



7.6.2019

MEDDELELSE TIL MEDLEMMERNE

Om: Andragende nr. 0493/2018 af Aurelio Rosini, italiensk statsborger, om forslag til ændring af færdselsreglerne i Italien

1. Sammendrag

Andrageren foreslår at ændre de italienske færdselsregler for så vidt angår reglerne om visuelt signaludstyr og køretøjers belysning. Ifølge andrageren blev disse regler fejlagtigt ændret i juni 2003 i bestræbelserne på at gennemføre EU-lovgivningen om dette anliggende i italiensk ret. Belysningsanordninger på motorkøretøjer er nødvendige for at kunne se og blive set fra en halv time efter solnedgang til en halv time før solopgang samt i løbet af dagen i tunneler og i tilfælde af tåge, sne, kraftig regn eller lav sigtbarhed af enhver anden årsag. Andrageren protesterer mod, at det i 2003 blev besluttet at indføre praksis fra visse nordeuropæiske lande, hvor der på grund af den geografiske breddegrad er færre dagslystimer end i Italien.

2. Opfyldelse af betingelserne for behandling

Andragendet opfylder betingelserne for behandling (fastslået den 10. oktober 2018). Kommissionen anmodet om oplysninger (forretningsordenens artikel 216, stk. 6).

3. Kommissionens svar, modtaget den 7. juni 2019

Kommissionens bemærkninger

For det første bemærker Kommissionen, at medlemsstaterne er ansvarlige for at fastsætte deres egne færdselsregler (som dem, der findes i den italienske færdselslov).

De italienske myndigheder er navnlig ansvarlige for at fastsætte og håndhæve adfærdsreglerne for brug af køretøjsbelysning.

Andrageren bemærker, at der i artikel 152 i den italienske færdselslov¹ henvises til et EU-

¹ Nuovo codice della strada, decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni. Titolo V –

direktiv (direktiv 2002/24/EF²). Dette direktiv er nu blevet ophævet ved forordning (EU) nr. 168/2013³, men Kommissionen vil gerne understrege, at begge retsakter blot fastsætter regler for typegodkendelse af visse køretøjer. Det forekommer således, at formålet med henvisningen er at definere de køretøjsklasser, for hvilke førere er underlagt kravet om brug af køretøjsbelysning. Forpligtelsen til at bruge belysningen på en bestemt måde er derfor ikke afledt af EU-lovgivningen.

Kommissionen bemærker endvidere, at nye personbiler nu skal udstyres med kørelys i dagtimerne, hvilket er specifikt beregnet til at gøre køretøjet mere synligt for andre trafikanter i dagtimerne. Denne nye funktion vil gradvis erstatte kravet om, at førerne manuelt skal tænde for køretøjslyset på visse tidspunkter i dagtimerne i overensstemmelse med de adfærdsregler, som medlemsstaterne har fastlagt.

Konklusion

Kommissionen bemærker, at de italienske regler om brug af køretøjsbelysning, som andrageren anfægter, ikke er afledt af EU-lovgivningen og derfor fortsat henhører under national kompetence.

Norme di comportamento, Art. 152. Segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF (EØS-relevant tekst) (EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EØS-relevant tekst) (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).