



VEJE: TRAFIK- OG SIKKERHEDSBESTEMMELSER

Den Europæiske Union har sat sig som mål at skabe et europæisk område for færdselssikkerhed i løbet af perioden 2010-2020. Kompetencen på dette område er primært et nationalt anliggende. EU-foranstaltningerne vedrører derfor køretøjers tekniske stand, transport af farligt gods og vejsikkerhed.

RETSGRUNDLAG OG MÅL

Afsnit VI i Lissabontraktaten, navnlig artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) udgør retsgrundlaget for oprettelsen af dette område for færdselssikkerhed, der har til formål at forbedre sikkerheden på vejene og bidrage til en bæredygtig mobilitet. I 2010 fortsatte Den Europæiske Union sin indsats for at forbedre færdselssikkerheden ved fastsættelse af et mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte med 50 % inden 2020 i forhold til niveauet i 2010. Der var behov for en årlig reduktion på 6,7 % i perioden 2010-2020 for at nå EU's 2020-mål. Siden 2010 er antallet af trafikdræbte i EU-28 faldet med 19 %, hvilket svarer til en gennemsnitlig årlig reduktion på kun 3,4 %. Som følge af de udeblevne resultater i bestræbelserne på at nedbringe antallet af dødsfald i den fornødne grad, er der nødt til at ske et årligt fald på 11,4 % mellem 2017 og 2020, hvis EU skal holde kursen. I henhold til [rapporten fra 2018](#) fra det europæiske færdselssikkerhedsråd (ETSC) var der 25 249 dødsfald på vejene i EU i 2017 (477 færre end i 2016, hvilket svarer til et fald på kun 2 %).

RESULTATER

A. Generelt

Kommissionen offentliggjorde i juni 2003 det tredje europæiske handlingsprogram for trafiksikkerhed 2003-2010, hvori målet var en halvering af antallet af trafikdræbte i medlemsstaterne ved udgangen af 2010. Selv om dette ikke er sket inden for den fastsatte frist, var Kommissionens vurdering positiv ved offentliggørelsen den 20. juli 2010 af meddelelsen »[På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: Europæiske politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020](#)« (COM(2010)0389).

I Kommissionens hvidbog fra 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« (COM(2011)0144), offentliggjort den 28. marts 2011, flyttede Kommissionen måldatoen for halvering af antal trafikdræbte frem til 2020. Endvidere fastsatte den år 2050 som pejlemærke for at nærme sig målet om »nul trafikdrab«. I sine politiske retningslinjer har Kommissionen endvidere fastsat syv mål, hvortil den foreslog medlemsstats- og EU-foranstaltninger i overensstemmelse med principperne



om fælles ansvar og nærhed. Disse mål omfatter: at forbedre undervisning for og oplæring af trafikanter og skærpet håndhævelse af færdselsloven, at forbedre sikkerheden inden for vejinfrastruktur og køretøjer, at fremme anvendelsen af intelligente transportsystemer f.eks. ved det køretøjsinstallerede nødtelefonsystem »eCall«, at forbedre beredskabstjenesterne og efterfølgende behandlingstilbud til tilskadekomne og at beskytte de sårbare trafikanter såsom fodgængere og cyklister.

B. Køretøjers tekniske tilstand

I 2014 vedtog EU en ny pakke af lovgivningsmæssige foranstaltninger, benævnt »køretøjssikkerhedspakken«. De tre direktiver, der udgør køretøjssikkerhedspakken, er [direktiv 2014/45/EU](#) om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer, [direktiv 2014/47/EU](#) om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og [direktiv 2014/46/EU](#) om registreringsdokumenter for motorkøretøjer.

Hvad angår obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 t. indeholder [direktiv 2003/20/EF](#) af 8. april 2003 bestemmelser om obligatorisk anvendelse af barnefastholdelsesanordninger og sikkerhedsseler til alle siddende passagerer i busser og rutebiler, som er udstyret hermed (bortset fra undtagelser for lokal transport i byområder).

[Direktiv 92/6/EØF](#) af 10. februar 1992 indførte obligatorisk montering af hastighedsbegrænsende anordninger til alle køretøjer på over 3,5 tons. [Direktiv 2002/85/EF](#) af 5. november 2002 udvider pligten til at anvende hastighedsbegrænsende anordninger til alle godskøretøjer og personbiler, der vejer mellem 3,5 og 12 tons og har mere end otte siddepladser (ekskl. førersædet).

Med hensyn til de aktive sikkerhedsforanstaltninger fastlægges der i [forordning \(EF\) nr. 78/2009](#) af 14. januar 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer med henblik på beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter en række krav til konstruktionen og funktionen af systemer til frontal beskyttelse i tilfælde af frontalkollisioner. Den gav mulighed for, at teknologi til at undgå kollision med cyklister og fodgængere kunne være undtaget disse krav. Forordningen omfatter også bestemmelser om installation af et typegodkendt bremsehjælpesystem (BAS).

[Direktiv 2003/97/EF](#) af 10. november 2003 fastsætter med henblik på øge sikkerheden for trafikanter ved at reducere blinde vinkler regler for, at der i nyregistrerede lastbiler i EU monteres supplerende førerspejle til at fjerne blinde vinkler (vidvinkelspejle, nærzonespejl og anordninger til uhindret udsyn). I [direktiv 2007/38/EF](#) af 11. juli 2007 fastsættes, at den eksisterende flåde også skal være udstyret med sådanne anordninger. [Forordning \(EF\) nr. 661/2009](#) af 13. juli 2009 ophæver [direktiv 2003/97/EF](#) pr. 1. november 2014, således at køretøjer indregistreret uden for EU skal være udstyret med samme typer af førerspejle. I 2011 gennemførte Kommissionen en undersøgelse af ulykker som følge af den blinde vinkel og fremlagde i juni 2012 en rapport om gennemførelsen af [direktiv 2007/38/EF](#), hvori det især fremhæves, at ulykker, der involverer lastbiler, tegner sig for mere end 1200 ulykker per år, og det er derfor nødvendigt at videreføre de tidligere bestræbelser på at forhindre sådanne ulykker.



C. Transport med farligt gods

Med [direktiv 94/55/EF](#) af 21. november 1994 udvidedes reglerne i den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR) til også at omfatte national transport. [Direktiv 2008/68/EF](#) af 24. september 2008 fastsatte en fælles ordning for alle aspekter af indlandstransport af farligt gods i EU (ikke kun ad vej, men også med jernbane og ad indre vandveje). Kommissionens [direktiv 2012/45/EU](#) af 3. december 2012 opdaterede indholdet i henhold til den nyeste version af ADR-aftalen, som bliver opdateret hvert andet år. ADR-aftalen blev for nylig ændret ved Rådets [afgørelse 2018/1485/EU](#).

D. Intelligentes transportsystemer (ITS) og eSafety-initiativet

Kommissionen iværksatte den 16. december 2008 en handlingsplan for udbygning af ITS inden for vejtransport. Denne handlingsplan er baseret på en række initiativer (f.eks. eSafety-initiativet, der blev lanceret i 2006) og giver mulighed for prioriterede aktioner. I samme perspektiv er [direktiv 2010/40/EU](#) af 7. juli 2010 om ITS inden for vejtransport udarbejdet for at sikre en koordineret og sammenhængende ibrugtagning af interoperable ITS i Unionen. ITS omfatter bl.a. automatisk tilpasning af hastigheden, systemer til at holde køretøjet stabilt og alarmsystemer, der advarer mod kollisionfare og automatiske nødtelefonsystemer i tilfælde af uheld. ESafety-forum, som blev oprettet af Kommissionen i 2003 og omdøbt iMobility i 2011, er en udvekslingsplatform for alle parter involveret i trafikikkerhed, der skal tilskynde til og sikre tilsyn med efterlevelsen af henstillingerne om e-sikkerhed og for at støtte udbredelsen og anvendelsen af bilernes sikkerhedssystemer.

Med Europa-Parlamentets og Rådets [afgørelse 585/2014/EU](#) om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system blev medlemsstaterne forpligtet til at indføre den infrastruktur af alarmcentraler, der kræves for at håndtere eCall-opkald, senest den 1. oktober 2017.

I november 2016 offentliggjorde Kommissionen en meddelelse med titlen »En europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer — en milepæl hen imod samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet« ([COM\(2016\)0766](#)). Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) reagerede ved at udarbejde en [initiativbetænkning](#) om emnet, som blev vedtaget på plenarmødet den 13. marts 2018. I marts 2019 fremlagde Kommissionen en delegeret forordning til supplerung af direktiv 2010/40/EU ([C\(2019\)1789](#)). En måned senere blev en EP-beslutning, der gjorde indsigelse mod forordningen, afvist. Beslutningsprocessen pågår endnu ([2019/2651\(DEA\)](#)).

E. Sikkerhed i vejinfrastrukturen

[Direktiv 2004/54/EF](#) af 29. april 2004 fastsætter minimumssikkerhedskrav for tunneler i det tværeuropæiske vejnet. Direktivet bestemmer, at alle tunneller længere end 500 meter, hvad enten de er i drift, under anlæggelse eller projekteret, skal være underlagt harmoniserede sikkerhedsregler. Disse regler omfatter organisatoriske, strukturelle, tekniske og driftsmæssige aspekter af tunneller og lægger særligt an på de hyppigst forekommende ulykker som f.eks. brand. [Direktiv 2008/96/EF](#) af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed har til formål at garantere, at



færdselssikkerhedsforhold bliver taget i betragtning i alle faser af bygning, drift og grundlæggende ændringer af veje i form af en ulykkesvurdering. Med dette mål for øje fastsattes i direktivet bestemmelser om systematiske sikkerhedskontroller i forbindelse med infrastrukturprojekter. Direktivet indeholder også bestemmelser om inspektioner af trafiksikkerheden på eksisterende veje og registrering af vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration. I 2018 forelagde Kommissionen sit forslag ([COM\(2018\)0274](#)) om ændring af direktivet med henblik på at nedbringe antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede i EU's vejnet ved at forbedre vejinfrastrukturens sikkerhed. Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsholdning i april 2019, og den fælles beslutningsprocedure pågår endnu ([2018/0129 \(COD\)](#)).

F. Statistikker og forebyggelse af ulykker som følge af spirituskørsel

På baggrund af [Rådets beslutning 93/704/EF](#) er CARE-databasen over personskader i vejtrafikken blevet oprettet for at samle data på grundlag af nationale statistikker og sikre udbredelsen heraf gennem det europæiske overvågningsorgan for trafiksikkerhed (ERSO). Som en del af EU-politikken til bedre køreadfærd anfører Kommissionen, at medlemsstaterne bør vedtage en stikprøvekontrol ved analyse af udåndingsluft, og kræver, at en maksimalt tilladte alkoholkoncentration i blodet overholdes. Kørsel i påvirket tilstand er underlagt stikprøvekontrol ([Kommissionens henstillinger 2001/115](#) af 17. januar 2001 og [2004/345/EF](#) af 17. april 2004). For yderligere at forbedre trafiksikkerheden har Kommissionen indført en harmoniseret kode af alkohol-systemer, som flere medlemsstater har indført (jf. [direktiv \(EU\) 2015/653](#) af 24. april 2015 om ændring af [direktiv 2006/126/EF](#) om kørekort).

G. Grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet

[Direktiv \(EU\) 2015/413](#) af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser blev vedtaget på grundlag af artikel 91, stk. 1, litra c), TEUF (afsnit VI »transport«). Dette direktiv erstatter [direktiv 2011/82/EU](#), som blev annulleret af Domstolen for Den Europæiske Union i sin dom af 6. maj 2014). Målet er det samme: at ophæve retten til anonymitet for ikke-bosiddende chauffører og retsforfølge trafikforseelser, der begås i en anden medlemsstat end den, hvor det pågældende køretøj er registreret. Medlemsstaterne har adgang til andre medlemsstaters nationale oplysninger om køretøjsregistrering gennem en procedure for informationsudveksling mellem de nationale kontaktpunkter. I praksis er det den medlemsstat, hvor forseelsen er begået, der afgør, hvorvidt der skal tages retslige skridt. Den formodede lovovertræder kan således blive informeret via en standardskrivelse om forseelsens nærmere art, den pålagte bødes størrelse, betalingsprocedurer og klagemuligheder. Direktivet indbefatter beskyttelse af personoplysninger, men det sikrer også konsekvent sanktion af ikke-bosiddende trafikanter for alvorlige trafikforseelser.

EUROPA-PARLAMENTETS ROLLE

Europa-Parlamentet har vedtaget adskillige beslutninger, der understreger betydningen af færdselssikkerheden. Da Parlamentet i 2005 stemte for Kommissionens tredje handlingsprogram (2003-2010), havde det allerede anmodet om, at der blev udarbejdet en langsigtet plan med en tidshorisont efter 2010, som definerer,



hvilke foranstaltninger der skal træffes for at virkeliggøre en »nulvision« for vejtrafiksikkerheden ([P6_TA\(2005\)0366](#)). I sin beslutning om færdselssikkerhed på europæisk plan for perioden 2011-2020 ([P7_TA\(2011\)0408](#)) anmodede Europa-Parlamentet igen Kommissionen om at fastsætte et langsigtet mål om at undgå trafikofre, men det forbandt dette mål med den systematiske brug af teknologi i motorkøretøjer og udvikling af ITS-netværk af høj kvalitet. Europa-Parlamentet opfordrede også i sin beslutning om bæredygtig fremtid for transporten ([P7_TA\(2010\)0260](#)) Kommissionen til at forelægge en undersøgelse af bedste praksis i medlemsstaterne med hensyn til virkningerne af hastighedsbegrænsende anordninger og gav udtryk for bekymring over sikkerheden for arbejdstagere i transportsektoren. Parlamentet opfordrede desuden til en fælles definition af færdselssikkerhed for at forbedre forskningen i ulykker og dermed sikre sammenligneligheden af resultaterne. Arbejdsdokumentet om alvorligt tilskadekomne på vejene, som Kommissionen offentliggjorde den 19. marts 2013, imødekom delvist Parlamentets anmodning om en udvidelse af anvendelsesområdet for strategien om trafikulykker. Dokumentet opstiller et mål om at reducere det samlede EU-niveau af alvorligt tilskadekomne (2015-2020), idet det anføres, at et system til definition af alvorligt tilskadekomne har været i drift siden 2012 i hele EU. Transport- og Turismeudvalget har sammen med Udvalget om Det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse fremlagt en initiativbetænkning om »Redning af liv: forbedret sikkerhed i biler i EU«, som senere blev vedtaget som Europa-Parlamentets beslutning den 14. november 2017. Det var baseret på Kommissionens rapport ([COM\(2016\)0787](#)).

Den 11. marts 2014 vedtog Parlamentet sin førstebehandlingsholdning til fælles minimumsstandarder for de periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer, registreringsdokumenter og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer. Den endelige tekst ([direktiv 2014/45/EU](#)) har bidraget til at forbedre trafiksikkerheden og tværnational anerkendelse af synsrapporten. Transport- og Turismeudvalget gennemgik den 27. februar 2017 Kommissionens forslag om teknisk kontrol af motorkøretøjer og den 20. juni 2017 drøftede det også Kommissionens rapport ([COM\(2017\)0099](#)) om gennemførelsen af [direktiv 2000/30/EF](#) om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område (rapporteringsperiode 2013-2014). Drøftelserne i Transport- og Turismeudvalget fokuserede på fartskriversvig og manipulation af kilometertællere, da det udgør en uforholdsmæssig stor risiko for sikkerheden og forbrugerrettighederne. Kommissionen oplyste, at den var i gang med at vurdere mulighederne for en registrering af kilometertallet, strafferetlige forhold og grænseoverskridende udveksling af oplysninger. I mellemtiden vedtog Parlamentet den 31. maj 2018 en lovgivningsmæssig initiativbetænkning med titlen »[Manipulation af kilometertæller i motorkøretøjer: revision af EU's retlige ramme](#)«. Parlamentets temaafdeling har også bestilt en undersøgelse om [Kilometertællermanipulation — forebyggende foranstaltninger mod manipulation](#), der blev offentliggjort i november 2017. Som led i sin lovgivningsmæssige dagsorden »Europa på vej« søger Kommissionen at ændre [forordning \(EU\) nr. 165/2014](#) ved hjælp af et forslag, der blev offentliggjort den 31. maj 2017 med titlen »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af [forordning \(EF\) nr. 561/2006](#) for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår



lokalisering ved hjælp af takografer« ([COM\(2017\)0277](#)). Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsholdning i april 2019, og den fælles beslutningsprocedure pågår endnu ([2017/0122 \(COD\)](#)).

Esteban Coito
04/2019

