



## WEGVERVOER: VOORSCHRIFTEN INZAKE VERKEER EN VEILIGHEID

Voor de periode 2010-2020 heeft de Europese Unie zich onder meer tot doel gesteld een Europese ruimte voor verkeersveiligheid tot stand te brengen. Verkeersveiligheid is weliswaar overwegend een nationale bevoegdheid. Daarom hebben de Europese maatregelen betrekking op de technische staat van 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 gedurende de eerste zes jaar van dit decennium maar met 19 % is afgenomen, wat neerkomt op een gemiddelde jaarlijkse afname van slechts 3,4 %. Bijgevolg moest het aantal verkeersdoden tussen 2017 en 2020 jaarlijks met 11,4 % dalen, wilde de EU haar achterstand inhalen. Volgens het [verslag 2018](#) van de Europese Raad voor de verkeersveiligheid (ETSC) vielen er in 2017 in de EU 25 249 doden in het verkeer, dat wil zeggen 477 minder dan in 2016 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 eind 2010 het aantal verkeersdoden in de lidstaten wilde halveren. Zoals uitgelegd 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 publiceerde de Commissie haar witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" ([COM\(2011\)0144](#)), 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 nam de Commissie in haar beleidsrichtsnoeren zeven doelstellingen op waarvoor nationale en Europese maatregelen moesten worden vastgesteld, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel en het beginsel van gedeelde verantwoordelijkheid. Het gaat onder meer om de volgende doelstellingen: 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 nam de EU een nieuw pakket wetgevende maatregelen aan, dat ook wel het "pakket inzake technische controles" wordt genoemd. Dit pakket bestaat uit drie richtlijnen, te weten [Richtlijn 2014/45/EU](#) betreffende de periodieke technische controle, [Richtlijn 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 2003/20/EG](#) 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](#) 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 zijn in [Verordening \(EG\) nr. 78/2009](#) van 14 januari 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bepaalde 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 dankzij een verkleining van de 'dode hoek'. In [Richtlijn 2007/38/EG](#) van 11 juli 2007 is bepaald dat het bestaande wagenpark eveneens met zulke inrichtingen moet worden uitgerust. Krachtens [Verordening \(EG\) nr. 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. In 2011 liet de Commissie een studie naar dodehoekongevallen uitvoeren en in juni 2012 publiceerde zij een verslag over de tenuitvoerlegging van [Richtlijn 2007/38/EG](#). Daarin werd 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 moesten 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). De ADR is onlangs gewijzigd bij [Besluit \(EU\) 2018/1485](#) van de Raad.

### 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 de naleving van de aanbevelingen op het vlak van eSafety bevorderen en controleren, en de uitrol en toepassing van intelligente veiligheidssystemen voor voertuigen ondersteunen.

Uit hoofde van [Besluit nr. 585/2014/EU](#) van 15 mei 2014 inzake de uitrol van de interoperabele eCall-dienst in de hele EU, moesten 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 publiceerde de Commissie de mededeling "Een Europese strategie betreffende ITS, op weg naar de introductie van coöperatieve, communicerende



en geautomatiseerde voertuigen" ([COM\(2016\)0766](#)). In antwoord hierop stelde de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Parlement een [initiatiefverslag](#) over dit thema op, dat op 13 maart 2018 in de plenaire vergadering werd goedgekeurd. In maart 2019 publiceerde de Commissie een gedelegeerde verordening tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU ([C\(2019\)1789](#)). Het Parlement maakte geen bezwaar tegen de verordening, maar de Raad wel, en de gedelegeerde handeling werd uiteindelijk verworpen. De procedure is inmiddels afgerond ([2019/2651\(DEA\)](#)).

#### E. Veiligheid van de wegeninfrastructuur

In [Richtlijn 2004/54/EG](#) van 29 april 2004 werden 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. [Richtlijn 2008/96/EG](#) van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur heeft tot doel 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 is 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. In 2018 kwam de Commissie met een voorstel tot wijziging van de richtlijn ([COM\(2018\)0274](#)), teneinde het aantal doden en zwaargewonden op het wegennet van de EU te doen dalen door de veiligheidsprestaties van de weginfrastructuur te verbeteren. Het Parlement heeft zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld in een resolutie van 13 maart 2019, en de Raad heeft het voorstel in april 2019 aangenomen. De [definitieve tekst](#) werd op 26 november 2019 bekendgemaakt in het Publicatieblad.

#### 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 VWEU (titel VI, "Vervoer"). Deze richtlijn vervangt [Richtlijn 2011/82/EU](#) (nietig verklaard door het Hof van Justitie van de Europese Unie in zijn 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, terwijl hun persoonsgegevens 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 een [langetermijnplan](#) dat tot na 2010 zou doorlopen, en waarin maatregelen zouden worden vastgesteld om het aantal verkeersdoden terug te brengen tot nul. In zijn [resolutie](#) van 27 september 2011 over de verkeersveiligheid in Europa 2011-2020 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](#) van 6 juli 2010 over een duurzame toekomst voor het vervoer verzocht het Parlement de Commissie eveneens 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, teneinde het ongevalsonderzoek te verbeteren door de vergelijkbaarheid van de resultaten te garanderen. Het werkdocument over ernstige verkeersletsels, dat op 19 maart 2013 door de Commissie werd gepubliceerd, kwam deels tegemoet aan de vraag van het Parlement om de reikwijdte van de strategie op het gebied van verkeersongevallen te verruimen. In dat document werd (voor de periode 2015-2020) onder meer de doelstelling vastgelegd om het aantal ernstige verkeersletsels in de Unie te beperken. Voorts werd aangegeven dat sinds 2012 in heel de Unie een gemeenschappelijke definitie van 'ernstig verkeersletsel' wordt



gehanteerd. Samen met de Commissie interne markt en consumentenbescherming kwam de Commissie vervoer en toerisme 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 Parlement. Het verslag van de Commissie diende hiervoor als uitgangspunt ([COM\(2016\)0787](#)).

Op 11 maart 2014 stelde het Parlement zijn standpunt in eerste lezing vast 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](#)) draagt bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid en aan de grensoverschrijdende erkenning van het keuringsbewijs van technische controle. Op 27 februari 2017 nam de Commissie vervoer en toerisme de werkzaamheden van de Commissie op het gebied van toepassing van deze richtlijn en de technische controle van motorvoertuigen onder de loep, en op 20 juni 2017 boog zij zich 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). 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 was. In de tussentijd bracht het Parlement op 31 mei 2018 een initiatiefverslag van wetgevende aard uit, getiteld "[Odometer manipulation in motor vehicles: revision of the EU legal framework.](#)" Verder gaf de bevoegde beleidsondersteunende afdeling van het Parlement opdracht tot een studie over hetzelfde onderwerp, getiteld "[Odometer tampering: measures to prevent it](#)", dat in november 2017 werd gepubliceerd. In het kader van haar wetgevingsagenda 'Europa in beweging' wil de Commissie [Verordening \(EU\) nr. 165/2014](#) wijzigen, aan de hand van haar voorstel van 31 mei 2017 ([COM\(2017\)0277](#)) voor een verordening 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 \(EU\) nr. 165/2014](#) wat betreft positionering door middel van tachografen. In april 2019 heeft het Parlement zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld. De medebeslissingsprocedure loopt nog ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito  
03/2020

