



## VÄGTRANSPORT: TRAFIK- OCH SÄKERHETSBESTÄMMELSER

Ett av EU:s mål för perioden 2010–2020 var att skapa ett europeiskt område för trafiksäkerhet. Befogenheten på detta område ligger främst hos medlemsstaterna. EU:s åtgärder är därför främst inriktade på fordonens tekniska tillstånd, transport av farligt gods och vägnätens säkerhet.

### RÄTTSLIG GRUND OCH MÅL

Avdelning VI i Lissabonfördraget, särskilt artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), utgör den rättsliga grunden för att skapa detta område för trafiksäkerhet, vars syfte är att förbättra trafiksäkerheten och bidra till en långsiktigt hållbar rörlighet. Under 2010 förnyade Europeiska unionen sitt åtagande att förbättra trafiksäkerheten genom att fastställa ett mål om att minska antalet dödsoffer i trafiken med 50 % fram till 2020, jämfört med 2010 års nivåer. Det skulle behövas en årlig minskning med 6,7 % under perioden 2010–2020 för att uppnå EU:s mål för 2020. Antalet dödsoffer i trafiken i EU har emellertid endast minskat med 19 % sedan 2010, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig minskning med bara 3,4 %. Detta misslyckande med att minska antalet dödsfall i den takt som hade fastställts innebar att det krävdes en årlig minskning med 11,4 % mellan 2017 och 2020 om EU skulle kunna uppnå sitt mål. Enligt [2018 års rapport](#) från Europeiska transportsäkerhetsrådet (ETSC) omkom 25 249 personer på vägarna i EU under 2017 (477 färre dödsoffer än under 2016, vilket motsvarar en minskning med endast 2 %).

### RESULTAT

#### A. Allmänt

I juni 2003 offentliggjorde kommissionen ett tredje europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet 2003–2010, som syftade till att halvera antalet dödsoffer i trafiken i medlemsstaterna fram till slutet av 2010. Även om detta mål inte hade uppnåtts inom den fastställda tidsfristen, lyckades man genom detta program minska antalet personer som drabbas av trafikolyckor, i enlighet med kommissionens meddelande av den 20 juli 2010 [Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 \(COM\(2010\)0389\)](#).

I sin vitbok från 2011 *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (COM(2011)0144)*, som offentliggjordes den 28 mars 2011, flyttade kommissionen fram målet att halvera antalet



trafikdöda till 2020. Kommissionen presenterade även en "nollvision" i ett försök att helt eliminera dödsolyckorna i trafiken fram till 2050. I sina politiska riktlinjer har kommissionen också fastställt sju mål. För att uppnå dessa mål planerar kommissionen åtgärder på både nationell och europeisk nivå, i enlighet med principen om delat ansvar och subsidiaritetsprincipen. I dessa mål ingår att förbättra trafikanternas utbildning och kontrollen av att trafiksäkerhetsbestämmelserna följs, att göra både väginfrastrukturen och fordonen säkrare, att främja användningen av intelligenta transportsystem, till exempel genom systemet eCall för nödsamtal från fordon, att förbättra räddningstjänsten och omhändertagandet av skadade personer samt att skydda utsatta trafikanter såsom fotgängare och cyklister.

## B. Fordonens tekniska tillstånd

År 2014 antog EU ett nytt paket med lagstiftningsåtgärder, det s.k. trafiksäkerhetspaketet. Detta paket består av tre direktiv, nämligen [direktiv 2014/45/EU](#) om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet, [direktiv 2014/47/EU](#) om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon och [direktiv 2014/46/EU](#) om registreringsbevis för fordon.

När det gäller obligatorisk användning av bilbälten i fordon under 3,5 ton är det enligt [direktiv 2003/20/EG](#) av den 8 april 2003 obligatoriskt att använda fasthållningsanordningar för barn och bilbälten för alla passagerare i bussar som är utrustade med sådana bälten (detta gäller inte för stadsbussar i lokaltrafik).

Genom [direktiv 92/6/EEG](#) av den 10 februari 1992 infördes obligatorisk montering av hastighetsbegränsande anordningar i fordon som väger mer än 3,5 ton. Genom [direktiv 2002/85/EG](#) av den 5 november 2002 utvidgades skyldigheten att använda en hastighetsbegränsande anordning i alla fordon för godstransport och för persontransport, som väger mellan 3,5 och 12 ton, och som har fler än åtta säten (föraren borträknad).

När det gäller aktiva säkerhetssystem fastställdes genom [förordning \(EG\) nr 78/2009](#) av den 14 januari 2009 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter vissa bestämmelser om konstruktions- och funktionskrav för frontskydd, i händelse av kollision med fronten av ett fordon. Enligt förordningen ska teknik som kan bidra till att undvika kollisioner med cyklister och fotgängare eventuellt inte omfattas av dessa krav. Förordningen innehåller även bestämmelser om införande av godkända bromsassistanssystem (BAS).

För att förbättra trafikanternas säkerhet genom att minska olyckor som är kopplade till den s.k. döda vinkeln är det enligt [direktiv 2003/97/EG](#) av den 10 november 2003 obligatoriskt för alla nyregistrerade tunga fordon i EU att vara utrustade med kompletterande backspeglar som täcker den döda vinkeln (vidvinkel-, närzons- och frontspeglar). Enligt [direktiv 2007/38/EG](#) av den 11 juli 2007 ska befintliga fordon också ha sådan utrustning. Genom [förordning \(EG\) nr 661/2009](#) av den 13 juli 2009 upphävdes [direktiv 2003/97/EG](#) när förordningen trädde i kraft den 1 november 2014, vilket innebär att det sedan dess krävs samma slags backspeglar även för fordon som är registrerade i länder utanför EU. År 2011 beställde kommissionen en studie om olyckor orsakade av problemet med den döda vinkeln och lade i juni 2012 fram en rapport om genomförandet av [direktiv 2007/38/EG](#). Däri betonades bland annat att



olyckor där en tung lastbil var inblandad krävde fler än 1 200 dödsoffer per år och att det därför är nödvändigt att fortsätta arbetet med att förebygga denna typ av olyckor.

### C. Transport av farligt gods

Genom [direktiv 94/55/EG](#) av den 21 november 1994 utvidgades tillämpningsområdet för bestämmelserna i Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) till att även omfatta nationell trafik. Det upphävdes genom [direktiv 2008/68/EG](#) av den 24 september 2008, genom vilket det inrättades ett enhetligt system som omfattar alla aspekter av transport av farligt gods i EU, inte enbart på väg utan även på järnväg och inre vattenvägar. Genom kommissionens [direktiv 2012/45/EU](#) av den 3 december 2012 skedde en anpassning till den senaste versionen av ADR-överenskommelsen, som uppdateras vartannat år. ADR ändrades nyligen genom rådets [beslut \(EU\) 2018/1485](#).

### D. Intelligentas transportsystem (ITS) och initiativet e-säkerhet

Den 16 december 2008 lade kommissionen fram en handlingsplan för intelligenta transportsystem (ITS) på vägtransportområdet. Planen bygger på ett antal initiativ (till exempel initiativet e-säkerhet från 2006) och fastställda prioriterade åtgärder. Även [direktiv 2010/40/EU](#) av den 7 juli 2010 handlar om intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och syftar till att garantera ett samordnat och enhetligt införande av interoperabla intelligenta transportsystem i EU. ITS omfattar bland annat automatisk hastighetsanpassning, utrustning för bättre väghållning, kollisionvarsningsutrustning och automatiska nödsamtalssystem i händelse av en olycka. Forumet för e-säkerhet, som kommissionen inrättade 2003, och som 2011 fick namnet iMobility, är en plattform för samtliga aktörer inom trafiksäkerhetsområdet. Målet för detta forum är att stödja rekommendationerna om e-säkerhet och kontrollera att de följs samt att stödja spridningen och användningen av säkerhetssystem för fordon.

Till följd av [beslut nr 585/2014/EU](#) av den 15 maj 2014 om införande av en interoperabel EU-omfattande eCall-tjänst är medlemsstaterna skyldiga att senast den 1 oktober 2017 ha infört den larmcentralinfrastruktur som krävs för hantering av eCall-samtal.

I november 2016 offentliggjorde kommissionen meddelandet *En europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem, en milstolpe mot samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet* ([COM\(2016\)0766](#)). Som svar på detta utarbetade parlamentets utskott för transport och turism ett [initiativbetänkande](#) om detta ämne, som antogs vid plenarsammanträdet den 13 mars 2018. I mars 2019 lade kommissionen fram en delegerad förordning om komplettering av direktiv 2010/40/EU ([C\(2019\)1789](#)). Parlamentet invände inte mot förordningen. Det gjorde däremot rådet, och den delegerade akten förkastades därför slutligen. Förfarandet är nu avslutat ([2019/2651\(DEA\)](#)).

### E. Säker väginfrastruktur

Genom [direktiv 2004/54/EG](#) av den 29 april 2004 fastställdes minimikrav för säkerhet i tunnlarna som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Enligt direktivet bör de harmoniserade säkerhetsbestämmelserna omfatta alla tunnlarna som är längre än 500 meter, och som redan är i drift, håller på att byggas eller planeras. Bestämmelserna avser de organisatoriska, strukturella, tekniska och driftsmässiga aspekterna av de vanligaste



olyckorna i tunnlar, exempelvis bränder. [Direktiv 2008/96/EG](#) av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet syftar till att garantera att trafiksäkerheten beaktas i samtliga faser – med utgångspunkt från konsekvensanalyser – när vägar byggs, tas i bruk eller ändras väsentligt. I enlighet med detta direktiv ska det därför genomföras systematiska trafiksäkerhetsrevisioner för infrastrukturprojekt. Direktivet omfattar även bestämmelser om säkerhetskontroller av vägar som är i bruk och om kartläggning av vägsträckor med särskilt hög olycksfrekvens. År 2018 lade kommissionen fram sitt förslag ([COM\(2018\)0274](#)) för att ändra direktivet i syfte att minska antalet dödsoffer på vägarna och svårt skadade i EU:s vägnät genom att förbättra säkerheten i väginfrastrukturen. Parlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen i april 2019, och akten antogs av rådet i oktober 2019. [Slutakten](#) offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 26 november 2019.

#### F. Statistik över och förebyggande av olyckor som orsakas av rattonykterhet

Gemenskapsdatabasen Care för trafikolyckor inrättades genom [rådets beslut 93/704/EG](#) och har till uppgift att säkerställa att informationen i medlemsstaternas statistiska register samlas in och sprids genom det europeiska trafiksäkerhetsobservatoriet (Erso). Inom ramen för EU:s politik för att förbättra människors körbeteende vill kommissionen att medlemsstaterna ska genomföra alkoholutandningsprov i form av stickprov. Högsta tillåtna blodalkoholkoncentration måste respekteras. Rattonykterhet ska kontrolleras genom stickprov med hjälp av alkoholmätare ([kommissionens rekommendationer 2001/115/EG](#) av den 17 januari 2001 och [2004/345/EG](#) av den 17 april 2004). För att ytterligare förbättra trafiksäkerheten har kommissionen infört en harmoniserad kod för alkoholås, som flera medlemsstater har infört (se [direktiv \(EU\) 2015/653](#) av den 24 april 2015 om ändring av [direktiv 2006/126/EG](#) om körkort).

#### G. Gränsöverskridande påföljder för trafikförseelser

[Direktiv \(EU\) 2015/413](#) av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott har antagits på grundval av artikel 91.1 c i EUF-fördraget (avdelning VI, "Transporter"). Detta direktiv ersätter [direktiv 2011/82/EU](#) (som Europeiska unionens domstol ogiltigförklarade i sin dom av den 6 maj 2014). Målet är detsamma, nämligen att se till att utländska förare inte längre kan förbli anonyma och att komma till rätta med trafikförseelser som begås i en annan medlemsstat än den där det berörda fordonet är registrerat. Medlemsstaterna kommer att kunna få tillgång till varandras uppgifter i de nationella fordonsregistren genom ett förfarande för informationsutbyte mellan de nationella kontaktpunkterna. I praktiken är det den medlemsstat där trafikförseelsen ägt rum som ska besluta huruvida uppföljningsförfaranden ska inledas. Den person som förmodas ha begått en trafikförseelse kan sedan informeras genom ett standardmeddelande med detaljerade uppgifter om själva förseelsen, bötesbeloppet, betalningsförfarandena samt möjligheterna att överklaga. Samtidigt som skyddet av personuppgifter säkerställs, garanterar direktivet en enhetlig tillämpning av påföljder för förare som är bosatta i ett annat land i fråga om allvarliga trafikförseelser.



## EUROPAPARLAMENTETS ROLL

Europaparlamentet har antagit ett antal resolutioner i vilka betydelsen av trafiksäkerhet betonas. När parlamentet 2005 uttalade sitt stöd för kommissionens tredje åtgärdsprogram (2003–2010) hade det redan begärt att en [långsiktig plan](#) skulle utarbetas för tiden efter 2010, i vilken åtgärder för att uppnå en nollvision avseende trafiksäkerheten skulle fastställas. I sin [resolution](#) av den 27 september 2011 om europeisk trafiksäkerhet 2011–2020 begärde parlamentet återigen att kommissionen skulle fastställa som långsiktigt mål att se till att alla dödsolyckor i trafiken kan undvikas, men påpekade samtidigt att detta mål endast kan uppnås genom systematisk teknikanvändning i fordonen samt utveckling av välfungerande ITS-nät. Vidare uppmanade parlamentet i sin [resolution](#) av den 6 juli 2010 om hållbara framtida transporter kommissionen att lägga fram en studie om bästa praxis i medlemsstaterna när det gäller effekterna av hastighetsbegränsningar och uttryckte oro för säkerheten för de yrkesverksamma inom transportsektorn. Parlamentet efterlyste även en enhetlig definition av begreppen för trafiksäkerhet för att förbättra olycksfallsforskningen och på så sätt se till att resultaten blir jämförbara. Det arbetsdokument om allvarliga skador i trafiken som kommissionen offentliggjorde den 19 mars 2013 tillmötesgick delvis parlamentets krav på en utökad strategi när det gäller vägtrafikolyckor. I dokumentet fastställdes bland annat målet att på EU-nivå minska antalet allvarligt skadade (perioden 2015–2020), och det meddelades att det sedan 2012 används ett system i hela EU för att definiera vad som ska betraktas som allvarliga skador. Utskott för transport och turism (TRAN) lade tillsammans med utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd (IMCO) fram initiativbetänkandet *Att rädda liv: öka bilsäkerheten i EU*, som senare antogs som en resolution av parlamentet den 14 november 2017. Den byggde på kommissionens rapport ([COM\(2016\)0787](#)).

Den 11 mars 2014 antog parlamentet en ståndpunkt vid första behandlingen om gemensamma miniminormer för periodisk trafiksäkerhetsprovning av motorfordon, registreringsbevis för fordon och vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon. Den slutliga texten ([direktiv 2014/45/EU](#)) har bidragit till att förbättra trafiksäkerheten och det gränsöverskridande erkännandet av trafiksäkerhetsintyg. Den 27 februari 2017 granskade TRAN-utskottet kommissionen i fråga om tillämpningen av det direktivet och motorfordons trafiksäkerhet, och den 20 juni 2017 diskuterade utskottet även kommissionens rapport ([COM\(2017\)0099](#)) om tillämpning av [direktiv 2000/30/EG](#) om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen – Rapporteringsperiod 2013–2014. TRAN-utskottet inriktade diskussionerna på bedrägerier med färdskrivare och manipulering av vägmätarställningen, eftersom detta är en stor riskfaktor när det gäller säkerheten och konsumenternas rättigheter. Kommissionen meddelade att den var i färd med att undersöka möjligheterna i fråga om vägmätarregistrering, straffrätt och gränsöverskridande utbyte av uppgifter. Den 31 maj 2018 antog parlamentet sedan ett lagstiftningsinitiativbetänkande om [manipulering av vägmätare i motorfordon: översyn av EU:s rättsliga ram](#). Den relevanta utredningsavdelningen beställde också en studie på samma tema med titeln [Odometer tampering: measures to prevent it](#), som offentliggjordes i november 2017. Som en del av sin lagstiftningsagenda "Europa på väg" vill kommissionen ändra [förordning](#)





[\(EU\) nr 165/2014](#) genom sitt förslag av den 31 maj 2017 ([COM\(2017\)0277](#)) till en förordning om ändring av [förordning \(EG\) nr 561/2006](#) vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare. Parlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen i april 2019 och medbeslutandeförfarandet pågår ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito  
03/2020

