



VEJE: TRAFIK- OG SIKKERHEDSBESTEMMELSER

Et af EU's mål for årtiet 2010-2020 var at etablere et europæisk trafik sikkerhedsområde. Der gælder principielt national kompetence på dette politikområde, så EU har fokuseret sine foranstaltninger på køretøjers tekniske stand, transport af farligt gods og færdselssikkerhed på vejene.

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. EU fornyede i 2010 sit engagement for styrkelse af færdselssikkerheden ved fastsættelse af et mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte med 50 % inden 2020 i forhold til 2010-niveauet. 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 faldet med 19 %, hvilket svarer til en gennemsnitlig årlig reduktion på kun 3,4 %. De udeblevne resultater i at nedbringe dødsraten i den fornødne grad betød, at der skulle ske et årligt fald på 11,4 % mellem 2017 og 2020, hvis EU skulle holde kursen. Ifølge en [rapport 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 trafik sikkerhed 2003-2010, hvori målet var en halvering af antallet af trafikdræbte i medlemsstaterne ved udgangen af 2010. Selv om dette mål ikke blev indfriet inden for den fastsatte frist, så formåede programmet at nedbringe antallet af ofre for trafikulykker, som det fremgår af Kommissionens meddelelse af 20. juli 2010, [»På vej mod et europæisk trafik sikkerhedsområde: Europæiske politiske retningslinjer for trafik sikkerheden 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, har Kommissionen flyttet måldatoen for at halvere antallet af trafikdræbte frem til 2020. Endvidere fastsatte den 2050 som frist for at nærme sig målet om »nul trafikdrab«. I sine politiske retningslinjer har Kommissionen endvidere fastsat syv mål, hvortil den foreslog



ationale og europæiske foranstaltninger i overensstemmelse med principperne om fælles ansvar og subsidiaritet. Disse mål omfatter: at forbedre færdselsundervisning og oplæring af trafikanter samt øget håndhævelse af færdselsreglerne, at forbedre sikkerheden ved vejinfrastrukturen og køretøjer, at fremme anvendelsen af intelligente transportsystemer, f.eks. gennem det køretøjsinstallerede nødtelefonsystem »eCall«, at forbedre udrykningstjenesterne og assistancen til tilskadekomne efter ulykker og at beskytte sårbare trafikanter, navnlig 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 (dog med undtagelser for lokale transporttjenester 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 på mellem 3,5 og 12 tons og med mere end otte siddepladser (ekskl. førersædet).

Med hensyn til 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 for installation af et godkendt bremseassistentsystem (BAS).

Desuden blev færdselssikkerheden øget ved at reducere "blinde vinkler". [Direktiv 2003/97/EF](#) af 10. november 2003 fastsætter med henblik på at 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 lastvognsflåde 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 blinde vinkler og fremlagde i juni 2012 en rapport om gennemførelsen af [direktiv 2007/38/EF](#), hvori det især blev fremhævet, at ulykker, der involverer lastbiler, tegner sig for mere end 1200 dødsfald pr. år, og det derfor er nødvendigt at fortsætte indsatsen for at forhindre sådanne ulykker.



C. Transport med farligt gods

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

D. Intelligente 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-tjenester 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 trafiksikkerhed, 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 [afgørelse 585/2014/EU](#) af 15. maj 2014 om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system blev medlemsstaterne forpligtet til senest den 1. oktober 2017 at indføre den infrastruktur af PSAP-alarmlinjer, der kræves for at håndtere eCall-opkald.

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 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 supplerings af direktiv 2010/40/EU ([C\(2019\)1789](#)). Mens Parlamentet ikke modsatte sig forordningen, så gjorde Rådet, hvorved den delegerede retsakt i sidste ende blev forkastet. Denne sagsprocedure er nu afsluttet ([2019/2651\(DEA\)](#)).

E. Vejinfrastrukturens sikkerhed

[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 der gennem konsekvensundersøgelser bliver taget hensyn til



færdselssikkerhedsforhold i alle faser af bygning, drift og væsentlige ændringer af veje. Direktivet indfører med dette mål for øje systematiske trafikikkerhedsrevisioner i forbindelse med vejinfrastrukturprojekter. Direktivet indeholder også bestemmelser om trafikikkerhedsinspektioner 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 dræbte og alvorligt kvæstede i trafikken på EU's vejnet ved at forbedre vejinfrastrukturens sikkerhed. Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsholdning i april 2019 og retsakten blev vedtaget af Rådet i oktober 2019. Den [endelige retsakt](#) blev offentliggjort i EU-Tidende 26. november 2019.

F. Statistikker og forebyggelse af ulykker som følge af spirituskørsel

CARE-databasen over personskader i vejtrafikken blev med afsæt i [Rådets beslutning 93/704/EF](#) oprettet for at samle data ud fra nationale statistikker og formidle disse videre via Det Europæiske Overvågningsorgan for Trafikkerhed. Som led i EU-politikken til forbedring af køreadfærd har Kommissionen pålagt medlemsstaterne at indføre stikprøvekontrol med alkometer og har indført promillegrænser. Kørsel i påvirket tilstand er underlagt alkometer-stikprøvekontrol ([Kommissionens henstillinger 2001/115](#) af 17. januar 2001 og [2004/345/EF](#) af 17. april 2004). Med henblik på at udvirke yderligere forbedring af trafikikkerheden har Kommissionen indført et harmoniseret kodeks for alkohol-systemer, som er blevet indført af en række medlemsstater (se [direktiv \(EU\) 2015/653](#) af 24. april 2015 om ændring af [direktiv 2006/126/EF](#) om kørekort).

G. Grænseoverskridende retshåndhævelse på trafikikkerhedsområdet

[Direktiv \(EU\) 2015/413](#) af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser blev vedtaget på grundlag af artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF (afsnit VI »transport«). Dette direktiv erstatter [direktiv 2011/82/EU](#) (som blev annulleret af Domstolen for Den Europæiske Union i dens 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 udarbejdelse af en langsigtet plan](#) med tidshorisont hinsides 2010, der opstiller foranstaltninger



til at forhindre trafikdræbte overhovedet. I sin [beslutning](#) af 27. september 2011 om færdselssikkerhed på europæisk plan for perioden 2011-2020 anmodede Europa-Parlamentet igen Kommissionen om at fastsætte et langsigtet mål om at forebygge trafikdrab overhovedet, men knyttede dette til systematisk brug af teknologi i motorkøretøjer og udvikling af kvalitetssikrede ITS-netværk. Europa-Parlamentet opfordrede endvidere i sin [beslutning](#) af 6. juli 2010 om bæredygtig fremtid for transporten Kommissionen til at forelægge en undersøgelse af bedste praksis i medlemsstaterne angående virkningerne af hastighedsbegrænsende anordninger og gav udtryk for bekymring over sikkerheden for arbejdstagere i transportsektoren. Parlamentet opfordrede desuden til ensartede definitioner af færdselssikkerheden 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 Europa-Parlamentets anmodning om at udvide strategien på området for trafikulykker. Det udstikker målet om at reducere det samlede EU-antal af alvorligt tilskadekomne på (for perioden 2015-2020) og betoner, at et system til definition af alvorligt tilskadekomne har været i anvendelse i hele EU siden 2012. Udvalget om Transport og Turisme har sammen med Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse fremsat en initiativbetænkning »om redning af liv: forbedret sikkerhed i biler i EU«, senere vedtaget som parlamentarisk 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 gyldige synsrapporter. Transport- og Turismeudvalget forhørte den 27. februar 2017 Kommissionen vedrørende gennemførelsen af direktivet om teknisk kontrol af motorkøretøjer og drøftede den 20. juni 2017 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, »[Manipulation af kilometertæller i motorkøretøjer: revision af EU's retlige rammer](#)«. Parlamentets relevante temaafdeling bestilte en undersøgelse om samme emne, »[Odometer tampering: measures to prevent it](#)« (Manipulation af kilometertæller: Tiltag til forebyggelse), der blev fremlagt i november 2017. Kommissionen forsøger som led i sin lovgivningsmæssige dagsorden »Et mobilt Europa« at ændre [forordning \(EU\) nr. 165/2014](#) ved sit forslag af 31. maj 2017 ([COM\(2017\)0277](#)) til en 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. Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsholdning



i april 2019, og den fælles beslutningsprocedure om sagen pågår endnu ([2017/0122 \(COD\)](#)).

Esteban Coito
03/2020

