår i säkerhetsbestämmelser och säkerhetspraxis på arbetsplatsen, där statliga myndigheter och organisationer går i täten. Detta skulle kunna uppnås genom att man inför en organisationsövergripande säkerhetskultur och tillämpar säkerhetsledningssystem som ISO 45001 eller ISO 39001.

Civilsamhällesorganisationer, däribland grupper som arbetar för trafiksäkerhet, organisationer för stöd till brottsoffer och yrkesorganisationer, spelar en avgörande roll för att förbättra allmänhetens medvetenhet, stödja politisk utveckling och tillhandahålla olycksoffren och deras familjer tjänster.

Kommissionen kommer att fortsätta att verka för den privata och den tredje sektorns deltagande i trafiksäkerheten, bland annat genom sina konferenser vartannat år, europeiska trafiksäkerhetsstadgan och EU:s årliga trafiksäkerhetspris<sup>72</sup>.

## 8.8. ÖVERVAKNING OCH ANSVARSSKYLDIGHET

Kommissionen kommer att fortsätta att erbjuda mekanismer för övervakning och ansvarsskyldighet till yrkesverksamma på trafiksäkerhetsområdet för att driva på utvecklingen mot målen för 2030 och så till slut uppnå nollvisionen senast 2050. Detta kommer att uppnås med hjälp av följande:

- Care-databasen och expertgruppen för att samla data om dödsfall och skador i trafiken med hjälp av standardiserade rapporteringsverktyg, och genom samarbeten med medlemsstaterna för att förbättra kvaliteten på de data som samlas in om allvarliga skador och för att dela upp data för vissa fordonstyper.
- Europeiska trafiksäkerhetsobservatoriet<sup>73</sup>, och genom offentliggörandet av tillförlitliga och jämförbara data om trafikolyckor samt djupgående analyser och information om utvecklingen, praxis och politik på trafiksäkerhetsområdet i EU.

## 8.9. BEHANDLING AV FÖRVALTNINGSFRÅGOR

Ytterligare förbättringar förväntas genom fortsatta utbyten av bästa praxis mellan medlemsstaterna och lämplig uppföljning av frågor som tagits upp av högnivågruppen för trafiksäkerhet, med stöd av kommissionen.

Nya utmaningar kan hanteras med hjälp av typgodkännanden, nationella åtgärder eller EU-lagstiftning. Anläggande av bättre infrastruktur bygger främst på nationell

---

<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*, Trafikverket, 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).

finansiering, och trafiksäkerheten måste konkurrera med andra nationella politiska prioriteringar. Utbildning och övervakning kommer att förbli ett nationellt ansvar, som är underställt resurstilldelning och politisk vilja. De trafiksäkerhetsrelaterade åtgärder som EU har ansvar för har uppdaterats genom EU:s lagstiftningspaket om trafiksäkerhet<sup>74</sup> som nyligen trädde i kraft, och man avvaktar ännu resultatet av förslagen om trafiksäkerhetsprovning. I stort kommer framstegen sannolikt att vara stadiga, men stegvis ökande, och i stor utsträckning bero på den politiska viljan.

Samtidigt är EU:s ekosystem för berörda parter på trafiksäkerhetsområdet inte rustat för att kunna utnyttja de potentiellt viktiga trafiksäkerhetsfördelar som utvecklingen inom teknik för fordonsautomatisering utlovar. I handlingsplanen för fordonsindustrin<sup>75</sup> identifieras detta område som en avgörande del av EU:s framtida konkurrenskraftsagenda, men den institutionella ram som går utöver test har ännu inte inrättats. Det finns dock en betydande potential för att sådana strukturer till stor del ska finansieras genom användaravgifter.

När man reflekterar över förvaltningsfrågor bör behoven hos strategiska gränsöverskridande korridorer och knutpunkter beaktas, inbegripet sådana som tjänar funktioner med dubbla användningsområden. Detta inbegriper att säkerställa samstämmighet mellan trafiksäkerhet, genomförandet av TEN-T, cybersäkerhet och resiliensöverväganden.

Kommissionen åtar sig att göra följande:

- Utöka kapacitetsuppbyggnadsprojekt och utbyten av god praxis i fråga om trafiksäkerhet mellan myndigheter på alla förvaltningsnivåer.
- Ge mer strukturerad återkoppling till medlemsstaterna om gemensamma farhågor som de tagit upp i högnivågruppen för trafiksäkerhet.
- Reflektera över behovet av att ändra EU:s styrningsstrukturer när det gäller säker introduktion av uppkopplade och automatiserade fordon.

Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att göra följande:

- Säkerställa att de har välfungerande strukturer och enheter för förvaltning och samordning vad gäller trafiksäkerheten.
- Anslå tillräckliga medel till program som avser säkerhet.
- Åta sig att regelbundet kontrollera och rapportera om framstegen.

Kommissionen uppmanar de lokala och regionala myndigheterna att göra följande:

---

<sup>74</sup> Paketet består av tre direktiv: [Europaparlamentets och rådets direktiv \(EU\) 2025/2205 av den 22 oktober 2025 om körkort](#), [Europaparlamentets och rådets direktiv \(EU\) 2025/2206 av den 22 oktober 2025 om ändring av direktiv \(EU\) 2025/2205 vad gäller vissa kördiskvalifikationer](#) och [Europaparlamentets och rådets direktiv \(EU\) 2024/3237 av den 19 december 2024 om ändring av direktiv \(EU\) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott](#).

<sup>75</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Handlingsplan för Europas fordonsindustri*, COM(2025) 95 final, 5.3.2025 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

- Anta övergripande trafiksäkerhetsstrategier där man integrerar säkerhet i planeringen av markanvändning och transport.
- Genomföra strategier för hastighetsreglering.
- Tillhandahålla lämplig infrastruktur för oskyddade trafikanter.
- Förbättra kapaciteten för insatser vid nödsituationer.

## 9. SLUTSATS

Denna översyn av genomförandet av EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 visar på en dyster verklighet: även om det har gjorts framsteg, är förbättringstakten otillräcklig för att flera av medlemsstaterna ska uppnå EU:s mål för 2030. Översynen visar dock också på några positiva aspekter: den belyser en del effektiva åtgärder som skulle kunna upprepas eller utökas och ger information om lovande införanden av ny teknik och nya metoder som kan förbättra trafiksäkerheten. Dessutom tar det tid innan vissa åtgärder och investeringar får effekt och det återspeglas inte omedelbart i trafiksäkerhetsdata. Det är viktigt att kommissionen och medlemsstaterna fortsätter att vidta åtgärder så att positiva effekter kan uppnås på både kort och lång sikt.

De resultat som sammanfattas i denna rapport visar hur mycket som kan åstadkommas när aktörer på alla nivåer – från individer till ledningsstrukturer på EU-nivå – bidrar till strategin för säkra system inom sina respektive ansvarsområden. Den långsammare utvecklingen mot nollvisionen – mot bakgrund av den ökade trafik tillväxten och ny samhällslig och teknisk utveckling – gör dock att man kan ifrågasätta om den nuvarande ”verktygslådan” för trafiksäkerhet är framtidssäker.

Analysen visar att utmaningarna när det gäller trafiksäkerhet blir alltmer komplexa och påverkas av demografiska förändringar, teknisk omvandling, klimatförändringarna och förändrade mobilitetsmönster som inte helt kunde förutses när EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 utarbetades.

Rapporten visar dock också att det finns betydande potential för att göra framsteg. De tekniska framstegen inom fordonssäkerhet, ökad medvetenhet om de ekonomiska fördelarna med att investera i säkerhet och ett ökat politiskt fokus på hållbar mobilitet skapar gynnsamma förutsättningar för snabbare åtgärder.

Det handlar om att utnyttja dessa möjligheter genom samordnade, varaktiga och resursstarka insatser i hela EU och i medlemsstaterna på alla förvaltnings- och samhällsnivåer. Investeringar i trafiksäkerhet ger betydande avkastning, inte bara genom kostnadsbesparingar utan också i form av förbättrad livskvalitet och ekonomisk produktivitet. Det finns övertygande argument för åtgärder, både ur ett socialt och ett ekonomiskt perspektiv.

Framgångarna kommer att bero på förnyade politiska åtaganden, tillräcklig finansiering, ökat samarbete mellan berörda parter och en vilja att anta innovativa strategier för att ta itu med ihållande utmaningar. Kommissionen är beredd att stödja medlemsstaterna och berörda parter i detta kritiska arbete, väl medveten om att det kommer att krävas gemensamma åtgärder och delat ansvar för att uppnå nollvisionen.

De liv som kan räddas, de skador som kan förebyggas och de ekonomiska fördelar som kan uppnås är ett motiv till de ihållande insatser som kommer att krävas för att EU:s trafiksäkerhetsmål ska kunna uppnås.

Kommissionen uppmanar medlemsstaterna och alla berörda parter att snarast möjligt anta utmaningen att skapa en framtid där EU kommer så nära noll döda som det är möjligt i vägtrafiken och där mobiliteten är hållbar och säker. Utan förnyat engagemang, investeringar och åtgärder i alla medlemsstater och på EU-nivå kommer denna insats för att rädda liv på våra vägar att förbli en dröm.