



Plenarhandling

A9-0211/2021

22.6.2021

BETÄNKANDE

om EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och rekommendationer för
nästa steg mot nollvisionen
(2021/2014(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Elena Kountoura

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	18
BILAGA: FÖRTECKNING ÖVER ENHETER ELLER PERSONER SOM FÖREDRAGANDEN HAR FÅTT INFORMATION FRÅN	22
INFORMATION OM ANTAGANDET I DET ANSVARIGA UTSKOTTET	23
SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET	24

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och rekommendationer för nästa steg mot nollvisionen (2021/2014(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards "Vision Zero"* (SWD(2019)0283) av den 19 juni 2019,
- med beaktande av kommissionens meddelande *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* (COM(2020)0789) av den 9 december 2020,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (direktivet om gränsöverskridande verkställighet)¹,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort² (körkortsdirektivet),
- med beaktande av 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 trafikanter³ (förordningen om allmän säkerhet),
- med beaktande av sin resolution av den 27 april 2021 om genomföranderapporten om vägtrafiksäkerhetsaspekterna av trafiksäkerhetspaketet⁴,
- med beaktande av rådets slutsatser av den 8 juni 2017 om trafiksäkerhet för att stödja innehållet i Vallettaförklaringen från mars 2017,
- med beaktande av Stockholmsförklaringen av den 19–20 februari 2020 vid den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet,
- med beaktande av rådets förklaring av den 7 oktober 2015 om cykling som ett klimatvänligt transportsätt, undertecknad av EU:s transportministrar vid det informella mötet i Luxemburg,
- med beaktande av artikel 54 i arbetsordningen,

¹ EUT L 68, 13.3.2015, s. 9.

² EUT L 403, 30.12.2006, s. 18.

³ EUT L 325, 16.12.2019, s. 1.

⁴ Antagna texter, P9_TA(2021)0122.

- med beaktande av yttrandet från utskottet för transport och turism (A9-0211/2021), och av följande skäl:
- A. Antalet dödsfall på vägarna i EU är fortfarande omkring 22 700 varje år och cirka 120 000 människor skadas allvarligt. Över 11 800 barn och ungdomar upp till 17 år har omkommit i vägtrafikolyckor i EU de senaste tio åren. Framstegen mot att minska antalet dödsolyckor i EU har stagnerat under de senaste åren, vilket innebär att målet om att halvera antalet döda mellan 2010 och 2020 inte nåddes. Dessa siffror utgör ett oacceptabelt mänskligt och socialt pris för EU:s invånare. De externa kostnaderna för trafikolyckor i EU utgör ungefär 2 % av dess årliga BNP.
 - B. EU står inför nya trender och utmaningar inom automatiseringen som kan ha stora effekter på trafiksäkerheten. De växande problemen med att förare distraheras av mobila enheter måste lösas. Inom en nära framtid kommer närvaron av både fordon som har stora automatiserade eller uppkopplade funktioner och traditionella fordon i blandad trafik innebära nya risker, i synnerhet för oskyddade trafikanter som motorcyklister, cyklister och fotgängare.
 - C. Tekniska framsteg, uppkopplingar, automatisering och delningsekonomi ger nya tillfällen att förbättra trafiksäkerheten och motverka trafikstockningar, i synnerhet i stadsområden. Att utveckla synergierna mellan säkerhets- och hållbarhetsåtgärder och att gå vidare med den modala omställningen i riktning mot kollektivtrafik och aktiv rörlighet kan leda till lägre koldioxidutsläpp, förbättrad luftkvalitet och hjälp att utveckla en mer aktiv och hälsosam livsstil.
 - D. Passagerare i bilar som fått fem stjärnor i Euro NCAP-testet (European New Car Assessment Programme) löpte 68 % mindre risk att råka ut för en olycka med dödlig utgång och 23 % mindre risk att råka ut för en svår personskadeolycka än passagerare i tvåstjärniga bilar.
 - E. De oskyddade trafikanternas andel av dödsfallen stiger eftersom bilister är de som gynnas mest av förbättrad fordonssäkerhet och andra trafiksäkerhetsåtgärder. Nya bilar som säljs i EU har allt större vikt, effekt och topphastighet, vilket innebär större risker i trafiken. Säkerheten för cyklister, motorcyklister och fotgängare måste förbättras omedelbart.
 - F. Motordrivna tvåhjuliga fordon står för 17 % av alla dödsfall i trafiken, trots att de bara står för 2 % av den totala tillryggalagda vägsträckan. Det finns stora skillnader mellan olika länder. Under de kommande tio åren bör EU prioritera ytterligare åtgärder för att göra dessa fordon säkrare.
 - G. Enligt en studie från kommissionen inträffar endast 8 % av dödsfallen på motorvägar, 37 % i städer och 54 % på landsvägar. Nya investeringar i, eller ordentligt underhåll av, befintlig infrastruktur under dess livscykel är nyckeln till trafiksäkerhet.
 - H. Inte alla olycksoffer rapporteras, vilket snedvrider den tillgängliga statistiken. Det behövs effektiva testmetoder för att fastställa det faktiska antalet trafikolycksoffer.
 - I. Att säkerställa och genomdriva ett säkert beteende hos trafikanterna, såsom rätt hastighet, användning av skyddsutrustning såsom säkerhetsbälte och hjälm, nykter

körning och undvikande av distraktioner under körning, cykling och gång, är avgörande för att förebygga och motverka dödsolyckor i trafiken.

- J. Det finns könsrelaterade, åldersrelaterade och sociala orättvisor inom rörligheten och trafiksäkerheten.
- K. För att uppnå EU:s nya trafiksäkerhetsmål behövs det mer intensiva och samarbetsvilliga insatser för att utveckla starka europeiska trafiksäkerhetspolitiska strategier med stöd från berörda parter, forskning och innovation, för att kunna utarbeta politiskt grundade lösningar som bygger på stabil data- och konsekvensanalys, fler och riktade efterlevnadsåtgärder på nationell nivå och ett effektivt, gränsöverskridande samarbete för att kunna verkställa påföljder.
- L. 40–60 % av alla arbetsrelaterade dödsfall är trafikolyckor som inträffar under arbetet eller under pendlingen till arbetet. Förartrötthet är vanligt på EU:s vägar.
- M. Genomförande av de nationella trafiksäkerhetsplanerna och EU:s nya trafiksäkerhetspolitiska ram kräver stabila och tillräckliga ekonomiska resurser från både medlemsstaterna och EU-budgeten.

EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och nästa steg mot nollvisionen

1. Europaparlamentet välkomnar att EU inom ramen för sin trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 har bekräftat sitt långsiktiga strategiska mål om ett dödstal nära noll och inte heller några allvarliga skador på EU:s vägar senast 2050, kallat ”nollvisionen”, och dess delmål om att minska antalet dödsfall och allvarliga skador med 50 % till 2030, i linje med Vallettaförklaringen. Parlamentet understryker att dessa mål och delmål för trafiksäkerheten bör underbyggas av en samordnad, välplanerad, systematisk och välfinansierad trafiksäkerhetsstrategi på EU-nivå, nationell nivå, regional nivå och lokal nivå.
2. Europaparlamentet välkomnar i detta sammanhang antagandet av en säkerhetsstrategi på EU-nivå som bygger på en resultatram och en minskning av antalet dödsfall och allvarliga skador. Parlamentet välkomnar att man har inrättat nyckeltal tillsammans med medlemsstaterna för att skapa en mer fokuserad och riktad analys av medlemsstaternas resultat och upptäcka brister. Parlamentet uppmanar kommissionen att fastställa resultatmål till 2023. Parlamentet understryker vikten av att ha ett pågående samarbete mellan EU och medlemsstaterna i detta syfte och uppmanar alla medlemsstater att fullt ut engagera sig för detta samt enas om en harmoniserad metod för resultatindikatorer som gör att medlemsstaterna kan jämföra uppgifter. Parlamentet efterlyser en detaljerad färdplan för EU-åtgärder, som kan användas för att mäta resultaten och göra specifika organ ansvariga för fullföljandet.
3. Europaparlamentet anser dock att det finns utrymme för förbättringar av dessa resultatindikatorer och uppmanar enträget kommissionen att överväga att utöka dessa indikatorer och uppdatera dem i EU:s strategiska handlingsplan för trafiksäkerhet. Parlamentet anser att resultatindikatorn för skyddsutrustning bör kompletteras med en resultatindikator där det samlas in uppgifter om exponering utifrån reseavstånd och restid för alla trafikanter uppdelad efter trafikslag och vägtyp, för att få en bättre uppfattning om de olika tillhörande riskförhållandena och farorna. Kommissionen

uppmannas att fortsätta sitt nära samarbete med medlemsstaterna för att definiera ett nyckeltal för väginfrastruktur, som anger säkerhetskvaliteten för ett vägnät oberoende av trafikanternas beteende eller fordonsteknik, på grundval av en överenskommen gemensam klassningsmetodik. Parlamentet beklagar att nyckelutförandeindikatorer för fordonssäkerhet bortser från tvåhjuliga motorfordons säkerhet. Parlamentet uppmanar kommissionen att upprätta ett fordonssäkerhetsregister för fordon av kategori L. Parlamentet understryker behovet av att i detta inkludera alla nyckelindikatorer för fordon av kategori L.

4. Europaparlamentet framhåller att EU-finansiering är avgörande för att investera i hållbara och smarta trafiksäkerhetslösningar och påskynda uppnåendet av resultat rörande trafiksäkerhet i hela EU. Parlamentet uppmanar kommissionen att slå vakt om och öka EU-investeringarna i trafiksäkerhet i alla relevanta EU-finansieringsprogram, däribland forskning och innovation. Parlamentet uppmanar dessutom medlemsstaterna att öronmärka en lämplig del av sin nationella budget, som tillsammans med EU-medel ska göra det möjligt att genomföra det nationella trafiksäkerhetsprogrammet och den nya ramen för trafiksäkerhet 2021–2030. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att inrätta trafiksäkerhetsfonder som mekanismer för att samla in böter enligt deras trafikmedel och omfördela de medel som samlats in för trafiksäkerheten. Parlamentet uppmanar kommissionen att utöka EU:s program för trafiksäkerhetsutbyte till att omfatta alla medlemsstater, då detta är utformat för att förbättra trafiksäkerheten men för tillfället endast fokuserar på sex medlemsstater.
5. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att upprätta nationella observationscentrum för trafiksäkerhet för att samla in, behandla och upprätthålla uppgifter i en nationell trafiksäkerhetsdatabas. Parlamentet ber medlemsstaterna att anpassa sina nationella trafiksäkerhetsstrategier efter EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och att så snart som möjligt åtgärda dessa brister.

Säker infrastruktur

6. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och kommissionen att prioritera de investeringar som gör störst nytta för trafiksäkerheten, genom att särskilt fokusera på de mest olycksdrabbade områdena, inklusive investeringar för att både prioritera att underhålla befintlig infrastruktur och vid behov bygga ny, särskilt i landsbygdsområden. Parlamentet välkomnar att det i fonden för ett sammanlänkat Europa för 2021–2027 planeras projekt för säker och trygg infrastruktur och rörlighet, däribland trafiksäkerhet. Parlamentet uppmanar kommissionen att ytterligare främja möjligheterna till EU-finansiering genom Fonden för ett sammanlänkat Europa, regions- och sammanhållningsfonderna, InvestEU och den plattform för säkrare transport som Europeiska investeringsbanken (EIB) har lanserat, i synnerhet i medlemsstater med relativt dålig trafiksäkerhet. Parlamentet betonar betydelsen av att göra tillgänglighetskriterierna för dessa instrument tydligare för trafiksäkerheten. Parlamentet uppmanar kommissionen att stödja och uppmuntra medlemsstaterna att investera i ett säkrare, mer hållbart, resilient och multimodalt transeuropeiskt transportnät genom sina nationella återhämtnings- och resiliensplaner. Parlamentet uppmanar kommissionen att i översynen av förordningen om det transeuropeiska

transportnätet (TEN-T)⁵ utarbeta grunden för framtida investeringsbeslut i trafiksäkerheten, inklusive genomförandet av en övervakningsplan för stomnätet på europeisk nivå.

7. Europaparlamentet understryker att en proaktiv användning av EU:s vägnät kommer att vara ett användbart verktyg för att utvärdera den inbyggda trafiksäkerheten och rikta investeringar. Det är därför välkommet med den kartläggning av risker och säkerhetsklassningar av motorvägar och huvudvägar som nyligen infördes genom EU:s reviderade regler om vägars säkerhet⁶ och medlemsstaterna uppmanas att utse så många huvudvägar som möjligt i sina länder för att öka trafiksäkerheten i enlighet med det nya direktivet. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att, i enlighet med direktivet, upprätta nationella system för frivillig rapportering, som ska finnas tillgängliga via internet för alla trafikanter, i syfte att underlätta insamlingen av uppgifter om incidenter som trafikanter och fordon har skickat in och annan säkerhetsrelaterad information som vad rapportören anser utgöra en verklig eller potentiell risk för väginfrastrukturens säkerhet, i syfte att se till att EU-medborgarna på ett öppet, omedelbart och direkt sätt bidrar till säkerheten. Kommissionen och medlemsstaterna uppmanas att så snart som möjligt enas om en metod för att genomföra systematiska, vägnätsövergripande bedömningar i enlighet med revideringen i ovannämnda rättsakt, inklusive alla aspekter som är viktiga för säkerheten för aktiva trafikanter.
8. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att påskynda arbetet med att ta fram EU-specifikationer för vägskyltar och vägmarkeringar i syfte att förbereda för en större automatisering i fordonen. Parlamentet påminner om betydelsen av att vägskyltar och markeringar fungerar, däribland sett till placering, synlighet och självreflekterande egenskaper, i synnerhet för att förarassistanssystem såsom intelligent farthållning och assistans för kvarstannande i körfält ska fungera effektivt. Parlamentet framhåller vikten av att använda infrastruktur för att bygga självförklarande, självreglerande och ”förlåtande” vägar för alla vägtrafikanters säkerhet, i synnerhet i farliga områden och i områden med ett betydande antal oskyddade trafikanter.
9. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att utforma kvalitetskrav för infrastrukturen för gång- och cykeltrafik, för att kunna ta itu med den otillfredsställande säkerhetsnivån för aktiva trafikanter. Kommissionen uppmanas att utarbeta en gemensam EU-färdplan för trafiksäkerhetsrevisorerna och trafiksäkerhetsinspektörerna, inklusive särskild utbildning om behoven hos oskyddade trafikanter, som en del av dess nya forum för europeiska trafiksäkerhetsrevisorerna.
10. Europaparlamentet noterar att trafikanter med nedsatt rörlighet och andra funktionsnedsättningar har särskilda behov som behöver tas i beaktande när man planerar och bygger ny väginfrastruktur. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att understödja investeringar i projekt vars syfte är att göra väginfrastrukturen inkluderande och tillgänglig för alla.

⁵ EUT L 348, 20.12.2013, s. 1.

⁶ 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).

11. Europaparlamentet noterar att kommissionen, enligt den senaste revideringen av EU:s regler för säkerhet i infrastrukturen, är skyldig att överväga att se över direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar⁷ senast 2021 och att överväga att anta ett nytt lagstiftningsförslag om minimikrav för säkerhet för broar. Parlamentet uppmanar kommissionen att göra användningen av tunnlar ännu säkrare genom att bland annat ordna informationskampanjer och utföra relevanta studier.
12. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att inrätta en expertgrupp för att utarbeta en ram för vägklassificering där hastighetsgränserna anpassas bättre efter vägarnas utformning och sträckning, i enlighet med säkerhetsstrategin.
13. Europaparlamentet efterlyser åtgärder för att fortsätta att förbättra trafiksäkerheten vid urbana knutpunkter, i förortsområden och i landsbygdsområden, att förbättra driftssäkerheten under hela livscykeln för kritisk infrastruktur, såsom tunnlar och broar samtidigt som man även tar hänsyn till ny övervakningsteknik för känslig infrastruktur, samt att definiera specifika säkerhetsmål och kvalitetskrav vid den kommande översynen av förordningen om det transeuropeiska transportnätet.
14. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att erkänna betydelsen av att ställa om till aktiva transportslag såsom gång- och cykeltrafik och hållbar kollektivtrafik som viktiga verktyg för att minska riskerna på vägarna, samt att göra tillräckliga investeringar för detta. Parlamentet välkomnar i detta sammanhang att man har lanserat ett initiativ för att skapa en plattform för säkrare transporter där det uttryckligen efterlyses bättre anläggningar för hållbara transporter, inklusive för cyklister och fotgängare, och för projekt för att minska olyckor. Parlamentet uppmanar kommissionen och EIB att överväga att starta medvetandehöjande kampanjer och informationskampanjer för att säkerställa att alla berörda parter blir väl informerade om villkoren och att överväga att använda dem.
15. Europaparlamentet efterlyser ökade synergier mellan det europeiska cykelnätverket EuroVelo och de transeuropeiska transportnäten så att cyklingsinfrastrukturen blir säkrare och bättre sammankopplad. Parlamentet betonar betydelsen av att systematiskt säkerställa kontinuerliga gång- och cykelvägar inom de transeuropeiska transportnätsprojekten när så är realistiskt. Parlamentet uppmanar kommissionen att uppmantra till en omställning av nedlagda järnvägslinjer och att aktivt stödja intermodalitet mellan cykel och tåg. Parlamentet noterar att nya former av infrastruktur, såsom avancerade stopplinjer, cykelboxar, cykelgator eller cykelmotorvägar ger nya möjligheter till säker aktiv rörlighet. Parlamentet framhåller behovet av att arbeta med harmonisering av regler för vägmärken och signaler på vägar, för att undvika förvirring och att säkerställa säkerheten och lätthanterligheten.
16. Europaparlamentet anser att kommissionen bör göra sitt yttersta för att säkerställa att den infrastruktur för cykel- och gångtrafik som inrättats i medlemsstaterna som reaktion på covid-19-pandemin får finnas kvar och utökas för att ytterligare främja ett säkert aktivt resande.

⁷ EUT L 167, 30.4.2004, s. 39.

17. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att ha ett nära samarbete med regionerna och städerna för att komplettera eventuellt saknad infrastruktur som säkerställer en transportsträckas sista kilometer och intermodala och gränsöverskridande förbindelser inom hela de gränsöverskridande transportnäten, för att på så sätt möjliggöra en smidigare och effektivare användning av infrastruktur och tjänster samt förbättra trafiksäkerheten.

Säkra fordon

18. Europaparlamentet välkomnar den nyligen genomförda översynen av förordningen om allmän säkerhet, som kommer att göra nya, avancerade säkerhetsegenskaper i fordon, såsom intelligent stöd för anpassning av hastighet och nödsystem för kvarstannande i körfält, obligatoriska i EU från och med 2022, vilket kan rädda runt 7 300 liv och undvika 38 900 allvarliga skador till 2030. Parlamentet uppmanar kommissionen att anta en ambitiös sekundärlagstiftning i rätt tid, där man kräver att högpresterande system för intelligent farthållning ska monteras i alla nya fordon. Parlamentet vill att man i detta sammanhang överväger de praktiska följderna av att göra det obligatoriskt att utrusta motorcyklar med dessa system och utvärderar genomförbarheten, acceptansen och de möjliga konsekvenserna för trafiksäkerheten i nästa generations intelligenta farthållningssystem för personbilar, skåpbilar, lastbilar och bussar.
19. Europaparlamentet påminner om vikten av innovation inom fordonsteknik, vilket både kan bidra till att göra olyckor mindre allvarliga och minska sannolikheten för olyckor genom aktiva och passiva säkerhetsfunktioner. Parlamentet uppmanar kommissionen att se över framtida normer för passagerarfordon utifrån ny teknisk utveckling och att ta hänsyn till faktorer som kan påverka trafiksäkerheten, såsom tyngden, kraften, hastigheten och frontens storlek.
20. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att göra det obligatoriskt att montera låsningsfria bromssystem i motorcyklar vid den kommande översynen av typgodkännandet av fordon i kategori L. Parlamentet uppmanar kommissionen att utöka de fordonskategorier för vilka det är obligatoriskt att installera eCall, med särskilt beaktande av tvåhjuliga motorfordon.
21. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att vidareutveckla kraven på kollisionssäkerhet vid typgodkännande av fordon och att inkludera dem i framtida reviderad lagstiftning, vilket då ska införliva de senaste kriterierna i Euro NCAP där kollisioners inverkan på andra fordon övervakas, i syfte att uppnå en harmonisering av miniminormer och göra säkerheten jämlig för trafikanter.
22. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att hjälpa städerna med att upprätta databaser över hastighetsbegränsningar för att främja utbyggnaden av tekniken för intelligent farthållning, i enlighet med kraven i förordningen om allmän säkerhet.
23. Europaparlamentet betonar att faran med och förekomsten av olyckor mellan lastbilar och utsatta trafikanter skulle kunna minskas avsevärt genom utbredd användning av svängningsassistans. Parlamentet framhåller att svängningsassistans kommer att bli obligatoriskt för nya typer av lastbilar 2022 och för samtliga nya lastbilar 2024. Parlamentet uppmanar kommissionen att inrätta ett europeiskt åtgärdsprogram för

svängningsassistans, för att lyfta fram fördelarna med denna teknik och uppmuntra berörda parter att frivilligt utrusta befintliga och nya fordon med svängningsassistans så snart som möjligt. Parlamentet lovordar initiativ till stöd för frivilligt införande av obligatorisk svängningsassistans. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att ekonomiskt stödja installationen av svängningsassistans i nya och befintliga fordon.

24. Europaparlamentet understryker att manipulering och bedrägeri i elektroniska säkerhetsfunktioner, exempelvis avancerade förarassistanssystem, utgör en hög säkerhetsrisk och måste därför tas upp i en särskild utbildning om kontroll av programvaruintegritet som ges till inspektörerna.
25. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utveckla standarder för krockdockor som är representativa för många olika egenskaper, såsom ålder, kön, storlek och kroppsbyggnad, hos trafikanter både inuti och utanför fordonet.
26. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att ge skatteincitament, samt privata försäkringsbolag att erbjuda förmånliga trafikförsäkringar, för inköp och användning av fordon med högsta säkerhetsstandard. Parlamentet uppmanar kommissionen att revidera lagstiftningen om koldioxidmärkning för bilar, så att den inkluderar ytterligare information både på försäljningsstället och digitalt om säkerhetsklassningen för nya fordon.
27. Europaparlamentet välkomnar att bältespåminnelse för samtliga säten ska göras obligatoriskt enligt den reviderade förordningen om allmän säkerhet samt uppmanar kommissionen att utarbeta standarder för informationskrav rörande säkerhetsparametrarna för fasthållningsanordningar för barn. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att genomföra medvetandehöjande kampanjer för föräldrar och vårdnadshavare om barns säkerhet i trafiken för att fortsätta att höja medvetenheten om behovet av att använda säkerhetsbälte även i baksätet, med tanke på säkerhetsriskerna för passagerare i de många fordon utan teknik för bältespåminnelse som just nu används och kommer att fortsätta att användas i flera år till.
28. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att, i linje med parlamentets resolution av den 27 april 2021 om genomföranderapporten om vägtrafiksäkerhetsaspekterna av trafiksäkerhetspaketet, ta vederbörlig hänsyn till de tekniska framstegen inom trafiksäkerheten i enlighet med den nya förordningen om allmän säkerhet, och att inkludera avancerade system vid nästa översyn av trafiksäkerhetspaketet för att se till att de kontrolleras under de löpande tekniska inspektionerna. Parlamentet uppmanar i detta sammanhang de berörda myndigheterna att säkerställa ytterligare utbildning och omskolning för de inspektörer som utför periodiska tekniska inspektioner. Parlamentet efterlyser högre krav när det gäller fordonens självdiagnos för att förhindra att funktionsfel i avancerade förarassistanssystem, som är tänkta att höja säkerheten, i slutändan trots allt blir en riskfaktor.
29. Europaparlamentet beklagar att bestämmelserna om paketet med tekniska kontroller beträffande kontrollen av lastens fastsättning inte är obligatoriska. Parlamentet uppmanar kommissionen att föreslå en skärpning av dessa bestämmelser vid nästa revidering av paketet.

30. Europaparlamentet betonar att det behövs större insatser för att förhindra vägmätarbedrägerier, så att kvalitet och säkerhet för begagnade fordon säkerställs. Parlamentet uppmanar därför medlemsstaterna att använda sig av det utbytessystem för vägmätarställningar som utvecklats av generaldirektoratet för transport och rörlighet (GD MOVE), EU MOVEHUB-plattformen och ODOCAR-modulen till följd av resultaten av det pilotprojekt som parlamentet föreslog om ett europeiskt system för att begränsa bedrägerier med fordons vägmätare.
31. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att föreslå en ny, harmoniserad regleringsram för automatiserade bilar för att genom heltäckande test, även under verkliga körförhållanden, kunna se till att bilarna körs på ett sätt som är helt säkert för deras förare och andra vägtrafikanter, i synnerhet när det gäller samspelet mellan å ena sidan automatiserade bilar och å andra sidan konventionella fordon och oskyddade trafikanter.
32. Europaparlamentet begär att kommissionen utvärderar vilka trafiksäkerhetsrisker som finns med de assisterade körningssystemen, såsom distraktion eller överdriven tilltro till systemet från förarnas sida. Parlamentet uppmanar kommissionen att överväga att införa krav på att utrusta förarnas mobila och elektroniska enheter med ”körsäkert läge” och standardmässigt installera andra tekniska verktyg för att minska distraktionerna under körning.
33. Europaparlamentet framhåller, vilket också kommissionen påpekar i EU:s strategiska handlingsplan för trafiksäkerhet, att offentlig upphandling utgör ett intressant tillfälle att påverka trafiksäkerheten positivt. Parlamentet uppmanar kommissionen att uttryckligen beakta att det mest ekonomiskt fördelaktiga anbudet vid offentlig upphandling av kollektivtrafiktjänster på vägarna bör bedömas på grundval av bästa förhållande mellan pris och kvalitet, vilket också ska innefatta fordonssäkerhet, innovation, kvalitet, hållbarhet och sociala frågor. Parlamentet uppmanar med kraft kommissionen och upphandlande myndigheter att se säkerhetsaspekter som ett av huvudkriterierna vid tilldelningen av offentliga kontrakt om vägtransporttjänster.
34. Europaparlamentet konstaterar att nya produkter för individuell rörlighet ger upphov till en rad frågor inte bara om produkternas säkerhet, utan även om hur de kan användas på ett säkert sätt i trafiken. Parlamentet beklagar att endast ett fåtal medlemsstater har infört lagstiftning på detta område och påpekar att bristande samordning i EU kan leda till missförstånd och gör det svårt för besökare att följa lokala regler. Kommissionen uppmanas att överväga en ram för typgodkännande för dessa nya rörlighetsprodukter och att ta fram en vägledning för medlemsstaterna om hantering av säkerhetsaspekter, inklusive trafikregler för säker användning av sådana enheter. Parlamentet påminner kommissionen och medlemsstaterna om behovet av att genomföra en informations- och utbildningskampanj på EU-nivå och nationell nivå om säker användning av mikromobilitetsenheter, med särskilt fokus på oskyddade trafikanter, bland andra barn, äldre eller personer med nedsatt rörlighet. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att utbyta bästa praxis om hur man gör mikromobilitetsenheter säkrare att använda.
35. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att uppdatera kraven för Europeiska unionens databas för trafikolyckor (Care) så att olyckor med mikromobilitetsenheter

också kan identifieras, såsom elsparkcyklar och andra elassisterade cyklar. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att i enlighet med de uppgifter som samlas i Care-databasen genomföra konkreta förebyggande säkerhetsåtgärder på nationell, regional eller lokal nivå.

Säker trafik

36. Europaparlamentet noterar att enligt en undersökning som kommissionen har gjort beräknas alkohol vara en faktor i 25 % av alla dödsolyckor i trafiken, medan droger är inblandande i 15 %⁸. Parlamentet konstaterar att EU:s rekommendation om tillåten alkoholhalt i blodet är från 2001. Kommissionen uppmanas att uppdatera de citerade rekommendationerna och att i dem inkludera nolltolerans för rattfylleri och att införa en EU-rekommendation för nolltolerans mot olagliga psykoaktiva droger samt att ta fram normer för kontroll av drograttfylleri efter vägarna. Parlamentet påpekar att en harmoniserad tillåten blodalkoholhalt i EU för alla fordonskategorier skulle underlätta jämförelser enligt nyckelutförandeindikatorerna med avseende på nykterhet i trafiken. Parlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta riktlinjer för märkning av läkemedel som påverkar människors förmåga att framföra ett fordon och att inleda upplysningskampanjer för att öka medvetenheten hos sjukvården, inklusive husläkarna, på detta område. Dessutom uppmanas kommissionen att även inkludera reviderade rekommendationer om montering av alkolås, med särskilt fokus på återfallsförbrytare, förstagångsförbrytare med kraftig alkoholhalt i blodet och alla yrkesförare.
37. Europaparlamentet konstaterar att fortkörning är en avgörande faktor i cirka 30 % av alla dödsolyckor i trafiken och en försvårande faktor vid de flesta olyckor. Parlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en rekommendation om säkra hastighetsbegränsningar som följer en säkerhetsstrategi för alla vägtyper, såsom en högsta hastighet på 30 km/tim i bostadsområden och områden med många cyklister och fotgängare, med möjlighet till högre hastigheter på huvudtrafikleder som har vederbörligt skydd för utsatta trafikanter. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att prioritera investeringar i hastighetskontroller och kommunikation av hög kvalitet om hastighetens och hastighetsbegränsningarnas centrala roll. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att tillämpa påföljder som avskräcker från fortkörning, däribland straffpoängsystem, och att överväga att införa kurser i hastighetsmedvetenhet för att rehabilitera återfallsförbrytare.
38. Europaparlamentet noterar att enligt kommissionens beräkningar⁹ begås varje år 10 miljoner allvarliga trafikförseelser i form av fortkörning, körning mot rött ljus och rattfylleri av personer som inte är bosatta i det land där förseelsen sker. Parlamentet välkomnar de framsteg som har gjorts med att inrätta en ram för gränsöverskridande verkställande av påföljder för trafikförseelser sedan 2015 men beklagar att denna ram, som fastställdes i direktivet om gränsöverskridande efterlevnadskontroll av trafikregler, inte i tillräcklig grad möjliggör utredningar för att se till att påföljder verkställs eller att beslut om påföljder accepteras. Parlamentet anser att en bättre gränsöverskridande verkställighet av trafikpåföljder skulle leda till ökad efterlevnad av dessa regler och ha en avskräckande effekt, vilket skulle minska det farliga beteendet och förbättra

⁸ Kommissionens studie av den 18 februari 2014 om förhindrande av rattfylleri med hjälp av alkolås.

⁹ Kommissionens inledande konsekvensbedömning av den 15 mars 2019 om översynen av direktivet om gränsöverskridande efterlevnadskontroll.

trafiksäkerheten. Kommissionen uppmanas därför att ta itu med ovanstående problem vid nästa översyn av direktivet och att utreda frågan om ömsesidigt erkännande av körförbud och straffpoäng, samt att revidera direktivets tillämpningsområde till att inkludera indrivande av vägtullar, i syfte att förhindra farlig körning och upprätthålla kvaliteten på infrastrukturen.

39. Europaparlamentet påminner om att genom körkortsdirektivet infördes en harmoniserad EU-körkortmodell och minimikrav för att ta körkort. Parlamentet konstaterar att direktivet måste hållas uppdaterat för att följa den nya tekniska utvecklingen inom fordons- och infrastrukturteknik och fordonsautomation samt i läroplanerna, i synnerhet för yrkesförare. Parlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta miniminormer för förarutbildning och trafiksäkerhetsutbildning, med gradvis likriktning av förarkursernas form, innehåll och resultat i hela EU, och att överväga att i den kommande översynen av direktivet inkludera matrisen med mål för förarutbildning, som har tre kategorier: kunskap och förmåga, riskhöjande aspekter och självbedömning. Kommissionen uppmanas dessutom att överväga att införa ett stegbaserat körkortssystem som uppmuntrar nya förare att få större erfarenhet av mer avancerade områden såsom uppsikt i trafiken, självbedömning och riskuppfattning, men även begränsar vissa högriskaktiviteter, såsom körning nattetid och med passagerare, och att samtidigt ta hänsyn till rörlighetsbehoven hos personer som bor i avlägsna områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Parlamentet uppmanar vidare kommissionen att införa ytterligare harmonisering av miniminormerna för körlärare, inbegripet löpande utbildning, träning i riskuppfattning, striktare minimiutbildning och kommunikationsfärdigheter. Parlamentet noterar med oro att fall med olagligt utfärdande av körkort har rapporterats från en rad medlemsstater och uppmanar kommissionen att kontrollera detta.
40. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att bedöma om teoretisk och praktisk utbildning och prov ska vara obligatoriskt för att få körkort för alla kategorier av motordrivna tvåhjulingar.
41. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta nyckeltal för tillhandahållandet av trafiksäkerhets- och rörlighetsutbildning i medlemsstaterna, och att utveckla EU-verktyg för att utforma, införa och utvärdera trafiksäkerhets- och rörlighetsutbildning; Parlamentet uppmuntrar alla EU-medlemsstater att säkerställa att det tillhandahålls trafiksäkerhetsutbildning av god kvalitet som bör inledas i skolan och sedan ingå i ett fortsatt livslångt lärande.
42. Europaparlamentet konstaterar att covid-19-pandemin har lett till en utvidgning av hemleveransbranschen och då i synnerhet användningen av skåpbilar, motordrivna tvåhjulingar som mopeder samt cyklar, vilket har gett ett uppsving för nya framväxande typer av plattformarbete och nya affärsmodeller. Parlamentet uppmanar kommissionen att se till att yrkesmässiga skåpbilsförare genomgår vederbörlig utbildning och att ta itu med frågan om skåpbilsförares trötthet och fortkörning, vilket framför allt är en följd av den stora ökningen av antalet hemleveranser. Kommissionen uppmanas dessutom att i samband med översynen av trafiksäkerhetspaketet överväga att skärpa provningssystemet för trafiksäkerheten och införa krav på extra kontroller efter en viss körsträcka för skåpbilar som används av tillhandahållare av pakettleveranstjänster, samt att överväga att utvidga detta krav till andra fordon inom dessa kategorier som kan

används för framtida kommersiella syften. Parlamentet uppmanar kommissionen att ta fram en rekommendation om leveranspersonalens säkerhet, med krav på att arbetsgivare och företag ska se till att säkerhetsutrustning används och att fordon är säkra samt att det finns utbildning i de digitala verktyg, såsom program och interaktiva plattformar, som personalen förväntas använda.

43. Europaparlamentet uttrycker djup oro över att förartrötthet inom kommersiella godstransporter och persontransporter är en orsak till trafikolyckor. Parlamentet uppmanar i detta sammanhang kommissionen att se till att rådets direktiv 89/391/EEG om arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet¹⁰ tillämpas korrekt när det gäller vägtrafikaspekterna. Parlamentet uppmanar kommissionen att införa ett nyckeltal för förartrötthet inom kommersiella godstransporter och persontransporter. Parlamentet ber kommissionen att öka antalet säkra parkeringsplatser i de transeuropeiska transportnäten och säkerställa att de anpassas efter de behov som förarna har, samt att ge information om tillgången till dem genom en uppdaterad och användarvänlig webbplats. Parlamentet uppmanar kommissionen att undersöka om installation av luftkonditionering i lastbilarnas förarhytter kan få positiv påverkan på förartröttheten och trafiksäkerheten, förutsatt att dessa system kan drivas oberoende av huvudmotorn.
44. Europaparlamentet betonar att en effektiv och fullständig svarsåtgärd efter en olycka, förutom sjukvård och rehabilitering, även innefattar psykiskt och socialt stöd, erkännande för offren och en ingående utredning för att identifiera orsaker och åtgärder för att förebygga upprepning, samt straff- och civilrättsliga förfaranden när så är lämpligt. Medlemsstaterna uppmanas att skapa ett närmare samarbete med trafikmyndigheterna och ambulanssjukvården för att tvinga fram en korrekt användning av räddningsfiler för att påskynda räddningsinsatser. Parlamentet uppmanar vidare kommissionen och medlemsstaterna att dessutom ge tillräcklig finansiering till en effektiv infrastruktur för nödsituationer, däribland luftburna sjukvårdstjänster, i synnerhet i avlägsna, bergiga och isolerade regioner. Parlamentet uppmanar kommissionen att göra första hjälpen-utbildning obligatorisk i den kommande översynen av körkortsdirektivet. Dessutom uppmanas medlemsstaterna att införa konceptet med räddningskorridorer i sina nationella trafikregler samt att lansera ytterligare upplysningskampanjer. Parlamentet påminner om vikten av ändamålsenligt uppföljningsstöd till offren.
45. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att utveckla sina egna nätverk för stora trauman och anta riktlinjer för samarbete mellan dessa så att akutsjukvården kan transportera patienter snabbt även över gränserna.
46. Europaparlamentet betonar att dålig efterlevnad av vägtrafikreglerna undergräver insatserna för att nå nollvisionen. Medlemsstaterna uppmanas att upprätta årsvisa mål för verkställighet och efterlevnad av sina trafiksäkerhetsplaner och säkerställa vederbörlig finansiering, och även att genomföra och offentliggöra en årlig uppföljning där man analyserar de mål som uppnåtts och de resultat som åstadkommit. Parlamentet understryker att det endast är med väl begrundad, väl marknadsförd och konsekvent efterlevnad, och utbildning genom efterlevnad, som man når långvariga effekter på

¹⁰ EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

körbeteendet. Parlamentet noterar att effektiviteten förbättras ytterligare om hanteringen av böter för upptäckta brott i hög grad är automatiserad.

47. Europaparlamentet noterar att användning av mobiltelefon och andra elektroniska enheter under körning försämrar körförmågan och spelar en roll i 10–30 % av alla trafikolyckor. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att införa ändamålsenliga, proportionerliga och avskräckande påföljder för mobiltelefonanvändning, däribland icke-ekonomiska påföljder, samt att höja medvetenheten om riskerna och förbättra kontrollerna.

Ett ramverk som är anpassat för framtiden

48. Europaparlamentet understryker att externa faktorer och framväxande samhällstrender utgör nya utmaningar för trafiksäkerheten under EU-strategin till 2030 och därefter. Parlamentet konstaterar att EU bör bana väg för att uppkopplade och automatiserade fordon ska kunna införas i rätt tid och utvärdera riskerna med att kombinera sådana fordon med traditionella fordon i blandad trafik samt med att låta dem köra bland oskyddade trafikanter. Kommissionen uppmanas att till fullo utvärdera vilka effekter ett större antal automatiserade fordon får på trafiken i stadsområden och på miljön. Parlamentet framhåller att infrastrukturen kan behöva uppgraderas för att garantera att hel- och halvautomatiserade fordon fungerar på ett säkert sätt och samtidigt förbättra säkerheten för konventionella fordon, och därmed gynna alla trafikanter.
49. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att inrätta system för skrotning av fordon under gröna förhållanden, för att stimulera till inköp och användning av säkra, rena och energieffektiva fordon och förnyelse av offentliga och privata fordonsparker. Parlamentet ber kommissionen och medlemsstaterna att samarbeta med EIB för att studera nya finansieringssystem för att underlätta investeringar i säkra och hållbara transporttjänster samt i säkra och hållbara fordonsparker.
50. Europaparlamentet påpekar att data kommer att spela en nyckelroll för att förbättra trafiksäkerheten. Parlamentet påminner om att fordonsdata är mycket värdefullt för trafikstyrning, trafiksäkerhetsprovning och analys av olyckor. Kommissionen uppmanas att upprätta en ram för att, enbart i syfte att utreda olyckor och genomföra trafiksäkerhetsprovningar, få tillgång till fordonsdata vid andra tillfällen än vid reparationer, samtidigt som man fortfarande följer den allmänna dataskyddsförordningen¹¹. Parlamentet betonar i detta sammanhang vikten av att digital data ska lagras i färdskrivare för att kunna genomföra grundliga olycksanalyser för att förbättra trafiksäkerheten. Parlamentet uppmanar kommissionen att se till att alla dataelement som har betydelse för olycksanalyser och trafiksäkerhetsforskning (inklusive plats, datum och tid) måste registreras och lagras i färdskrivaren.
51. Europaparlamentet påminner om att även om trafiksäkerhet är ett gemensamt ansvar mellan alla berörda aktörer och myndigheter på EU-nivå, nationell nivå och lokal nivå, bör EU utöva ett starkt ledarskap för att säkerställa att trafiksäkerheten fortsätter att prioriteras i vägtransporter, så att klyftan i trafiksäkerhet mellan medlemsstaterna kan överbryggas och EU fortsätter att vara en global ledare på detta område. Parlamentet understryker EU:s ansvar för att främja samarbete och utbyte av bästa praxis med

¹¹ EUT L 119, 4.5.2016, s. 1.

tredjeländer, såsom Förenade kungariket, för att genomföra Stockholmsförklaringen om trafiksäkerhet. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att se till att EU:s trafiksäkerhetspolitiska mål gäller för all relevant extern programplanering och att utveckla ett effektivt system för informationsutbyte om trafiköverträdelser med grannländer utanför EU för att förbättra efterlevnaden, samtidigt som man ser till att allt informationsutbyte ska vara föremål för strikta säkerhetskriterier, revisioner och tillsynsvillkor, i full överensstämmelse med gällande EU-regler.

52. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att, med tanke på den kommande översynen om paketet för rörlighet i städer, främja synergieffekter mellan säkerhets- och hållbarhetsåtgärder i städerna. Parlamentet vill i detta sammanhang se en omprioritering av transportinfrastrukturen i stadsområden, inklusive nya användningsområden för offentliga utrymmen, bort från individuell motortransport till förmån för hållbarare, säkrare och hälsosammare transportslag som kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik, med hänsyn till de särskilda behoven hos utsatta trafikanter såsom barn, personer med funktionsnedsättning och äldre personer. Parlamentet uppmanar till större investeringar och samfinansiering från EU:s finansieringsinstrument till parkeringar och anslutningszoner för annan rörlighet vid infarterna till stadsområden, där det är lätt att få tillgång till olika kollektiva transportmedel, i syfte att minska trängseln och koldioxidutsläppen i städerna. Parlamentet välkomnar EIB:s avsikt att stödja ambitiösa investeringsprogram för att hjälpa myndigheter att främja hållbar rörlighet på lokal och regional nivå, såsom planer för hållbar rörlighet i städer och kollektivtrafikprojekt. Parlamentet uppmanar kommissionen att bättre införliva EU:s mål och åtgärder för trafiksäkerhet i riktlinjerna för planerna för hållbar rörlighet i städer, genom att övervaka och främja bästa praxis inklusive en indikator om användning av EU-finansiering för att effektivt förbättra stadstrafiken.
53. Europaparlamentet noterar att landsbygdsområden utgör uppskattningsvis 83 % av EU:s territorium och att 30,6 % av befolkningen är bosatt där. Parlamentet påpekar att landsbygdsområden och i synnerhet glesbefolkade områden saknar kvalitativ transportinfrastruktur och regelbunden kollektivtrafik, vilket har en direkt effekt på trafiksäkerheten. Parlamentet noterar vidare att 54 % av dödsfallen på vägarna i EU inträffar på landsvägar. Bättre tillgänglighet, förbindelser och trafiksäkerhet för landsbygdsområden bör införlivas i strategin för hållbar och smart mobilitet. Parlamentet uppmanar kommissionen att ta hänsyn till det sistnämnda i det kommande meddelandet om en långsiktig vision för landsbygdsområden.
54. Europaparlamentet påpekar behovet av att främja ett integrerat arbetssätt för att uppnå de mål som sätts i nollvisionen och säkerställa det sektorsövergripande samarbetet, däribland engagemang med icke-statliga organisationer, det civila samhället samt företag och näringsliv på regional nivå, nationell nivå och EU-nivå. Parlamentet uppmanar storföretag och små och medelstora företag att i enlighet med Stockholmsförklaringen bidra till att uppnå trafiksäkerhet genom att tillämpa principer om säkra system i hela värdekedjan, inklusive i interna metoder i hela sin upphandlings-, produktions- och distributionsprocess, och att inkludera rapportering om säkerhetsprestanda både i sina hållbarhetsrapporter och på sina officiella webbplatser. Parlamentet uppmanar vidare storföretag och små och medelstora företag att, när så är tillämpligt, erbjuda särskilda utbildningar i trafiksäkerhet till sina förare, och att

överväga att införliva befattningen som ”rörlighetsansvarig” som samordnar och optimerar företagets rörlighetsbehov för gods och arbetstagare längs hela logistikkedjan.

55. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att samarbeta med medlemsstaterna, civilsamhället och andra viktiga berörda parter kring att bygga upp en alleuropeisk trafiksäkerhetskultur. Parlamentet välkomnar lanseringen av EU:s trafiksäkerhetspris som en del av Europeiska trafikantveckan, och moderniseringen av den europeiska trafiksäkerhetsstadgan som den största samhällsplattformen om trafiksäkerhet. Parlamentet uppmanar kommissionen att under något av de närmsta åren anordna ett ”Europeiskt år för trafiksäkerhet” som en del av ramen för EU:s politik för trafiksäkerhet 2021–2030. Parlamentet förespråkar vidare, i samband med att 2022 är det europeiska året för grönare städer, lansering, finansiering och övervakning av en märkning för ”säkrare stad”, grundad på kriterier som högsta trafiksäkerhetsnorm för alla trafikanter och mer beboeliga offentliga utrymmen, inbegripet bättre luftkvalitet och minskade koldioxidutsläpp.
56. Europaparlamentet erkänner den globala minnesdagen för trafikoffer som hålls den tredje söndagen i november varje år för att minnas de många miljoner människor som har dödats och skadats allvarligt på världens vägar, rikta tack till räddningstjänsterna och reflektera över den oerhörda börda och kostnad som familjer, samhällen och länder får bära för denna katastrof som fortsätter varje dag. Parlamentet erkänner formellt denna dag och uppmanar rådet och kommissionen att göra detsamma genom att hålla ett årligt evenemang som stöds av de tre institutionerna.
57. Europaparlamentet anser att för att korrekt kunna genomföra nästa steg i EU:s politik för trafiksäkerhet inom den övergripande strategin för hållbar och smart mobilitet behövs det viss ny behörighet på trafiksäkerhetsområdet, i synnerhet när det gäller samordning, övervakning och utvärdering samt tekniskt stöd till den övergripande strategin. Parlamentet uppmanar i detta sammanhang kommissionen att överväga att inrätta en europeisk vägtransportbyrå som ska stödja hållbara, säkra och smarta vägtransporter eller, om det inte är möjligt, ge en befintlig byrå denna uppgift.
 - o
 - o o
58. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet, kommissionen och medlemsstaternas regeringar och parlament.

MOTIVERING

1. Bakgrund och allmänna aspekter

Varje år inträffar 1 miljon olyckor i EU. Bara under 2019 registrerades 23 000 döda och 120 000 skadade. Antalet döda i EU motsvarar en krasch med en jumbojet där alla 500 personer ombord omkommer, varje vecka. Även om EU och dess medlemsstater har gjort betydande framsteg när det gäller trafiksäkerheten under de senaste årtiondena så tillstår föredraganden att dessa siffror är chockerande och understryker på ett högst dramatiskt sätt att trafiksäkerheten måste prioriteras av såväl politiker och samhället i stort som enskilda individer. Dessutom utgör alla dödsfall tragedier för människor i vår närhet och medför enorma kostnader för samhället. Därför är EU:s långsiktiga vision att närma sig noll döda i trafiken till 2050 (*nollvision*).

Föredraganden är fast övertygad om att vårt samhälle inte längre kan acceptera dödsfall och allvarliga skador i trafiken. Vår grundläggande rätt till rörlighet får inte åtföljas av dödsfall på vägarna och denna princip måste integreras i alla beslut som rör trafiksäkerheten. I detta sammanhang beklagar föredraganden djupt att minskningen av antalet dödsfall och allvarliga skador på EU:s vägar har stannat av sedan 2013 och att man inte lyckades nå det strategiska mål om att minska antalet döda med 50 % mellan 2010 och 2020 som sattes upp i ”de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet för 2011–2020”. Det finns också stora skillnader i trafiksäkerheten mellan medlemsstaterna, och vi måste snarast ta itu med de frågor som följer av nya trender och utmaningar i vår livsstil och hur vi förflyttar oss, bland annat till följd av de tekniska framstegen.

Allt ovan har tydliggjort att vi har en lång väg kvar och att det fortfarande krävs stora insatser innan vi närmar oss nollvisionen. Parallellt med detta är det också tydligt att vi behöver ett paradigmskifte när det gäller hur vi förhåller till trafiksäkerheten.

Europeiska rådet har redan tagit steg i denna riktning genom att godkänna Valettaförklaringen från mars 2017 och på nytt bekräftat åtagandena och målen på trafiksäkerhetsområdet. Efter rådets slutsatser antog kommissionen en ny strategi för trafiksäkerhet i EU för åren 2021–2030 och såväl bekräftade sin ambitiösa långsiktiga vision som fastställde ett mål om att minska antalet döda och, för första gången, även antalet skadade med 50 % till 2030. Denna politik infördes ursprungligen av kommissionen genom initiativet ”Europa på väg” och den medföljande strategiska handlingsplanen om trafiksäkerhet i maj 2018. Nästan ett år senare, när EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och nästa steg mot nollvisionen antogs, redogjorde kommissionen för hur denna politik skulle kunna omsättas i handling.

Nyheten i den nya politiska ramen är att man tillämpar en säkerhetsstrategi som syftar till att omforma trafiksäkerhetspolitiken till att fokusera på att förebygga dödsfall och allvarliga skador genom fyra centrala delar: säkra fordon, säker infrastruktur, säker väganvändning och bättre olycksfallsvård. Denna strategi bygger på att dödsfall och allvarliga skador till stor del går att förhindra trots att olyckor även kommer att inträffa i framtiden.

Det är därför hög tid för Europaparlamentet att lägga fram en politisk resolution om trafiksäkerhet. Detta betänkande är parlamentets formella svar på ovannämnda nya strategi från kommissionen och dess ram för EU:s trafiksäkerhetspolitik 2021–2030.

I detta sammanhang välkomnar föredraganden den nya politiska ramen, de nya mål som fastställts och antagandet av den nya strategin. Föredraganden anser att denna politiska ram, tillsammans med politisk vilja och samordnade åtgärder på EU-nivå och nationell, regional och lokal nivå, har potential att fungera som ett värdefullt verktyg för att bryta stagneringen och skapa säkrare vägar för alla, och därmed förbättra välfärden.

I betänkandet analyseras alla aspekter av den nya politiken och man utreder hur EU tänker genomföra de föreslagna åtgärderna, samtidigt som man fastställer politiska prioriteringar och föreslår ytterligare initiativ på EU-nivå och nationell nivå.

Mot bakgrund av vissa kommande lagstiftningsinitiativ från kommissionen vill föredraganden se att man antar specifika förslag för att stärka trafiksäkerheten i förordningen om de transeuropeiska transportnäten, översynen av rörligheten i städer, körkortsdirektivet, direktivet och gränsöverskridande verkställighet om trafiksäkerhetsrelaterade brott och trafiksäkerhetspaketet.

Eftersom trafiksäkerhet dessutom är ett område med delad befogenhet innebär ytterligare förslag en uppmaning till kommissionen att anta rekommendationer åt medlemsstaterna. Det är värt att understryka att kommissionens rekommendationer om trafiksäkerhet har visat sig vara ett väldigt värdefullt verktyg för att driva fram politiska förändringar i medlemsstaterna.

2. De viktigaste frågorna och föredragandens ståndpunkt

2.1. EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och nästa steg mot nollvisionen

Som anges ovan är föredraganden i betänkandet positiv till den nya politiska ramen 2021–2030, de nya mål som fastställts och antagandet av den nya strategin.

Genom att inrätta en första uppsättning med åtta nyckeltal möjliggörs en mer riktad analys av medlemsstaternas resultat och man kan upptäcka brister. Föredraganden vill se resultat i enlighet med nyckeltalen till 2023 och uppmanar medlemsstaterna och deras nationella behöriga myndigheter att fullt ut engagera sig för att samla in dessa uppgifter.

EU:s trafiksäkerhetspolitik kan endast genomföras med hjälp av vederbörliga politiska åtaganden och tilldelning av tillräckliga ekonomiska medel. Därför uppmanar föredraganden medlemsstaterna att avsätta en del av sin nationella budget för trafiksäkerhet och kombinera detta med EU-medel för att nå bättre resultat.

2.2 Säker infrastruktur

Kvaliteten på all vägrelaterad infrastruktur och dess inbyggda säkerhetsnivå är en nyckelfaktor för trafikanternas skydd. Föredraganden anser att medlemsstaterna och kommissionen måste prioritera de investeringar som ger störst nytta för trafiksäkerheten när de bygger ny infrastruktur.

Dessutom måste trafikanterna känna till vägens kvalitet och säkerhetsnivå. Ett viktigt första steg togs genom kartläggning och säkerhetsklassificering för motorvägar och huvudvägar vid den senaste revisionen av säkerhetsbestämmelserna för EU:s infrastruktur. Föredraganden betonar dock att alla Europeiska vägar systematiskt måste bedömas och klassificeras utifrån gemensamt överenskomna kriterier.

Den kommande översynen av förordningen om transeuropeiska transportnät ska även inkludera åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten ytterligare i urbana knutpunkter och förbättra driftssäkerheten under hela livscykeln för kritisk infrastruktur.

2.3 Säkra fordon

Att ha säkra fordon på vägarna är ett annat centralt inslag i säkerhetsstrategin. Avancerade tekniska funktioner i fordon, automatisering och mikromobilitet tillhör de utmaningar som EU:s trafiksäkerhetspolitik måste söka svar på.

Genom den nyligen genomförda översynen av förordningen om allmän säkerhet kommer avancerade säkerhetssystem i fordon, såsom intelligent stöd för anpassning av hastighet och nödsystem för kvarstannande i körfält snart bli obligatoriska. Föredraganden välkomnar denna översyn och efterlyser en ambitiös sekundärlagstiftning för att hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen, samt är positiv till att dessa avancerade säkerhetsfunktioner införs inom ramen för nästa översyn av trafiksäkerhetspaketet. Dessutom betonar föredraganden att det behövs en harmoniserad regleringsram för automatiserade bilar för att säkerställa att de körs på ett säkert sätt.

När det gäller personliga rörlighetsprodukter uppmanas kommissionen att ta fram en ram för typgodkännande samt en vägledning för medlemsstaterna om trafikregler för deras användning.

2.4 Säker väganvändning och bättre olycksfallsvård

Alkohol är inblandat i cirka 25 % av alla dödsolyckor i trafiken, och är tillsammans med fortkörning en av de två huvudfaktorerna till dessa olyckor. Föredraganden är därför en stark förespråkare av nolltolerans mot rattonykterhet för alla förare. Samma princip ska också gälla för olagliga psykoaktiva droger. I betänkandet efterlyses därför normer för kontroll av drograttfylleri efter vägarna.

När det gäller fortkörning anser föredraganden att säkra hastighetsbegränsningar, i enlighet med säkerhetsstrategin, måste gälla för alla olika vägtyper. Ett mycket bra exempel är hastighetsbegränsningen på 30 km/tim i bostadsområden och områden med många cyklister och fotgängare. Många europeiska städer har anammat denna goda praxis, vilket har gett positiva resultat när det gäller trafiksäkerhet och förbättrad livskvalitet.

Föredraganden betonar att ett orovägande högt antal trafikförseelser begås av personer som inte är bosatta i det land där förseelsen sker och påpekar att effektiviteten i den befintliga ramen för gränsöverskridande verkställighet av trafikbrott bör förbättras vid den kommande översynen av direktivet.

Föredraganden anser dessutom att nya åtgärder för att uppmuntra nya förare att få mer erfarenhet, som en del av körkortsdirektivet, och en fortsatt uppdatering av den tekniska utvecklingen inom fordon och infrastruktur, kommer att leda till en säkrare väganvändning.

Skåpbilar, motordrivna tvåhjulingar och cyklar används för leveranser på alla vägar runt om i städerna, i och med att branschen för hemleveranser har ökat kraftigt på grund av bland annat covid-19-pandemin. En stor del av trafikolyckorna är direkt kopplade till yrkesförarnas

arbetsförhållanden. Därför föreslår föredraganden åtgärder för att bemöta förartrötthet och förbättra säkerheten för leveranspersonalen.

Snabb och effektiv olycksfallsvård har i många fall visat sig avgörande för att minska skadorna. Föredraganden efterlyser därför ett närmare samarbete mellan trafiksäkerhetsmyndigheterna och sjukvården och vill att körkortsdirektivet ska användas för att göra första hjälpen-utbildning obligatorisk för alla förare.

Efterlevnad av trafikregler är en viktig faktor för säkrare väganvändning. Enligt föredraganden kommer man endast nå en bestående förändring av förarnas beteende genom vederbörlig finansiering, årliga mål samt välgrundade och välpublicerade efterlevnadsåtgärder.

2.5 Ett ramverk som är anpassat för framtiden

Förmågan att nära följa och anpassa sig till nya samhällsförändringar och kontinuerliga tekniska framsteg måste vara en integrerad del av EU:s trafiksäkerhetspolitik. Under de närmaste åren kommer till exempel automatiserade bilar att köras på vägar tillsammans med konventionella fordon och utsatta väganvändare. Föredraganden är fullt medveten om de risker som olika framtida utmaningar kan innebära för trafiksäkerheten och uppmanar EU att förbereda sig för att bemöta dessa.

Inför den kommande utvecklingen vill föredraganden, i syfte att förbättra trafiksäkerheten, även se en ram för tillgång till fordonsdata vid andra tillfällen än vid reparationer, samtidigt som man fullt ut fortfarande följer den allmänna dataskyddsförordningen. Hon anser att tillgång till fordonsdata endast bör ges för olycksutredningar och trafiksäkerhetsändamål.

Dessutom tar betänkandet särskild hänsyn till oskyddade trafikanter. Hittills har förbättrad fordonssäkerhet och andra trafiksäkerhetsåtgärder framför allt gynnat bilister. Föredraganden betonar att man inte får kompromissa med säkerheten för fotgängare och cyklister eller för specifika andra demografiska grupper (t.ex. äldre trafikanter och trafikanter med nedsatt rörlighet). När fler människor går, cyklar och använder kollektivtrafiken kommer inte bara trafiksäkerheten att förbättras utan det blir också lättare att nå våra klimatmål. Därför förespråkar föredraganden synergieffekter mellan säkerhets- och hållbarhetsåtgärder och vill se en omprioritering av transportinfrastrukturen i tätbebyggda stadsområden.

Föredraganden betonar att ett aktivt engagemang från civilsamhällets och arbetsmarknadsparternas sida är en förutsättning för att uppnå nollvisionen. EU:s trafiksäkerhetspolitik måste inkludera ett heltäckande utåtriktat system och incitament för alla intressenter att förbättra trafiksäkerheten. Föredraganden uppskattar i detta sammanhang betydelsen av EU:s trafiksäkerhetspris och av kommissionens avsikt att blåsa nytt liv i den europeiska trafiksäkerhetsstadgan. Föredraganden vill också gå ett steg längre genom att inom rimlig tid vilja se ett ”Europeiskt år för trafiksäkerhet”.

Föredraganden anser slutligen att en förbättrad styrningsstruktur är av yttersta vikt för ett korrekt genomförande av EU:s trafiksäkerhetspolitik, inom ramen för den övergripande strategin för hållbar och smart mobilitet. Med inspiration från de förbättringar av säkerheten som europeiska byråer för andra transportslag har uppnått så uppmanas kommissionen i betänkandet att fortsätta främja trafiksäkerheten genom att undersöka möjligheten att inrätta en ny byrå.

BILAGA: FÖRTECKNING ÖVER ENHETER ELLER PERSONER SOM FÖREDRAGANDEN HAR FÅTT INFORMATION FRÅN

Denna förteckning upprättas på helt frivillig grund och uteslutande på föredragandens ansvar.

Föredraganden har fått information från följande enheter eller personer i samband med utarbetandet av förslaget till betänkandet *EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och rekommendationer för nästa steg mot nollvisionen (2021/2014(INI))*.

Enhet och/eller person
European Commission - DG MOVE
European Transport Safety Council (ETSC)
European Transport Workers' Federation (ETF)

INFORMATION OM ANTAGANDET I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

Antagande	17.6.2021
Slutomröstning: resultat	+: 44 -: 1 0: 3
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Zlotowski
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Ignazio Corrao, Clare Daly

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

44	+
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg

1	-
NI	Dorien Rookmaker

3	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster