

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres stedfortrædere.

Journalnummer 400.C.2-0

Kontor EUK

20. juni 2005

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 24. juni 2005 – rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 27.-28. juni 2005 – vedlægges Justitsministeriets samlenotat vedrørende de punkter, der forventes optaget på dagsordenen.

SAMLETNOTAT

vedrørende

Pkt. 3 på den foreløbige dagsorden for Rådsmøde (Transport, Telekommunikation og Energi) den 27. og 28. juni 2005

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort (omarbejdet udgave) (KOM (2003) 621 endelig)

Revideret notat. Ændringerne er markeret med kursiv.

1. Baggrund og indhold

Den 5. december 2003 fremsatte Kommissionen et forslag til direktiv om kørekort (**KOM (2003) 621 endelig**), som skal erstatte det eksisterende direktiv (EØF) 91/439 om kørekort (2. kørekortdirektiv).

På rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 7. oktober 2004 blev der opnået enighed om en fælles tilgang til direktivforslaget. Den 23. februar 2005 afgav Europa-Parlamentet udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag. Parlamentet stillede i den forbindelse en lang række ændringsforslag.

Der er endnu ikke modtaget oplysninger om resultatet af de uformelle drøftelser mellem det luxembourgiske formandskab, Kommissionen og Europa-Parlamentet (trialogen).

Med det gældende kørekortdirektiv (2. kørekortdirektiv) blev princippet om gensidig anerkendelse af kørekort indført for at øge den fri bevægelighed for borgerne i EU. Imidlertid begrænses dette princip af, at det er muligt at anvende nationale bestemmelser om kørekorts gyldighedsperiode og hyppigheden af lægekontrol vedrørende kørekort udstedt i andre medlemsstater, idet der er store forskelle i gyldighedsperioderne af kørekort samt hyppigheden af lægekontrol i medlemsstaterne.

Kommissionen foreslår på denne baggrund, at reglerne om kørekorts gyldighedsperiode og hyppigheden af lægekontrol harmoniseres. Herved fjernes de sidste hindringer for borgernes fri bevægelighed i forbindelse med gensidig anerkendelse af kørekort.

Kommissionen foreslår, at harmoniseringen af kørekorts gyldighedsperiode sker ved, at alle kørekort, der udstedes efter direktivets ikrafttræden, skal have en begrænset administrativ gyldighedsperiode. Da nyudstedte kørekort således skal fornyes jævnlige, vil det øge beskyttelsen mod forfalskninger. Kørekortene vil blive opdateret regelmæssigt, bl.a. ved at fotoet på kørekortet fornyes. Endvidere vil det i højere grad være muligt løbende at opdatere beskyttelsen mod forfalskninger.

Direktivforslaget indeholder endvidere en række tiltag med henblik på at øge færdselssikkerheden. Det foreslås blandt andet, at underkategorier – der tidligere var valgfri – gøres obligatoriske. Herved styrkes princippet om trinvis adgang til at erhverve kørekort. Indførelse af forskellige alderskrav mellem 16 og 24 år afhængigt af køretøjets egenskaber og førerens ansvar i forbindelse med særlige køretøjer vil ligeledes bidrage til en øget færdselssikkerhed.

Der foreslås endvidere indført en kørekortkategori for knallerter for derved at styrke færdselssikkerheden for de yngste

trafikanter, som ifølge statistikkerne er dem, der oftest rammes af trafikulykker.

Som noget nyt foreslås også, at der fastsættes mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig med det formål at forbedre disses kundskaber og færdigheder og for at kunne sammenligne prøveresultater for hele EU.

2. Gældende dansk ret

2.1. Det gældende kørekortdirektiv (direktiv (EØF) nr. 91/439) er implementeret i dansk ret i bekendtgørelse nr. 801 af 22. september 2003 om kørekort (kørekortbekendtgørelsen) og cirkulære nr. 107 af 22. september 2003 om kørekort (kørekortcirkulæret). Endvidere er de generelle betingelser for udstedelse af kørekort fastsat i §§ 56-59 a i færdselsloven.

I færdselslovens § 63 og § 63 a er der fastsat regler for førere af knallerter. Sondringen mellem registreringspligtig og ikke-registreringspligtig knallert fremgår af § 1, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1350 af 18. december 2000 om registrering og syn af køretøjer mv. (registreringsbekendtgørelsen).

Der er ikke fastsat regler om krav til køreprøvesagkyndiges uddannelse og efteruddannelse.

2.2. Efter kørekortbekendtgørelsens § 89 om gensidig anerkendelse af kørekort kan indehavere af kørekort udstedt i en stat, der er medlem af den Europæiske Union eller i et land, der efter aftale med EF har gennemført direktiv (EØF) nr. 91/439 om kørekort, føre de samme køretøjer, som kørekortet berettiger til i udstedelseslandet i den i kørekortet angivne gyldighedsperiode, medmindre denne er længere end til indehaverens fyldte 70. år.

Efter § 90 i kørekortbekendtgørelsen er det endvidere et krav, at kørekortet er gyldigt, og at indehaveren opfylder de aldersbetingelser, der gælder for udstedelse af et tilsvarende dansk kørekort.

2.3. Efter § 51 i kørekortbekendtgørelsen udstedes kørekort som EF-model i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 1 til bekendtgørelsen (Kreditkort-modellen).

2.4. Af kørekortbekendtgørelsens §§ 5-10 fremgår de kørekortkategorier, som anvendes i Danmark, og af §§ 13-15 fremgår aldersbetingelserne for erhvervelse af kørekort til de forskellige kategorier. Kategorierne og alderskravene er følgende:

| Kørekortkategori | Alderskrav |
|---|--|
| A (lille motorcykel) | 18 år |
| A (stor motorcykel) | 18 år og krav om mindst 2 års erfaring som fører af lille motorcykel, eller 21 år og krav om bestået køreprøve for stor motorcykel. Har vedkommende allerede kørekort til den begrænsede kategori A, stilles alene krav om en praktisk prøve. |
| B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) | 18 år |
| C (lastbil) og C/E (lastbil med stort påhængskøretøj) | 18 år |
| D (stor personbil) og B/E (stor personbil med stort påhængskøretøj) | 21 år |

For så vidt angår knallerter fremgår det af færdselslovens § 63 a, at førere af registreringspligtige knallerter, dvs. knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på over 30 km/t og ikke over 45 km/t, skal have erhvervet kørekort til kategori A

(motorcykel) eller kategori B (almindelig bil).

Efter færdselslovens § 63 må ikke-registreringspligtige knallerter, dvs. knallerter med en konstruktivt bestemt hastighed på ikke over 30 km/t, kun føres af personer, som er fyldt 16 år. Personer under 18 år skal endvidere have erhvervet bevis for med et tilfredsstillende resultat at have modtaget undervisning i færdselsreglerne og kørsel med ikke-registreringspligtig knallert. Undervisningen varetages af kommunerne.

De kørekortkategorier, som efter det gældende kørekortdirektiv er valgfri, dvs. A1 (let motorcykel), C1 (lille lastbil) og D1 (lille bus), har ikke hidtil været anvendt i Danmark.

2.5. Reglerne om kørekorts gyldighed fremgår af færdselslovens § 59 og §§ 54-57 i kørekortbekendtgørelsen.

Efter færdselslovens § 59 har kørekortet gyldighed, indtil indehaveren er fyldt 70 år. For kørekort til visse motorkøretøjer kan dette dog fraviges.

Efter kørekortbekendtgørelsens § 54 er kørekort til kategorierne A (motorcykel), B (almindelig bil) og B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj) gyldige til indehaverens fyldte 70. år.

Kørekort til kategorierne C (lastbil), C/E (lastbil med stort påhængskøretøj), D (bus) og D/E (bus med stort påhængskøretøj) udstedes som udgangspunkt med gyldighed til indehaverens fyldte 50. år, jf. § 55 i kørekortbekendtgørelsen. Er ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 45 år, udstedes kørekortet dog kun med en gyldighedsperiode på fem år.

Endvidere udstedes kørekort til erhvervsmæssig personbefordring med en gyldighed af fem år.

For alle kategorier gælder, at hvis ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, er fyldt 65 år, men ikke 70 år, er gyldighedsperioden fem år. Er ansøgeren på det tidspunkt, hvor kørekortet udstedes, fyldt 70 år eller derover, udstedes kørekortet med følgende gyldighedsperiode:

- Er ansøgeren fyldt 70 år, men ikke 71 år: Fire år.
- Er ansøgeren fyldt 71 år, men ikke 72 år: Tre år.
- Er ansøgeren fyldt 72 år, men ikke 80 år: To år.
- Er ansøgeren fyldt 80 år: Et år.

Efter § 57 i kørekortbekendtgørelsen kan kørekort i alle tilfælde udstedes med kortere gyldighedsperiode, såfremt de helbredsmæssige oplysninger taler derfor, eller der er begrundet tvivl om, hvorvidt den pågældende er ædruelig eller uafhængig af euforiserende eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer.

2.6. Efter §§ 3, 19, 62 og 65 i kørekortbekendtgørelsen skal ansøgere om kørekort indlevere en lægeattest i forbindelse med ansøgning om udstedelse, udvidelse eller fornyelse af kørekort. Af lægeattesten, der udstedes af ansøgerens sædvanlige læge, skal fremgå, om ansøgeren opfylder de helbredsmæssige betingelser, der er fastsat i bilag 2 til bekendtgørelsen.

2.7. Der er ikke fastsat nærmere regler om uddannelse af køreprøvesagkyndige. Køreprøvesagkyndige beskikkes af Rigspolitechefen. Det er efter Rigspolitechefens praksis en betingelse for beskikkelse som køreprøvesagkyndig for kategorierne A (motorcykel) og B (almindelig bil), at man har gennemgået en 8 ugers uddannelse på politiskolen og i den forbindelse har bestået en prøve. For beskikkelse som køreprøvesagkyndig for kategorierne C (lastbil), D (bus) og E (stort påhængskøretøj) skal man – udover grunduddannelsen – gennemføre en efteruddannelse og bestå en prøve på Hærens Logistiskole.

3. Høring

Justitsministeriet sendte den 17. marts 2004 Kommissionens forslag (KOM (2003) 621 endelig) i høring til:

Advokatrådet, Datatilsynet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks Transportforskning, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Forenede Danske Motorejere (FDM), Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Motorcykelbranchens Landsforbund, MC-Touring Club Danmark, Dansk Vejforening, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Cyklist forbund, Danske Sælgere, Specialarbejderforbundet i Danmark (SID), Chaufførernes Fagforening, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, HTS - Handel, Transport og Serviceerhvervene, Danske Speditører, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Transporterhvervenes Uddannelsesråd (TUR), Danske Busvognmænd, Foreningen af køretekniske anlæg i Danmark, Dansk Industri, HUR, Danske Bil-udlejere, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Danske kørelæreres Landsforbund, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Dansk Taxi Forbund, Ungdomsringen, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, Dansk Arbejdsgiverforening, International Transport Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening, Campingbranchen, Dansk Handel og Service, De Danske Bilimportører, Dansk Metal, Dansk Automobilforhandler Forening, Den Danske Bilbranche og Dansk Camping Union.

For så vidt angår disse organisationers og myndigheders bemærkninger til forslaget henvises til Justitsministeriets grundnotat, som blev sendt til Folketingets Europaudvalg den 20. juli 2004.

4. Europa-Parlamentet

Den 23. februar 2005 afgav Europa-Parlamentet udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag. Parlamentet stillede i den forbindelse en lang række ændringsforslag, herunder et forslag om at også alle eksisterende kørekort, dvs. kørekort udstedt inden direktivets gennemførelse, skal udskiftes med den i forslaget indeholdte kørekortmodel inden henholdsvis 10 år efter direktivforslagets ikrafttræden for kørekort af papirmodellen (papirkort) og 20 år efter direktivforslagets ikrafttræden for kørekort af kreditkortmodellen (plastikkort). Europa-Parlamentet har endvidere stillet forslag om at sætte vægtgrænsen op fra 3.500 til 4.250 kg for køretøjer, der må føres med kørekort til almindelig bil (kategori B).

5. Dansk holdning

Danmark kan overordnet set støtte den endelige vedtagelse af direktivet.

6. Andre landes holdninger

Det forventes, at langt de fleste lande kan støtte den endelige vedtagelse af direktivet.

7. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget indebærer, at der vil skulle foretages en række ændringer af færdselsloven.

Der vil endvidere skulle foretages en revision af dele af kørekortbekendtgørelsen og kørekortcirkulæret. I tilknytning til indførelse af nye kørekortkategorier skal der udarbejdes nye undervisningsplaner for køreprøver til disse kategorier.

Endelig vil der skulle fastsættes regler om uddannelse af køreprøvesagkyndige.

Rigspolitichefen har skønnet, at Kommissionens oprindelige forslag vil medføre merudgifter for politiet i forbindelse med udstedelse af kørekort, afholdelse af teoriprøver og praktiske prøver, ændringer i kørekortregisteret mv. på i størrelsesordenen 5 mio. kr. Herudover har Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen påpeget, at de foreslåede ændringer af reglerne

for kørekort til knallert og kørekort til små busser vil medføre øgede udgifter for de kommunale parter. Omfanget heraf er endnu ikke opgjort.

Formandskabet har endvidere stillet forslag om, at medlemsstaterne skal anvende et fælles europæisk kørekortnetværk (RESPER) til at udveksle informationer om udstedte og tilbagekaldte kørekort. Arbejdet med at udvikle et fælles europæisk kørekortnetværk foregår i en arbejdsgruppe under Kommissionen. Der er ikke truffet beslutning om, i hvilken form netværket vil blive oprettet, eller hvordan det er tiltænkt at fungere. Det er ikke afklaret, om medlemsstaterne skal stille data fra deres nationale kørekortregistre til rådighed for et fælles europæisk kørekortnetværk.

Det er på den baggrund ikke muligt på nuværende tidspunkt at opgøre, hvilke merudgifter dette forslag vil medføre for politiet. Rigspolitechefen har dog vurderet, at det vil kunne medføre merudgifter på et tocifret millionbeløb, hvis netværket skal være IT-understøttet.

Europa-Parlamentet har som resultat af sin førstebehandling af direktivforslaget stillet forslag om, at alle eksisterende kørekort skal udskiftes til en ny model inden for henholdsvis en 10-årig periode for kørekort af papirmodellen og en 20-årig periode for kørekort af kreditkortmodellen. Der er på den baggrund fremlagt et kompromisforslag, hvorefter alle eksisterende kørekort, dvs. både kørekort af papir- og kreditkortmodellen, skal udskiftes inden for en periode på 20 år efter direktivets gennemførelse. Det vides dog endnu ikke, om dette forslag vil indgå som en del af Rådets fælles holdning, jf. ovenfor under punkt 6. Det er ikke opgjort, hvor store merudgifter kompromisforslaget vil medføre, men det skønnes umiddelbart at være et beløb i størrelsesordenen 15-20 millioner kr.

8. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er vanskeligt at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser, da forslaget på den ene side rummer tiltag, der muligvis vil højne trafiksikkerheden og dermed nedbringe antallet af ulykker og de dermed forbundne omkostninger, mens det på den anden side muligvis vil medføre øgede udgifter for personer, som er indehavere af kørekort, der vil blive berørt af forslaget.

9. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Kommissionen finder, at målene for de foreslåede foranstaltninger ikke i tilstrækkelig grad kan realiseres af medlemsstaterne hver for sig.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at direktivforslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

10. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Grundnotat om forslaget er sendt til Folketingets Europaudvalg den 20. juli 2004.

Sagen har forud for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 7. oktober 2004 været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 1. oktober 2004 med henblik på forhandlingsoplæg.

SAMLETNOTAT

vedrørende

Pkt. 5 på den foreløbige dagsorden for rådsmøde (Transport, Telekommunikation og Energi) den 27. og 28. juni 2005

Pkt. 5

Meddelelse fra Kommissionen om et europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden. "Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: En fælles opgave"

1. Baggrund og indhold

Kommissionen offentliggjorde den 2. juni 2003 et europæisk handlingsprogram for færdselssikkerhed.

På et efterfølgende rådsmøde den 5. og 6. juni 2003 blev der vedtaget konklusioner, som tog udgangspunkt i handlingsplanen. Ifølge konklusionerne opfordrer Rådet Kommissionen til at fortsætte arbejdet med at forbedre færdselssikkerheden og til at tage de nødvendige initiativer i den forbindelse. Rådet opfordrer endvidere Kommissionen til i 2006 at tilvejebringe en midtvejsrapport i relation til målet om en halvering af antallet af trafikofre, ligesom man opfordrer til, hvor dette måtte vise sig nødvendigt, at fremsætte lovgivningsmæssige forslag.

Handlingsplanen er sat på dagsordenen for rådsmødet den 27. og 28. juli 2005 med henblik på udveksling af synspunkter. Det vides endnu ikke, hvad sigtet med drøftelserne er, men der er muligvis tale om drøftelser i relation til den midtvejsrapport, som Kommissionen forventes at afgive i 2006.

I det følgende redegøres for handlingsplanens nærmere indhold. Handlingsplanen tager sigte på at

- tilskynde trafikanterne til at udvise bedre adfærd i trafikken og navnlig overholde den gældende færdselsgivning, sikre bedre grundlæggende undervisning og efteruddannelse af privatbilister, motorcyklister og erhvervschauffører og fortsætte indsatsen imod risikofyldt adfærd i trafikken,
- gøre køretøjerne mere sikre, navnlig gennem teknisk harmonisering og støtte til den tekniske udvikling. Aspekterne vedrørende den elektroniske teknologi ("eSafety") vil blive behandlet nærmere i en kommende meddelelse fra Kommissionen om "informations- og kommunikationsteknologi til intelligente køretøjer",
- forbedre vejinfrastrukturen, navnlig gennem afdækning af de mest effektive metoder og udbredelse af disse på lokalt plan samt gennem eliminering af de såkaldte "sorte pletter".

Det er i handlingsplanen anført, at 40.000 personer hvert år bliver dræbt i trafikken i EU, mens 1.700.000 kvæstes. De samlede omkostninger for samfundet anslås til over 160 mia. EUR om året, hvilket svarer til 2 pct. af hele EU's BNI.

Handlingsplanens afsnit 2. Fastsættelse af et mål for nedbringelsen af antallet af trafikofre

Kommissionen har på baggrund af ovennævnte tal fastlagt en målsætning om, at antallet af trafikdræbte halveres inden 2010.

Det anføres i meddelelsen, at det er nødvendigt med jævne mellemrum at gennemgå og evaluere de opnåede fremskridt, samt at målet bør tages op til fornyet vurdering, når de nye medlemslande tiltræder EU.

Det foreslås i den forbindelse at anvende såkaldte resultatindikatorer, som gør det muligt systematisk at målrette aktioner på de afgørende områder og føre tilsyn med foranstaltningernes gennemførelse.

Det foreslås endvidere, at der med jævne mellemrum udarbejdes statistiske rapporter, som gør det muligt at følge gennemførelsen af handlingsprogrammet og analysere udviklingen i sikkerhedsniveauerne. Kommissionen vil udarbejde en midtvejsrapport på baggrund af de løbende rapporter.

Handlingsplanens afsnit 3. En indsats på alle niveauer for at forbedre trafikikkerheden

Det anføres i meddelelsen, at det er en betingelse for en forbedring af færdselssikkerheden, at såvel alle med ansvar for transportsystemet, som de enkelte brugere, skal ændre holdning til den måde, hvorpå vejinfrastrukturen benyttes, og til de betingelser der skal overholdes for at kunne benytte den sikkert.

Kommissionen foreslår videre, at alle berørte parter (transportvirksomheder, producenter af køretøjer og udstyr, forsikringselskaber, infrastrukturforvaltere samt lokale og regionale myndigheder) skal mobiliseres via et europæisk charter om færdselssikkerhed. Chartret omfatter en fælles, generel del, men skal suppleres med specifikke forpligtelser for de enkelte underskrivende parter. Det skal være muligt at kontrollere overholdelsen af de forpligtelser, som underskriveren har påtaget sig ved chartret.

Handlingsplanens afsnit 4. EU's aktionsmidler

Kommissionen anfører, at EU allerede har følgende muligheder for at fremme færdselssikkerheden:

- EF-traktatens artikel 71 giver EU mulighed for at lovgive om foranstaltninger, der kan forbedre sikkerheden på transportområdet inden for de grænser, som følger af subsidiaritetsprincippet.
- EU råder over finansielle midler, som giver mulighed for at støtte initiativer på færdselssikkerhedsområdet.
- Fremme best practices for at fastlægge og sammenfatte de mest effektive metoder og formidle dem i vejledningsform.
- Indsamling og analyse af data om trafikulykker. Der er allerede iværksat metoder hertil, og disse initiativer skal udbygges og uddybes.
- Fremme forskning og udvikling samt udbygge baggrundsundersøgelser, herunder socioøkonomiske undersøgelser, og demonstrationsprojekter.
- Benytte skatte- og afgiftsbegunstigelser som et middel til at tilskynde både privatpersoner og virksomheder til at investere i og fremme udvikling af mere sikre infrastrukturer og køretøjer.
- Indarbejde sikkerhedsmæssige krav i offentlige kontrakter.
- Samarbejde med forsikringsbranchen, bl.a. med henblik på en retfærdig fordeling af omkostningerne ved risiciene for personskader gennem en tilpasning af forsikringspræmierne.

Handlingsplanens afsnit 5. De vigtigste indsatsområder

5.1. En mere hensigtsmæssig adfærd i trafikken

5.1.1. Trafikanterne skal overholde de grundlæggende færdselssikkerhedsregler

Kommissionen anfører, at hensynsløs kørsel kan betragtes som en forbrydelse, og at Kommissionen overvejer at iværksætte initiativer inden for rammerne af EU's politik på det retlige område for alle bilister.

Kommissionen overvejer i den forbindelse følgende initiativer:

- Forslag om foranstaltninger med sigte på skærpet kontrol og mere effektiv håndhævelse af de færdselsregler, der har størst betydning for færdselssikkerheden.
- Udarbejdelse af retningslinjer vedrørende best practices i relation til politimæssig kontrol, indsamling, sammenholdelse og offentliggørelse af oplysninger om de enkelte landes færdselslovgivning samt om de konstaterede overtrædelser og sanktionerne herfor i de forskellige lande.
- Deltagelse i oplysningskampagner om spirituskørsel, brug af sikkerhedssele, hastighedsgrænser og træthed, om muligt kombineret med foranstaltninger fra politiets side i de enkelte lande.
- Opfordring til at efterkomme Kommissionens tidligere henstilling ^[1] vedrørende en fælles promillegrænse (0,5 promille for alle førere af motorkøretøjer og 0,2 promille for særlige grupper af førere, herunder eksempelvis førere af tunge køretøjer og tohjulede motorkøretøjer) samt videreførelse af undersøgelser om virkningerne af euforiserende stoffer og medikamenter.
- Hensigtsmæssig klassificering og etikettering af medikamenter, som har indvirkning på evnen til at føre motorkøretøj.
- På sigt harmonisering af sanktioner over for de alvorligste overtrædelser af de gældende regler for erhvervschauffører inden for international transport.

5.1.2. Kørekort og køreundervisning

Det anføres, at Kommissionen overvejer:

- Ændring af direktiv 91/439/EØF om kørekort for bl.a. at sikre indførelsen af minimumskvalifikationskrav til prøvesagkyndige og et system med trinvis adgang til kørekort til motorkøretøj med henblik på at nedbringe ulykkesrisikoen hos urutinerede bilister.
- Videreførelse af arbejdet med på grundlag af den videnskabelige udvikling at revidere de fysiske og mentale mindstekrav med hensyn til evnen til at føre motorkøretøj samt en gennemgang af lægeundersøgelsers betydning for trafikikkerheden.
- Udvikling af en mere videnskabelig tilgang til køreundervisning og trafikundervisning allerede fra skolealderen.
- Videreførelse af specifikke undersøgelser vedrørende helt unge bilister og de rehabiliteringsmetoder, der skal nedbringe andelen af gentagelsestilfælde.

5.1.3. Brug af styrthjelm og cykelhjelm

Kommissionen vil støtte nationale initiativer for at få flere til at anvende styrthjelm. Kommissionen vil endvidere:

- Opfordre til, at alle trafikanter på tohjulede motorkøretøjer skal benytte styrthjelm.
- Undersøge cykelhjelmens effekt for forskellige aldersgrupper af cyklister og dens betydning for anvendelsen af

cyklen som transportmiddel, samt hvilke foranstaltninger der i givet fald kan iværksættes på EU-plan.

5.2. Udnyttelse af den tekniske udvikling for at gøre køretøjerne mere sikre

5.2.1. Fremskridt med hensyn til køretøjernes udformning

EU har enekompetence vedrørende standardtypegodkendelse af biler og tohjulede motorkøretøjer. Denne procedure vil meget snart blive udvidet til at omfatte erhvervskøretøjer og anhængere samt turistbusser og almindelig busser.

5.2.2. Forbrugeroplysning: Det europæiske program for bedømmelse af nye bilmodeller (EuroNCAP)

Der findes et europæisk program for bedømmelse af nye bilmodeller (EuroNCAP), der afprøver sikkerheden ved de mest populære nye modeller. Kommissionen vil fortsat støtte programmet ud fra ønsket om at fremme nye teknologiske landvindinger, oplyse forbrugerne samt gøre dem mere bevidste om sikkerhedsaspektet. Kommissionen vil endvidere forsøge at få flere medlemslande repræsenteret i programmet.

5.2.3. Beskyttelse ved ulykker eller passiv sikkerhed

Kommissionen prioriterer som led i beskyttelsen mod ulykker (passiv sikkerhed) følgende tiltag:

- Udarbejdelse af harmoniserede specifikationer for installering af lydsignaler eller visuelle signaler, der husker fører og passagerer på at spænde sikkerhedsselen samt udbredelse af sådanne systemer på grundlag af en frivillig aftale.
- Udbredelse af universelle forankringssystemer til fastholdelsesanordninger for børn i biler.
- Forbedring af bilerne med henblik på at begrænse kvæstelserne ved ulykker, der involverer fodgængere og cyklister.
- Undersøgelse af årsagerne til og mulighederne for at forhindre piskesmældslæsioner.
- Støtte til udvikling af intelligente fastholdelsesanordninger.
- Tilpasning til den tekniske udvikling af direktiverne om påkørsler af lastbiler forfra, fra siden og bagfra for at begrænse risikoen for underkøring samt indførelse af kriterier for energioptagelsesegenskaber.
- Bedre kompatibilitet mellem køretøjerne.
- Undersøgelse af de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af udbredelsen af "firehjulstrækkere", "sports utility vehicles" og "multi purpose vehicles".

5.2.4. Forebyggelse af ulykker eller aktiv sikkerhed

Kommissionen prioriterer som led i forebyggelsen af ulykker (aktiv sikkerhed) følgende tiltag:

- Undersøgelse af virkningen af brug af kørelys på alle køretøjer.
- Lastvogne skal være mere synlige.
- Eliminering af døde vinkler bagtil for lastvognschauffører.

- Evaluering af foranstaltninger, der kan nedbringe antallet af ulykker, som kan tilskrives køretøjernes dæk.
- Undersøgelse af systemer til afsløring af manglende evne hos føreren til at føre motorkøretøj på betryggende måde, f.eks. en alkoholtest, der gør det umuligt at starte køretøjet, og systemer, der kan afsløre, om føreren er træt eller uopmærksom.
- Gennemgang af de nationale forsøg med intelligente hastighedsreguleringssystemer og vurdering af, om de kan accepteres af befolkningen.
- Forbedring af motorcyklernes sikkerhed gennem lovgivning eller frivillige aftaler med industrien.
- Undersøgelse af fordelene ved at harmonisere standardtypegodkendelsen af tilpasninger i køretøjer beregnet for bevægelseshæmmede personer.
- Vedtagelse af en langsigtet plan for informations- og kommunikationssystemer på færdselssikkerhedsområdet og fastlæggelse af de nødvendige lovgivningsrammer for indførelsen af sådanne systemer, navnlig med hensyn til godkendelsesprocedurer, specifikationskrav og adgang til de fornødne radiofrekvenser.
- Fastlæggelse af hovedlinjerne for udvikling og indførelse af kvalitetsstandarder for at optimere brugergrænseflader og mulighederne for at forbedre færdselssikkerheden ved hjælp af telematikapplikationer. Tilsyn med overholdelsen af principklæringen om brugergrænseflader.

5.2.5. Periodisk syn

Kommissionen anfører, at man vil undersøge, hvorvidt der bør indføres periodisk syn for andre køretøjer end personbiler og lastbiler, som allerede er underlagt regler om periodisk syn.

Man vil endvidere sammen med medlemslandene undersøge, hvorvidt der er anledning til at lade de nye indbyggede elektroniske systemer indgå i det periodiske syn.

Herudover vil man søge at afdække og formidle best practices med henblik på at gøre det periodiske syn mere effektivt med lavest mulige omkostninger.

5.3. Forbedring af vejinfrastrukturen

Kommissionen overvejer følgende initiativer med henblik på en forbedring af vejinfrastrukturen:

- Forslag til et rammedirektiv om sikkerheden ved vejinfrastruktur med det formål at indføre et harmoniseret system til afdækning og eliminering af "sorte pletter" og udarbejdelse af færdselssikkerhedsrevisioner for de veje, der indgår i det transeuropæiske net.
- Udarbejdelse af tekniske vejledninger for infrastruktur, navnlig med henblik på foranstaltninger, der kan gennemføres let og billigt, revisionsmetoder, sikkerhedsstyring i byområder, metoder til nedsættelse af hastigheden og mindre farlige autoværn og rabatter.
- Udarbejdelse af en vejledning om best practices vedrørende sikkerheden ved jernbaneoverskæringer.
- Vurdering af de sikkerhedsmæssige konsekvenser af projekter, hvortil der ydes EU-tilskud, og som vedrører et helt geografisk område.

- Tilpasning til den tekniske udvikling af de gældende EU-standarder for vejudstyr med henblik på et højt beskyttelsesniveau, navnlig gennem forbedringer, der gør vejsiderne mindre farlige i tilfælde af ulykker.
- Forsknings- og demonstrationsprojekter om "intelligente veje".
- Forbedring af sikkerhedsniveauet i tunneler, bl.a. via tekniske standarder og information af trafikanterne.

5.4. Sikkerheden ved erhvervmæssig godstransport og passagerbefordring

Der er allerede taget en række initiativer med henblik på at forbedre sikkerheden vedrørende erhvervmæssig personbefordring og godstransport. Kommissionen anfører i den forbindelse, at man fremover vil arbejde videre med følgende punkter:

- Vedtagelse og gennemførelse af Europa-parlamentets og Rådets direktiv om uddannelse af erhvervschauffører.
- Skærpende af lovgivningen (og kontrol med dens anvendelse) om køre- og hviletid inden for erhvervmæssig vejtransport.
- Indførelse af digitale fartskrivere i erhvervskøretøjer.
- Udarbejdelse af retningslinier om de mest hensigtsmæssige metoder på det erhvervspolitiske område med henblik på at nedbringe risikoen for ulykker og kvæstelser og tilskynde til, at hensyntagen til sikkerheden indgår som et væsentligt element i kontrakterne om vejtransport.
- Udarbejdelse af vejledninger om best practices vedrørende fastgøring af last og usædvanlig transport.
- Tilpasning til den tekniske udvikling af EU-lovgivningen om transport af farligt gods.
- Obligatorisk brug af sikkerhedsseler i turistbusser og lastvogne.
- Fastsættelse af regler om beskyttelsesforanstaltninger i køretøjer, der jævnligt befordrer børn.
- Undersøgelse af hvilke konsekvenser den stigende brug af lette erhvervskøretøjer og tjenestekøretøjer har for færdselssikkerheden.

5.5. Redningstjenester og behandling af trafikofre

Kommissionen agter at gennemføre en undersøgelse af best practices med hensyn til lægebehandling efter trafikulykker. Man vil endvidere udarbejde en specifikation for nødsignalsystemer kombineret med et positionsbestemmelsessystem og gennemførelse af demonstrationsprojekter, der omfatter alle faser i redningsindsatsen.

5.6. Indsamling, analyse og videreformidling af data om trafikulykker

EU har etableret en database, CARE (Community Road Accident Database), som modtager data om færdselssikkerhed fra medlemslandene. Disse data forvaltes af Kommissionen.

Kommissionen ønsker at uddybe vidensgrundlaget om trafikulykker, bl.a. ved hjælp af følgende tiltag:

- Udbygning af CARE-databasen og udvidet adgang til basen for at skabe større åbenhed og få flere til at gøre brug af databasen.
- Supplering af CARE med variabler for risikoeksponering og ulykkesårsager.
- Evaluering og forbedring af systemerne til sammenkædning af hospitalernes data med de nationale statistikker om trafikulykker.
- Udarbejdelse af en specifikation for indbyggede "sorte bokse" i køretøjer og undersøgelse af de forskellige alternativets virkninger for bestemte kategorier af køretøjer.
- Oprettelse af et europæisk overvågningsorgan for færdselssikkerhed som en intern struktur i Kommissionen.
- Fastlæggelse af europæiske metoder for en uafhængig efterforskning af trafikulykker og nedsættelse af en uafhængig ekspertgruppe, der skal bistå Kommissionen.

2. Gældende dansk ret

Kommissionen har fastsat et overordnet mål om en halvering af antallet af trafik-ofre i EU inden 2010. Handlingsplanen tager som ovenfor anført sigte på at belyse en række mulige indsatsområder med henblik på målets opfyldelse.

Handlingsplanen giver således overblik over de områder, som Kommissionen dels allerede arbejder med, dels vil arbejde videre med i de kommende år. Der er derfor ikke i selve handlingsplanen stillet egentlige forslag af lovgivningsmæssig karakter, og der er derfor ikke grundlag for at give en vurdering af handlingsplanens forslag til gældende dansk ret.

3. Høring

Da der ikke i handlingsplanen var fremsat konkrete forslag af lovgivningsmæssig karakter, har der ikke været foretaget høring af danske interessenters holdning til planen.

4. Dansk holdning

Danmark er overordnet positivt indstillet over for initiativer, der kan bidrage til at forbedre færdselssikkerheden.

Det bemærkes, at Færdselssikkerhedskommissionen i sin handlingsplan "Hver ulykke er én for meget – Trafiksikkerhed starter med dig" har fastsat en målsætning, hvorefter antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken i Danmark inden udgangen af 2012 skal være reduceret med mindst 40 pct. i forhold til 1998.

5. Andre landes holdninger

Det daværende græske formandskab havde kort forud for transportrådsmødet den 5. og 6. juni 2003 forelagt et udkast til konklusioner, som tog udgangspunkt i handlingsplanen. Konklusionerne blev vedtaget på rådsmødet.

Ifølge konklusionerne opfordrer Rådet Kommissionen til at fortsætte arbejdet med at forbedre færdselssikkerheden og til at tage de nødvendige initiativer i den forbindelse. Rådet opfordrer endvidere Kommissionen til i 2006 at tilvejebringe en midtvejsrapport i relation til målet om en halvering af antallet af trafikofre, ligesom man opfordrer til, hvor dette måtte vise sig nødvendigt, at fremsætte lovgivningsmæssige forslag. Det er i de indledende bemærkninger til konklusionerne udtrykkeligt anført, at målet om en halvering af antallet af trafikofre vedrører EU som helhed. Herudover opfordrer Rådet medlemslandene

til fortsat at give færdselssikkerhed en høj prioritet og til at fremme samarbejde imellem landene med henblik på målets opfyldelse. Der opfordres endelig til, at landene træffer nyskabende foranstaltninger med samme formål.

Der har i øvrigt været afholdt to uformelle ministermøder i Verona henholdsvis den 23.- 24. oktober 2003 og den 25.- 26. oktober 2004, hvor der blev fremlagt erklæringer om færdselssikkerhed. Begge erklæringer er efterfølgende blevet vedtaget som rådskonklusioner.

6. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Handlingsplanen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser

7. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Det bemærkes, at det i handlingsplanen er anført, at man tidligere har kunnet konstatere et stort spring fra de ambitiøse hensigtserklæringer til den meget beskedne indsats fra medlemslandenes side, samtidig med at medlemslandene efter Kommissionens opfattelse alt for ofte har afvist konkrete foranstaltninger på europæisk plan med henvisning til subsidiaritetsprincippet. Kommissionen anfører, at man vil anvende subsidiaritetsprincippet meget stringent, så alle på de forskellige niveauer ved nøjagtigt inden for hvilken ramme, de kan bidrage mest effektivt til den fælles indsats.

Det er regeringens opfattelse, at handlingsplanen ikke er i strid med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

8. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Handlingsplanen har tidligere mundtligt været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på udvalgets møde den 28. maj 2003.

Grundnotat om forslaget er sendt til Folketingets Europaudvalg den 15. juli 2003.

[1] Kommissionens henstilling af 17. januar 2001 om den maksimalt tilladte alkoholkoncentration i blodet (AKB) for førere af motorkøretøjer – K(2000) 4397.