

# **Sammenligning af færdselsregler, sanktionsrammer og håndhævelse i EU landene**

Jesper Mertner, Gruppet leder - trafik sikkerhed og -planlægning, COWI A/S

## **1 Baggrund og formål**

EU er i gang med arbejdet med en ny handleplan for trafik sikkerhed, der identificerer og definerer nye initiativer både med baggrund i tidligere tiltag og i de strategiske retningslinier angivet i Hvidbogen "European transport policy for 2010 - Time to decide".

I den sammenhæng har EU vurderet, at der var behov for at lave en sammenlignende vurdering af færdselsreglerne inklusiv den tilhørende håndhævelse og sanktionsrammer i de hidtidige 15 EU medlemslande. Dette skal danne en del af grundlaget for Kommissionens arbejde med harmonisering af færdselsregler og håndhævelse for at forbedre trafik sikkerheden. Udover at bidrage til trafik sikkerheden er resultaterne af studiet gjort tilgængelige for beslutningstagere i medlemslandene og for vejbrugere.

Formålet med dette paper er at præsentere resultaterne fra dette EU-finansierede projekt kaldet "Comparative Study of Road Traffic Rules and Corresponding Enforcement Actions in the Member States of the European Union", hvor COWI bidrog sammen med partnere fra andre EU-lande. Paperet giver eksempler på markante forskelle mellem landene på især regelsiden.

## **2 Metode, datagrundlag og analyse**

Som grundlag til at identificere potentielle muligheder for harmonisering af færdselsregler og håndhævelse – særlig med henblik på forbedring af trafik sikkerheden er de forskellige emner først gennemgået for at udvælge dem, der skal behandles mere detaljeret.

Der er udviklet en metode til at analysere dataene og udviklet en database til at håndtere de indsamlede oplysninger og data. Information om færdselsregler og håndhævelse er indsamlet fra alle 15 medlemslande (før udvidelsen) og præsenteres i en landerapport. Oplysningerne er samlet i den udviklede database.

Der er foretaget en sammenlignende analyse af den indsamlede information for at identificere ligheder og forskelle i færdselslovgivningen og håndhævelse som grundlag for Kommissionens videre arbejde.

Det følgende præsenterer kort den anvendte metode, datagrundlaget og analyserne.

## 2.1 Metode

For at strukturere dataindsamlingen og håndtere dataene i den efterfølgende analyse blev der udarbejdet en omfattende spørgeguide/-skema med tilhørende database. Endvidere blev de færdselsrelaterede regler, der forventes at have en hvis indflydelse på trafiksikkerhed og hvor Kommissionen måske kunne påvirke, udvalgt - 46 emner i alt. Disse blev opdelt i 6 grupper:

- krav til fører
- professionel transport
- vejkarakteristik
- sikkerhedsudstyr
- færdselsregler
- køretøjskarakteristik.

Tabel 1 præsenterer fordelingen af de 46 emner i de 6 grupper.

*Tabel 1 Oversigt over de 46 emner der behandles i analysen*

<b>Krav til fører:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Alkohol, narkotika og medicin</li><li>• Kørekort</li><li>• Forsikring</li></ul>	<b>Færdselsregler:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fodgængerovergange</li><li>• Kryds, vigepligt, signaler, rundkørsler</li><li>• Jernbaneoverskæringer</li><li>• Parkering og standsning</li><li>• Brug af lys</li><li>• Påstigning og afstigning</li><li>• Specielle baner</li><li>• Lokale restriktioner</li><li>• Læsning, etc.</li><li>• Brug af mobiltelefoner</li><li>• Hastighedsgrænser</li><li>• Afstand mellem køretøjer</li><li>• Overhaling</li><li>• Baneskift</li></ul>
<b>Professional transport:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Farligt gods</li><li>• Hviletider</li><li>• Registreringsudstyr</li><li>• Hastighedsbegrænser</li><li>• Specialtransporter</li></ul>	<b>Køretøjskarakteristik:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Klassificering af køretøj</li><li>• Nummerplader</li><li>• Specialkøretøjer</li><li>• Brug af trailere</li><li>• Dæk</li><li>• Køretøjsdokumenter</li><li>• Syn og periodisk syn</li><li>• Støj</li><li>• Busser og rutebiler til transport af børn</li></ul>
<b>Vejkarakteristik:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Markering af farlige steder</li><li>• Krav til omgivelser</li><li>• Krav ved vejarbejder</li><li>• E-veje</li></ul>	
<b>Sikkerhedsudstyr:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Styrhjelm</li><li>• Reflekerende tøj</li><li>• Sikkerhedsseler og børnestole</li><li>• Advarselstrekanten, førstehjælpskasse, brandslukningsudstyr</li><li>• Krav til markering ved uheld og nedbrud</li><li>• Børnesæder på cykler og knallerter</li></ul>	

## 2.2 Analysegrundlag

Analysegrundlaget er de indsamlede data og information om færdselsregler, håndhævelse og praksis i de 15 medlemslande. For hvert land blev en såkaldt landerapport udarbejdet, der beskriver håndteringen af færdselsloven, herunder både håndhævelse, udarbejdelse og anvendt praksis i landene.

## 2.3 Analyse

Analysen er opdelt i to niveauer; lande- og emneniveau. På landeniveau er de lovgivningsmæssige, de organisatoriske og regulative aspekter for de enkelte lande beskrevet og analyseret. Det gælder f.eks. hvem der står for udarbejdelsen af reglerne, hvem der håndhæver dem, hvordan sanktionerne bestemmes osv.

På emneniveau er de enkelte regler og deres håndhævelse analyseret. For at kunne foretage en sammenligning på tværs af landene er de enkelte emner (færdselsregler) og håndhævelse samlet i matricer dækkende alle lande og alle emner som illustreret i tabel 2.

Matricerne samler information om de enkelte regler og håndhævelse for alle landene. For hvert emne er der information om lovens udarbejdelse, indhold, håndhævelse, osv.

Tabel 2 Princippet for matricerne anvendt til at sammenligne de enkelte regler og håndhævelse

Land (15 stk.)	Hvem har lavet loven?	Hvad siger loven?	Hvem håndhæver?	Hvad er sanktionen?	Hvad er praksis?	Etc.
Østrig						
Danmark						
Tyskland						
Sverige						
.....						
Grækenland						

## 3 Resultater

I det følgende præsenteres en række konkrete eksempler på de forskelle - både med hensyn til lovgivning og sanktioner - der er mellem landene indenfor alkohol, kørekort, styrthjemle, sikkerhedsseler og -stole, brug af lys, brug af mobiltelefoner, kryds, vigepligt, signaler, rundkørsler, hastighedsgrænser og overhaling.

### 3.1 Alkohol

Færdselsreglerne om kørsel i alkoholpåvirket tilstand er generelt udstedt af de centrale myndigheder og alle lande har lovgivning på området.

## **Færdselsreglen**

Den typiske alkoholgrænse er på 0,5 promille. I Luxemburg, Storbritannien og Irland er grænsen højere med en grænse på 0,8 promille, mens den i Sverige er lavere med en grænse på 0,2 promille.

Der er endvidere lavere grænser for uerfarne bilister samt førere af tunge køretøjer og buschauffører i Østrig (0,1 promille), Spanien (0,3 promille) og Grækenland (0,2 promille).

## **Håndhævelse og straf**

Der er store forskelle på strafammerne og anvendelse af strafammerne i landene, der også afhænger af overskridelsens størrelse. Der er hårdere straffe for uerfarne bilister - kørekort i mindre end 2 år - i Danmark og Sverige.

Bødestraffen kan variere fra 25 euro i Belgien (0,5-0,8 promille), 150 euro i Grækenland (0,5-0,8 promille) og 218 Euro i Østrig til f.eks. 7.300 euro i Storbritannien. I Danmark, Sverige og Finland afhænger bødestørrelsen af den personlige indkomst.

Kørekortet kan mindst fratages fra 8 dage i Belgien til ½ år i Danmark. Der er også mulighed for konfiskation af køretøj. Fængselsstraf varierer også mellem landene fra maksimalt 12 dage i Holland og op til 5 år i Tyskland. Den afhænger også af størrelsen af overtrædelsen.

De første forsøg med automatisk kontrol er begyndt i f.eks. Tyskland, Sverige, Danmark og Frankrig, hvor brugen af f.eks. alkoholtestes.

### **3.2 Kørekort**

Visse af principperne vedr. udstedelse og udformning af kørekort herunder f.eks. kørekortskategorier og minimumsalder for forskellige typer er allerede harmoniseret gennem Direktiv 91/439/EEC.

## **Færdselsreglen**

På trods af den begyndende harmonisering er der stadig meget forskellige krav til teori og praktisk træning samt test ved erhvervelse af kørekort. Der er også nogen forskel på minimumsalder for erhvervelse og på helbreds krav.

I Østrig er der krav om mindst 32 teoritimer inden køreprøve til bil, mens der i Danmark er krav om mindst 26 teoritimer, 2 timer i Tyskland og ikke er krav til antal teoritimer i f.eks. Spanien, Italien, Holland og Irland.

Finland har krav om mindst 32 køretimer inden køreprøve, mens der i Danmark er krav om mindst 20 køretimer og 10 timer i Belgien. Der er ikke krav til antallet af køretimer i bl.a. Spanien og Italien.

Der er prøvetid på 2-5 år for nye bilister i Østrig, Tyskland, Danmark, Sverige, Finland, Frankrig og Holland.

### **Håndhævelse og straf**

Straffen for ikke at have gyldigt kørekort varierer fra små bøder til mere end 8.000 euro i Italien. I Italien og Spanien gives ikke fængselsstraf for manglende kørekort, mens der i Tyskland gives op til 1 års fængsel og i Portugal og Frankrig op til 2 år fængsel.

### **3.3 Styrthjelme**

Alle de 15 undersøgte lande har regler som generelt er udstedt af de centrale myndigheder vedrørende brug af styrthjelme ved kørsel på motorcykler og knallerter.

#### **Færdselsreglen**

Reglerne for brug af styrthjelme på knallert, motorcykel mv. er stort set ens i alle landene, hvor der er krav til at de anvendes. Der er enkelte undtagelser i f.eks. Belgien hvor postbude ikke behøver at anvende styrthjelme i tæt bebyggede områder og i Sverige, hvor skovarbejdere ikke behøver at anvende styrthjelme.

I mange lande (f.eks. Danmark, Grækenland, Frankrig Italien, Irland, Holland, Portugal, Sverige og Storbritannien) er der også regler for størrelse og kvalitet samt korrekt brug af styrthjelme (skal være spændte).

De eneste lande der for tiden har krav om brug af cykelhjelme er Østrig, Spanien, Grækenland, Finland og Holland.

### **Håndhævelse og straf**

Straffen for at køre uden styrthjelm varierer fra f.eks. 15 euro i Tyskland til 730 euro i Storbritannien. I Belgien er der mulighed for fængselsstraf i ind til 30 dage. I Frankrig, Italien og Irland er der mulighed for at miste point på kørekortet, mens der i Italien endvidere er mulighed for at inddrage køretøjet i op til 30 dage.

### **3.4 Sikkerhedsseler og -stole**

Samtlige de 15 undersøgte lande har regler vedr. brug af sikkerhedsseler og fastspænding af børn og de er generelt udstedt af de centrale myndigheder.

#### **Færdselsreglen**

I alle de undersøgte lande er det obligatorisk at anvende sikkerhedsseler både foran og bagi køretøjerne. Der er dog forskellige undtagelser i landene f.eks. af lægelige grunde, at det er upraktisk for visse erhverv, ved bak og parkering og for folk lavere end 1,5 meter. Nogen lande kræver dog at folk lavere end 1,5 meter skal anvende specielt udstyr.

Reglerne er generelt forskellige når det gælder børns alder og brug af seler og/eller børnestole. Det er generelt påkrævet, at børn under 12 år anvender børnestole. Dog er der nogle lande såsom Belgien, Portugal og Spanien, hvor det er tilstrækkeligt at bruge sikkerhedsseler.

I Italien er det planlagt at indføre krav om installation af en alarm der advarer chaufføren, hvis et bælte ikke er spændt når motoren starter. I Portugal er der planer om at børn skal bruge seler i kollektiv trafik og i Sverige skal alle nye busser, der indregistreres fra 2004, være udstyret med seler (undtaget bybusser).

### **Håndhævelse og straf**

Bødestraffen for ikke at anvende sikkerhedsseler varierer fra 21 euro i Østrig til 721 euro i Storbritannien. I Frankrig, Italien og Luxemburg er der strafpoint på kørekortet. I enkelte lande kan der ske frakendelse af kørekort og endog idømmes fængselsstraf.

### **3.5 Brug af lys**

Der er i alle landene lovgivning vedr. brug af lys. Reglerne er dog forskellige for forskellige køretøjer og dækker forskellige typer lys.

### **Færdselsreglen**

Der er kun obligatorisk at anvende kørelys i dagtimerne i Danmark, Finland, Sverige og i Italien - i sidstnævnte kun udenfor bebyggede områder. Motorcykler og knallerter skal dog anvende kørelys på alle veje døgnet rundt. I Østrig, Spanien, Grækenland, Frankrig, Holland, Portugal og Storbritannien må man bruge lys om dagen til f.eks. advarsler, tunneler, lav sigtbarhed og til specielle typer transporter. I de øvrige lande er der ikke regler vedr. brug af kørelys i dagtimerne.

Der er i alle lande - undtaget Irland og Holland - regler for brug af tågelygter. Advarselsblink må anvendes i alle lande undtaget i Irland, hvor der ikke er lovgivning på området. I Danmark blev det i 2003 obligatorisk at anvende advarselsblink ved køer og brug af blinklys ved overhaling på motorveje. I alle lande er der regler vedr. signalering ved skift af vognbane og overhaling.

### **Håndhævelse og straf**

Straffen for forkert eller manglende anvendelse af lys inkluderer advarsler, bøder fra 10 euro til 3.000 euro, strafpoint på kørekortet, frakendelse af kørekort fra 20 dage til 5 år samt fængsel fra 1 dag til 2 år.

### **3.6 Brug af mobiltelefoner**

Hovedparten af de 15 undersøgte medlemslande har regler for eller planlægger snart at indføre regler for brug af mobiltelefoner under kørsel.

## **Færdselsreglen**

Generelt er brugen af håndfri betjente mobiltelefoner tilladt i alle landene såfremt man ikke er til fare for trafikken. I Holland overvejede man totalforbud af mobiltelefoner for både håndfri og -holdt mobiltelefoner, men endte med at tillade brugen af håndfri telefoner. Irland er det eneste land uden regler på området og hvor det heller ikke synes planlagt at indføre regler for brugen af mobiltelefoner under kørsel.

I nogle lande er der igangværende undersøgelser af effekten af at bruge håndfri mobiltelefoner under kørslen.

## **Håndhævelse og straf**

Politiet håndhæver denne overtrædelse på tilsvarende vis som hastighedsovertrædelser og andre trafikforseelser og i forbindelse med uheld undersøges det i nogle tilfælde om brug af mobiltelefoner kan have haft en indvirkning.

Straffen for ulovlig brug af mobiltelefoner er typisk bøder, der varierer fra minimum 21 euro i Østrig til maksimum 2.500 euro i Belgien. I enkelte lande kan man også få strafpoint i kørekortet.

### ***3.7 Kryds, vigepligt, signaler, rundkørsler***

I alle lande er der regler for vigepligt for f.eks. uafmærkede kryds, vigepligtsregulerede kryds, signalregulerede kryds og rundkørsler.

## **Færdselsreglen**

Der anvendes i landene kombinationer af højrevigepligt, ubetinget vigepligt og fuldt stop i de vigepligtsregulerede kryds. I Tyskland, Danmark, Grækenland, Frankrig, Italien og Irland har trafikken fra sidevejene generelt ubetinget vigepligt, men der kan også være højrevigepligt. Trafikken fra sideveje i Finland, Portugal, Sverige, og Storbritannien har altid ubetinget vigepligt, hvorimod der i uafmærkede kryds altid er højrevigepligt i Belgien, Spanien og Holland.

I signalregulerede kryds anvendes stort set de samme signaler for stop (rødt) og kørsel (grønt) i de undersøgte lande. I de fleste lande er signalet for "ryd kryds" gult, mens det i Frankrig og Holland er defineret som orange og i Irland og Storbritannien som "rav-farvet". I Tyskland er der intet signal for "ryd kryds". I Belgien, Holland, Spanien, Grækenland, Frankrig, Italien, Irland og Portugal er der intet signal svarende til "rød+gul" for forbered kørsel som i Østrig, Danmark, Finland, Sverige og Storbritannien (rød+rav-farvet). Forbered kørsel er i Tyskland markeret med et kort gult signal. I Portugal er der ikke vigepligt overfor cyklister og forgængere, hvis ikke specifikt angivet ved signal.

Normalt har trafikanter på vej ind i rundkørsler vigepligt undtagen i Grækenland, hvor trafikanter i rundkørslerne har vigepligt. I Holland og Italien afhænger vigepligten af

skiltningen. Der er forskellige regler for vigepligt mellem cykler og biler i landene, idet cirkulerende cyklister har vigepligt overfor ud kørende biler i Belgien, Spanien, Grækenland og Frankrig, mens ud kørende biler har vigepligt for cirkulerende cyklister i Tyskland, Danmark, Finland, Irland, Holland, Sverige og Storbritannien. I Italien er det afhængig af skiltningen og i Portugal har cyklister altid vigepligt.

Der er også forskellige regler for vigepligt mellem cyklister og buspassagerer ved busstoppesteder. Cyklister skal holde tilbage for buspassagerer på cykelstier ved busstoppesteder i Belgien, Tyskland, Spanien, Grækenland og Finland, mens buspassagerer skal holde tilbage i Frankrig, Portugal og Storbritannien. I Danmark og Sverige skal cyklister holde tilbage, hvis passagererne stiger direkte ud på cykelstien, mens buspassagererne skal holde tilbage, hvis de stiger ud på et fortovsområde.

Ved stoppesteder har andre køretøjer generelt vigepligt overfor busser og sporvogne i alle de undersøgte lande undtaget Grækenland og Italien. I Danmark og Portugal skal buschaufføren sikre sig, at udkørslen ikke bringer nogen i fare og i Finland og Sverige er vigepligtsreglen afhængig af hastighedsgrænsen (50-60 km/t).

### **Håndhævelse og straf**

Straffen for at overskride vigepligten går fra mundtlige og skriftlige advarsler, til bøder, dagbøder, strafpoint på kørekort, frakendelse af kørekort og i grove tilfælde fængselsstraf.

De fleste bøder er på 30-150 euro, men de kan variere fra 4 til 3.650 euro. Frakendelse af kørekort kan ske fra 30 dage til 10 år og fængselsstraffe idømmes fra 4 dage til 2 år.

### **3.8 Hastighedsgrænser**

I de undersøgte medlemslande er der generelt hastighedsgrænser i byzoner, i landzoner og på motorveje. Der er i mange lande lokale hastighedsgrænser eller specielle hastighedsgrænser for forskellige køretøjer.

#### **Færdselsreglen**

Generelt er hastighedsgrænsen 50 km/t i byzone, men den kan være afhængig af køretøjstype, vejtype og typen af bebyggelse. I Portugal er der f.eks. lavere hastighedsgrænser for f.eks. tunge køretøjer og i Belgien, Luxemburg, Storbritannien og Frankrig er der lavere hastighedsgrænser (20-30 km/t) i beboelsesområder og hastighedsdæmpede områder. Derudover kan der være lokale hastighedsgrænser, som er højere.

I landzone er billedet mere broget for biler. På tosporede veje varierer hastighedsgrænsen fra 70 km/t i Sverige til 110-112 km/t i Italien og Storbritannien. På motorveje ligger hastighedsgrænsen fra 110 km/t i Sverige, 150 km/t i Italien til ingen grænse på visse strækninger i Tyskland - ofte anbefales dog 130 km/t. Danmark har hævet hastighedsgrænsen



på ca. halvdelen af motorvejsnettet fra 110 km/t til 130 km/t. Hastighedsgrænserne varierer for de forskellige køretøjstyper og især tunge køretøjer har typisk lavere hastighedsgrænser.

Mange lande (Tyskland, Frankrig, Italien, Luxemburg, Sverige og Holland) har regler for ændrede hastighedsgrænser afhængig af vejret, mens man i lande som Danmark, Finland, Spanien, Portugal og Grækenland skal tilpasse hastigheden efter forholdene, herunder vejret.

### **Håndhævelse og straf**

Straffen for at overskride hastighedsgrænsen varierer meget fra land til land og afhænger også af størrelsen af overskridelsen. Bødestaffelen kan f.eks. variere fra en maksimum bøde på 30 euro i Grækenland til et bødeniveau på 25 euro til 5.000 euro i Luxemburg. Ved grove overtrædelser er det muligt at idømme fængsel fra 8-30 dage i Belgien op til 2 år i bl.a. Sverige. Frakendelse af kørekort anvendes også i mange lande.

### **3.9 Overhaling**

Reglerne for overhaling på tosporede varierer i landene afhængig af lokalitet, såsom indsnævring, manglende sigt, bump, bakketop, kurver fodgænger felter og kryds.

### **Færdselsreglen**

I de undersøgte lande skal man nu anvende blinklys ved overhaling. I Tyskland, Frankrig, Irland, Luxemburg, Portugal og Storbritannien er det tilladt at overhale i kryds og i Belgien, Frankrig, Finland, Luxemburg og Storbritannien er det tilladt at overhale i fodgængerfelter. Der er også forskellige regler for overhaling ved nedsat sigt, indsnævring, bump, bakker og kurver.

### **Håndhævelse og straf**

Der er også stor forskel på straffen i de forskellige lande for at foretage ulovlige overhalinger. Straffen kan f.eks. være bøder op til 3.650 euro i Storbritannien, frakendelse af kørekort fra 30 dage i Spanien, maksimalt 40 dage i Grækenland og op til 3 år i Frankrig. Derudover anvendes også strafpoint i kørekort og i flere lande fængsel ved grove overtrædelser.

## **4 Konklusion**

Generelt viser studiet bl.a., at reglerne i landene generelt er forholdsvis ens på et overordnet niveau, men i detaljerne er der store forskelle.

Selvom harmonisering af visse regler synes at kunne fremme trafiksikkerheden, f.eks. mere ensartede vigepligtsregler (særligt uafmærkede kryds) og overhalingsregler er det ikke i sig selv nok. Det kræver, at der også gennemføres en konsekvent håndhævelse af reglerne, hvilket måske er vigtig faktor for det forskellige trafiksikkerhedsniveau i landene.

Resultaterne for strafferammer og håndhævelse viser generelt bl.a., at sanktioner i mange lande klares administrativt og at retssystemet kun inddrages ved alvorligere overtrædelser.

Der er prøvetid for uerfarne bilister i flere lande og i flere lande arbejdes med strafpoint til kørekort (klippekort) og der anvendes skærpet straf ved gentagne overtrædelser. I bl.a. Danmark, Finland og Sverige kan bøder være afhængige af indkomst og alder.

Samme forseelse medfører sandsynligvis 15 forskellige straffe i de analyserede lande – hvis forseelsen opdages. Desuden er der stor forskel på, hvordan en forseelse betragtes i de forskellige lande, f.eks. spirituskørsel, kørsel uden styrt-hjelm, etc.

Der er endvidere store forskelle på håndhævelsen (og metoderne hertil) af færdselslovgivningen – og ganske lidt kvantitativ og sammenlignelig statistik til at vurdere omfanget af overtrædelser og kontrol.

De samlede matricer og resultater kan ses på Europa Kommissionens hjemmeside:

- [http://europa.eu.int/comm/transport/road/publications/trafficrules/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/road/publications/trafficrules/index_en.htm)

## Reference

- Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the member states of the European Union - Final Report, European Commission, DG-TREN, prepared by TIS.pt in cooperation with COWI A/S, NEA, TRT, HERRY, January 2004