

Särskild rapport

Trafiksäkerhet i EU

Dags att lägga i en högre växel om målen ska nås



EUROPEISKA
REVISIONSRÄTTEN

Innehållsförteckning

	Punkt
Sammanfattning	I–VIII
Inledning	01–16
Trafiksäkerhet är en viktig samhällsfråga	01–09
Trafikolyckor är en vanlig orsak till för tidig död i EU	01–03
Oskyddade trafikanter löper större risk att dö i en trafikolycka, och det finns stora skillnader mellan åldersgrupper och medlemsstater	04–06
Strategin för säkra system är ett globalt koncept	07–09
Roller och ansvarsområden inom EU	10–12
EU:s politik och regelverk för trafiksäkerhet	13–14
EU-finansiering för projekt som bidrar till trafiksäkerhet	15–16
Revisionens inriktning och omfattning samt revisionsmetod	17–23
Iakttagelser	24–102
EU-strategin för säkra system är heltäckande, men kommissionen har svårt att övervaka medlemsstaternas framsteg	24–41
EU-strategin för säkra system är heltäckande och fastställer ambitiösa mål	26–27
Kommissionen har ännu inte gjort någon bedömning av de nationella strategiernas bidrag till EU:s mål	28–31
Övervakningen av medlemsstaternas prestationer är ännu inte ändamålsenlig	32–34
Medlemsstaternas uppgifter om antalet allvarligt skadade är ännu inte jämförbara, medan uppgifterna om antalet döda är det	35–37
EU:s framsteg går för långsamt för att målen för 2030 och 2050 ska kunna uppnås	38–41
EU:s åtgärder inom pelarna vägtrafik, fordon och infrastruktur omfattar inte alla riskområden och är inte tillräckligt integrerade	42–82
Alla huvudorsaker till olyckor behandlas inte på EU-nivå, och kommissionen har en begränsad övervakning av medlemsstaternas verkställighetsstrategier	44–56

Fordon omfattas av en standardiserad ram på EU-nivå, men en åldrande bilpark begränsar effekten av den	57–64
De nationella strategierna för att förbättra säkerheten på vägarna är mer eller mindre sofistikerade, och EU:s krav omfattar inte infrastruktur där flest dödsolyckor inträffar	65–75
Nya utmaningar kommer att kräva ytterligare integrering av kommissionens trafiksäkerhetsåtgärder	76–82
Att uppnå EU:s trafiksäkerhetsmål var inte ett nyckelkriterium för urvals- och övervakningsindikatorer för projekt	83–102
Trafiksäkerhet var inte ett nyckelkriterium när infrastrukturprojekt med trafiksäkerhetsmål valdes ut	85–91
EU-medfinansierade projekt med trafiksäkerhetsmål behövde inte uppskatta sitt potentiella bidrag till trafiksäkerheten eller ta fram några tillhörande resultatindikatorer	92–98
Mindre sammanhållningsfinansiering kan finnas tillgänglig för trafiksäkerhet under perioden 2021–2027, men ett nytt villkor är ett första steg mot en bättre inriktning	99–102
Slutsatser och rekommendationer	103–113

Bilagor

Bilaga I – Exempel på åtgärder inom varje pelare i FN:s strategi för säkra system

Bilaga II – Kommissionens föränderliga trafiksäkerhetsmål sedan 2001

Bilaga III – EU:s regelverk för de pelare i strategin för säkra system som vi har granskat

Bilaga IV – Förteckning över EU-medfinansierade projekt som valdes ut för denna revision

Bilaga V – Översikt över nationella trafiksäkerhetsmål

Bilaga VI – Jämförelse av nationella hastighetsbegränsningar med de hastigheter som rekommenderas i en internationell studie

Bilaga VII – Rättslig status för elsparkcyklar i 15 EU-medlemsstater

Förkortningar

Ordförklaringar

Kommissionens svar

Tidslinje

Vi som arbetat med revisionen

Sammanfattning

I Trafiksäkerhet är en viktig samhällsfråga. Under 2022 dödades 20 640 personer i trafikolyckor i EU. Fotgängare, cyklister och motorcyklister var särskilt utsatta. Trafiksäkerheten är en befogenhet som delas av EU och dess medlemsstater, även om ansvaret för att till fullo genomföra vissa åtgärder som direkt kan förbättra trafiksäkerheten ligger hos de nationella myndigheterna. Kommissionens roll är att samordna verksamheten på EU-nivå, särskilt när den har en gränsöverskridande effekt.

II År 2018 fastställde EU de nuvarande målen som är att halvera antalet döda och allvarligt skadade i trafiken senast 2030 jämfört med 2019, och att minska det till nära noll senast 2050. För att uppnå dessa mål har kommissionen byggt sin trafiksäkerhetspolitik på EU:s strategi för säkra system, som omfattar flera pelare, för att säkerställa att om en del misslyckas kommer en annan att kompensera för det. För den föregående perioden 2014–2020 uppskattade vi att EU:s finansiering via Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden och Fonden för ett sammanlänkat Europa för projekt som gällde trafiksäkerhet uppgick till omkring 6,6 miljarder euro.

III Nu när vi snart är halvvägs in i den nuvarande politiska ramen för 2021–2030 bedömde vi om kommissionen på ett ändamålsenligt sätt har inrättat EU:s strategi för säkra system och hjälpt medlemsstaterna i arbetet med att uppnå trafiksäkerhetsmålen för 2030 och 2050. Inom styrningspelaren i strategin för säkra system undersökte vi om strategin var heltäckande och om kommissionen övervakade medlemsstaternas bidrag till EU:s mål på ett ändamålsenligt sätt. Vi bedömde också om kommissionen hade vidtagit lämpliga åtgärder inom pelarna vägtrafik, fordon och infrastruktur. Inom pelaren för ekonomiskt stöd undersökte vi slutligen om valet av EU-medfinansierade projekt som finansierades under perioden 2014–2020 och utformningen av indikatorer var inriktade på trafiksäkerhetsmål. Vi genomförde revisionen i fyra medlemsstater och granskade ett urval av 13 projekt.

IV På det hela taget drar vi slutsatsen att kommissionen har inrättat en heltäckande EU-strategi för säkra system med ambitiösa mål för 2030 och 2050. Vi konstaterade dock brister i åtgärderna. Med nuvarande framstegstakt och utan extra insatser från EU och medlemsstaterna är det dessutom osannolikt att dessa ambitiösa mål kommer att uppnås.

V När det gäller **styrningspelaren** konstaterade vi att kommissionen ännu inte hade gjort någon bedömning av i vilken utsträckning medlemsstaternas planerade insatser bidrar till att EU:s trafiksäkerhetsmål uppnås. Nästan alla medlemsstater satte upp mål för att halvera antalet döda och allvarligt skadade, men det fanns skillnader i hur sofistikerade de nationella strategierna var. Dessutom behövs ytterligare åtgärder för att övervakningen av medlemsstaternas prestationer ska bli ändamålsenlig. Vi fann också jämförbarhetsproblem i hur medlemsstaterna samlade in och rapporterade uppgifter till kommissionen om allvarliga skador.

VI Vi konstaterade också att **pelaren för vägtrafik** inte omfattade alla huvudsakliga riskområden i samma utsträckning inom EU och att kommissionen hade en begränsad roll när det gällde att övervaka nationella verkställighetsmetoder. Även om **fordonspelaren** omfattades av en standardiserad ram på EU-nivå för nya fordon, begränsades dess inverkan av att medlemsstaternas bilparker åldras. Medlemsstaternas förfaranden inom **infrastrukturpelaren**, inbegripet förfarandena för att identifiera farliga vägvägsnitt och orsaker till olyckor, varierade i fråga om hur sofistikerade de var. Genom EU-lagstiftningen på detta område infördes gemensamma principer och förfaranden, men dess tillämpningsområde omfattade inte infrastruktur där det förekommer flest dödsolyckor, såsom stadsområden, icke-primära vägar utanför stadsområden och cykelvägar. Slutligen fann vi att nya trafiksäkerhetsutmaningar (såsom enpersonsfordon och självkörande fordon) kommer att kräva att kommissionens åtgärder integreras ytterligare inom dessa tre pelare.

VII När det gäller **pelaren för ekonomiskt stöd** konstaterade vi att under perioden 2014–2020 var trafiksäkerheten inte ett nyckelkriterium när projekt med trafiksäkerhetsmål skulle väljas ut, eftersom den konkurrerade med andra prioriteringar (t.ex. ökad tillgänglighet och grönare transporter). För de flesta granskade projekt var urvalskriterierna inte inriktade på de vägnätsavsnitt som hade flest antal olyckor eller döda, och det fanns inga kriterier för utformningen av trafiksäkerheten. Dessutom fanns det inget krav på att EU-medfinansierade projekt skulle uppskatta det potentiella bidraget till trafiksäkerheten eller fastställa tillhörande resultatindikatorer. För perioden 2021–2027 kan finansieringen från sammanhållningspolitiken för framtida projekt som syftar till att förbättra trafiksäkerheten minska, såvida inte starka prioriteringsregler fastställs för att uppnå detta mål.

VIII Utifrån dessa slutsatser rekommenderar vi att kommissionen

1. förbättrar rapporteringen om allvarliga skador och tar fram prestationsmål,
2. tittar närmare på orsakerna till olyckor och inför ytterligare riktlinjer som omfattar alla riskområden,
3. planerar för en tydligare prioritering och en efterhandsbedömning av EU-medfinansierade projekt med trafiksäkerhetsmål.

Inledning

Trafiksäkerhet är en viktig samhällsfråga

Trafikolyckor är en vanlig orsak till för tidig död i EU

01 I EU är trafikolyckor en vanlig orsak till för tidig död: år 2022 dödades 20 640 personer i trafikolyckor¹. Dessutom uppskattas det att för varje förlorat liv drabbas ytterligare fem personer i EU av allvarliga skador med livsförändrande konsekvenser².

02 I absoluta tal står vägtransporterna för den högsta kostnaden i människoliv jämfört med andra transportsätt. Under 2016–2020 uppgick antalet döda i trafiken i EU, med undantag av Storbritannien och Nordirland, i genomsnitt till 22 420 per år jämfört med 19 döda bland tågresenärer. Den senaste dödliga flygolyckan där en EU-transportör var inblandad inträffade 2016, då två människor miste livet.

03 Utifrån de senaste [uppgifterna](#) från Världshälsoorganisationen är läget i Europa positivt globalt sett jämfört med andra regioner: Europa har det lägsta antalet döda i trafiken och till skillnad från andra regioner sjunker denna siffra. Dödsolyckorna i trafiken har minskat avsevärt i EU sedan 2000, men minskningen har stannat av de senaste åren.

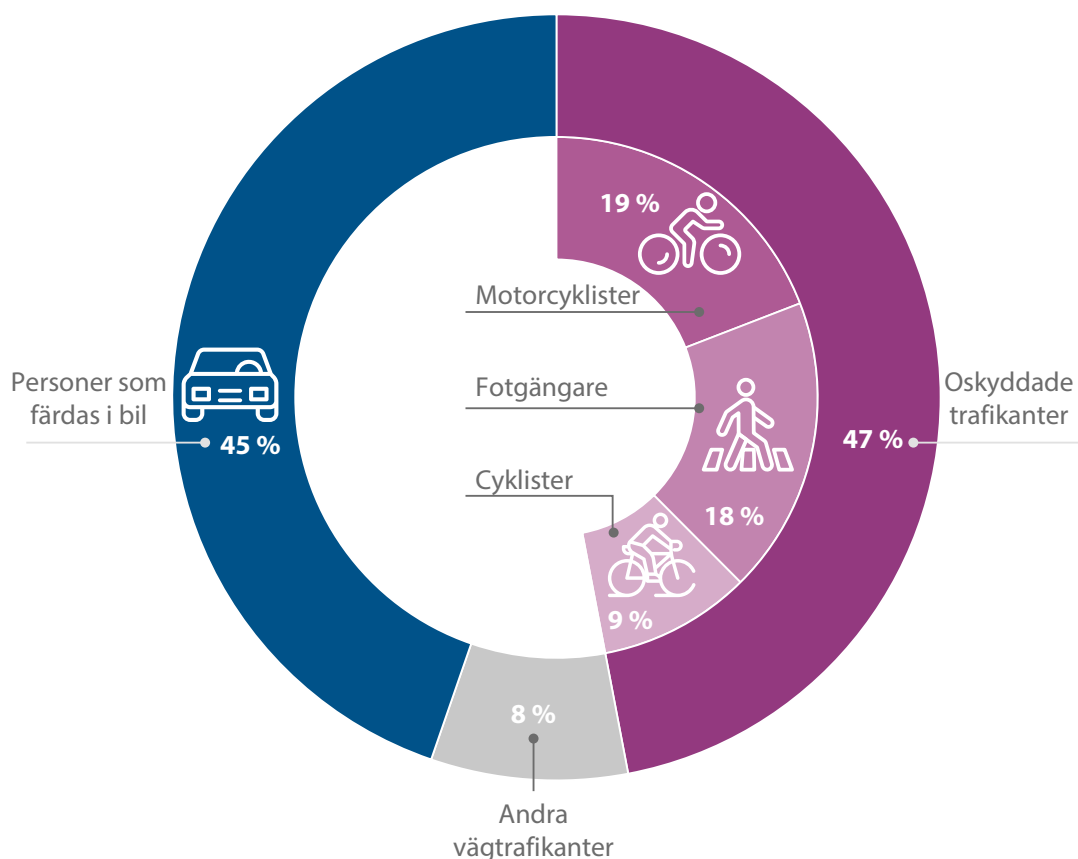
Oskyddade trafikanter löper större risk att dö i en trafikolycka, och det finns stora skillnader mellan åldersgrupper och medlemsstater

04 Alla trafikanter kan bli inblandade i en trafikolycka med dödlig utgång, men oskyddade trafikanter (dvs. fotgängare, cyklister och motorcyklister) är särskilt utsatta. När man tittar på EU:s trafikolyckor med dödlig utgång 2021 stod oskyddade trafikanter för den största andelen (47 %), följt av personer som färdades i bil (45 %) (se [figur 1](#)). Dessutom står oskyddade trafikanter för nästan 70 % av antalet döda i stadsområden.

¹ *Road Safety in the EU*, Europeiska kommissionen, 2023.

² *Serious injuries*, Europeiska kommissionen, 2021.

Figur 1 – Fördelning av antalet döda i trafiken i EU per kategori av trafikanter (2021)



Anm.: Summan av siffrorna blir inte 100 % på grund av avrundning.

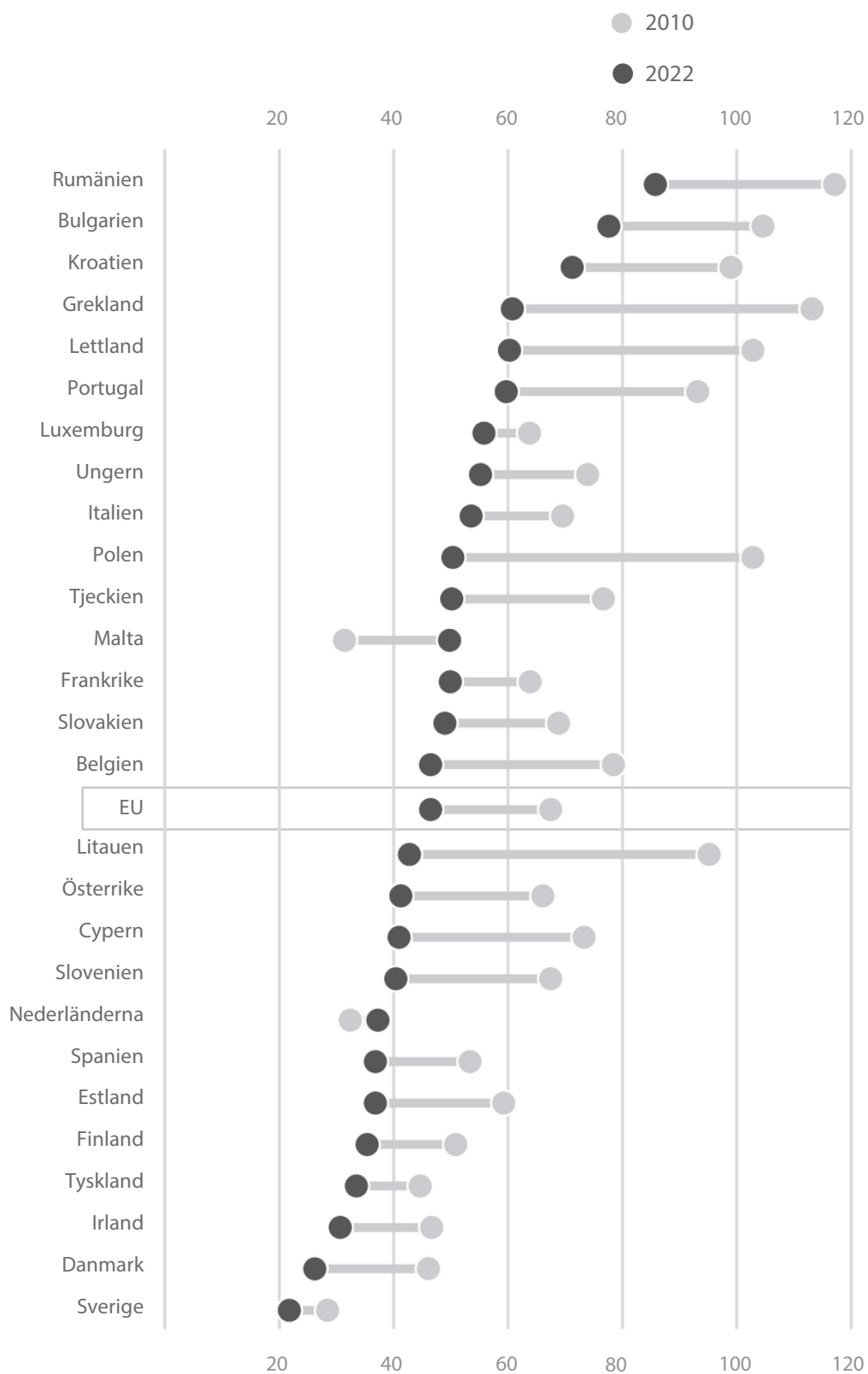
Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av gemenskapsdatabasen över trafikolyckor (Care).

05 Ungdomar (18–24 år) har den högsta dödligheten, följt av personer som är 65 år eller äldre. Även om dödsolyckor bland unga trafikanter främst gäller personer som färdas i bil (64 % 2019) var hälften av de personer i åldern 65 år eller äldre som dog i en trafikolycka cyklister eller fotgängare³.

06 År 2022 var den genomsnittliga dödligheten i EU på grund av trafikolyckor 46 döda per miljon invånare, med betydande skillnader mellan medlemsstaterna (se [figur 2](#)). Sverige och Danmark hade den lägsta dödligheten med 22 respektive 26 döda per miljon invånare. Rumänien hade högst dödlighet, med 86 döda per miljon invånare.

³ [Young people](#), Europeiska kommissionen, 2021 och [Seniors](#), Europeiska kommissionen, 2023.

**Figur 2 – Antal döda per miljon invånare i medlemsstaterna
(2022 resp. 2010)**



Anm.: I siffrorna för Europeiska unionen ingår inte Storbritannien och Nordirland.

Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av Care.

Strategin för säkra system är ett globalt koncept

07 Trafiksäkerhet konkurrerar med andra mål, till exempel rörlighet, och påverkas också av många faktorer och aktörer. De fyra främsta orsakerna till dödsolyckor i trafiken har identifierats som (1) fortkörning, (2) körning under alkoholpåverkan, (3) att säkerhetsbälte inte används och (4) att föraren är distraherad⁴. Myndigheter, näringslivet och det civila samhället kan alla göra något åt orsakerna till olyckor genom att vidta olika åtgärder.

08 Strategin för säkra system utvecklades ursprungligen i Sverige och Nederländerna under 1990-talet⁵. Den bygger på att man är medveten om att människor gör misstag och innehåller förslag på hur man kan se till att sådana misstag inte leder till att människor dör eller blir allvarligt skadade. Denna förebyggande strategi har flera skyddslager för att säkerställa att om en del misslyckas kommer en annan att kompensera för det.

09 Förenta nationerna (FN) införde strategin i sin [trafiksäkerhetsstrategi](#) första gången 2011. I augusti 2020 inledde FN ett [andra årtionde för trafiksäkerhet](#) och fastställde ett mål för att minska antalet döda och skadade i trafiken med minst 50 % mellan 2021 och 2030. [Bilaga I](#) innehåller exempel på åtgärder som bidrar till trafiksäkerheten enligt denna [strategi](#). Initiativ för trafiksäkerhet bidrar till FN:s mål för hållbar utveckling 3 ”god hälsa och välbefinnande” och 11 ”hållbara städer och samhällen”.

Roller och ansvarsområden inom EU

10 Medlemsstaterna beslutar om sin nationella transportpolitik och om många aspekter av vägtrafik- och säkerhetsbestämmelser. De ansvarar också för att införliva EU-direktiv och genomföra EU-förordningar, inbegripet de som rör trafiksäkerhet. Vidare har de det fulla ansvaret för att genomföra vissa av de åtgärder som direkt leder till att antalet döda och allvarligt skadade minskar. Dessutom beslutar medlemsstaterna om prioriterade infrastrukturprojekt som de huvudsakligen finansierar via nationella eller regionala budgetar.

⁴ Europeiska trafiksäkerhetsrådet, [Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe](#), 2022.

⁵ ITF – OECD, [The Safe System Approach in Action](#), 2022.

11 År 1992 [enades](#) medlemsstaterna om att inrätta ett EU-omfattande transportinfrastrukturnät. De gav också EU delad befogenhet att fastställa åtgärder för att förbättra transportsäkerheten. **Kommissionen**, och i synnerhet generaldirektoratet för transport och rörlighet (GD Transport och rörlighet), ansvarar för att utforma och genomföra transportpolitiken på EU-nivå och för att se till att den följs. Andra generaldirektorat inom kommissionen, till exempel generaldirektoratet för inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag (GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag) och Europeiska genomförandeorganet för klimat, infrastruktur och miljö (Cinea), ansvarar också för nyckelåtgärder som bidrar till EU:s trafiksäkerhetspolitik.

12 **Beteendet hos personer och företag** är en nyckelfaktor som bidrar till en säker vägtransportmiljö, eftersom de väljer transportsätt och fordonens säkerhetsegenskaper och ansvarar för hur de beter sig i trafiken.

Försäkringsbranschen är en viktig aktör eftersom den utformar sina produkter och tjänster utifrån säkerhetshänsyn (t.ex. ”betala efter hur du kör”-bestämmelser), främjar ny teknik, uppmuntrar trafikanter att köra säkert och samlar in uppgifter för att bättre förstå orsakerna till trafikolyckor.

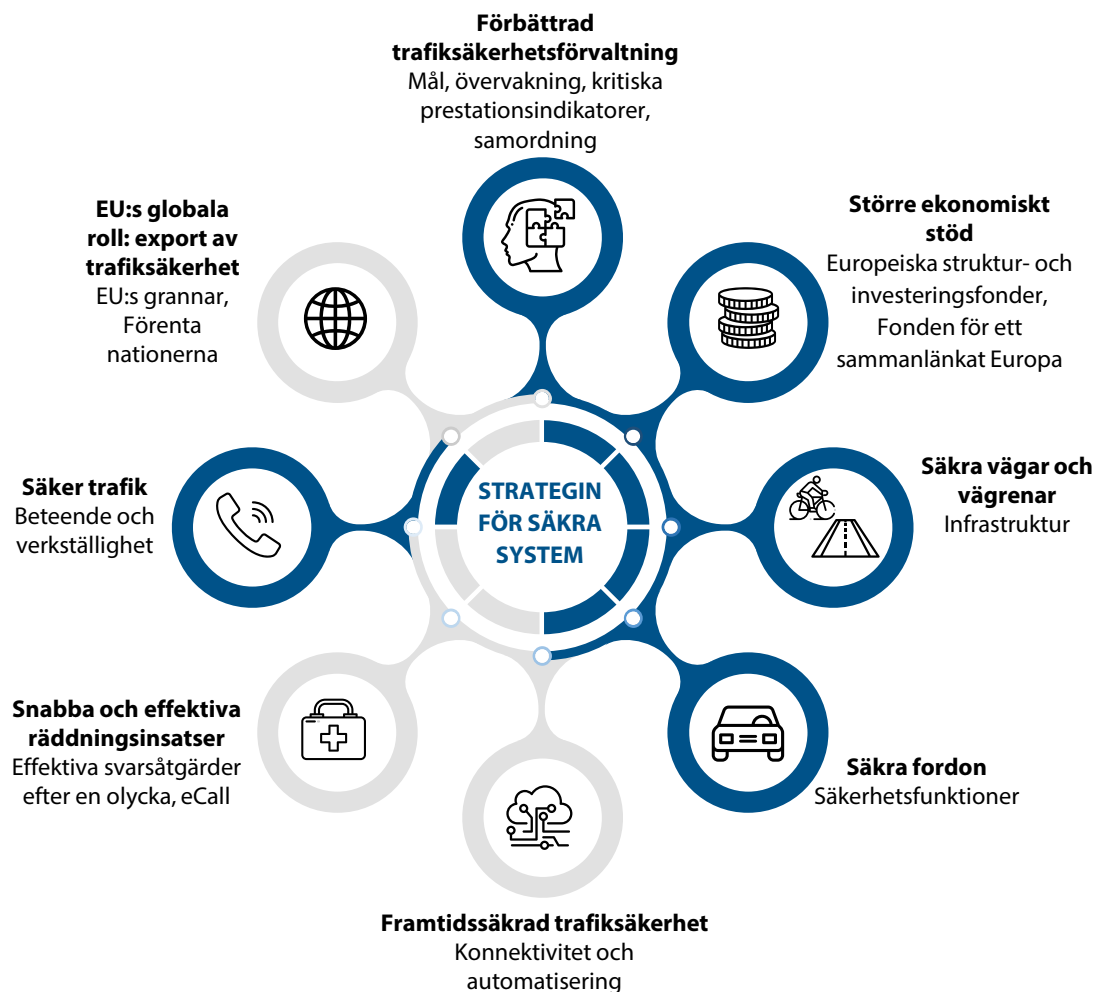
EU:s politik och regelverk för trafiksäkerhet

13 År 2018 grundade kommissionen sin trafiksäkerhetspolitik för perioden 2021–2030 på **EU-strategin för säkra system**, som omfattar åtta pelare (se [figur 3](#)).

Kommissionen fastställde också de nuvarande målen att halvera antalet döda och allvarligt skadade mellan 2020 och 2030, och att närma sig noll senast 2050.

[Europaparlamentet](#) och [rådet](#) ställde sig också bakom dessa mål. Denna politik bygger på tidigare initiativ från kommissionen (se [bilaga II](#)).

Figur 3 – EU-strategin för säkra system



Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av på kommissionens meddelande [Europa på väg](#). Delarna i blått är de som ingår i revisionens inriktning och omfattning.

14 EU:s regelverk för strategin för säkra system kombinerar bindande rättsakter och rekommendationer till medlemsstaterna (se [bilaga III](#)).

EU-finansiering för projekt som bidrar till trafiksäkerhet

15 Under perioden 2014–2020 använde EU främst tre instrument för att finansiera nationella och regionala transportinfrastrukturprojekt som bidrar till trafiksäkerheten:

- **Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf)** och **Sammanhållningsfonden (SF)**, där förvaltningen delas av kommissionen och medlemsstaterna. Kommissionens generaldirektorat för regional- och stadspolitik (GD Regional- och stadspolitik) godkänner fleråriga program med finansieringsprioriteringar som medlemsstaterna har utformat och övervakar genomförandet. Nationella eller regionala förvaltande myndigheter ansvarar sedan för att välja ut och genomföra de särskilda projekt som medfinansieras via Eruf och Sammanhållningsfonden.
- **Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)**, som förvaltas direkt av kommissionen (GD Transport och rörlighet). Kommissionen har delegerat ansvaret för att bevilja bidrag och övervaka genomförandet till Cinea.

Dessa tre instrument är fortsatt en finansieringskälla för perioden 2021–2027. Dessutom kan faciliteten för återhämtning och resiliens under den nuvarande perioden stödja projekt som bidrar till trafiksäkerheten.

16 Eftersom nationella projektansvariga och myndigheter inte var skyldiga att specifikt identifiera de EU-medfinansierade projekt som bidrog till trafiksäkerheten under perioden 2014–2020 finns det ingen översikt på EU-nivå över det totala finansieringsbelopp som gick till trafiksäkerhet. Vid revisionen uppskattade vi därför det aktuella EU-finansieringsbelopp som tillhandahölls inom ramen för Eruf, Sammanhållningsfonden och FSE under perioden för projekt som bidrog till trafiksäkerheten. I februari 2023 uppgick åtagandebeloppet till 6 663 miljoner euro (FSE 1 477 miljoner euro, Eruf och SF 5 186 miljoner euro).

Revisionens inriktning och omfattning samt revisionsmetod

17 I denna rapport bedömer vi om kommissionen på ett ändamålsenligt sätt har inrättat strategin för säkra system (se [figur 3](#)) och hjälpt medlemsstaterna i arbetet med att uppnå målen att halvera antalet döda och allvarligt skadade mellan 2020 och 2030, och att närma sig noll senast 2050. Vi tittade på huruvida

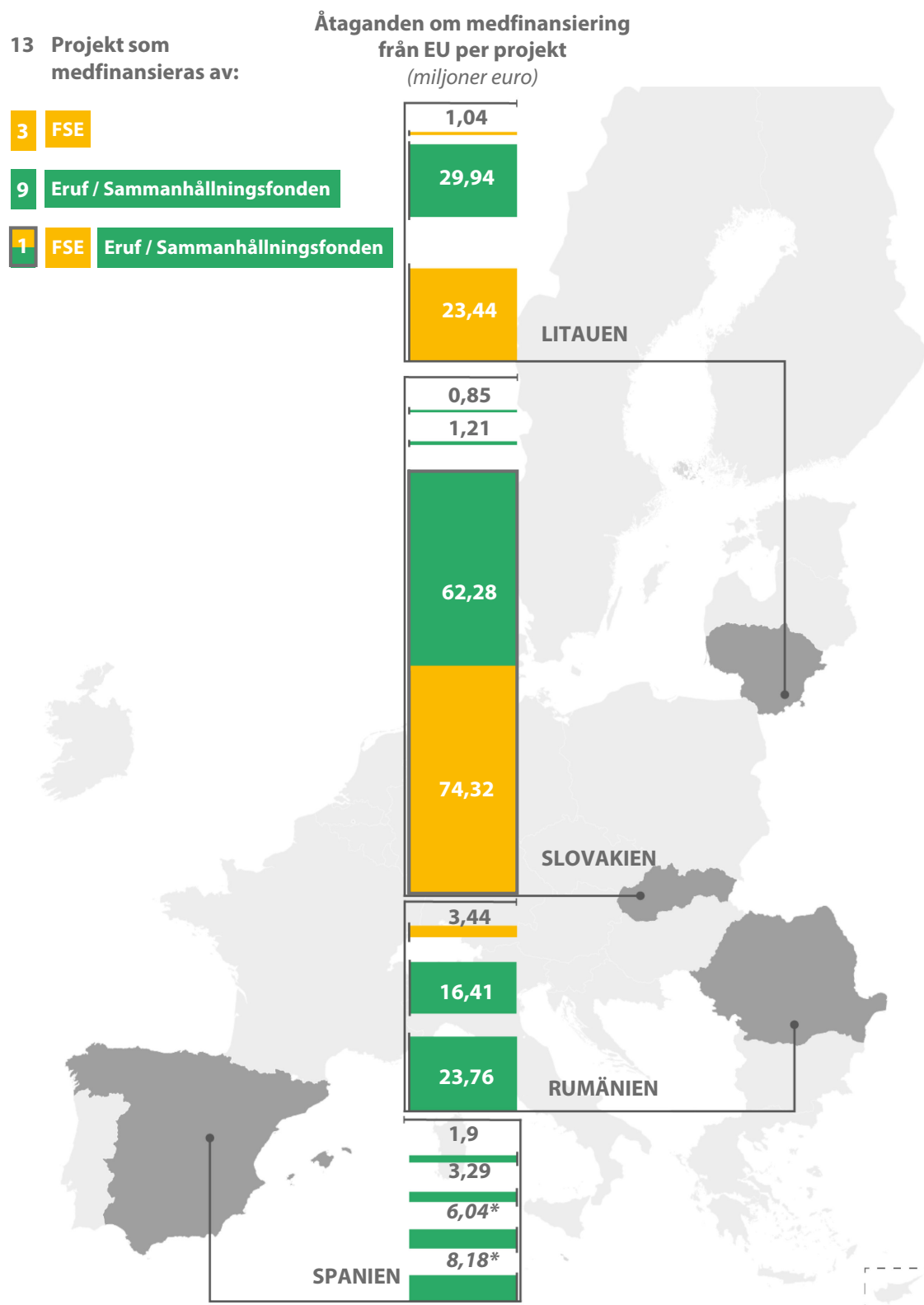
- kommissionen har utformat en heltäckande strategi för säkra system och på ett ändamålsenligt sätt övervakat hur medlemsstaternas trafiksäkerhetsåtgärder har bidragit till EU:s politiska mål,
- kommissionen har vidtagit lämpliga underliggande åtgärder för pelarna vägtrafik, fordon och infrastruktur i EU-strategin för säkra system,
- valet av EU-medfinansierade infrastrukturprojekt under programperioden 2014–2020 och utformningen av indikatorer på lämpligt sätt var inriktade på EU:s trafiksäkerhetsmål.

18 Vi granskade bevis från en rad olika källor enligt följande:

- Vi analyserade EU:s strategidokument för trafiksäkerhet, relevanta lagstiftnings- och policydokument samt rapporter som offentliggjorts av forskningsorgan, branschorganisationer och den akademiska världen.
- Vi intervjuade personal från kommissionens berörda generaldirektorat, Cinea och företrädare för nationella organ.
- Vi träffade intresseorganisationer på europeisk och nationell nivå samt personal från FN:s ekonomiska kommission för Europa och FN:s trafiksäkerhetsfond.
- Vi analyserade de nationella trafiksäkerhetsstrategierna och relevanta lagstiftnings- och policydokument i ett urval av fyra medlemsstater (Spanien, Litauen, Rumänien och Slovakien).
- Vi anordnade besök på plats i de fyra medlemsstaterna ovan, där vi undersökte ett urval av 13 infrastrukturprojekt för trafiksäkerhet som finansierades genom EU:s budget under perioden 2014–2020 (se [bilaga IV](#)). Alla utvalda projekt hade trafiksäkerhet bland sina mål.

19 I [figur 4](#) finns en översikt över de medlemsstater och projekt som vi granskade.

Figur 4 – Medlemsstater och projekt som valdes ut för revisionen



Anm.: * Projektet avbröts efter urvalet.

Källa: Europeiska revisionsrätten.

20 Vi valde ut medlemsstater utifrån de finansieringsbelopp som anslagits från Eruf, Sammanhållningsfonden och FSE till projekt som bidrar till trafiksäkerheten, och tog med medlemsstater med olika trafiksäkerhetsnivåer och trender vad gäller antalet dödsolyckor i trafiken.

21 Vårt urval av projekt omfattar infrastrukturprojekt med olika typer av bidrag till trafiksäkerheten (t.ex. nya eller uppgraderade motorvägar och infrastruktur för cyklister eller fotgängare). Vi valde ut nio Eruf-SF-projekt, tre FSE-projekt och ett projekt som fick ekonomiskt stöd från både FSE och Sammanhållningsfonden. Sammantaget uppgår de totala åtagandena om EU-finansiering för dessa projekt till 242 miljoner euro.

22 Revisionen omfattar trafiksäkerhetsramen för perioden sedan kommissionen antog sin färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde 2011 och är inriktad på investeringar som fick stöd av EU under perioden 2014–2020. Revisionens fältarbete slutfördes i september 2023.

23 Vi beslutade att genomföra denna revision inte bara för att trafiksäkerheten är en viktig samhällsfråga, utan också för att framstegen när det gäller att minska antalet dödsolyckor på EU:s vägar har stannat av de senaste åren. Syftet med denna rapport är att bidra till diskussioner om framtida förslag till politiska initiativ och lagstiftningsakter nu när vi snart är halvvägs in i EU:s nuvarande ram för trafiksäkerhet 2021–2030.

lakttagelser

EU-strategin för säkra system är heltäckande, men kommissionen har svårt att övervaka medlemsstaternas framsteg

24 En ändamålsenlig EU-strategi för trafiksäkerhet bör fastställa realistiska mål som är förenliga med den sammanlänkade politiken på EU-nivå och internationell nivå⁶. Strategin bör omfatta åtgärder inom de olika politikområdena och innehålla en uppskattning av de resurser som krävs⁷. Dessutom bör nationella trafiksäkerhetsstrategier anpassas till övergripande EU-mål. Slutligen bör det finnas ett tillförlitligt övervakningssystem som bygger på relevanta indikatorer för att följa de framsteg som görs mot EU:s trafiksäkerhetsmål⁸.

25 Vi undersökte därför EU-strategin för säkra system och de trafiksäkerhetsmål som fastställts på EU-nivå. Vi bedömde också kommissionens översikt över medlemsstaternas bidrag till och framsteg mot sådana mål. Slutligen tittade vi på de framsteg som görs för närvarande mot de fastställda målen.

EU-strategin för säkra system är heltäckande och fastställer ambitiösa mål

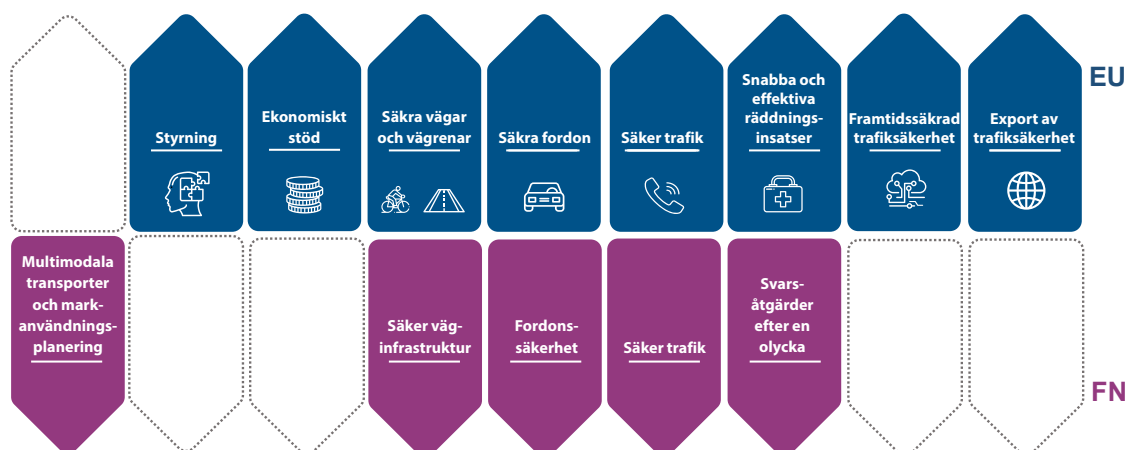
26 År 2018 [antog](#) kommissionen EU-strategin för säkra system för trafiksäkerhet. Den följer en liknande strategi och struktur som den FN har tagit fram (se punkt [09](#)). Men det finns också vissa skillnader. Vi noterade särskilt att även om EU-strategin för säkra system lade större tonvikt vid teknisk utveckling, såsom intelligenta transportsystem eller självkörande fordon, omfattade den inte direkt aspekter av multimodala transporter och markanvändningsplanering. I [figur 5](#) jämförs de två strategierna för säkra system.

⁶ [Verktyslådan](#) för bättre lagstiftning # 15, 18, 19, Europeiska kommissionen, 2021.

⁷ [Rekommendationer för nästa steg mot nollvisionen](#), Europaparlamentet, 2021.

⁸ Rådets [slutsatser om trafiksäkerhet](#), 2017.

Figur 5 – Jämförelse mellan EU:s och FN:s strategier för säkra system



Källa: Europeiska revisionsrätten.

27 Kommissionen har med tiden höjt sin ambition i fråga om trafiksäkerhet (se [bilaga II](#)). När kommissionen antog sin strategi för säkra system 2018 lade den till en minskning av antalet allvarligt skadade till sina tidigare mål. Den fastställde också de nuvarande målen att halvera antalet döda och allvarligt skadade mellan 2020 och 2030, och att minska det till nära noll senast 2050 (se punkt [13](#)).

Kommissionen har ännu inte gjort någon bedömning av de nationella strategiernas bidrag till EU:s mål

28 EU:s trafiksäkerhetsmål kan endast uppnås om medlemsstaterna inför en politik och investeringsprogram som främjar dessa mål. De nationella strategierna i de allra flesta av de 27 medlemsstaterna, inbegripet alla fyra medlemsstater som vi besökte, fastställer mål för att halvera antalet döda och allvarligt skadade. Medlemsstaterna har dock använt olika referensår när de har beräknat framstegen på nationell nivå (se [bilaga V](#)).

29 Kommissionen har ännu inte gjort någon bedömning av i hur stor utsträckning nationella trafiksäkerhetsstrategier bidrar till EU:s mål. Vi konstaterade att de nationella strategierna i de fyra medlemsstater som vi besökte inte hade samma upplägg eller detaljnivå, vilket gör det svårt att jämföra dem och även att bedöma om de är lämpliga för att EU:s mål ska uppnås. Alla fyra medlemsstater som vi besökte utarbetade visserligen en uppföljande handlingsplan, men alla har inte gjort en uppskattning av den totala finansiering som krävs för att uppnå de nationella målen. Det kommer att göra det svårare för kommissionen att få en överblick på EU-nivå (se [tabell 1](#)).

Tabell 1 – Analys av nationella strategier i de medlemsstater som vi besökte

Medlemsstat	Fastställda mål utöver antal döda och allvarligt skadade	Identifiering av övergripande finansieringsbehov	Uppföljande handlingsplan
Spanien	Ja (efter transportsätt, ålder och oskyddade trafikanter)	Nej	Ja
Litauen	Ja (avseende färre olycksdrabbade sträckor, säkra fordon och genomförandegraden för byråns rekommendationer)	Ja	Ja
Rumänien	Ja (avseende färre olycksdrabbade sträckor)	Nej	Ja
Slovakien	Nej	Nej	Ja

Källa: Europeiska revisionsrätten, 2023.

30 Dessutom konstaterade vi att inga landsspecifika rekommendationer i fråga om trafiksäkerhet har utfärdats för den [europeiska planeringsterminen](#). I några fall kommenterade kommissionen trafiksäkerhetsfrågorna i de landsrapporter som utarbetades som en del av processen. I kommentarerna tog den till exempel upp behovet av ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder för cyklister i Belgien (2023) och behovet av att investera i säkrare infrastruktur i Litauen (2019) och Rumänien (2020). Vi fann dock inga bevis på en konsekvent övervakning av medlemsstaternas åtgärder i fråga om trafiksäkerhet.

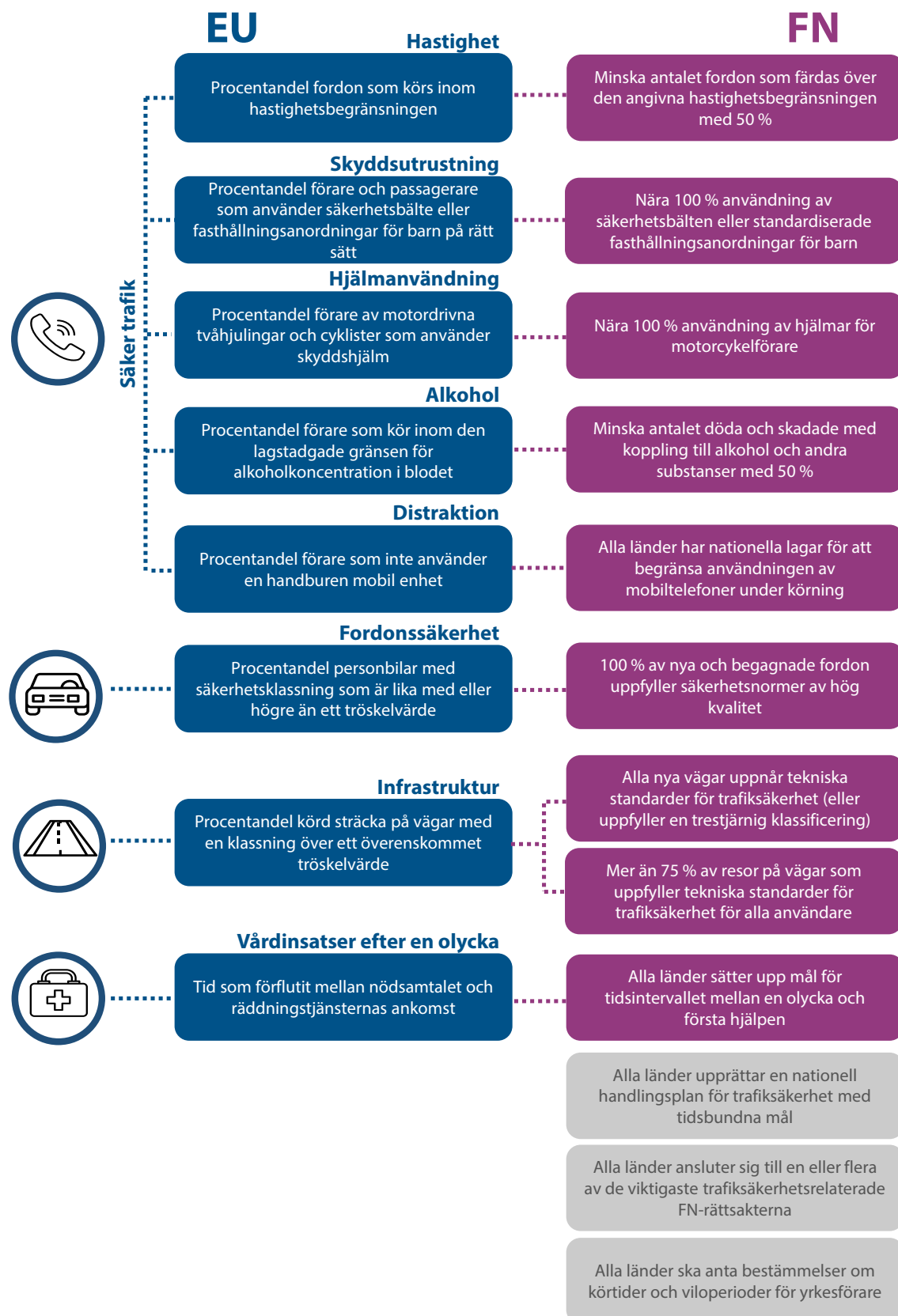
31 För att hjälpa medlemsstaterna att bidra ytterligare till EU:s mål utarbetade kommissionen under tiden initiativ för att sprida bästa praxis.

- o Sedan 2019 har EU:s program för trafiksäkerhetsutbyte fört samman medlemsstater som har större trafiksäkerhetsutmaningar och medlemsstater som presterar bättre. Programmet omfattade studiebesök och tematiska workshoppar och tillhandahöll rekommenderade handlingsplaner. Det första treåriga pilotprojektet var inriktat på sex medlemsstater med större utmaningar, medan 19 medlemsstater deltar i den andra upplagan av programmet.
- o [Europeiska trafiksäkerhetsobservatoriet](#) (Erso) tillhandahåller uppgifter om trafikolyckor och offentliggör landsspecifika och tematiska rapporter om relevant praxis och politik i EU. Kommissionen gav nyligen observatoriet i uppdrag att övervaka genomförandet av trafiksäkerhetsstrategier på nationell nivå och EU-nivå. Resultatet av detta arbete kommer att ligga till grund för en genomföranderapport om EU:s trafiksäkerhetsstrategi, som ska läggas fram 2025.

Övervakningen av medlemsstaternas prestationer är ännu inte ändamålsenlig

32 År 2019 [fastställde](#) kommissionen åtta kritiska prestationsindikatorer (KPI) för trafiksäkerhet (se [figur 6](#)). Dessa kritiska prestationsindikatorer är inriktade på faktorer som bidrar till EU:s trafiksäkerhetsmål, det vill säga trafikanternas beteende, fordonssäkerhet, väginfrastrukturens kvalitet och räddningsinsatser. De kritiska prestationsindikatorerna delar vissa likheter med en uppsättning frivilliga globala prestationsmål för säkerhet som FN fastställde 2017 för att hjälpa medlemsstaterna att rikta sina trafiksäkerhetsåtgärder. I sitt meddelande från 2018 konstaterade kommissionen att det behövs bättre uppgifter för att fastställa mål för de kritiska prestationsindikatorerna. En del medlemsstater har fastställt mål för en uppsättning kritiska prestationsindikatorer, men inga sådana mål har ännu fastställts på EU-nivå.

Figur 6 – Jämförelse mellan EU:s kritiska prestationsindikatorer och FN:s frivilliga prestationsmål



Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av dokument från kommission och FN.

33 År 2020 inledde kommissionen projektet "Baseline", enligt vilket den gav finansiering till medlemsstaterna för att de skulle samla in uppgifter för dessa kritiska prestationsindikatorer. Arton medlemsstater deltog i projektet, som pågick fram till 2022. Även om projektet innebär betydande framsteg anser vi att det inte räckte för att uppnå tillräcklig jämförbarhet mellan medlemsstaterna och planera potentiella mål. Faktum är att deltagandet i projektet var frivilligt och det var inte alla medlemsstater samlade in samma uppgifter för kritiska prestationsindikatorer. Dessutom avvek medlemsstaterna från kommissionens standardmetod för att beräkna indikatorer, vilket påverkade jämförbarheten⁹.

34 Som en uppföljning av projektet "Baseline" inledde kommissionen 2022 det nuvarande projektet "Trendline" i syfte att fastställa nationella mål för alla insamlade kritiska prestationsindikatorer (se punkt **32**). I projektet identifierades ytterligare tio experimentella indikatorer som skulle testas i begränsad skala. Även om deltagandet är mycket högre än tidigare (25 medlemsstater kommer att samla in kritiska prestationsindikatorer och två kommer att vara observatörer) gör projektupplägget att medlemsstaterna kan fortsätta använda en annan uppsättning insamlade indikatorer och avvika från standardmetoden. Det innebär att det kan bli svårt att fastställa och övervaka aggregerade mål på EU-nivå för kritiska prestationsindikatorer eftersom uppgifterna ännu inte är tillräckligt jämförbara.

Medlemsstaternas uppgifter om antalet allvarligt skadade är ännu inte jämförbara, medan uppgifterna om antalet döda är det

35 Sedan 1993 har medlemsstaterna varit skyldiga att samla in trafiksäkerhetsstatistik över antalet döda och skadade i trafiken och skicka dessa uppgifter till kommissionen (se [ruta 1](#)).

⁹ Projektet Baseline, [Slutsatser och rekommendationer](#), 2023.

Ruta 1

Kommissionens Care-databas

År 1993 **inrättade** rådet Care-databasen om trafikolyckor och krävde att medlemsstaterna skulle rapportera uppgifter varje år. Eftersom det i beslutet inte angavs exakt vilka uppgifter som skulle rapporteras träffas en expertgrupp, som består av företrädare för medlemsstaterna och kommissionen (GD Transport och rörlighet och Eurostat), regelbundet för att diskutera vilka variabler som ska samlas in och spridas och i vilket format. Databasen innehåller uppgifter för varje olycka som inbegriper döda eller skadade, såsom olyckans typ och plats, uppgifter om väginfrastruktur och information om de inblandade fordonen och de drabbade trafikanterna.

Varje höst offentliggör kommissionen statistik på EU- och medlemsstatsnivå. Individuella datapunkter är inte tillgängliga för allmänheten, men görs på begäran tillgängliga för forskare i analysyfte.

36 Det är fortfarande problem med uppgifternas jämförbarhet trots att detta länge har varit ett rättsligt krav. Detta gäller särskilt uppgifter om skador, där varje medlemsstat antar sina egna nationella kriterier för att fastställa allvarlighetsgrad. De flesta medlemsstater kräver att den polis som rycker ut vid en olycka klassificerar en skada som "allvarlig", medan det i andra medlemsstater är sjukhuset som gör den klassificeringen. **Tabell 2** illustrerar de olika kriterier för att identifiera allvarliga skador som användes vid tidpunkten för revisionen i de fyra medlemsstater som vi besökte.

Tabell 2 – Kriterier för att klassificera en skada som allvarlig i de fyra medlemsstater som vi besökte

Medlemsstat	Kriterier för att klassificera en skada som allvarlig
Spanien	Den skadade lades in på sjukhus i minst 24 timmar eller klassificerades av sjukhuset
Litauen	Personens skador krävde sjukhusvård, och sjukhuset registrerade skadorna som en "allvarlig försämring av hälsan".
Rumänien	Skador klassificeras av sjukhuset
Slovakien	Typen av skada ingår i en juridiskt etablerad förteckning över skador

Källa: Europeiska revisionsrätten.

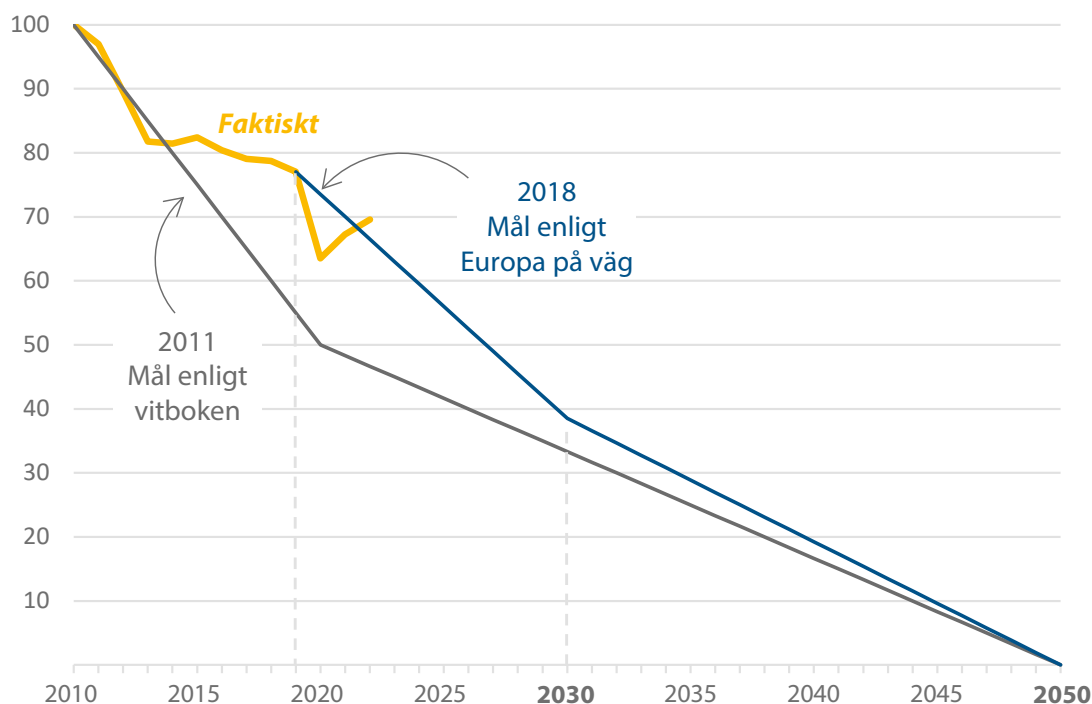
37 För att förbättra jämförbarheten [enades](#) EU:s transportministrar 2017 om att fortsätta arbeta för att man ska använda en gemensam skadedefinition som bygger på skadeskalan MAIS3+. Detta är ett internationellt klassificeringssystem som bygger på sjukhusjournaler. År 2023 samlade endast 19 medlemsstater in uppgifter med hjälp av MAIS3+-klassificeringen. Dessutom var inte de metoder som användes för att få fram MAIS3+-uppskattningar standardiserade mellan medlemsstaterna. Kommissionen undersökte trenderna i de länder som samlade in uppgifter enligt båda metoderna och konstaterade att i de nationella metoderna antingen under- eller överrapporterades allvarliga skador jämfört med den harmoniserade metoden¹⁰. Det innebär att kommissionen inte kan få en korrekt överblick över allvarliga skador på EU-nivå och utforma välriktade åtgärder för att minska deras antal.

EU:s framsteg går för långsamt för att målen för 2030 och 2050 ska kunna uppnås

38 Mellan 2010 och 2020 minskade antalet dödsoffer i trafiken i EU med 36 %, det vill säga betydligt mindre än det mål på 50 % som kommissionen fastställde i sin [vitbok från 2011](#). Under 2022 ökade faktiskt antalet döda i trafiken med 4 % jämfört med det föregående året (se [figur 7](#)).

¹⁰ [Serious injuries](#), Europeiska kommissionen, 2023.

Figur 7 – Minskning av antalet döda i trafiken i EU sedan 2010 jämfört med målen för 2020, 2030 och 2050 i procent



Anm.: Att antalet döda i trafiken minskade år 2020 beror främst på covid-19-pandemins effekter på vägtrafiken.

Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av uppgifter från kommissionen.

39 Med nuvarande takt och utan extra insatser är det osannolikt att EU och medlemsstaterna kommer att uppnå delmålet för 2030, vilket väcker tvivel om förmågan att uppnå målet för 2050. Antalet döda skulle bara minska med en fjärdedel i stället för till hälften före 2030 (jämfört med antalet år 2019, som är den referens som kommissionen har valt för att mäta framstegen). För att uppnå delmålet skulle det krävas en genomsnittlig årlig minskning av antalet döda i EU på 4,6 %. Den genomsnittliga årliga minskningen som noterats under de senaste fem åren var dock endast 2,5 %.

40 Målet i fråga om antalet allvarligt skadade verkar också vara svårt att uppnå. I en analys¹¹ som genomfördes i Nederländerna drogs slutsatsen att målet i fråga om antalet döda i trafiken fram till 2030 skulle kunna uppnås om man använder en specifik kombination av åtgärder som inriktas på hastighetsgränser för fordon i stadsområden och säker cykelinfrastruktur. Målet i fråga om antalet allvarligt skadade skulle dock fortfarande vara utom räckhåll, även i ett scenario med bästa tänkbara utfall.

41 Det kan bli svårare att uppnå dessa mål eftersom det blir allt svårare att uppnå betydande förbättringar när prestationsnivån redan är god. Mellan 2010 och 2022 var till exempel den medlemsstat som hade bäst resultat när det gällde att minska antalet döda Litauen (- 60 %), som är det land som hade de sjunde högsta dödstaten 2010, medan antalet döda i Nederländerna, det land som hade de tredje lägsta dödstaten 2010, faktiskt ökade med 22 %.

EU:s åtgärder inom pelarna vägtrafik, fordon och infrastruktur omfattar inte alla riskområden och är inte tillräckligt integrerade

42 Inom ramen för strategin för säkra system bör varje pelare ha med åtgärder som omfattar alla relevanta riskområden (t.ex. lagstiftning eller rekommendationer om trafikbrott och verkställighet, fordonssäkerhetsegenskaper och kvalitetskrav för infrastruktur, däribland infrastruktur för fotgängare och cyklister). För att bidra till trafiksäkerheten på ett ändamålsenligt sätt bör dessutom åtgärder inom de olika pelarna integreras och komplettera varandra.

43 Vi undersökte därför pelarna i kommissionens strategi för säkra system för vägtrafik, fordon och infrastruktur för att bedöma två faktorer som är avgörande för att uppnå trafiksäkerhetsmålen för 2030 och 2050: hur lämpliga de underliggande åtgärderna är och hur integrerade de är mellan de olika pelarna.

¹¹ Dr. S. de Craen m.fl., *Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures*, ministeriet för infrastruktur och vattenförvaltning, 2022.

Alla huvudorsaker till olyckor behandlas inte på EU-nivå, och kommissionen har en begränsad övervakning av medlemsstaternas verkställighetsstrategier

44 Användarnas beteende är en viktig del av trafiksäkerheten och påverkas bland annat av trafikbestämmelserna och i vilken utsträckning sanktioner verkställs för trafikbrott i medlemsstaterna, som helt och hållet ansvarar för utformningen och genomförandet på båda dessa områden.

45 Vi analyserade tillämplig lagstiftning och verkställighetsstrategier för två av de fyra huvudorsakerna till trafikolyckor, det vill säga alkoholkonsumtion och fortkörning (de andra två är att säkerhetsbälten inte används och att föraren är distraherad, se punkt [07](#)).

46 I allmänhet ökar risken för en olycka avsevärt när körningen försämras av alkoholkonsumtion. I en studie som genomfördes för kommissionens räkning drogs slutsatsen att antalet döda i alkoholrelaterade olyckor skulle kunna utgöra mellan 20 och 28 % av det totala antalet döda i trafiken i EU. Det finns dock ingen harmoniserad EU-metod för att klassificera en trafikolycka med dödlig utgång som alkoholrelaterad, och de medlemsstater som rapporterar dessa uppgifter gör det utifrån sina egna nationella metoder¹².

47 Forskning har visat att ett lägre gränsvärde för alkoholkoncentrationen i blodet leder till färre alkoholrelaterade trafikolyckor med dödlig utgång¹³. År 2001 rekommenderade kommissionen medlemsstaterna att anta en högsta tillåten alkoholkoncentration i blodet på 0,5 mg/ml för alla förare och ett lägre tröskelvärde på 0,2 mg/ml för specifika kategorier av trafikanter (t.ex. oerfarna förare eller förare av stora fordon). I oktober 2023 hade kommissionen dock inte utfärdat några rekommendationer om lagstadgade tröskelvärden för andra substanser.

48 Alla medlemsstater med undantag av Malta har antagit lagstiftning som fastställer en högsta tillåten alkoholkoncentration i blodet som är i linje med kommissionens rekommendation. Fyra av de 27 medlemsstaterna har till och med antagit nolltolerans för alla förare¹⁴.

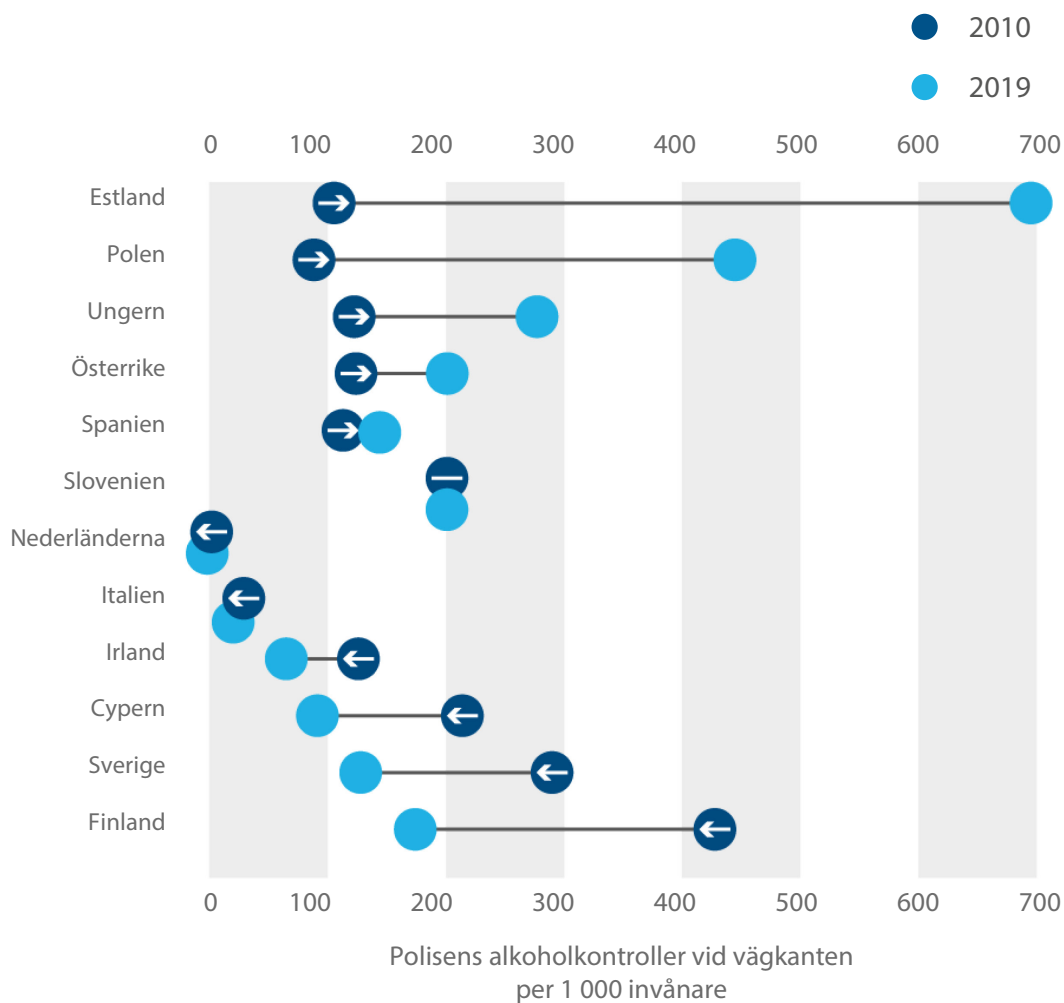
¹² Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

¹³ Ecorys and ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

¹⁴ Kommissionens *Statistical pocketbook 2022*

49 Enligt den senaste studien¹⁵ lämnade endast tolv medlemsstater verkställighetsstatistik 2019. När man tittar på antalet nykterhetskontroller som utförts av polis per 1 000 invånare ser man betydande skillnader mellan länderna (se [figur 8](#)).

Figur 8 – Förändringar i polisens nykterhetskontroller vid vägkanten (2019 resp. 2010)



Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av Ecorys [studie](#).

¹⁵ Ecorys och ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

50 Hastigheten är en annan viktig faktor i trafikolyckor som påverkar både risken för att olyckor inträffar och deras allvarlighetsgrad. Genom forskningsstudier har man uppskattat att den direkta orsaken till 30 % av alla dödsolyckor är för hög eller olämplig hastighet¹⁶. Enligt en studie skulle en minskning av den genomsnittliga hastigheten med 1 km/h på alla vägar i EU rädda över 2 000 liv per år¹⁷.

51 Dessutom är hastighetens effekt vid dödsolyckor särskilt anmärkningsvärd vid olyckor där oskyddade trafikanter är inblandade. Medan sannolikheten för att en fotgängare dör i en olycka där ett fordon färdas i en hastighet under 30 km/tim är lägre än 10 %, är det nästan oundvikligt vid hastigheter över 55 km/tim¹⁸.

52 År 2022 utfärdade kommissionen ett meddelande där den uppmanade medlemsstaterna att sänka hastighetsgränserna, även om det huvudsakliga syftet med meddelandet var att spara energi. Men kommissionen har ännu inte utfärdat någon rekommendation till medlemsstaterna om säkra hastighetsbegränsningar, trots att Europaparlamentet [uppmanade](#) kommissionen att göra det 2021.

53 Medlemsstaterna fastställer hastighetsgränser för varje avsnitt på sina vägnät. De flesta nationella hastighetsgränser är högre än de som rekommenderas i en internationell studie¹⁹. Detta gäller särskilt bebyggda områden där både oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik förekommer och där den rekommenderade hastighetsgränsen är 30–40 km/h (se [bilaga VI](#)).

54 I de medlemsstater som kontrollerar att hastighetsbegränsningar efterlevs har man konstaterat att en stor andel av fordonen, trots hastighetsbegränsningar, färdas över hastighetsgränsen på alla typer av vägar (35–75 % av fordonen på gator och vägar i tätbebyggt område, 9–63 % på landsvägar och 23–59 % på motorvägar). Denna andel kan vara ännu större eftersom det är stor skillnad på hur och i vilken omfattning kontroller av hastighetsbegränsningar genomförs i medlemsstaterna. Enligt den senaste tillgängliga studien²⁰ varierade till exempel andelen överträdelse som upptäcktes av automatiska fartkameror, som kommissionen rekommenderat som ett

¹⁶ [Road safety thematic report - Speeding](#), Europeiska kommissionen, 2021.

¹⁷ Europeiska trafiksäkerhetsrådet, [Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36](#), 2019.

¹⁸ Monash University Accident Research Centre, [Older vulnerable road users](#), 2004.

¹⁹ International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF – OECD), [Speed and crash risk](#), 2018.

²⁰ Europeiska trafiksäkerhetsrådet, [Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36](#), 2019.

verktyg för kontroll av hastighetsbegränsningar, från 0 % i Rumänien till 99,9 % i Malta 2017.

55 Kommissionens roll vid övervakningen av nationella verkställighetsmetoder är begränsad, eftersom den bygger på ett direktiv som endast behandlar vissa gränsöverskridande brott och på en icke-bindande rekommendation från 2004. I enlighet med kraven i direktivet om gränsöverskridande brottsbekämpning rapporterar kommissionen om nationella trafikregler via en allmänt tillgänglig webbplats där de viktigaste skyldigheterna för förare och andra trafikanter sammanfattas. Kommissionen kunde inte övervaka hur rekommendationen från 2004 hade genomförts med någon regelbundenhet, vilket var den ursprungliga planen. Det berodde främst på att rapporteringskravet för medlemsstaterna var frivilligt. År 2012 påbörjade kommissionen en särskild analys av medlemsstaternas nationella verkställighetsplaner. Kommissionen skrev inte någon rapport eftersom analysen visade att det inte var alla medlemsstater som hade en konkret verkställighetsplan i sina trafiksäkerhetsstrategier.

56 I mars 2023 föreslog kommissionen ett nytt trafiksäkerhetspaket som innehöll flera initiativ för att stärka trafiklagstiftningen och verkställigheten. Paketet, som medlagstiftarna för närvarande diskuterar, omfattar tre rättsakter:

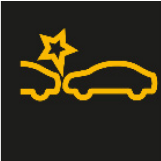
- Ett reviderat [direktiv](#) om körkort, med en prøvotid på minst två år för nya förare och en nolltoleransregel för rattfylleri.
- Ett nytt [direktiv](#) för att möjliggöra EU-omfattande kördiskvalifikationer för allvarliga trafikbrott.
- Ett reviderat [direktiv](#) om gränsöverskridande verkställighet för att förbättra verkställigheten i fråga om trafiksäkerhetsrelaterade brott som begåtts utomlands.

Fordon omfattas av en standardiserad ram på EU-nivå, men en åldrande bilpark begränsar effekten av den

57 Den viktigaste rättsakten som fastställer minimisäkerhetskrav för nya fordon i EU är [förordningen om allmän säkerhet](#), som senast reviderades 2019. Eftersom detta är en EU-förordning är den direkt verkställbar i alla medlemsstater, utan krav på nationell genomförandelagstiftning. Detta leder till en hög grad av harmonisering.

58 I förordningen om allmän säkerhet klassificeras krav efter fordonstyp och fastställs olika tidsfrister för kraven, beroende på om fordonet är en ny modell eller ett nyttillverkat fordon av en befintlig modell (i [figur 9](#) finns exempel på de krav som gäller för nya fordon). Dessutom gör förordningens bestämmelser att kommissionen kan anta sekundärlagstiftning och ändra förteckningen över krav så att den tar hänsyn till teknikens och regelverkets utveckling.

Figur 9 – Exempel på framtida obligatoriska krav i förordningen om allmän säkerhet för nya fordon

Symbol på instrument-panel	Typ av funktion	Obligatoriskt datum för nya fordon
	Körfältsassistans	7 juli 2024
	Automatisk nödbromsning av fordon	7 juli 2024
	Automatisk nödbromsning för fotgängare och cyklister	7 januari 2026

Källa: Europeiska revisionsrätten.

59 Kommissionen fastställde dessa krav på grundval av hur effektiva de förväntades vara när det gäller att minska antalet döda och allvarligt skadade. I en studie från kommissionen²¹ uppskattade man att om alla föreslagna fordonssäkerhetsåtgärder blev obligatoriska senast i september 2025 skulle det kunna förhindra nära 25 000 dödsfall i trafiken när det gäller alla fordonskategorier mellan 2022 och 2037. Nästan alla krav inbegreps i den antagna förordningen om allmän säkerhet, och de ska införas steg för steg under perioden 2022–2026.

²¹ TRL Ltd., *Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures*, 2018.

60 Kraven i förordningen om allmän säkerhet utgör minimisäkerhetsstandarder som ska uppfyllas av alla nya fordon som säljs i EU. Detta är särskilt relevant för billigare modeller, eftersom mer avancerade fordon tenderar att gå längre än standarderna i förordningen om allmän säkerhet, vilket framgår av resultatet av de säkerhetstester som Euro NCAP genomför²².

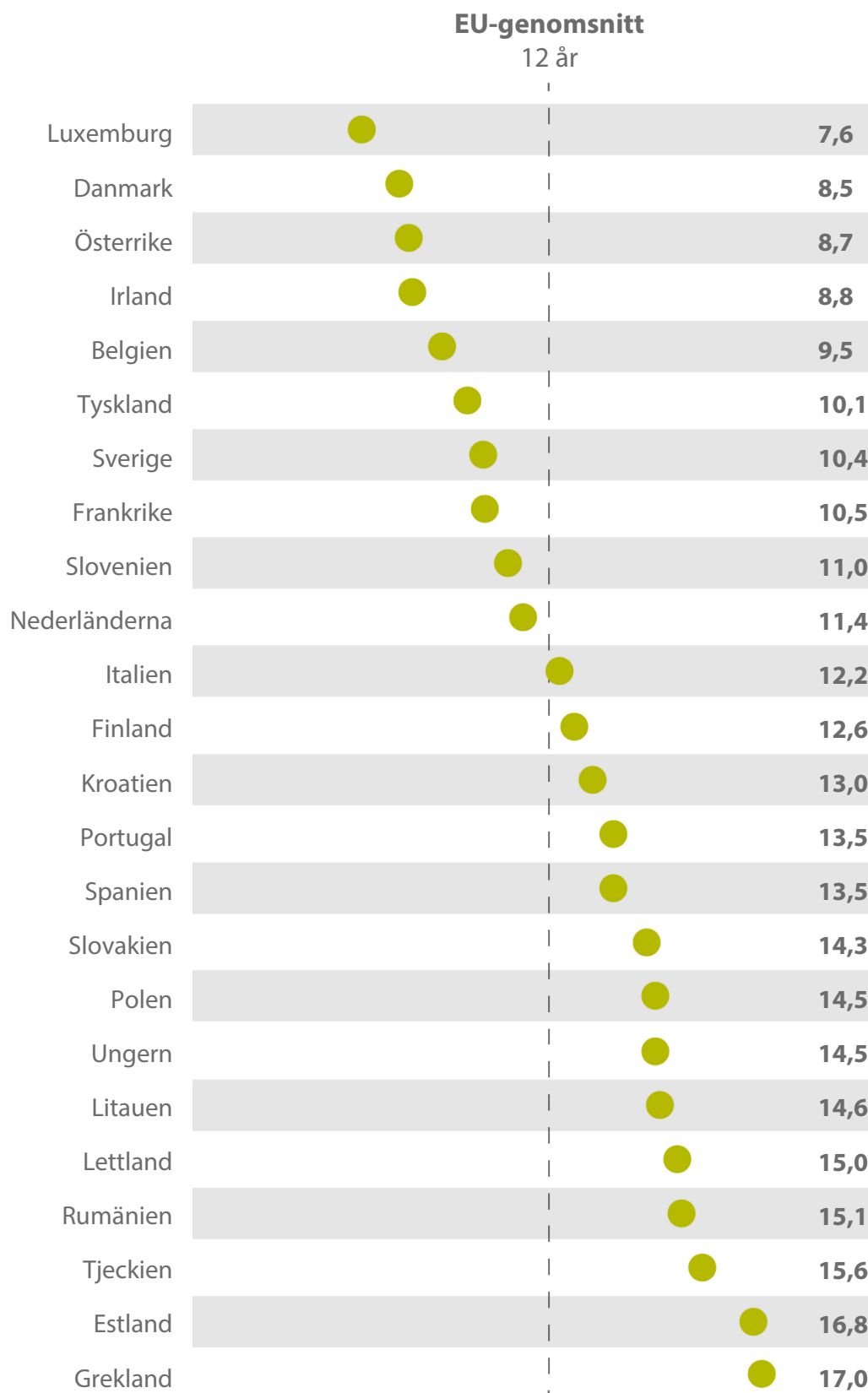
61 De flesta nya fordon omfattas visserligen av kraven i förordningen om allmän säkerhet, men vissa fordon kan också godkännas enligt ett [förfarande för enskilt fordonsgodkännande](#), som innehåller färre säkerhetskrav. Intressenter uttryckte nyligen oro²³ över en växande trend av importerade terränggående fordon av pickup-typ – som är särskilt farliga för oskyddade trafikanter – som gynnas av denna bestämmelse.

62 Dessutom gäller kraven i förordningen om allmän säkerhet endast för nya bilar. Medlemsstaternas bilparker åldras, med en genomsnittlig ålder i EU på tolv år (se [figur 10](#)). Detta motsvarar en ökning med mer än 40 % av den genomsnittliga bilåldern jämfört med 2010²⁴. Det kommer därför att ta tid innan man ser några effekter av förordningen om allmän säkerhet och de nya fordonssäkerhetsfunktionerna. Även om kommissionen 2018 hade planerat att uppmana medlemsstaterna att ge incitament till fordonsförnyelse med fokus på trafiksäkerhetsprestanda fann vi inget sådant stödsystem i de medlemsstater som vi besökte. Det finns dock stödsystem för andra ändamål (t.ex. bättre miljöprestanda för fordon), vilket indirekt kan gynna trafiksäkerheten genom att bilparken förnyas.

²² Euro NCAP, *Year in Numbers*, 2022.

²³ BEUC, ECF, ETSC, Eurocities, International Federation of Pedestrians, Polis, Transport & Environment, [Skrivelse till Thierry Breton, kommissionär för den inre marknaden](#), 2023.

²⁴ SWD(2012) 206

Figur 10 – Genomsnittsålder i år i medlemsstaternas bilparker

Anm.: Inga tillgängliga uppgifter för Bulgarien, Cypern och Malta.

Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av uppgifter från Europeiska bilindustriföreningen (ACEA) från 2021.

63 Dessutom är det viktigt att fordon fortsätter att uppfylla minimisäkerhetsstandarder även flera år efter den första registreringen, särskilt med tanke på EU:s åldrande bilpark. För att detta ska ske måste medlemsstaterna se till att de fordon som registreras på deras territorium testas regelbundet.

64 I ett [EU-direktiv](#) fastställs en minimifrekvens för trafiksäkerhetstester, beroende på fordonstyp och fordonets användning (t.ex. fyra år efter den första registreringen, och därefter vartannat år för bilar som inte är taxibilar eller ambulanser). Inom dessa gränser står det medlemsstaterna fritt att besluta om sina egna testscheman. Vissa medlemsstater valde minimifrekvensen medan andra lade till ytterligare kontroller. Det betyder att de [intervall](#) med vilka ett fordonets säkerhetsprestanda bedöms varierar kraftigt mellan medlemsstaterna. Exempelvis måste tester utföras i Kroatien varje år från och med det första året, medan Italien kräver tester vartannat år från och med det fjärde året.

De nationella strategierna för att förbättra säkerheten på vägarna är mer eller mindre sofistikerade, och EU:s krav omfattar inte infrastruktur där flest dödsolyckor inträffar

65 För att minska antalet döda och allvarligt skadade kan medlemsstaterna också vidta åtgärder för att utforma och underhålla vägnäten. Investeringar bör koncentreras till vägsträckor med den högsta olycksfrekvensen och där möjligheten att minska antalet olyckor är störst²⁵ (dvs. olycksdrabbade sträckor). Medlemsstaterna har dock olika definitioner och förfaranden för att hantera olycksdrabbade sträckor (se [ruta 2](#)).

²⁵ Skäl 16 i [direktiv \(EU\) 2019/1936](#).

Ruta 2

Medlemsstaterna har olika strategier för att åtgärda olycksdrabbade sträckor ur trafiksäkerhetssynpunkt

- Utöver polisens standardförfaranden kräver litauisk lagstiftning att det görs en grundlig utredning för att man ska förstå orsaken till varje dödsolycka. Avsnitt i vägnätet där fyra eller fler trafikolyckor inträffat under de senaste fyra åren betecknas som olycksdrabbade sträckor och identifieras på en allmänt tillgänglig karta med rekommendationer till förare. Dessutom analyseras var och en av dessa olycksdrabbade sträckor så att man kan fastställa vilka åtgärder som krävs för att förbättra trafiksäkerheten. Vägoperatören har därefter ett år på sig att genomföra dessa trafiksäkerhetsåtgärder. Målet med Litauens strategi för trafiksäkerhet är att få bort alla olycksdrabbade sträckor senast 2030.
- Spanien använder två kriterier för att identifiera vägavsnitt med en relativt högre risk för olyckor. Det första är hur farligt avsnittet är (beroende på det tidigare antalet olyckor, längden på vägsträckan och den genomsnittliga trafikbelastningen vid olika tidpunkter). Det andra är det absoluta antalet olyckor. Båda parametrarna bedöms mot olika tröskelvärden som definieras efter vägkategori och trafikbelastning.
- Slovakien definierar olycksdrabbade sträckor som avsnitt på en kilometer med fem eller fler registrerade trafikolyckor under det föregående året.
- År 2008 definierade Rumänien olycksdrabbade sträckor som ett avsnitt av vägnätet med en högre olycksfrekvens än genomsnittet. Denna definition upphävdes 2018 och vid tidpunkten för revisionen hade ingen alternativ definition ännu tagits fram. Rumänien har sedan dess inlett ett projekt som finansieras av faciliteten för återhämtning och resiliens för att åtgärda olycksdrabbade sträckor och använder en tillfällig definition för att identifiera dem.

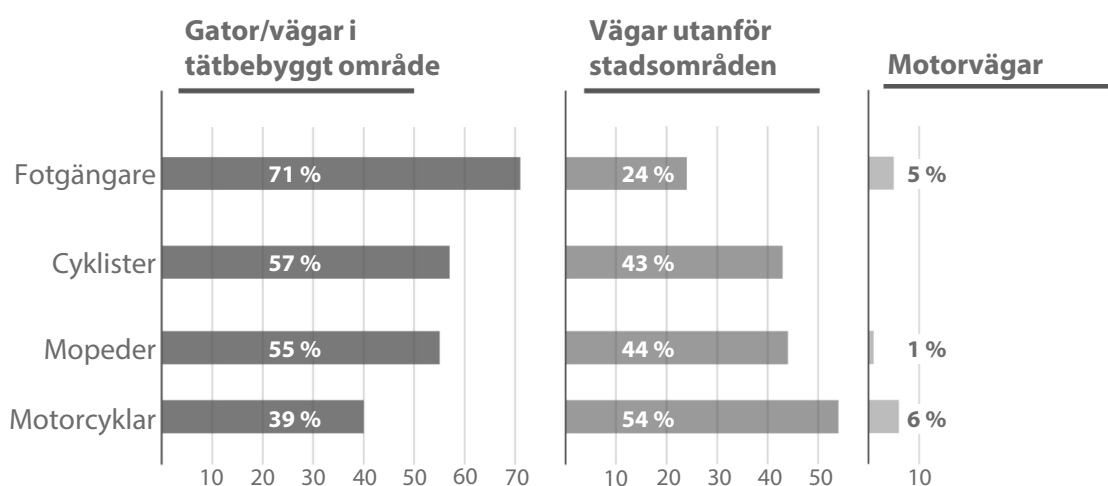
66 Genom ett [EU-direktiv](#) om förvaltning av vägars säkerhet 2018 infördes en gemensam uppsättning förfaranden som medlemsstaterna måste tillämpa för att förbättra säkerheten på sina vägnät. Efter den senaste [översynen](#) 2019 kräver numera direktivet om förvaltning av vägars säkerhet att medlemsstaterna gör förhandsbedömningar och revisioner av utformningen av sina vägprojekt, och efterhandsinspektioner av eventuella egenskaper eller defekter som har krävt underhållsarbete. Enligt direktivet om förvaltning av vägars säkerhet är sådana

förfaranden obligatoriska för projekt på vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), nationella motorvägar, huvudvägar som medlemsstaten har identifierat och vägprojekt som får EU-medfinansiering.

67 Kraven i direktivet om förvaltning av vägars säkerhet gäller dock varken i) stadsområden och cykelvägar eller ii) icke-primära vägar som inte har fått EU-finansiering. Detta begränsar direktivets inverkan eftersom dessa två typer av vägprojekt var kopplade till 93 % av dödsolyckorna 2020 och är därmed avgörande för att EU:s trafiksäkerhetsmål ska uppnås.

68 Stadsområden stod faktiskt för 40 % av det totala antalet döda och den största andelen döda inom alla kategorier av oskyddade trafikanter, med undantag för motorcyklister (där olyckor på vägar utanför stadsområden är vanligast, se [figur 11](#)).

Figur 11 – Antal oskyddade trafikanter som dödats 2020 per vägtyp i EU



Anm.: Summan av siffrorna blir inte 100 % på grund av avrundning.

Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av uppgifter från kommissionen.

69 Sedan 2013 har kommissionen uppmuntrat städer att utveckla planer för hållbar rörlighet i städer, vilka bör ha ett fokus på trafiksäkerhet. Städerna är dock ännu inte skyldiga att ta med trafiksäkerhetshänsyn i sina planer för hållbar rörlighet i städer eller att över huvud taget formulera sådana planer.

70 Kommissionens [förslag](#) från 2021 om en översyn av TEN-T-förordningen diskuteras för närvarande av medlagstiftarna. I det kommer ett nytt krav att införas som innebär att medlemsstaterna ska se till att planer för hållbar rörlighet i städer antas i de flesta av EU:s städer senast 2025 och samla in och lämna uppgifter om olyckor och allvarliga skador i städer till kommissionen. Dessa planer för hållbar

rörlighet i städer måste inbegripa åtgärder som ska förbättra trafiksäkerheten, särskilt för oskyddade trafikanter, och mål och indikatorer för olyckor och skador.

71 **Vägar utanför stadsområden** stod för det största antalet döda i absoluta tal 2020 (9 931 döda eller 53 %). Även om dessa kan omfattas av direktivet om förvaltning av vägars säkerhet om medlemsstaterna klassificerar dem som huvudvägar, eller om de får EU-finansiering, hade kommissionen ingen överblick över i vilken utsträckning de nationella vägnäten omfattas av direktivet om förvaltning av vägars säkerhet. Enligt detta direktiv om förvaltning av vägars säkerhet var medlemsstaterna skyldiga att rapportera till kommissionen vilka vägnätsavsnitt de definierade som "huvudvägar" senast 2021, men mindre än hälften av medlemsstaterna gjorde det.

72 I direktivet om förvaltning av vägars säkerhet anges inte heller några minimisäkerhetskrav för varje typ av infrastruktur. Utformningen av motorvägar är i stort sett standardiserad i hela EU, men standarderna för andra vägar och stadsområden varierar kraftigt. Kommissionen har påbörjat ett initiativ för att tillhandahålla expertvägledning om utformningsstandarder för väginfrastruktur ur ett säkerhetsperspektiv.

73 Dessutom är medlemsstaterna skyldiga att göra en trafiksäkerhetsbedömning av vägarna i hela nätet för de områden som omfattas av direktivet. Sådana bedömningar ska vara slutförda första gången i slutet av 2024 och därefter lämnas minst vart femte år. När insatsprioriteringar fastställs bör medlemsstaterna därefter klassificera sina vägnätsavsnitt efter säkerhetsnivå. Kommissionen kommer sedan att offentliggöra en karta online som visar de olika kategorierna.

74 I enlighet med direktivet, och efter en rad pilotstudier lade kommissionen fram en [metod](#) 2023, som medlemsstaterna kan välja att följa när de gör trafiksäkerhetsbedömningar av vägarna i hela nätet. Metoden består av två delar: den första är reaktiv (baserad på statistik från tidigare olyckor) och den andra proaktiv (beroende på vägavsnittets utformning).

75 Kommissionens metod bygger dock på att olika nationella trösklar används. Syftet är att inrätta ett verktyg som är utformat för jämförande analys på nationell nivå så att medlemsstaterna i första hand kan inrikta sig på de farligaste vägavsnitten. Under revisionen noterade vi dock att tre av de fyra medlemsstater som besöktes kommer att avvika från kommissionens standardmetod.

Nya utmaningar kommer att kräva ytterligare integrering av kommissionens trafiksäkerhetsåtgärder

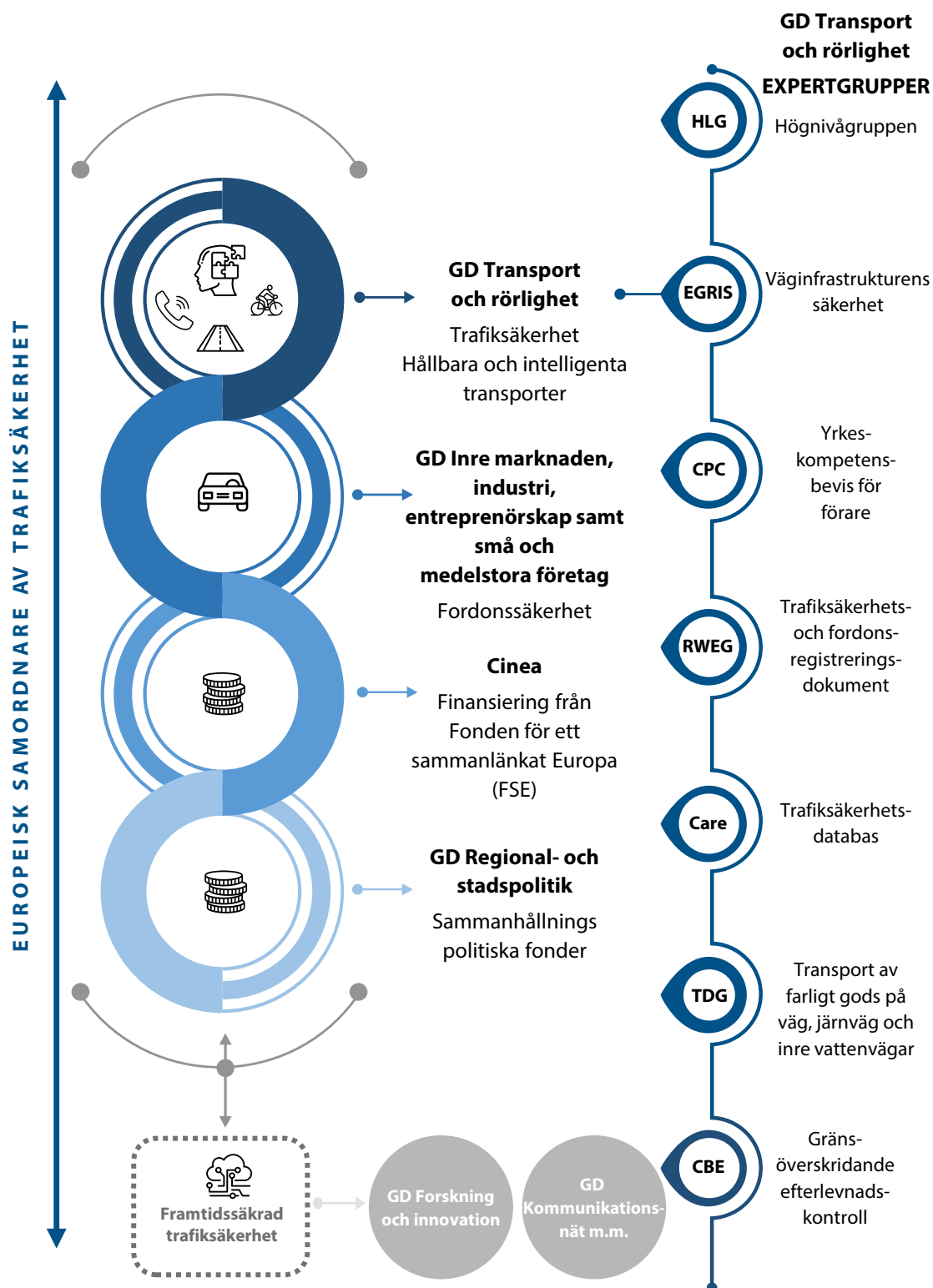
76 För att strategin för säkra system ska fungera ändamålsenligt bör åtgärderna inom strategins olika komponenter vara nära sammanlänkade²⁶. Avancerade fordonssäkerhetsfunktioner kräver till exempel lämpliga vägmärken och vägskyltar för att fungera korrekt samt tydliga trafikregler för hur man interagerar med oskyddade trafikanter.

77 GD Transport och rörlighet ansvarar för merparten av kommissionens trafiksäkerhetsverksamhet, men flera generaldirektorat delar på ansvaret för åtgärder inom strategin för säkra system. Andra expertgrupper och organ hjälper också kommissionen att främja EU:s trafiksäkerhetspolitik (se [figur 12](#)). Till exempel bistår kommissionen av följande organ:

- En högnivågrupp för trafiksäkerhet bestående av företrädare för medlemsstaterna, där frågor om trafiksäkerhet på EU-nivå och nationell nivå diskuteras. År 2018 utvidgade kommissionen högnivågruppens mandat till att även omfatta strategisk rådgivning och utbyte mellan intressenter.
- En europeisk samordnare för trafiksäkerhet, som är en högre kommissionstjänsteman och som har i uppdrag att samarbeta med medlemsstaterna och utbyta bästa praxis.

²⁶ ITF – OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

Figur 12 – Organ vid kommissionen som arbetar med trafiksäkerhet



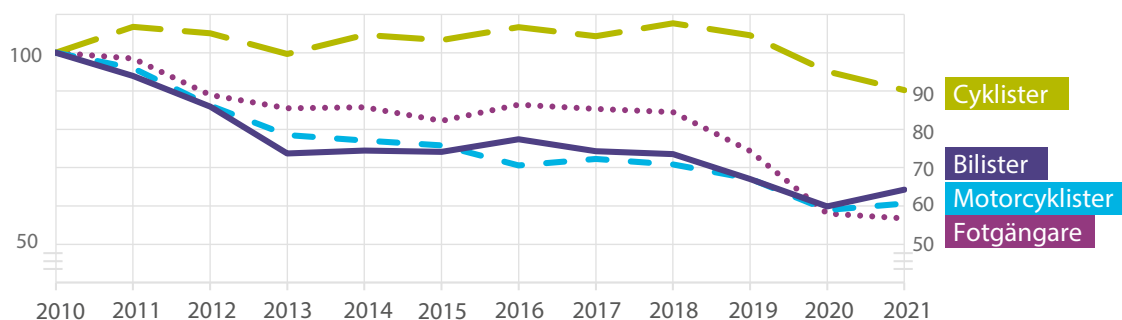
Källa: Europeiska revisionsrätten.

78 År 2021 [uppmånade](#) Europaparlamentet kommissionen att överväga att inrätta en centraliserad byrå med ansvar för trafiksäkerhet, i linje med vad som redan finns för järnvägs-, sjö- och lufttransport. Kommissionen inledde en genomförbarhetsstudie 2023 för att analysera möjliga scenarier, och den förväntas offentliggöras i början av 2024. Flera av de intressenter som vi intervjuade framförde också synpunkten att kommissionens verksamhet saknade samordning mellan de olika pelarna i strategin för säkra system och att trafiksäkerheten ännu inte hade integrerats i kommissionens politik.

79 Kommande trafiksäkerhetsutmaningar, såsom nya former av rörlighet i stadsområden och förekomsten av självkörande fordon, kommer förmodligen att kräva att kommissionens olika åtgärder integreras och samordnas ytterligare. År 2020 stod stadsområden för nästan hälften av antalet döda (se punkt [68](#)) och ännu fler när det gällde oskyddade trafikanter. Ansvar för trafiksäkerheten i stadsområden ligger dock inte hos trafiksäkerhetsenheten vid GD Transport och rörlighet utan hos en separat enhet med ansvar för rörlighet i stadsområden som inte enbart arbetar med trafiksäkerhet. Samtidigt har flera av kommissionens generaldirektorat trafiksäkerhetsfrågor som rör självkörande fordon på sitt bord.

80 EU efterlyser att större fokus läggs på **aktiv rörlighet**, såsom promenader eller cykling, särskilt i **stadsområden**. Även om dödsolyckorna för fotgängare minskade mellan 2010 och 2021, i linje med olycksfrekvensen för bilar, var minskningen för cyklister betydligt mindre (se [figur 13](#)). Dessutom ökade antalet cyklister som dömdes i stadsområden mellan 2010 och 2021 i vissa medlemsstater. I Österrike ökade till exempel antalet dödsolyckor som involverade cyklister i stadsområden med 68 % under perioden.

Figur 13 – Antal döda i stadsområden per typ av trafikant (2010–2021)



Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av uppgifter från kommissionen.

81 Enpersonsfordon, såsom elsparkcyklar, bidrar också till trafiksäkerhetsutmaningar i stadsområden. Kommissionen har ännu inte utfärdat några riktlinjer på detta område och medlemsstaternas regleringsmetoder skiljer sig åt (se [bilaga VII](#)).

82 **Automatiserade och självkörande fordon** kan bidra positivt till trafiksäkerheten, och inom forskningen uppskattar man att upp till 22 % av olyckorna med dödlig utgång eller som medför allvarliga skador kan förhindras om man inför automatiserade körningssystem²⁷. Kommissionens första [strategi](#) på området är från 2018, men de nationella reglerna för att köra självkörande fordon på allmänna vägar varierar fortfarande kraftigt. Tyskland har till exempel tillåtit helt automatiserad körning utan förare sedan 2022, medan andra medlemsstater ännu inte har tagit fram något regelverk alls.

Att uppnå EU:s trafiksäkerhetsmål var inte ett nyckelkriterium för urvals- och övervakningsindikatorer för projekt

83 EU-medel bör anslås till de projekt som bäst bidrar till EU:s prioriteringar och mål. Europaparlamentet uppmanade också medlemsstaterna och kommissionen att prioritera investeringar som gör störst nytta för trafiksäkerheten, genom att särskilt fokusera på de mest olycksdrabbade områdena²⁸.

84 I vårt urval av projekt undersökte vi om trafiksäkerheten hade använts på ett ändamålsenligt sätt som ett urvalskriterium, och vi undersökte även kraven på dessa projekt att uppskatta sitt bidrag till trafiksäkerheten och övervaka utfallet.

Trafiksäkerhet var inte ett nyckelkriterium när infrastrukturprojekt med trafiksäkerhetsmål valdes ut

85 Under perioden 2014–2020 tillhandahöll Eruf/SF och FSE stöd till trafiksäkerhet främst genom att finansiera infrastrukturprojekt, såsom nya eller uppgraderade vägar, cykelvägar och säkra och skyddade parkeringsplatser. Projektsökande lämnade in sina ansökningar om EU-medfinansiering som svar på offentliggjorda ansökningsomgångar, som utarbetats antingen av förvaltande myndigheter (för projekt med delad förvaltning) eller av Cinea (för FSE). Dessa ansökningsomgångar måste följa de

²⁷ Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

²⁸ [Rekommendationer för nästa steg mot nollvisionen](#), Europaparlamentet, 2021.

prioriteringar och krav som tidigare fastställts, antingen i relevanta operativa sammanhållningsprogram eller i FSE:s arbetsprogram.

86 Vi analyserade de operativa programmen och tillhörande ansökningsomgångar enligt vilka våra granskade projekt medfinansierades. Det var inte alla projekt som finansierades enligt en särskild trafiksäkerhetsprioritering, men alla hade trafiksäkerhet som ett av sina mål. Av nio projekt som medfinansierades av Eruf eller Sammanhållningsfonden finansierades endast två inom en prioritering som specifikt gällde trafiksäkerhet. De andra projekten valdes ut inom prioriteringar som var inriktade på förbättrad tillgänglighet (fyra projekt), grönare transporter (två projekt) och bättre digitala tjänster för medborgarna (ett projekt). Av de tre FSE-projekten fick endast två stöd inom en prioritering som specifikt gällde trafiksäkerhet (säker och skyddad infrastruktur). Ett projekt var i stället inriktat på att slutföra TEN-T-nätet. På samma sätt var huvudsyftet med motorvägsarbetena som finansierades av både SF och FSE att undanröja flaskhalsar i TEN-T-nätet.

87 För de flesta av projekten var de urvalskriterier som kommissionen och de förvaltande myndigheterna använde inte inriktade på de avsnitt av vägnätet med störst antal olyckor eller döda, även om förbättrad trafiksäkerhet var en av de förväntade fördelarna. Det var bara två Eruf-projektansökningar (i Spanien) som åtföljdes av en grundlig analys av antalet olyckor under tidigare år, och en av de två innehöll även en analys av hur farligt avsnittet var. Denna information var inte tillgänglig för alla projekt, eftersom det inte var ett krav att den skulle ingå i projektansökan. Förvaltande myndigheter och kommissionen skulle ha kunnat prioritera medfinansiering av projekt med störst potential att minska antalet döda, om det hade varit ett krav att beakta denna faktor vid urvalet av projekt.

88 Dessutom föreskrevs inga särskilda utformningskriterier för trafiksäkerheten. Det stod varje projektansvarig fritt att anta den vägutformning som den föredrog, med förbehåll för tillämplig nationell lagstiftning och standarder och, i tillämpliga fall, kraven i [tunnelsäkerhetsdirektivet](#). Med tanke på den stora variationen i vägstandarder (se punkt [72](#)) och i avsaknad av särskilda trafiksäkerhetskriterier i urvalsfasen var det därför inte ett krav att en viss säkerhetsnivå skulle uppnås för dessa vägar och för cykelvägar när projekten valdes ut.

89 För projekt som medfinansieras via Eruf och Sammanhållningsfonden ligger ansvaret för att fastställa finansieringsprioriteringar för varje operativt program och ansökningsomgång hos de förvaltande myndigheterna. Kommissionen har dock möjlighet att ge återkoppling både i den fas då partnerskapsöverenskommelsen och de operativa programmen upprättas, innan den godkänner dem och när programmet genomförs. Vi konstaterade att kommissionen hade kommenterat trafiksäkerheten för de partnerskapsöverenskommelser och operativa program som var relevanta för de projekt som vi granskade. Kommissionen begärde till exempel att projekt som var inriktade på trafiksäkerhet i en spansk region skulle genomföras inom ramen för ett trafiksäkerhetsprogram för att undvika resursfragmentering. I den slutliga versionen av det spanska regionala operativa programmet fanns detta förslag med.

90 År 2021 införde FSE för första gången två särskilda trafiksäkerhetsteman inom vilka studier och arbeten kunde finansieras. Detta var dock endast tillämpligt på medlemsstater som var berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden. Exempel på åtgärder som kan finansieras inom dessa teman är uppgradering av olycksdrabbade vägsträckor och/eller andra åtgärder som identifierats i de relevanta trafiksäkerhetsbedömningarna av vägarna i hela nätet (se punkt [73](#)). Totalt 15 projekt medfinansierades i samband med dessa ämnen, med ett totalt EU-stöd på 142,5 miljoner euro.

91 Slutligen kan kvaliteten på genomförandet och underhållet av EU:s medfinansierade infrastruktur ha en betydande inverkan på säkerheten (se [ruta 3](#)). EU-finansieringen stöder dock endast uppbyggnad eller uppgradering av väginfrastruktur, och projektansvariga har inga åtaganden om att underhålla vägar för att säkerställa en viss trafiksäkerhetsnivå. Vi noterade att kommissionen under perioden 2014–2020 tog upp behovet av ett uttryckligt åtagande från Spanien om att nationella medel skulle användas för att underhålla medfinansierad väginfrastruktur.

Ruta 3

Ett exempel på hur bristfälligt projektunderhåll påverkar trafiksäkerheten

Ett medfinansierat Eruf-projekt i Spanien uppgraderade en lokal väg och lade till en cykelväg. Eftersom vägen längs cykelvägen korsar andra vägar ingick det i projektet att sätta upp nödvändiga förkörsrättsskyltar och vägmarkeringar för cyklister och övergångsställen, på lämpligt avstånd från huvudvägen. Under vårt besök noterade vi att de ursprungliga vägmarkeringarna nästan hade försvunnit på grund av bristande underhåll. Till följd av detta korsade de flesta cyklisterna och fotgängarna vägen på en annan plats, där det var svårare för förarna att upptäcka dem. Detta undergräver projektets ursprungliga trafiksäkerhetsmål.



Anm.: De blå linjerna som lagts till på fotot visar den ursprungliga placeringen av markeringarna för cyklisternas övergångsställe.

Källa: Europeiska revisionsrätten.

EU-medfinansierade projekt med trafiksäkerhetsmål behövde inte uppskatta sitt potentiella bidrag till trafiksäkerheten eller ta fram några tillhörande resultatindikatorer

92 Projektansvariga bör använda en förhandsbedömning av potentiella resultat när de utformar sina projekt och sedan övervaka projektresultaten i efterhand för att avgöra om de planerade effekterna har uppnåtts. Detta skulle säkerställa att EU:s medfinansiering är ändamålsenlig och bidrar till EU:s trafiksäkerhetsmål. Vi analyserade projektansökningarna om finansiering, inbegripet de styrkande handlingarna (t.ex. kostnads-nyttoanalyser), för att bedöma graden av planering och övervakning av trafiksäkerhetsresultat.

93 Vi konstaterade att av de 13 projektansökningar som vi undersökte innehöll endast sex antingen en fullständig kostnads-nyttoanalys eller en uppskattning av projektets potentiella ekonomiska vinster, bland annat vinster i fråga om trafiksäkerhet. Detta berodde på att det under perioden 2014–2020 endast var projekt som fick stöd från FSE och projekt med en total stödberättigande kostnad på över 75 miljoner euro från Eruf eller Sammanhållningsfonden som behövde ha med en kostnads-nyttoanalys som en del av ansökan.

94 Även om ansökningarna nämnde trafiksäkerhet som ett projektmål stod de förväntade trafiksäkerhetsvinsterna för tre av dessa sex projekt endast för en liten del av den totala potentiella nyttan. I [ruta 4](#) ges ett exempel på det.

Ruta 4

Ett säkert och skyddat parkeringsområde med begränsad inverkan på trafiksäkerheten

Under revisionen besökte vi ett projekt för en säker och skyddad parkering som medfinansierades av FSE. Det tas ut en avgift för dessa serviceområden och rastplatser, som ska ge lastbilschaufförer bättre säkerhet och större trygghet än andra parkeringsplatser nära motorvägar eller logistikcentrum och bidra till att farliga sätt att parkera minskar.



Källa: Europeiska revisionsrätten.

I projektansökan angavs trafiksäkerhetsvinster till följd av en förväntad minskning av antalet olyckor. Dessa vinster förväntades dock utgöra mindre än 1 % av projektets totala nytta. Den största vinsten som angavs i ansökan var den tid och de kostnader som sparades in när förarna letade efter en lämplig parkeringsplats. Den låga utnyttjandegraden av parkeringsområdet undergräver dessutom projektets faktiska bidrag till trafiksäkerheten.

95 I urvalsprocesserna för de 13 projekt som vi undersökte fanns det inget krav på att ansökan eller kostnads-nyttoanalysen skulle ange potentiella resultat i fråga om förhindrade dödsolyckor eller allvarliga skador. I ett projekt angavs dock uttryckligen en uppskattning av det potentiella antalet liv som skulle kunna räddas. Ytterligare fyra projekt gav inga direkta siffror för förhindrade dödsolyckor och allvarliga skador, utan tog med dem i det totala värdet av projektets sociala vinster. I ett ytterligare projekt uppskattades minskningen av antalet olyckor, men det innehöll inga närmare uppgifter om den särskilda effekten på antalet döda eller allvarligt eller lindrigt skadade.

96 Uppskattningarna av ett projekts ekonomiska vinster påverkas av att det värde som tillskrivs ett människoliv skiljer sig mellan medlemsstaterna (med en faktor på upp till fyra) och av de olika antaganden som används i beräkningarna. Vi fann till exempel att för ett och samma projekt i Slovakien hade två kostnads-nyttoanalyser utarbetats inom en tvåårsperiod. Projektets utformning – och därmed dess potential att minska antalet döda och allvarligt skadade – ändrades inte. Metodantagandena skilde sig dock mellan de två analyserna eftersom de metoder för kostnads-nyttoanalysen som användes för FSE- och SF-ansökningarna varierade över tid. Enligt den nya beräkningen ökade antalet olyckor som projektet skulle förhindra med 10 %, medan den ekonomiska vinsten vid varje förhindrad olycka ökade med en faktor på 1,5.

97 Bristen på harmoniserade uppskattningar i projektansökningarna gjorde det mycket svårt för utvärderare och urvalskommittéer att göra jämförelser på EU-nivå av olika projektlösningar som föreslogs för finansiering med hänsyn till deras kostnadseffektivitet när det gällde att rädda liv. Dessutom har EU:s trafiksäkerhetsmål inte fastställts i monetära termer utan i antal förhindrade dödsolyckor och allvarliga skador (se [bilaga II](#)).

98 För de projekt som medfinansieras av FSE har Cinea inte följt upp projektresultatet efter det att ett projekt har genomförts och det tillhörande bidragsavtalet avslutats eftersom det inte finns något krav på att göra detta. För de granskade projekt som fick stöd från sammanhållningspolitiska fonder fann vi bara ett fall med en indikator på projektnivå som övervakade trafiksäkerhetsresultaten (dvs. det minskade antalet döda). [Ruta 5](#) innehåller däremot exempel på andra typer av indikatorer som fastställts för de projekt som vi undersökte och som inte var inriktade på trafiksäkerhetsresultat.

Ruta 5

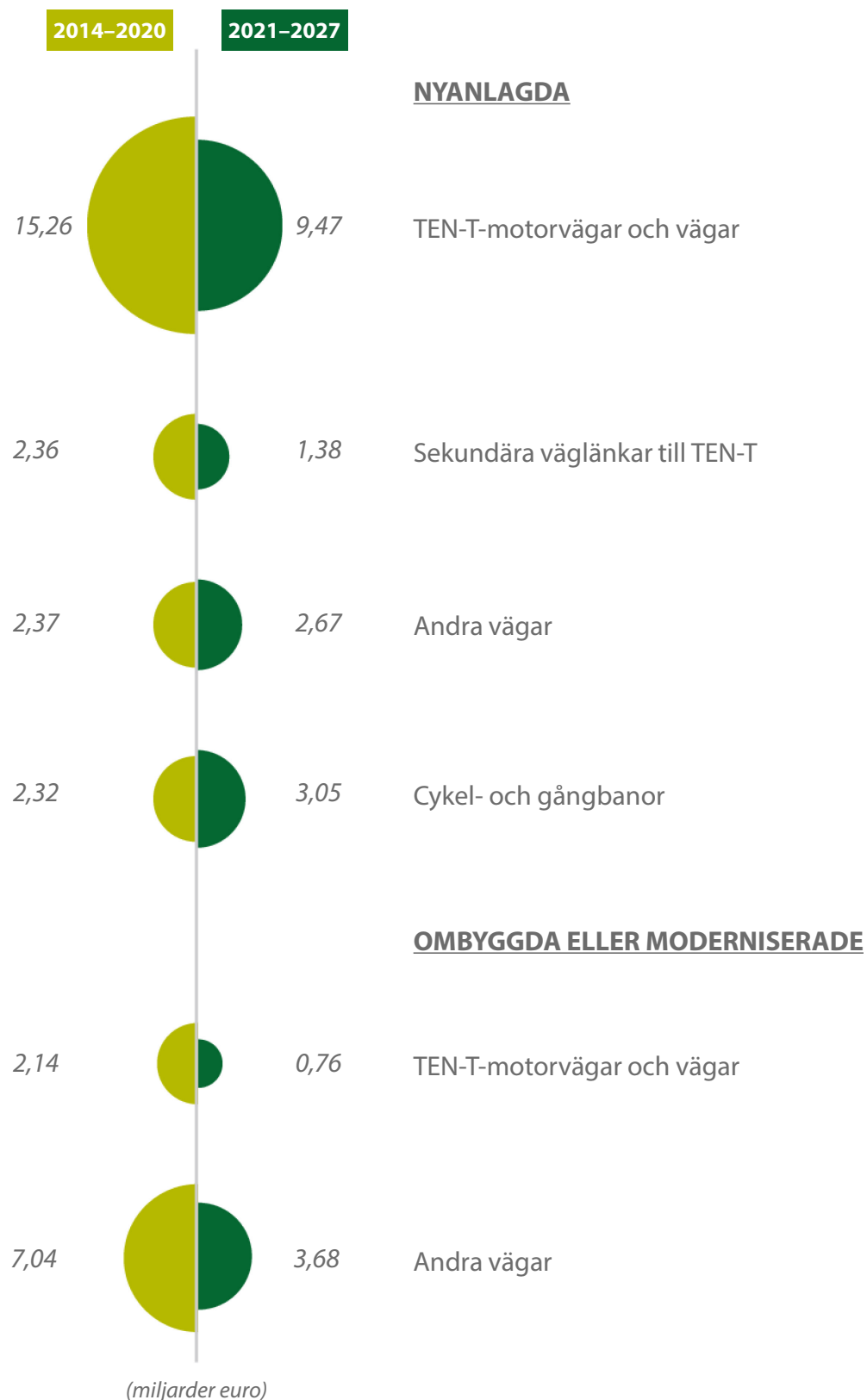
Exempel på indikatorer som använts på projektnivå och som inte var inriktade på trafiksäkerhetsresultat

- I ett projekt i Litauen som syftade till att uppgradera ett befintligt vägvägsnitt fastställdes tydliga trafiksäkerhetsmål. I ansökan kvantifierades dock inte projektets potentiella inverkan på trafiksäkerheten. Den enda övervakningsindikator som fastställdes var det slutförda genomförandet av de planerade säkerhetsåtgärderna (t.ex. antal km skyddsräcken). Dessutom var den projektansvariga skyldig att rapportera om den minskade genomsnittliga restiden på vägen, vilket inte är en trafiksäkerhetsindikator.
- De tre projekten som skulle bygga cykelvägar var utformade på mycket olika sätt (t.ex. om det fanns ett räcke mellan cykelvägen och vägen eller inte) som kunde påverka trafiksäkerheten. Ur ett övervakningsperspektiv bedömdes dock alla i fråga om hur många kilometer infrastruktur som byggts, men man tog inte hänsyn till de olika potentiella effekter som de kunde ha haft för att minska antalet döda och allvarligt skadade.

Mindre sammanhållningsfinansiering kan finnas tillgänglig för trafiksäkerhet under perioden 2021–2027, men ett nytt villkor är ett första steg mot en bättre inriktning

99 För perioden 2021–2027 är de sammanhållningspolitiska fonder som öronmärkts för väginfrastruktur (inklusive cykelbanor) omkring 33 % lägre än för den föregående perioden (se [figur 14](#)). Denna minskade tillgängliga finansiering kan leda till en minskning, åtminstone proportionellt, av finansieringen för framtida projekt som är särskilt inriktade på trafiksäkerhet, såvida inte starka prioriteringsregler fastställs till deras fördel.

Figur 14 – Jämförelse av EU:s medfinansiering från sammanhållningspolitiska fonder för väginfrastruktur för perioden 2014–2020 och perioden 2021–2027



Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av sammanhållningsdata.

100 Vi noterade också att under perioden 2021–2027 lades ett nytt krav till i form av ett nödvändigt villkor som en förutsättning för att få sammanhållningspolitiska medel. Medlemsstaterna måste ha med en bedömning av trafiksäkerhetsriskerna i sina multimodala transportplaner i linje med befintliga trafiksäkerhetsstrategier. De måste också innehålla en kartläggning av drabbade vägar och avsnitt och en prioritering av motsvarande investeringar²⁹.

101 Kommissionen förlitar sig dock på medlemsstaternas självbedömningar av i vilken utsträckning de uppfyller kravet. Vi konstaterade att dessa självbedömningar inte var homogena och inte alltid gav specifika slutsatser för alla kriterier som krävs. Kommissionen använde dock dessa självbedömningar när den lämnade synpunkter på partnerskapsöverenskommelserna och uppmanade medlemsstaterna att inrikta sina trafiksäkerhetsåtgärder bättre. Kommissionen bad till exempel Spanien att begränsa sina trafiksäkerhetsåtgärder till de avsnitt som identifierades i trafiksäkerhetsbedömningen, vilket var en förutsättning för finansiering. På samma sätt innehåller Rumäniens transportprogram särskilda output- och resultatindikatorer för trafiksäkerheten, i enlighet med kommissionens förslag.

102 Detta krav på medlemsstaterna är ett första steg mot att säkerställa att EU medfinansierar de mest ändamålsenliga trafiksäkerhetsprojekten, förutsatt att kravet också återspeglas på lämpligt sätt i projekturvalet.

²⁹ Nödvändigt villkor 3.1.8, bilaga IV till [förordning \(EU\) 2021/1060](#).

Slutsatser och rekommendationer

103 Trafiksäkerheten är en befogenhet som delas mellan EU och dess medlemsstater. De nationella myndigheterna är dock fullt ansvariga för att genomföra vissa åtgärder som direkt bidrar till att minska antalet döda och allvarligt skadade. Kommissionens roll är att samordna verksamheten på EU-nivå, särskilt när den har en gränsöverskridande effekt.

104 På det hela taget drar vi slutsatsen att kommissionen har inrättat en heltäckande strategi för att hantera trafiksäkerheten (EU-strategin för säkra system) med ambitiösa mål för 2030 och 2050. Med nuvarande framstegstakt, och utan några extra insatser från EU och medlemsstaterna, anser vi att det är osannolikt att de strategiska målen att halvera antalet döda och allvarligt skadade mellan 2020 och 2030, och att minska det till nära noll senast 2050, kommer att uppnås.

105 Vidare drog vi slutsatsen att kommissionen fortfarande har svårt att övervaka medlemsstaternas framsteg. EU-åtgärderna omfattade dessutom inte alla riskområden och var inte tillräckligt integrerade. Slutligen var det inte ett nyckelkriterium vid projekturvalet att EU:s trafiksäkerhetsmål skulle uppnås eller att EU-medfinansierade projekt med trafiksäkerhetsmål under utgiftsperioden 2014–2020 skulle övervakas. Detta är fortfarande en risk för perioden 2021–2027.

106 När det gäller styrningspelaren hade kommissionen ännu inte gjort någon bedömning av i vilken utsträckning medlemsstaternas planerade insatser bidrar till EU:s trafiksäkerhetsmål. Vi konstaterade att även om nästan alla medlemsstater satte upp mål för att halvera antalet döda och allvarligt skadade, fanns det skillnader i hur sofistikerade de nationella strategierna var i de fyra medlemsstater som vi besökte i fråga om planerad verksamhet, finansieringsbehov och andra mål utöver dem som rör antalet döda och allvarligt skadade (se punkterna [28–31](#)).

107 Kommissionen har ännu inte lyckats få in tillräckligt jämförbara uppgifter som gör att den kan fastställa EU-gemensamma mål för de prestationsindikatorer som används för att följa framstegen i medlemsstaternas trafiksäkerhetsåtgärder. Vi fann också jämförbarhetsproblem i hur medlemsstaterna samlar in och rapporterar uppgifter om allvarliga skador till kommissionen. Båda aspekterna, särskilt den senare, utgör en betydande utmaning för kommissionens övervakning av hur medlemsstaternas bidrar till att trafiksäkerhetsmålen uppnås (se punkterna [32–37](#)).

Rekommendation 1 – Förbättra rapporteringen om allvarliga skador och fastställ prestationsmål

Kommissionen bör arbeta med medlemsstaterna

- a) för att se till att de samlar in och rapporterar uppgifter om allvarligt skadade med hjälp av en gemensam definition som bygger på skadeskalan MAIS3+,
- b) för en konsekvent tillämpning av standardmetoden och kvantifiering av delmål och slutmål för de kritiska prestationsindikatorerna på nationell nivå – och i förekommande fall på EU-nivå – för att följa framstegen mot målen för 2030 och 2050.

Måldatum för genomförande: Senast 2026.

108 För de andra granskade pelarna i strategin för säkra system identifierade vi följande problem:

- o Pelaren för *väganvändning* omfattade inte alla huvudsakliga riskområden, såsom hastighet. I vilken utsträckning sanktioner verkställs för trafikbrott varierar också mellan medlemsstaterna, och kommissionen har en begränsad roll i övervakningen av nationella verkställighetsmetoder. Dessa faktorer undergräver pelarens bidrag till EU:s trafiksäkerhetsmål (se punkterna [44–56](#)).
- o *Fordonspelaren* omfattade trafiksäkerhetsaspekter i form av en standardiserad ram på EU-nivå som är tillämplig på nya fordon. Effekten av den begränsades dock av att medlemsstaternas bilparker åldras. De medlemsstater som vi besökte hade inte infört ekonomiska incitament för att få personer att förnya sina fordon utifrån trafiksäkerhetsprestanda, även om system för att ersätta bilar för andra ändamål – såsom bättre miljöprestanda – indirekt kan gynna trafiksäkerheten (se punkterna [57–64](#)).
- o När det gäller *infrastrukturpelaren* såg vi att medlemsstaternas strategier för att förbättra säkerheten i de nationella vägnäten – till exempel för att identifiera farliga avsnitt och analysera orsaker till olyckor – skilde sig åt i fråga om hur sofistikerade de var och vilka kriterier som användes. Genom EU-lagstiftningen på detta område infördes gemensamma principer och förfaranden, men tillämpningsområdet omfattar inte den typ av infrastruktur som är förknippad med det största antalet döda och som därmed är avgörande för att EU:s mål ska kunna uppnås, såsom stadsområden, icke-primära vägar utanför stadsområden och cykelvägar, där säkerhetsstandarderna skiljer sig avsevärt (se punkterna [65–75](#)).

109 Slutligen konstaterade vi att nya trafiksäkerhetsutmaningar (som handlar om nya former av rörlighet i stadsområden och självkörande fordon) kommer att kräva att kommissionens åtgärder integreras och samordnas ytterligare inom pelarna vägtrafik, fordon och infrastruktur. Till följd av en begäran från Europaparlamentet funderar kommissionen på om den ska inrätta en EU-byrå med ansvar för bland annat trafiksäkerhet, för att främja nya initiativ och förbättra samordningen (se punkterna [76–82](#)).

Rekommendation 2 – Öka fokus på orsakerna till olyckor och ge ytterligare vägledning som omfattar alla riskområden

Kommissionen bör göra följande:

- a) Verka för att medlemsstaterna grundligt utreder orsakerna till olyckor, särskilt på olycksdrabbade sträckor, och harmonisera rapporteringen om dem.
- b) Ge medlemsstaterna ytterligare vägledning i syfte att åtgärda de främsta riskfaktorerna på ett mer ändamålsenligt sätt (t.ex. hastighet och utformning av infrastruktur för vägar där flest dödsolyckor inträffar), med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

Måldatum för genomförande: Senast 2026.

110 Utöver politiska åtgärder och lagstiftningsåtgärder innefattar EU:s strategi för säkra system en pelare för större ekonomiskt stöd. Vi konstaterade att innan den inrättades under perioden 2014–2020 var trafiksäkerheten inte ett nyckelkriterium när vägprojekt med trafiksäkerhetsmål skulle väljas ut, eftersom den konkurrerade med andra prioriteringar (t.ex. ökad tillgänglighet och grönare transporter). För de flesta av de projekt som vi undersökte var urvalskriterierna inte inriktade på de nätsavsnitt som hade flest olyckor eller störst antal döda. Dessutom hade kommissionen eller de förvaltande myndigheterna inte fastställt några trafiksäkerhetskriterier för utformningen. Med tanke på de stora skillnaderna i vägstandarder ingick därför inte kravet att landsvägar och stadsområden skulle uppnå en viss säkerhetsnivå när projekt valdes ut (se punkterna [85–91](#)).

111 Vi konstaterade att i de projekt i urvalet som omfattade perioden 2014–2020 behövde man inte uppskatta sitt potentiella bidrag till trafiksäkerheten. Även om vissa gjorde det påverkades beräkningarna av stora skillnader i antaganden och av att det värde som tillskrivs ett människoliv skiljer sig mellan medlemsstaterna (med en faktor på upp till fyra). Avsaknaden av harmoniserade uppskattningar i projektansökningarna innebar dessutom att projekten inte kunde jämföras i fråga om kostnadseffektivitet när det gällde att rädda liv (se punkterna [92–97](#)).

112 Slutligen konstaterade vi att endast ett projekt fastställde indikatorer i utformningsfasen för att övervaka projektresultatet i fråga om trafiksäkerhet. Vi konstaterade också att Cinea inte följde upp resultat efter det att projekten hade slutförts. Det finns därför ingen enhetlig bedömning tillgänglig av i vilken utsträckning de medfinansierade projekten på ett ändamålsenligt sätt bidrog till trafiksäkerhetsmålen på nationell nivå och EU-nivå (se punkt [98](#)).

113 För den nuvarande perioden 2021–2027 är mindre EU-finansiering öronmärkt för väginfrastruktur totalt sett inom ramen för sammanhållningspolitiska fonder. Finansieringen av framtida projekt som syftar till att förbättra trafiksäkerheten kan därför minska, såvida inte starka prioriteringsregler fastställs till deras fördel. Ett nytt nödvändigt villkor som införts för denna period gäller trafiksäkerhetskrav. Det är ett första steg som ska förbättra inriktningen på EU:s medfinansiering så att den blir så ändamålsenlig som möjligt ur trafiksäkerhetssynpunkt (se punkterna [99–102](#)).

Rekommendation 3 – Planera för tydligare prioriteringar och en efterhandsbedömning för EU-medfinansierade projekt med trafiksäkerhetsmål

Kommissionen bör

- a) prioritera urvalet av projekt med trafiksäkerhetsmål som lämnas in inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (direkt förvaltning) och som uttryckligen har lämnat kvantitativa uppgifter om det förväntade resultatet när det gäller att förhindra att människor dör eller blir allvarligt skadade i trafiken,
- b) råda programmens övervakningskommittéer att ange relevanta urvalskriterier som innefattar trafiksäkerhetsmål för vägprojekt med delad förvaltning, till exempel med utgångspunkt i resultatet av trafiksäkerhetsbedömningen av vägarna i hela nätet,
- c) förorda de koncept som avses i punkt a när det gäller program och projekt med trafiksäkerhetsmål med delad förvaltning för förvaltande myndigheter (särskilt vid utformningen av program) och för programmens övervakningskommittéer,
- d) ta fram resultatindikatorer för att bedöma projektens prestationer i fråga om trafiksäkerhet vid efterhandsutvärderingarna.

Måldatum för genomförande: Senast 2025.

Denna rapport antogs av revisionsrättens avdelning II, med ledamoten Annemie Turtelboom som ordförande, vid dess sammanträde i Luxemburg den 7 februari 2024.

För revisionsrätten

Tony Murphy
ordförande

Bilagor

Bilaga I – Exempel på åtgärder inom varje pelare i FN:s strategi för säkra system

Pelare i FN:s strategi för säkra system	Exempel på åtgärder
Multimodala transporter och markanvändningsplanering	— Genomföra en politik som främjar kompakt stadsplanering — Avskräcka trafikanter från att använda egna fordon i stadsområden med hög befolkningstäthet
Säker väginfrastruktur	— Kartlägga olycksrisker och göra proaktiva säkerhetsbedömningar — Ta fram en teknisk standard och ett mål vilkas uppfyllelse bedöms enligt ett graderingssystem med stjärnor för alla vägutformningskriterier som är kopplade till varje trafikant
Fordonssäkerhet	— Kräva harmoniserade säkerhetsstandarder av hög kvalitet för nya och begagnade motorfordon, fasthållningsanordningar för barn och hjälmar — Se till att sådana standarder är uppfyllda under fordonets hela livscykel
Säker trafik	— Anta och se till att trafiksäkerhetslagstiftningen efterlevs (i det ingår att fastställa hastighetsbegränsningar och begränsa användningen av handburna elektroniska apparater bakom ratten) — Införa behörighetskrav för yrkesförare
Svarsåtgärder efter en olycka	— Tillhandahålla ett system för att aktivera svarsåtgärder efter en olycka (t.ex. ett unikt nödnummer) — Bygga upp insatskapaciteten bland yrkesverksamma som inte är sjukvårdpersonal

Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av FN:s [Global plan](#), 2021.

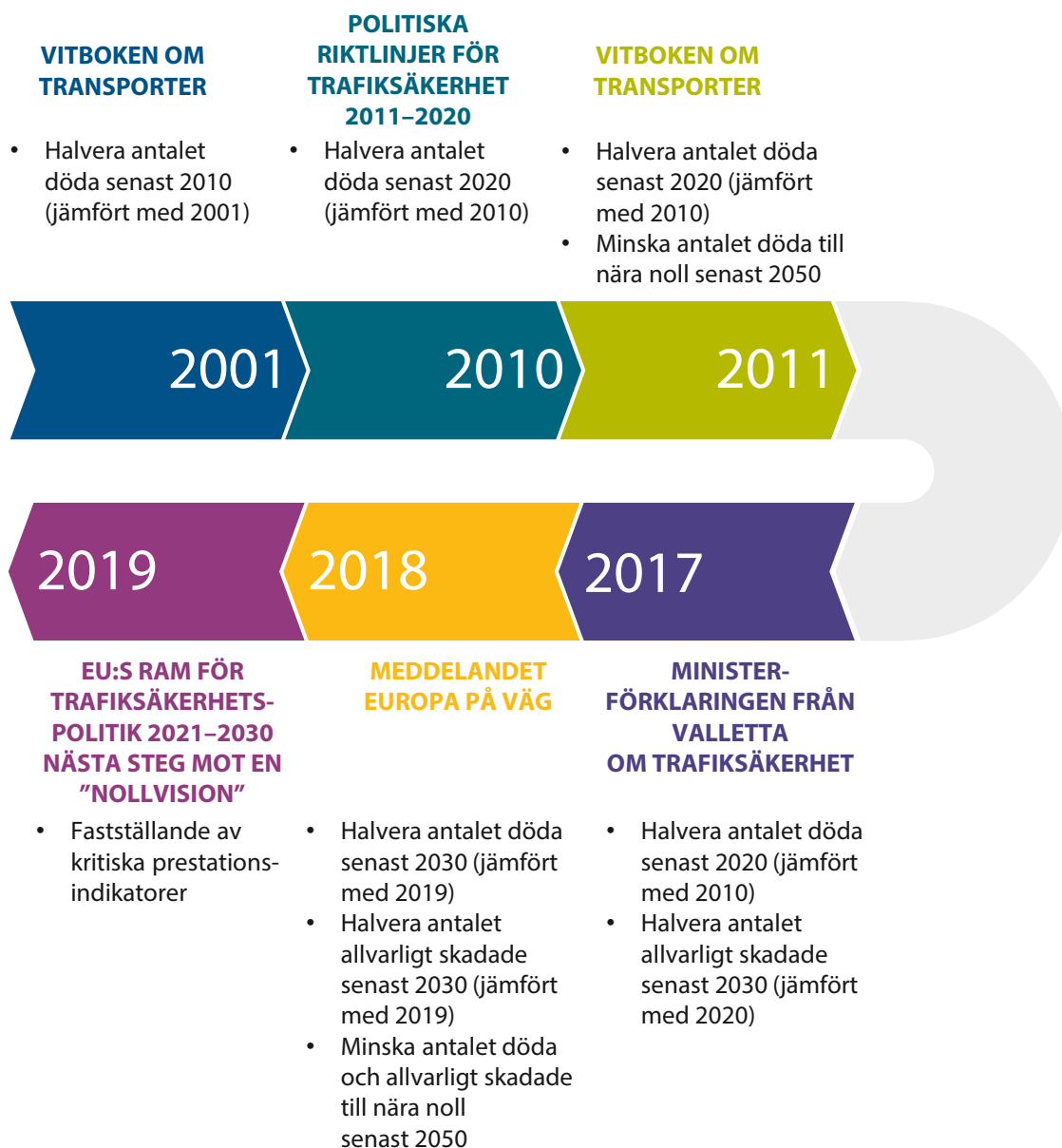
Bilaga II – Kommissionens föränderliga trafiksäkerhetsmål sedan 2001

Kommissionen fastställde för första gången ett EU-omfattande trafiksäkerhetsmål i [vitboken](#) från 2001, som vid den tidpunkten syftade till att halvera antalet döda i trafiken mellan 2000 och 2010. År 2003 ställde sig [Europaparlamentet](#) och [rådet](#) också bakom dessa mål. I sin [vitbok från 2011](#) fastställde kommissionen ett nytt mål, nämligen att närma sig noll döda i trafiken senast 2050, med ett delmål om att halvera antalet döda senast 2020 (jämfört med 2010).

Även om man redan i vitbokens förberedande dokument varnade för att delmålet inte skulle kunna uppnås ens i ett scenario med bästa tänkbara utfall ställde sig medlemsstaterna bakom dessa mål i [Vallettaförklaringen](#) från 2017. I förklaringen föreslog de också ett nytt mål som var att halvera antalet allvarligt skadade i trafiken i EU senast 2030.

I meddelandet Europa på väg från 2018 fastställde EU de nuvarande målen att halvera antalet döda och allvarligt skadade i trafiken senast 2030, och att närma sig noll senast 2050. Slutligen infördes i kommissionens dokument EU:s ramverk för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 – Nästa steg mot nollvisionen en uppsättning kritiska prestationsindikatorer för att följa medlemsstaternas framsteg mot att uppnå målen.

EU:s trafiksäkerhetsmål sedan 2001



Källa: Europeiska revisionsrätten.

Bilaga III – EU:s regelverk för de pelare i strategin för säkra system som vi har granskat

Pelaren för strategin för säkra system	Rättsakt	Fokus
Säker trafik	Direktiv (EU) 2015/413.	Gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott
	Kommissionens genomförandedirektiv 2014/37/EU	Obligatorisk användning av bilbälten och fasthållningsanordningar för barn i fordon
	Direktiv (EU) 2022/2561	Grundläggande kompetens och fortbildning för förare av fordon för gods- eller persontransport
	Direktiv 2014/85/EU	Körkort
	Kommissionens rekommendation av den 17 januari 2001	Högsta tillåtna alkoholkoncentration i blodet för förare av motorfordon
	Kommissionens rekommendation 2004/345/EG	Efterlevnadskontroller på trafiksäkerhetsområdet
Säkra fordon	Förordning (EU) 2019/2144	Säkerhetskrav för godkännande av nya fordonsmodeller
	Direktiv 2014/45/EU	Periodisk provning av motorfordons trafiksäkerhet
	Direktiv 2007/38/EC	Eftermontering av speglar på tunga godsfordon
	Rådets direktiv 92/6/EEG	Hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon
	Rådets direktiv 91/671/EEG	Säkerhetsbälten och andra fasthållningsanordningar för oskyddade trafikanter
Säkra vägar och vägrenar (infrastruktur)	Direktiv (EU) 2019/1936	Förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet

Källa: Europeiska revisionsrätten.

Bilaga IV – Förteckning över EU-medfinansierade projekt som valdes ut för denna revision

A – Förteckning över FSE-medfinansierade projekt som besöktes och granskades under revisionen

Medlemsstat	ID	Projektbeskrivning	Typ av stöd för trafik-säkerhet	Startdatum	Datum för slutförande (planerat resp. faktiskt)	Totala stöd-berättigande kostnader (euro) (planerade resp. senaste uppskattning)	EU:s medfinansieringsgrad	Åtaganden om EU-medfinansiering (euro) (planerad resp. senaste uppskattningen)
Litauen	1	Uppgradering av Panevėžys förbifartsled på E67-vägen	Uppgraderad väg	21/12/2015	31/12/2018 30/06/2021	60 510 312 38 817 338	60,38 %	36 536 126 23 437 909
	2	Parkeringsområde med 38 parkeringsplatser	Säker och skyddad parkering	01/03/2020	28/02/2022 31/05/2022	1 247 652 1 247 652	83 %	1 039 294 1 039 294
Rumänien	3	Parkeringsområde med 70 parkeringsplatser	Säker och skyddad parkering	02/03/2020	31/03/2023 30/09/2023	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840
Slovakien	4 ¹	Anläggning av motorväg D3	Ny motorväg	15/11/2016	31/12/2020 31/12/2021	114 106 329 114 106 329	65,13 %	74 317 452 74 317 452

¹ Samma projekt listas också bland projekt som finansieras av Sammanhållningsfonden under ID 12.

B – Förteckning över Eruf-SF-medfinansierade projekt som besöktes och granskades under revisionen

Medlemsstat	ID	Projektbeskrivning	Typ av stöd för trafiksäkerhet	Startdatum	Datum för slutförande (planerat resp. faktiskt)	Totala stödberättigande kostnader (euro) (planerade resp. senaste uppskattning)	EU:s medfinansieringsgrad	Åtaganden om EU-medfinansiering (euro) (planerad resp. senaste uppskattningen)
Spanien	5	Anläggning av avskild cykelbana i Madrids stadsområde	Cykelbana	04/05/2021	02/11/2021 03/05/2022	6 578 854 6 578 854	50 %	3 289 427 3 289 427
	6	Trafiksäkerhetsåtgärder längs väg A-2003 och anläggning av en avskild cykelbana	Uppgraderad väg och anläggning av cykelbana	09/01/2018	28/12/2018 28/12/2018	3 136 159 2 375 982	80 %	2 508 928 1 900 785
	7	Upprustning av det befintliga avsnittet på A-492-vägen	Uppgraderad väg	12/07/2018	31/12/2023 avbrutet	10 221 468 avbrutet	80 %	8 177 175 avbrutet
	8	Upprustning av det befintliga avsnittet på A-483-vägen	Uppgraderad väg	01/03/2021	31/12/2023 avbrutet	7 551 651 avbrutet	80 %	6 041 321 avbruten

Medlemsstat	ID	Projektbeskrivning	Typ av stöd för trafiksäkerhet	Startdatum	Datum för slutförande (planerat resp. faktiskt)	Totala stödberättigande kostnader (euro) (planerade resp. senaste uppskattning)	EU:s medfinansieringsgrad	Åtaganden om EU-medfinansiering (euro) (planerad resp. senaste uppskattningen)
Litauen	9	Ombyggnad av TEN-T-vägen E85 mellan Vilnius och Kaunas och införande av trafiksäkerhetsåtgärder	Uppgraderad väg	08/08/2019	31/01/2022 31/07/2022	42 710 939 42 710 939	43 % 70 %	18 353 691 29 935 624
Rumänien	10	Upprustning av Transsylvaniens norra regionala led (DJ 172A, DJ 161G och DJ 161)	Uppgraderad väg	04/12/2015	31/07/2020 pågår	27 955 042 27 955 042	85 %	23 761 786 23 761 786
	11	Utveckling av ett vägtrafikövervakningssystem för blandad mobilitet för trafiköverträdelser	Vägtrafikövervakningssystem	01/07/2021	31/12/2023 pågår	19 300 740 19 300 740	85 %	16 405 629 16 405 629

Medlemsstat	ID	Projektbeskrivning	Typ av stöd för trafiksäkerhet	Startdatum	Datum för slutförande (planerat resp. faktiskt)	Totala stödberättigande kostnader (euro) (planerade resp. senaste uppskattning)	EU:s medfinansieringsgrad	Åtaganden om EU-medfinansiering (euro) (planerad resp. senaste uppskattningen)
Slovakien	12 ¹	Anläggning av motorväg D3	Ny motorväg	12/2016	05/2021 06/2022	110 007 346 73 265 886	65,13 % 85 %	71 644 484 62 276 003
	13	Smart plan för staden Senica	Smarta lösningar för staden (inklusive trafikledning)	04/2022	09/2023 pågår	999 882 999 882	85 %	849 900 849 900
	14	Cykelvägar i staden Senica	Cykelbana	05/2019	09/2020 06/2022	1 480 601 1 419 076	85 %	1 258 511 1 206 215

¹ Samma projekt listas också bland projekt som finansieras av FSE under ID 4.

Bilaga V – Översikt över nationella trafiksäkerhetsmål

Medlemsstat	Mål om att minska antalet döda	Mål om att minska antalet allvarligt skadade
Belgien	–50 % ¹ , högst 320	–50 % ¹ , högst 1 800
Bulgarien	–50 % jämfört med 2019	–50 % jämfört med 2019
Tjeckien	–50 % jämfört med genomsnittet 2017–2019	–50 % jämfört med genomsnittet 2017–2019
Danmark	Högst 90	Högst 900
Tyskland	–40 % jämfört med 2021	Inget mål
Estland	–52 % jämfört med 2016	–31 % jämfört med 2016
Irland	–50 % jämfört med genomsnittet 2017–2019	–50 % jämfört med genomsnittet 2017–2019
Grekland	–50 % jämfört med 2019	–50 % jämfört med 2019
Spanien	–50 % jämfört med 2019	–50 % jämfört med 2019
Frankrike	–50 % jämfört med 2019	–50 % jämfört med 2019
Kroatien	–50 % jämfört med 2019	–50 % jämfört med 2019
Italien	–50 % jämfört med 2019	–50 % jämfört med 2019
Cypern	–50 % jämfört med 2019	–50 % jämfört med 2019
Lettland	–50 % jämfört med 2020	–50 % jämfört med 2020
Litauen	–50 % jämfört med 2019	–50 % jämfört med 2020
Luxemburg	Inget mål	Inget mål
Ungern	–50 % jämfört med 2020	–50 % jämfört med 2020
Malta	Inget mål	Inget mål
Nederländerna	Inget mål	Inget mål
Österrike	–50 % jämfört med genomsnittet 2017–2019	–50 % jämfört med genomsnittet 2017–2019
Polen	–50 % jämfört med 2019	–50 % jämfört med 2019
Portugal	–50 % jämfört med 2019	–50 % jämfört med 2019
Rumänien	–50 % jämfört med 2019	–50 % jämfört med 2019

Medlemsstat	Mål om att minska antalet döda	Mål om att minska antalet allvarligt skadade
Slovenien	Mål under utveckling	Mål under utveckling
Slovakien	–50 % jämfört med 2020	–50 % jämfört med 2020
Finland	–50 % jämfört med 2020	–50 % jämfört med 2020
Sverige	–50 % jämfört med genomsnittet 2017–2019	–50 % jämfört med genomsnittet 2017–2019

¹ I [ETSC-studien](#) specificerades inte det referensvärde mot vilket minskningen ska beräknas.

Anm.: De år då dessa mål måste uppnås skiljer sig åt mellan medlemsstaterna.

Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av [ETSC:s studie](#) och revisionsarbete.

Bilaga VI – Jämförelse av nationella hastighetsbegränsningar med de hastigheter som rekommenderas i en internationell studie



Anm.: * Rekommenderad hastighet per typ av område. I studien rekommenderas följande: 30–40 km/h i bebyggda områden där både oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik förekommer, 50 km/h i områden med korsningar och hög risk för sidokollisioner, 70–80 km/h på landsvägar utan mitträcke, vilket innebär en risk för frontalkrockar.

Källa: Europeiska revisionsrätten på grundval av *Statistical pocketbook*, kommissionen 2022, och International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF – OECD), *Speed and crash risk*, 2018.

Bilaga VII – Rättslig status för elsparkcyklar i 15 EU-medlemsstater

	Belgien	Tjeckien	Danmark	Tyskland	Grekland	Spanien	Frankrike	Italien	Ungern	Nederländerna	Österrike	Polen	Portugal	Finland	Sverige
Kategoriserad som specifik kategori	☒	☐	☐	☒	☐	☒	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐
Obligatorisk juridisk ansvarsförsäkring	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Skyldighet att använda hjälm	☐	☒	☐	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐
Användning på offentliga platser	☒	☒	☒	☒	☐	☒	☒	☒	☒	☐	☒	☒	☒	☒	☒
Tillåtet på trottoar	☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☒
Tillåtet på cykelbana	☒	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☐	☐	☒	☒	☒	☒	☒
Effekt begränsning	☐	☒	☐	☒	☐	☒	☒	☒	☐	☐	☒	☐	☒	☒	☒
Lägst ålder som krävs	16	☐	15	14	☐	☐	12	18	☐	☐	12	☐	16	☐	☐
Högsta hastighet (km/h)	25	25	20	20	☐	25	25	20	☐	☐	25	25	☐	20	25

☒ Ja ☐ Nej ☐ Oklart

Anm.: De medlemsstater som ingår i figuren är medlemmar i Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI) som svarade på en undersökning om elsparkcyklar 2020.

Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av en [studie från FERSI](#).

Förkortningar

Cinea: Europeiska genomförandeorganet för klimat, infrastruktur och miljö.

Eruf: Europeiska regionala utvecklingsfonden.

FSE: Fonden för ett sammanlänkat Europa.

GD Transport och rörlighet: Europeiska kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet.

KPI: kritisk prestationsindikator.

MAIS3+: *Maximum Abbreviated Injury Scale* (poäng på minst 3).

TEN-T: transeuropeiskt transportnät.

Ordförklaringar

aktiv mobilitet: transportsätt som endast omfattar fysisk aktivitet, såsom gång och cykling.

delad förvaltning: en metod för att genomföra EU-budgeten där kommissionen, till skillnad från vid direkt förvaltning, delegerar genomförandet av uppgifter till medlemsstaten men behåller det yttersta ansvaret.

direkt förvaltning: när kommissionen på egen hand förvaltar en EU-fond eller ett EU-program, till skillnad från delad förvaltning eller indirekt förvaltning.

europaisk planeringstermin: årlig cykel som utgör en ram för samordning av EU-medlemsstaternas ekonomiska politik och övervakning av framsteg.

Europeiska regionala utvecklingsfonden: EU-fond som ska stärka ekonomisk och social sammanhållning i EU genom att finansiera investeringar för att minska klyftorna mellan regioner.

faciliteten för återhämtning och resiliens: EU:s finansiella stödmekanism för att mildra de ekonomiska och sociala konsekvenserna av covid-19-pandemin och stimulera återhämtning samt möta utmaningarna med en grönare och mer digital framtid.

Fonden för ett sammanlänkat Europa: ett EU-instrument som tillhandahåller ekonomiskt stöd för inrättandet av hållbar sammanlänkad infrastruktur inom sektorerna energi, transport och informations- och kommunikationsteknik.

förvaltande myndighet: den nationella, regionala eller lokala (offentliga eller privata) myndighet som utses av en medlemsstat att förvalta ett EU-finansierat program.

genomförandeorgan: en organisation som inrättas och förvaltas av kommissionen under en begränsad period för att utföra specificerade uppgifter med anknytning till EU-program eller EU-projekt för dess räkning och under dess ansvar.

kostnads-nyttoanalys: en jämförelse mellan den beräknade kostnaden för ett förslaget tillvägagångssätt och den nytta som det förväntas medföra.

kritisk prestationsindikator: ett kvantifierbart mått som visar prestationen i förhållande till de viktigaste målen.

multimodal transportplanering: att kombinera olika transportsätt på ett sammanlänkat, kompletterande sätt för att bilda ett integrerat transportnät.

nödvändigt villkor: förutsättning för att medlemsstaterna ska få betalningar från de europeiska struktur- och investeringsfonderna som är kopplade till uppnåendet och bedömningen av specifika mål.

oskyddade trafikanter: icke-motoriserade väganvändare, som fotgängare och cyklister samt motorcyklister och personer med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet och orienteringsförmåga.

partnerskapsöverenskommelse: en överenskommelse mellan kommissionen och en medlemsstat eller ett tredjeland/tredjeländer inom ramen för ett av EU:s utgiftsprogram, i vilken exempelvis strategiska planer, investeringsprioriteringar eller handelsvillkor eller villkor för tillhandahållande av utvecklingsbistånd fastställs.

Sammanhållningsfonden: en EU-fond som ska minska ekonomiska och sociala skillnader i EU genom att finansiera investeringar i medlemsstater där bruttonationalinkomsten per invånare är mindre än 90 % av genomsnittet i EU.

strategin för säkra system: En trafiksäkerhetsstrategi som syftar till att större hänsyn tas till fel som beror på den mänskliga faktorn och minska risken för olyckor som leder till allvarliga skador eller dödsfall.

transeuropeiska transportnät: ett antal projekt för utveckling av väg-, järnvägs-, luftfarts- och vatteninfrastruktur för att genomföra strategin för det transeuropeiska transportnätet, inbegripet ett järnvägsnät för höghastighetstrafik, ett satellitnavigeringssystem och smarta transportstyrningssystem.

övervakningskommitté: ett organ som övervakar genomförandet av ett operativt program och består av företrädare för medlemsstaternas myndigheter och kommissionen som observatör.

Kommissionens svar

<https://www.eca.europa.eu/sv/publications/sr-2024-04>.

Tidslinje

<https://www.eca.europa.eu/sv/publications/sr-2024-04>.

Vi som arbetat med revisionen

I revisionsrättens särskilda rapporter redovisar vi resultatet av våra revisioner av EU:s politik och program eller av förvaltningsteman som är kopplade till specifika budgetområden. För att uppnå så stor effekt som möjligt väljer vi ut och utformar granskningsuppgifterna med hänsyn till riskerna när det gäller prestation eller regelefterlevnad, storleken på de aktuella intäkterna eller kostnaderna, framtida utveckling och politiskt intresse och allmänintresse.

Denna effektivitetsrevision utfördes av revisionsrättens avdelning II investeringar för sammanhållning, tillväxt och inkludering, där ledamoten Annemie Turtelboom är ordförande. Revisionen leddes av revisionsrättens ledamot Eva Lindström, med stöd av Kristina Maksinen (kanslichef), Johan Stålhammar (attaché), Elena Graziuso (politisk assistent), Gediminas Mačys (förstachef), Guido Fara (uppgiftsansvarig), Paloma Muñoz Mula (biträdande uppgiftsansvarig) och Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariu och Vaidas Šulcas (revisor). Lidija Aubin, Laura McMillan och Iulia-Mihaela Vladoianu gav språkligt stöd.



Från vänster: Johan Stålhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vladoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Muñoz Mula, Vaidas Šulcas och Amelia Padurariu.

UPPHOVSRÄTT

© Europeiska unionen, 2024

Europeiska revisionsrättens policy för vidareutnyttjande fastställs i [beslut nr 6-2019](#) om revisionsrättens policy för öppna data och vidareutnyttjande av handlingar.

Om inget annat anges (t.ex. i enskilda meddelanden om upphovsrätt) omfattas revisionsrättens innehåll som ägs av EU av den internationella [licensen Creative Commons Erkännande 4.0 Internationell \(CC BY 4.0\)](#). Det innebär att det är tillåtet att återanvända innehållet under förutsättning att ursprunget anges korrekt och att det framgår om ändringar har gjorts. Om du återanvänder revisionsrättens innehåll får du inte förvanska den ursprungliga innebörden eller det ursprungliga budskapet. Revisionsrätten ansvarar inte för eventuella konsekvenser av återanvändningen.

När enskilda privatpersoner kan identifieras i ett specifikt sammanhang, exempelvis på bilder av revisionsrättens personal, eller om verk av tredje part används, måste ytterligare tillstånd inhämtas.

Om ett sådant tillstånd beviljas upphävs och ersätts det allmänna godkännande som nämns ovan, och eventuella begränsningar av materialets användning måste tydligt anges.

För användning eller återgivning av innehåll som inte ägs av EU kan tillstånd behöva inhämtas direkt från upphovsrättsinnehavarna.

Ikonerna i figurerna 1, 3, 5, 6, 9 (ikonerna i mitten och längst ned) och 12: Dessa har tagits fram med hjälp av resurser från [flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Med ensamrätt.

Programvara eller handlingar som omfattas av immateriella rättigheter, till exempel patent, varumärkesskydd, mönsterskydd samt upphovsrätt till logotyper eller namn, omfattas inte av revisionsrättens policy för vidareutnyttjande.

EU-institutionernas webbplatser inom domänen europa.eu innehåller länkar till webbplatser utanför den domänen. Eftersom revisionsrätten inte har någon kontroll över dem uppmanas du att ta reda på vilken integritets- och upphovsrättspolicy de tillämpar.

Användning av revisionsrättens logotyp

Revisionsrättens logotyp får inte användas utan revisionsrättens förhandsgodkännande.

HTML	ISBN 978-92-849-1728-0	ISSN 1977-5830	doi:10.2865/439266	QJ-AB-24-004-SV-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1766-2	ISSN 1977-5830	doi:10.2865/404696	QJ-AB-24-004-SV-N

År 2022 dödades 20 640 personer i trafikolyckor i EU. Fotgängare, cyklister och motorcyklister var särskilt utsatta. EU:s mål är att halvera antalet döda och allvarligt skadade i trafiken senast 2030 och att minska det till nära noll senast 2050. Vi bedömde om kommissionen på ett ändamålsenligt sätt hade inrättat EU:s strategi för säkra system och hjälpt medlemsstaterna i arbetet med att uppnå målen. Vi drog slutsatsen att kommissionen har inrättat en heltäckande strategi. Vi konstaterade dock brister i kommissionens åtgärder. Med nuvarande framstegstakt och utan extra insatser från EU och medlemsstaterna är det osannolikt att dessa ambitiösa mål kommer att uppnås. Vi har lämnat rekommendationer som syftar till att göra kommissionens initiativ på området mer ändamålsenliga.

Revisionsrättens särskilda rapport i enlighet med artikel 287.4 andra stycket i EUF-fördraget.



EUROPEISKA
REVISIONSRÄTTEN



Europeiska unionens
publikationsbyrå

EUROPEISKA REVISIONSRÄTTEN
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tfn +352 4398-1

Frågor: eca.europa.eu/sv/contact

Webbplats: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors