

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Europæisk færdselslov og bilregistrering«

(2005/C 157/04)

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 29. januar 2004 under henvisning til forretningsordenens artikel 29, stk. 2, at afgive udtalelse om »Europæisk færdselslov og bilregistrering«.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsamfundet, som udpegede Jorge Pegado Liz til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 5. oktober 2004.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 413. plenarforsamling den 15. og 16. december 2004 (mødet den 15. december) med 147 stemmer for, 1 stemme imod og 3 hverken for eller imod følgende udtalelse:

1. Indledning: Formålet med udtalelsen og begrundelse

1.1 På mødet den 29. januar 2004 imødekom EØSU TEN-sektionens anmodning om at udarbejde en initiativudtalelse om en europæisk færdselslov.

1.2 Eftersom fri bevægelighed for personer⁽¹⁾ er en af de traktatfæstede friheder og et af EU's mål, er afskaffelsen af grænserne mellem medlemsstaterne⁽²⁾, som konsolideret ved Schengen-regelværket⁽³⁾, og i og med at transport et område, hvor EU har en fælles politik⁽⁴⁾, forekommer harmonisering af færdselslovgivningen at være et overmåde vigtigt anliggende, navnlig med henblik på realiseringen af det indre marked⁽⁵⁾.

1.3 Det er ikke overflødigt at minde om omfanget af personbefordring og vejgodstransport i EU-15, som er steget eksponentielt de seneste år.

De seneste foreliggende statistiske data viser navnlig, at:

- vejtransportsektoren beskæftiger 3,9 mio. personer (referenceår 2001)
 - vejgodstransport repræsenterer 45 % af den samlede transport og er steget 120 % siden 1970
 - personbefordring ad landevejen repræsenterer 86,8 % af den samlede personbefordring og er steget 128 % siden 1970
 - omsætningen (data for 2000) inden for passagerbefordring ad landevejen (55,455 mia. EUR) og godstransport (220,787 mia. EUR) andrager ca. 49 % af den samlede omsætning i transportsektoren (566,193 mia. EUR) (der foreligger ingen tal for Grækenland)⁽⁶⁾.
- </

2. Baggrund for initiativudtalelsen

2.1 Tanken om at udarbejde en universel færdselslov er ikke ny, og for så vidt angår Europa har der allerede været initiativer fremme på dette område; f.eks. blev der på den VIII internationale transport- og færdselskongres ⁽⁷⁾ fremsat et forslag om en kodificering af eksisterende regler.

2.2 Også på det tyske transportmyndighedsråds 38. konference afholdt i januar 2000 anførte arbejdsgruppe IV harmoniseringen af de europæiske færdselsregler som et nøglemål ⁽⁸⁾.

2.3 Kommissionen har arbejdet på forskellige initiativer, der hidrører fra tilsvarende overvejelser og som tilgodeser samme mål uden dog endnu at være helt med på ideen om at udarbejde en egentlig europæisk færdselslov ⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Dr. Argante Righetti, Procuratore Pubblico, Bellinzona – Ticino, *Criteri di applicazione delle norme di circolazione per i veicoli stranieri in caso di diffinità fra la Convenzione di Ginevra e la legislazione interna degli Stati aderenti*, (*»Kriterier for anvendelsen af færdselsreglerne på udenlandske køretøjer i tilfælde af uoverensstemmelse mellem Genève-konventionen og den nationale lovgivning i de kontraherende lande«*), Automobile Club di Perugia, 8.-10. september 1961.

⁽⁸⁾ Dette emne ventes at blive drøftet på Europæiske Dage om den Europæiske Færdselsret, som skal finde sted i Trier i oktober 2004, og på den 1. Europæiske Færdselskongres den 24.-26. november 2004 i Lissabon med temaet *»Mobilitet i det udvidede EU: færdselssektorens udfordringer og ansvar«*.

⁽⁹⁾ I den forbindelse kan man nævne Rådets Retsakt af 17. juni 1998 om udarbejdelse af konventionen om afgørelser om frakendelse af førerretten (EFT C 216 af 10.7.1998), Rådets forordning (EF) nr. 2411/98 af 3. november 1998 om gensidig anerkendelse af registreringslandets kendslagsbogstaver for motorkøretøjer (EFT L 299 af 10.11.1998), Rådets direktiv 1999/37/EF og 2003/127/EF af 29. april 1999 og 23. december 2003 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999 og EUT L 10 af 16.1.2004), Rådets resolution af 26. juni 2000 om større trafikssikkerhed (EFT C 218 af 31.

d) at skabe nogle (seks) faresignaler, som obligatorisk skal anvendes i signatarstaterne på deres veje;

e) at oprette et informationsudvekslingssystem vedrørende førere, der har internationale kørekort, og som er indblandet i alvorlige ulykker eller som har overtrådt de indenlandske færdselsregler.

3.2.2 Denne konvention gjorde toldprocedurerne lettere, men den fritog ikke førerne fra at kende og overholde de interne færdselsregler.

3.2.3 Desuden afhang dens ikrafttræden af hver stats ratificering af den og af, at det respektive ratifikationsinstrument blev deponeret. Reglen er, at konventionen kun gælder på kontrahentstatens hovedterritorium, og det kræver en udtrykkelig erklæring, hvis den også skal gælde på territorier der er under dens administration.

3.3 **Færdselskonventionen** undertegnet i Genève den 19. september 1949 af 17 stater er i dag gældende i over 120 lande. Den afløser konventionen af 1926 mellem de kontraherende stater og medlemsstater.

3.3.1 Denne konvention uddybde principperne i den tidligere konvention på linje med den konstaterede udvikling i automobilindustrien, og tillagde trafikikkerhed øget opmærksomhed.

3.3.2 Den fastsætter ikke trafiksignaler, men det hedder, at staterne skal gøre deres trafiksignaler ensartede og kun bruge dem, når det er strengt nødvendigt.

3.3.3 Den indeholder kun få færdselsregler og den indførte ikke meget nyt, udover de forholdsregler, der bør træffes, når man møder modgående trafik, forkørselsret og lygteføring.

3.3.4 Konventionen trådte i kraft på de samme betingelser og dens harmoniseringseffekt var betinget af staternes ret til ikke at indføre visse regler, og de kunne også afvise ændringer til den.

3.4 **Færdselskonventionen** af 8. november 1968 blev undertegnet i Wien af 37 stater og gælder i dag i ca. 100 lande. Efter ratificering og deponering afløste denne konvention konventionerne fra 1926 og 1949 i forbindelserne mellem de kontraherende stater.

3.4.1 Denne konvention er den mest komplette tekst ud fra et færdselsreguleringsmæssigt synspunkt. Den indeholder et afsnit med 30 artikler indeholdende bestemmelser om de manøvrer, der er hovedkernen i de moderne færdselslove. Konventionen af 1968 går videre end de minimalistiske bestemmelser i de tidligere konventioner, som kun drejede

4. Nogle alvorlige forskelle mellem de nationale færdselslovgivninger

4.1 En kort undersøgelse af den komparative ret viser uomtvisteligt, at der er markante forskelle mellem medlemsstaternes nationale færdselslovgivninger på vigtige områder, som udgør reelle hindringer for den frie bevægelighed og som kan bringe personers og varers sikkerhed i fare og føre til flere ulykker i Europa.

4.2 I redegørelsen nedenfor er der taget særligt, men dog ikke udelukkende hensyn til bemærkningerne i den allerede nævnte undersøgelse udarbejdet for Kommissionen, hvor mange af disse aspekter gennemgås detaljeret ⁽¹⁴⁾.

4.3 Som eksempel er der — ud over forskellige andre, man kunne nævne — anført visse særligt vigtige og bekymrende tilfælde på forskelle i juridiske bestemmelser i gængse situationer:

Hastigheden uden for bebyggede områder på veje med fysisk adskillelse mellem de to kørselsretninger

BE	120 Km/t
PT	90 Km/t
UK	70 MPH (112 Km/t)

Alvorlige overtrædelser

BE	+10 Km/t
PT	+30 Km/t

Alkohol

SE	0,2
UK	0,8

Obligatorisk førstehjælpsudstyr i lette køretøjer

EL	Ja
FR	Nej

Rødt +gult lys: forberedelse på igangsætning

DK/FI	Ja
NL/ES	Nej

⁽¹⁴⁾ Se fodnote 10.

Obligatorisk forkørselsret for cyklister i rundkørsler

4.5 Hertil kommer, at selv om der er markante forskelle i den måde, de grundlæggende færdselsregler er formuleret på, så er situationen endnu værre, når det drejer sig om, hvordan de fortolkes og håndhæves i de forskellige medlemsstater. Dette skyldes ikke kun, at folk anskuer manglende overholdelse af færdselsreglerne forskelligt, men også at straffen for overtrædelser i trafikken varierer betydeligt.

5. Sammenfatning af høringen den 17. maj 2004

5.1 Takket være kvaliteten af bidragene på denne offentlige høring afholdt den 17. maj 2004 — med deltagelse af repræsentanter fra forskellige private bilistorganisationer, automobilindustrien, vejsikkerheds- og ulykkesforebyggelsesorganisationer, præsidiets for AIT & FIA og TIS-PT, som er det firma, der har koordineret den ovenfor nævnte undersøgelse ⁽¹⁵⁾ — er forskellige relevante punkter for denne udtalelse blevet klarlagt og forklaret på en måde, der afspejler civilsamfundets hovedaktørers synspunkter.

Forskellige instanser supplerede deres indlæg ved at indsende svar på det tilsendte spørgeskema.

5.2 Betragtet under ét viser erklæringer og skriftlige bidrag, at der er bred accept af indholdet i og hensigtsmæssigheden af EØSU's initiativ gående ud på at indføre et vist omfang af harmonisering af færdselsreglerne i EU. Ligeledes stillede nogle deltagere sig åbent over for muligheden for og nytten af en tilnærmelse mellem bilregister- og nummerpladesystemerne.

5.3 Det blev i den forbindelse særligt påpeget, at:

- a) EU's rammeafgørelse af 8. maj 2003 med henblik på grænseoverskridende anerkendelse og håndhævelse af økonomiske sanktioner for overtrædelser af færdselsloven forudsætter og kræver foranstaltninger for at gøre færdselsloven ensartet i hele EU;
- b) samtidig er det vigtigt at have procesreglerne for fastsættelse og pålæg af bøder eller sanktioner samt mulighederne for at kunne henvende sig til domstolene i de forskellige medlemsstater in mente;
- c) færdselsreglerne er meget forskellige på nøgleområder i de forskellige medlemsstater, og dette medfører yderligere fare for førerne, når de kører uden for deres hjemland;

⁽¹⁵⁾ Se punkt 2.3 og 4.

d) de vigtigste anførte forskelle er ud over forskellene nævnt i undersøgelsen fra konsulentfirmaet TIS-PT følgende:

- alkoholprocenten
- hastigh

- b) standardiserede definitioner af køretøjers vægt og dimensioner og de dertil knyttede restriktioner
- c) mindsteniveauer for køreundervisning af førere alt efter typen af køretøj
- d) krav om at køreundervisningen skal indbefatte indgående kendskab til adfærd i tilfælde af ulykker samt førstehjælp
- e) definition af mindstekvalitetsnormer for anlæg af vejinfrastrukturer
- f) færdselskampagner og kampagner til forebyggelse af ulykker på de forskellige undervisningsniveauer og også for voksne.

6. EU-færdselslovens anvendelsesområde

6.1 Efter høringen omtalt i punkt 5 stod det klart, at der var et ønske om at gå i retning af en harmonisering af færdselsreglerne, dog ikke kun selve kørselsreglerne, men også vejinfrastrukturen og sikkerheden.

6.2 Siden oprettelsen har EU udstedt en lang række retsakter om færdsel: om kørekort, typegodkendelse af køretøjer og disses komponenter, regler for transport, autoforsikring osv. Det, der drejer sig om her, er at fastlægge, hvilke færdselsregler der skal harmoniseres; dette kan være et redskab til at gå videre på andre områder, herunder navnlig trafikikkerhed, som afhænger af hvor fortløbig en bilist er med, hvad der udgør hensigtsmæssig trafikal adfærd.

6.3 Som nævnt ovenfor udgør Wien-konventionen den mest færdige, helstøbt og udtømmende tekst på færdselsområdet, og det særlige ved den er, at den som det eneste internationale instrument vedtaget af de fleste af de europæiske lande kræver, at de kontraherende og tiltrædende stater bringer deres nationale love i overensstemmelse med konventionens bestemmelser. Da denne konvention er den mest kendte og accepterede af de europæiske lande, kan den tjene som udgangspunkt for en bredere diskussion om den europæiske færdselslov.

6.4 Det foreslås således at harmonisere de færdselsregler, der er hovedkernen i de mest moderne europæiske færdselslove — i særdeleshed, men ikke udelukkende:

- a) almindelige køreregler, igangsætning og placering, flere kørebaner og parallelle baner, vejkryds, sideveje, rundkørsler, afstand mellem vejkant og fortov, hastighed og afstanden mellem køretøjer
- b) bilisternes signaler

- c) kørselshastighed (ikke nødvendigvis de maksimale hastighedsgrænser)
- d) vigepligtsregler, generelle regler, i vejkryds, ved sideveje, i rundkørsler og mellem køretøjer
- e)

6.6 Skiltning er ikke de eneste trafiksignaler. Det ville også være hensigtsmæssigt at harmonisere færdselspolitiets signaler, lyssignaler, førernes signaler og afmærkninger.

6.7 Det er en overtrædelse ikke at overholde påbuddene i færdselsloven og i skiltningen. Dette forudsætter ensartede regler i forbindelse med overvågningsprocedurer, navnlig i forbindelse med konstatering af hastighed, alkohol og psykofarmaka, men inden da er det nødvendigt, at staterne bliver enige om, hvilke handlinger, der udgør en overtrædelse. På den måde undgås det, at det der i en stat udgør en overtrædelse ikke gør det i en anden. Derfor bør definitionen af overtrædelser standardiseres.

6.8 Det er således vigtigt at undersøge og konkretisere nogle forenkede mekanismer med henblik på at fremme den ensartede fortolkning af den europæiske færdselslov, i og med at procedurerne vedrørende overtrædelser af færdselsloven skal være hurtige, ellers mister normerne effektivitet (egentlig bør der sættes på en forenklet procedure for de præjudicielle spørgsmål, som domstolen får forelagt til behandling).

7. Et enkelt bilregistreringsnummer i EU

7.1 Det er en kendsgerning, at bilregistreringskrav-, -instrumenter og -procedurer også er yderst forskellige i medlemsstaterne. På høringen blev muligheden for at bevæge sig i retning af ét enkelt bilregistreringsnummer også drøftet, og dette forslag fik opbakning fra forskellige kredse.

7.2 Derudover vurderede man på høringen argumenterne for og imod et centralt europæisk bilejerregister, som også kunne indeholde oplysninger om andre vigtige bilregistreringsaspekter f.eks. afgifter, skatter og andre tilsvarende udgifter plus forskellige former for ejerskab/brug. Desuden påpegede man fordelene ved den form for løsning for den juridiske EU-handel med biler, dvs. forebyggelse af bedrageri og tyveri af biler og retsforfølgelse af overtrædelser af færdselsretten begået af bilister fra andre medlemsstater.

7.3 Opfattelsen er, at de rette betingelser er til stede for at bevæge sig hen imod indførelsen af et enkelt bilregistreringsnummer knyttet til køretøjet og ikke til ejerne eller brugerne. Her kan man udnytte de allerede indhøstede erfaringer i informationssystemerne vedrørende registreringsnummer og identifikation af ejerne i forbindelse med bilforsikringer (3. direktiv).

7.4 Dette ville øge mulighederne for at købe, forsikre og registrere et køretøj i en hvilken som helst medlemsstat og ville bidrage afgørende til at øge den grænseoverskridende bilhandel, borgernes bevægelighed, turismen og udviklingen af det indre marked ⁽¹⁸⁾.

9.4 EØSU mener, at man i nuværende fase bør se på muligheden for at bruge et direktiv om mindsteharmonisering med Wien-konventionen som skabelon, med definition af grundlæggende færdsels- og skiltningsregler, betingelser for at få kørekort samt arten af overtrædelser og tilsvarende sanktioner heraf som et første skridt i retning af en europæisk færdselslov.

B) Angående et fælles europæisk bilregister

9.5 EØSU mener ligeledes, at sikkerheden i forbindelse med brug af køretøjer, i og med at de bliver lettere at spore, vil blive styrket af oprettelsen af et fælles europæisk bilregister i EU baseret på selve bilerne.

9.6 EØSU mener ligeledes, at man i et bindende EU-instrument kan definere grundlaget for oprettelsen af et fælles europæisk bilregistreringssystem, og her kan man i høj grad udnytte tidligere erfaringer med samarbejde mellem forskellige kompetente nationale instanser.

9.7 På den baggrund appellerer EØSU til Kommissionen om at indlede de nødvendige forundersøgelser med henblik på en cost/benefit-analyse af de forskellige områder, der skal harmoniseres.

C) Opsummering

9.8 EØSU foreslår Kommissionen via en grønbog at sætte emnet for denne initiativudtalelse til offentlig debat med det formål at indhente kommentarer hertil fra det størst mulige antal berørte.

9.9 EØSU appellerer imidlertid til Kommissionen om at gå videre med de igangværende undersøgelser, som kan føre til øget harmonisering af aspekter i tilknytning til bilkørsel generelt og til sikrere køretøjer.

9.10 EØSU henleder medlemsstaternes opmærksomhed på, at det både er nødvendigt og nyttigt at indføre stadig tættere samarbejds- og samordningsforanstaltninger på færdselsområdet, ulykkesforebyggelse og førstehjælp samt erstatning til skadelidte.

9.11 EØSU håber, at Europa-Parlamentet utvetydigt støtter det foreliggende initiativ og beder Kommissionen og Rådet om at træde i aktion for at gennemføre ovennævnte mål.

Bruxelles, den 15. december 2004

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
