



## WEGVERVOER: VOORSCHRIFTEN INZAKE VERKEER EN VEILIGHEID

De Europese Unie heeft zich ten doel gesteld in de loop van de periode 2010-2020 een Europese ruimte voor verkeersveiligheid tot stand te brengen. Verkeersveiligheid is overwegend een nationale bevoegdheid. Derhalve hebben de Europese maatregelen betrekking op de technische staat van de voertuigen, het vervoer van gevaarlijke goederen en de veiligheid van het wegennet.

### RECHTSGROND EN DOELSTELLINGEN

Titel VI van het Verdrag van Lissabon, en dan met name artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), vormt de rechtsgrond voor de totstandbrenging van deze ruimte voor verkeersveiligheid, waarvan het doel is de verkeersveiligheid te verbeteren en bij te dragen aan een duurzame mobiliteit. In 2010 heeft de Europese Unie opnieuw benadrukt dat zij de verkeersveiligheid wil verbeteren en dat zij in 2020 het aantal verkeersdoden wil hebben gehalveerd ten opzichte van 2010. Om de EU 2020-doelstelling te verwezenlijken moest het aantal verkeersdoden gedurende de periode 2010-2020 jaarlijks met 6,7% worden teruggebracht. Feit is echter dat het aantal verkeersdoden in de EU-28 sinds 2010 met 19% is afgenomen, wat neerkomt op een gemiddelde jaarlijkse afname van slechts 3,4%. Bijgevolg moet het aantal verkeersdoden gedurende de periode 2017-2020 jaarlijks met 11,4% worden verminderd, wil de EU haar achterstand inhalen. Volgens het [verslag 2017](#) van de Europese Raad voor de verkeersveiligheid (ETSC) zijn er in 2016 in de EU 25 670 doden gevallen in het verkeer (530 minder dan in 2015 oftewel een afname van slechts 2%).

### RESULTATEN

#### A. Algemeen

In juni 2003 maakte de Commissie het derde Europese actieprogramma voor verkeersveiligheid (2003-2010) bekend, waarmee zij vóór het einde van 2010 het aantal verkeersdoden in de lidstaten wilde halveren. Zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie van 20 juli 2010 getiteld „Naar een [Europese verkeersveiligheidsruimte: Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020](#)” (COM(2010) 0389), lukte het niet om binnen de vooropgestelde termijn de doelstelling van het programma te verwezenlijken, maar werd het aantal verkeersslachtoffers wel degelijk teruggebracht.

Op 28 maart 2011 heeft de Commissie haar witboek „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” (COM(2011) 0144) gepubliceerd, waarin de streefdatum voor halvering van het aantal verkeersslachtoffers werd verschoven naar eind 2020. Verder werd vastgesteld om tegen 2050 het aantal verkeersdoden tot nagenoeg nul te herleiden. Daarnaast heeft de Commissie in haar beleidsrichtsnoeren zeven doelstellingen opgenomen. Om deze doelstellingen te verwezenlijken is zij voornemens

ationale en Europese maatregelen vast te stellen overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel en het beginsel van gedeelde verantwoordelijkheid. Deze doelstellingen zijn onder meer: de opleiding en vorming van weggebruikers verbeteren en de controle op de toepassing van de regelgeving inzake verkeersveiligheid aanscherpen; de veiligheid van verkeersinfrastructuur en voertuigen verbeteren; het gebruik van slimme vervoerssystemen bevorderen, zoals het noodoproepsysteem in auto's genaamd „eCall”; de nooddiensten en de zorg voor gewonden verbeteren; en kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, beschermen.

## **B. Technische staat van voertuigen**

In 2014 heeft de EU een nieuw pakket wetgevende maatregelen aangenomen, dat ook wel het „pakket inzake technische controles” wordt genoemd. Het pakket inzake technische controles bestaat uit drie richtlijnen, te weten Richtlijn [2014/45/EU](#) betreffende de periodieke technische controle, Richtlijn 2014/47/ [2014/47/EU](#) betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen en Richtlijn [2014/46/EU](#) inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen.

Wat betreft de verplichting om een veiligheidsgordel te dragen in voertuigen met een massa van minder dan 3,5 ton voorziet Richtlijn EG [2003/20/](#) van 8 april 2003 in het verplichte gebruik van veiligheidstuigen voor kinderen en veiligheidsgordels voor alle inzittenden in bussen en touringcars die daarmee zijn uitgerust (met uitzondering van bussen en touringcars bestemd voor lokaal vervoer in stedelijke gebieden).

Op grond van Richtlijn [92/6/EEG](#) van 10 februari 1992 werd het verplicht om snelheidsbegrenzers te installeren in voertuigen van meer dan 3,5 ton. Middels Richtlijn 2002/85/EG [2002/85/EG](#) van 5 november 2002 werd het verplichte gebruik van snelheidsbegrenzers uitgebreid tot alle voertuigen voor het vervoer van personen of goederen met meer dan acht zitplaatsen (bestuurder niet meegerekend) en een massa tussen de 3,5 en 12 ton.

Wat actieve veiligheidssystemen betreft worden in Verordening [\(EG\) No 78/2009](#) van 14 januari 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers een aantal voorschriften vastgelegd voor de constructie en werking van frontbeschermingsinrichtingen die het voertuig moeten beschermen bij een frontale botsing. Op grond van de verordening is het mogelijk deze voorschriften niet te laten gelden voor technologie om botsingen met fietsers en voetgangers te voorkomen. Verder wordt de installatie van een van typegoedkeuring voorzien remhulpsysteem verplicht gesteld.

Tot slot wordt in Richtlijn [2003/97/EG](#) van 10 november 2003 voorgeschreven dat nieuwe vrachtwagens die in de Unie in het verkeer worden gebracht, uitgerust moeten zijn met aanvullende dodehoekspiegels (breedtespiegels, trottoirspiegels en vooruitkijkspiegels) om de veiligheid van de weggebruikers te verbeteren door de „dode hoek” te verkleinen. In Richtlijn [2007/38/EG](#) van 11 juli 2007 is bepaald dat het bestaande wagenpark eveneens met zulke inrichtingen moet worden uitgerust. Krachtens Verordening [\(EG\) No 661/2009](#) van 13 juli 2009 werd Richtlijn [2003/97/EG](#) met ingang van 1 november 2014 ingetrokken, waarna dezelfde soorten achteruitkijkspiegels verplicht werden voor voertuigen die buiten de Unie ingeschreven staan. De Commissie heeft in 2011 een studie naar dodehoekongevallen laten uitvoeren en in juni 2012 het verslag over de tenuitvoerlegging van Richtlijn [2007/38/EG](#) gepubliceerd. Daarin wordt onder meer benadrukt dat er elk jaar nog meer dan 1 200 doden vallen bij ongevallen met vrachtwagens en dat de inspanningen om dergelijke ongevallen te voorkomen daarom moeten worden voortgezet..

### C. Vervoer van gevaarlijke goederen

In [Richtlijn 94/55/EG](#) van 21 november 1994 werden de regels zoals vastgelegd in de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR) uitgebreid naar het binnenlandse verkeer. Richtlijn 94/55/EG werd ingetrokken bij [Richtlijn 2008/68/EG](#) van 24 september 2008, waarin een gemeenschappelijke regeling werd uitgewerkt voor alle segmenten van het binnenlandse verkeer van gevaarlijke goederen in de Unie, niet enkel over de weg, maar ook over het spoor en over de binnenwateren. In [Richtlijn 2012/45/EU](#) van de Commissie van 3 december 2012 werd de inhoud van deze richtlijn in overeenstemming gebracht met de laatste versie van de ADR (die elke twee jaar wordt bijgewerkt).

### D. Intelligente vervoerssystemen (ITS) en het „eSafety”-initiatief

Op 16 december 2008 is de Commissie met een actieplan gekomen voor de invoering van intelligente vervoerssystemen (ITS) voor het wegvervoer. Dit actieplan is gebaseerd op een reeks initiatieven (zoals het eSafety-initiatief, dat in 2006 werd gelanceerd) en voorziet in diverse prioritaire maatregelen. In dit verband wordt in [Richtlijn 2010/40/EU](#) van 7 juli 2010 betreffende ITS op het gebied van wegvervoer voorzien in de gecoördineerde en samenhangende invoering van interoperabele ITS in de Unie. Voorbeelden van ITS zijn automatische snelheidsregelaars, apparatuur om ongewenste veranderingen van rijstrook te voorkomen, systemen die waarschuwen voor dreigende botsingen en systemen die automatisch een noodoproep uitzenden bij ongevallen. Het eSafety Forum, dat in 2003 door de Commissie is opgericht en sinds 2011 de naam iMobility draagt, is een uitwisselingsplatform voor alle partijen die bij verkeersveiligheid zijn betrokken. Doel van dit forum is om de naleving van de aanbevelingen op het vlak van eSafety te bevorderen en te controleren, en de uitrol en toepassing van intelligente veiligheidssystemen voor voertuigen te ondersteunen.

Uit hoofde van [Besluit nr. 585/2014/EU](#) van het Europees Parlement en de Raad inzake de uitrol van de interoperabele eCall-dienst in de hele EU, moeten de lidstaten uiterlijk op 1 oktober 2017 de alarmcentrale-infrastructuur (Public Safety Answering Point – PSAP) hebben ingevoerd die nodig is voor de behandeling van eCalls.

In november 2016 heeft de Commissie een mededeling gepubliceerd getiteld „Een Europese strategie betreffende ITS, op weg naar de introductie van coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde voertuigen” ([COM\(2016\) 766](#)). In antwoord hierop heeft de Commissie TRAN zich ertoe verbonden een initiatiefverslag op te stellen over dit thema, waarover naar verwachting in februari 2018 zal worden gestemd.

### E. Veiligheid van de wegeninfrastructuur

In [Richtlijn 2004/54/EG](#) van 29 april 2004 worden de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet vastgesteld. In deze richtlijn is bepaald dat alle tunnels van meer dan 500 meter lang, ongeacht of deze in gebruik, in aanbouw, dan wel in de ontwerpfase zijn, aan geharmoniseerde veiligheidseisen moeten voldoen. Om de meest voorkomende ongevallen, zoals brand, te helpen voorkomen, hebben deze voorschriften betrekking op de organisatorische, structurele, technische en operationele aspecten van tunnels. In [Richtlijn 2008/96/EG](#) van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt getracht om er via veiligheidseffectbeoordelingen voor te zorgen dat verkeersveiligheid wordt meegenomen in alle fasen van de aanleg, het gebruik of een grondige wijziging van het wegennet. Hiertoe wordt voorzien in systematische verkeersveiligheidsaudits van infrastructuurprojecten. Verder zijn in de richtlijn bepalingen inzake verkeersveiligheidsinspecties van in gebruik zijnde wegen opgenomen, evenals

bepalingen inzake het in kaart brengen van weggedeelten waar veel verkeersongevallen plaatsvinden.

#### **F.** Statistieken over en preventie van ongevallen als gevolg van rijden onder invloed

Naar aanleiding van [Beschikking 93/704/EG](#) van de Raad werd de gegevensbank CARE inzake ongevallen in het wegverkeer opgericht om de gegevens uit de statistische bestanden van de lidstaten bijeen te kunnen brengen en de verspreiding van de ontvangen gegevens door het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid (ERSO) te waarborgen. In het kader van het beleid van de Unie ter verbetering van het rijgedrag schrijft de Commissie voor dat de lidstaten steekproefsgewijze ademtests moeten invoeren en dat de grenswaarden voor het alcoholgehalte in het bloed moeten worden nageleefd. Steekproefsgewijs worden er ademanalysetests afgenomen bij personen die ervan worden verdacht onder invloed van alcohol achter het stuur te hebben plaatsgenomen ([Aanbeveling 2001/115](#) van 17 januari 2001 en [Aanbeveling 2004/345/EG](#) van 17 april 2004 van de Commissie). Om de verkeersveiligheid te verbeteren heeft de Commissie een geharmoniseerde code opgesteld voor het alcoholslot, dat in verschillende lidstaten is ingevoerd (zie [Richtlijn \(EU\) 2015/653](#) van 24 april 2015 tot wijziging van [Richtlijn 2006/126/EG](#) betreffende het rijbewijs).

#### **G.** Grensoverschrijdende rechtshandhaving inzake overtredingen van de verkeersveiligheid

[Richtlijn \(EU\) 2015/413](#) van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen is aangenomen op basis van artikel 91, lid 1, letter c, van het VEU (titel VI, „Vervoer”). Deze richtlijn vervangt [Richtlijn 2011/82/EU](#) (nietig verklaard door het Hof van Justitie van de Europese Unie in haar arrest van 6 mei 2014). Het doel blijft hetzelfde: een einde maken aan de anonimiteit van buitenlandse bestuurders, en verkeersovertredingen bestraffen die zijn begaan in een andere lidstaat dan de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven. De lidstaten zullen de gegevens uit de nationale kentekenregisters van alle andere lidstaten kunnen raadplegen dankzij een procedure voor informatie-uitwisseling tussen de nationale contactpunten. In de praktijk is het aan de lidstaat waar de overtreding is begaan om al dan niet een procedure in te stellen. De vermeende overtreder kan dan middels een standaardbrief op de hoogte worden gebracht van de details van de overtreding, de hoogte van de te betalen boete, de betalingsprocedures en de verhaalmogelijkheden. De richtlijn zorgt ervoor dat buitenlandse bestuurders consequent worden gestraft voor zware verkeersovertredingen en dat hun persoonsgegevens tegelijkertijd worden beschermd.

## **ROL VAN HET EUROPEES PARLEMENT**

Het Parlement heeft tal van resoluties aangenomen waarin het belang van verkeersveiligheid wordt benadrukt. Toen het Parlement in 2005 zijn steun uitsprak voor het derde actieprogramma van de Commissie (2003-2010), verzocht het de Commissie reeds om de ontwikkeling van een langetermijnplan dat tot na 2010 zou doorlopen, en waarin maatregelen zouden worden vastgesteld om het aantal verkeersdoden terug te brengen tot nul ([P6\\_TA\(2005\)0366](#)). In zijn resolutie over de verkeersveiligheid in Europa 2011-2020 ([P7\\_TA\(2011\)0408](#)) drong het Parlement nogmaals aan op een langetermijndoelstelling om het aantal verkeersdoden terug te dringen. Dit keer koppelde het Parlement de doelstelling aan de systematische inzet van technologie in wegvoertuigen en aan de ontwikkeling van gedegen ITS-netwerken. In zijn resolutie over een duurzame toekomst voor het vervoer ([P7\\_TA\(2010\)0260](#)) heeft het Parlement de Commissie tevens verzocht om op zo kort mogelijke termijn een studie te presenteren over de beste praktijken van de lidstaten met betrekking tot de effecten van snelheidsbegrenzers, en toonde het zich bezorgd over de veiligheid van de werknemers in

de vervoersector. Het Parlement drong eveneens aan op de vaststelling van een uniforme definitie van begrippen betreffende verkeersveiligheid, om zo het ongevalsonderzoek te verbeteren door de vergelijkbaarheid van resultaten te garanderen. Het werkdocument over ernstige verkeersletsels, dat op 19 maart 2013 door de Commissie werd gepubliceerd, komt deels tegemoet aan de vraag van het Parlement om de reikwijdte van de strategie op het gebied van verkeersongevallen te verruimen. In dat document is (voor de periode 2015-2020) onder meer de doelstelling vastgelegd om het aantal ernstige verkeersletsels in de Unie te beperken. Voorts wordt aangegeven dat sinds 2012 in heel de Unie een gemeenschappelijke definitie van „ernstig verkeersletsel” wordt gehanteerd. Samen met de Commissie IMCO kwam de Commissie TRAN met een initiatiefverslag over het thema „Mensenlevens redden: Verbeteren van de veiligheid van voertuigen in de EU”, dat naderhand, op 14 november 2017, werd aangenomen als resolutie van het Europees Parlement. Het verslag van de Commissie is hiervoor als uitgangspunt genomen ([COM\(2016\) 0787](#)).

Op 11 maart 2014 heeft het Parlement zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld ten aanzien van de gemeenschappelijke minimumnormen voor periodieke technische controles van voertuigen, de inschrijvingsdocumenten en de controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen. De definitieve tekst ([Richtlijn 2014/45/EU](#)) zal bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid en aan de grensoverschrijdende erkenning van het keuringsbewijs van technische controle. Op 27 februari 2017 heeft de Commissie TRAN de werkzaamheden van de Commissie op het gebied van de technische controle van motorvoertuigen onder de loep genomen en op 20 juni 2017 heeft zij het verslag van de Commissie ([COM\(2017\) 0099](#)) over de toepassing door de lidstaten van [Richtlijn 2000/30/EG](#) betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer (verslagleggingsperiode 2013-2014) besproken. Er werd voornamelijk gediscussieerd over tachograaffraude en over het sjoemelen met kilometerstanden, aangezien dergelijke praktijken een groot risico vormen voor de veiligheid en de consumentenrechten. De Commissie gaf aan dat zij de mogelijkheden op het gebied van strafrecht, grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens en registratie van kilometerstanden in kaart aan het brengen is. In de tussentijd heeft het Parlement een initiatiefverslag van wetgevende aard uitgebracht, getiteld „Odometer manipulation in motor vehicles: revision of the EU legal framework.” Naar verwachting zal het ontwerpverslag in januari 2018 door de Commissie TRAN worden besproken. Verder heeft de beleidsondersteunende afdeling van het Parlement opdracht gegeven tot een studie over dit thema. Deze studie, getiteld „[Odometer Tampering – Measures to Prevent Manipulation](#)”, werd in november 2017 gepubliceerd. In het kader van haar wetgevingsagenda „Europa in beweging” is de Commissie voornemens [Verordening \(EU\) nr. 165/2014](#) te wijzigen. Hiertoe is zij op 31 mei 2017 met een voorstel gekomen, getiteld „Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van [Verordening \(EG\) nr. 561/2006](#) wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en [Verordening \(EU\) 165/2014](#) wat betreft positionering door middel van tachografen” ([COM\(2017\) 0277](#)). Tijdens haar vergadering van januari 2018 zal de Commissie TRAN zich beraden over het ontwerpverslag over het voorstel in kwestie.

[Christina Ratcliff](#)  
11/2017