



Bruxelles, den 17.5.2018  
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed**

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### • Forslagets begrundelse og formål

Trafiksikkerheden i Unionen er forbedret betydeligt i de seneste årtier takket være indsatsen på EU-niveau samt nationalt, regionalt og lokalt niveau. Mellem 2001 og 2010 dalede antallet af trafikdræbte i Unionen med 43 % og med yderligere 19 % mellem 2010 og 2016. I 2016 mistede 25 620 personer livet på Unionens veje, dvs. 510 færre end i 2015 og næsten 5 900 færre end i 2010.

Skønt nogle medlemsstater fortsat gør store fremskridt hvert år, er antallet af trafikdræbte på EU-niveau stagneret i de seneste år. Interessenter på trafiksikkerhedsområdet har reageret på denne stagnation med et fornyet engagement, som EU's transportministre gav udtryk for i Vallettaerklæringen om trafiksikkerhed fra marts 2017<sup>1</sup>.

Med opbakning fra dette politiske udspil foreslår Kommissionen sideløbende med dette initiativ en trafiksikkerhedsramme for 2020-2030, der er bedre tilpasset de kendte udfordringer og ændringer på mobilitetsområdet som følge af samfundsmæssige forandringer (f.eks. flere cyklister og fodgængere og et aldrende samfund) og den teknologiske udvikling. Den foreslåede ramme følger "Safe System-tilgangen". Denne tilgang bygger på princippet om, at mennesker kan og fortsat vil begå fejl, og at aktører på alle niveauer har et fælles ansvar for at sikre, at trafikulykker ikke medfører alvorlig eller fatal tilskadekomst. Ifølge Safe System-tilgangen skal alle dele af systemet forbedres – det gælder veje og langs vejsider, tilladte hastigheder, køretøjer og vejbenyttelsen, således at hvis én del svigter, vil andre dele stadig beskytte involverede personer.

Vejinfrastruktur vil fortsat i høj grad være en del af den nye tilgang. Velprojekterede og tilstrækkeligt vedligeholdte veje kan mindske sandsynligheden for trafikulykker, samtidig med at "tilgivende veje" (veje, der anlægges på en intelligent måde for at sikre, at trafikanters fejl ikke umiddelbart får alvorlige konsekvenser) kan afbøde følgerne af de ulykker, som opstår.

Direktivet om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed<sup>2</sup> (i det følgende benævnt "RISM-direktivet") blev vedtaget i 2008 for at sikre, at hensynet til trafiksikkerheden får en fremtrædende plads i alle faser af planlægning, projektering og drift af vejinfrastruktur. Der er dog store forskelle med hensyn til den måde, hvorpå medlemsstaterne har gennemført direktivet, idet mange højt præsterende lande overopfylder direktivets krav, hvorimod andre lande halter bagefter.

Det foreslåede initiativs overordnede mål er at nedbringe antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne på Unionens vejnet ved at forbedre sikkerheden i vejinfrastrukturen. De specifikke mål omfatter:

- forbedret opfølgning på konklusionerne af procedurene for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

<sup>1</sup> <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/da/pdf>.

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed, EUT L 319 af 29.11.2008, s. 59.

- fremme af harmonisering og udveksling af viden blandt medlemsstaterne om disse procedurer og krav
- beskyttelse af bløde trafikanter
- forbedret ibrugtagning af nye teknologier og
- bestræbelser på at opnå et konstant højt niveau af trafikikkerhed i alle medlemsstater, idet de begrænsede ressourcer udnyttes effektivt.

Det reviderede direktiv har til formål at nå disse mål ved at indføre følgende væsentlige ændringer:

- påbud om gennemsigtighed af og opfølgning på procedurene for forvaltning af infrastrukturens sikkerhed
  - indførelse af en vejnetvurdering – en systematisk og proaktiv procedure, hvormed risici kortlægges med henblik på at vurdere vejes "indbyggede" eller "iboende" sikkerhed i hele EU
  - udvidelse af direktivets anvendelsesområde ud over det transeuropæiske transportnet (TEN-T) til at omfatte motorveje og primærveje, som ikke indgår i nettet, samt alle veje uden for byområder, der helt eller delvist er anlagt med anvendelse af EU-midler
  - fastsættelse af overordnede præstationskrav til kørebaneafmærkning og færdselstavler for at lette udbredelsen af samarbejdende, opkoblede og automatiserede mobilitetssystemer og
  - påbud om systematisk at tage bløde trafikanter i betragtning i alle procedurer for forvaltning af trafikikkerhed.
- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Med initiativet tilsigtes det at tage fat på manglerne ved direktiv 2008/96/EF.

Initiativet er tæt knyttet til forslaget om at revidere forordningen om generel sikkerhed<sup>3</sup> og forordningen om fodgængeres sikkerhed<sup>4</sup>. Med forslaget tilsigtes det at forbedre reglerne om køretøjers sikkerhed ved hjælp af yderligere sikkerhedsfunktioner, herunder aktive sikkerhedssystemer, som er udformet med henblik på at undgå ulykker, og funktioner med henblik på at beskytte bløde trafikanter. Disse to initiativer hænger nært sammen, for så vidt køretøjsteknologien afhænger af infrastruktur (f.eks. synlige kørebaneafmærkninger til støtte for vognbaneassistenter).

Hvad angår den teknologiske udvikling, er forslaget også tæt knyttet til initiativer, som indgår i Kommissionens strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS)<sup>5</sup>.

Alle disse initiativer bør ses som dele af en bred vifte af foranstaltninger, der tager fat på trafikikkerhed ud fra Safe System-perspektivet.

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, EUT L 200 af 31.7.2009.

<sup>4</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009 af 14. januar 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer med henblik på beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter, EUT L 35 af 4.2.2009.

<sup>5</sup> Meddelelse fra Kommissionen "En europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer - en milepæl hen imod samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet", COM(2016) 766 final.

Sammenhængen mellem RISM-direktivet og direktiv 2004/54/EF om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet ("tunneldirektivet") er taget op som led i målrettet regulering og forenkling.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget forankres i Juncker-Kommissionens fokus på et Europa, der beskytter, styrker og forsvarer. Det indgår i Kommissionens indsats for at bringe borgerne tættere på EU, ved at det gøres til en prioritet at beskytte dem. Det bidrager ligeledes til gennemførelsen af den europæiske søjle for sociale rettigheder, hvori det anføres, at alle har ret til adgang til basale tjenester af høj kvalitet, herunder transport.

Det er i tråd med de fastsatte mål i hvidbogen af 2011 om transport<sup>6</sup> og i de trafikikkerhedspolitiske retningslinjer 2011-2020<sup>7</sup>, og de indgår i EU's nye trafikikkerhedspolitiske ramme for 2020-2030. Det er i overensstemmelse med Kommissionens bestræbelser på at lette udbredelsen af samarbejdende, opkoblede og automatiserede mobilitetsløsninger, navnlig [CCAM Communication], og det indgår i den tredje pakke om mobilitet som en del af forslagene vedrørende energiunionen.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET**

- **Retsgrundlag**

Unionen har delt kompetence med hensyn til transportsikkerhed som fastsat ved artikel 4 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Forslagets retsgrundlag er artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, der rummer grundlaget for at vedtage foranstaltninger til forbedring af transportsikkerhed, herunder trafikikkerhed. Da kompetencen er delt, skal der tages hensyn til nærhedsprincippet.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Negative eksterne effekter af trafikulykker, såsom trafikdræbte og trængsel, går på tværs af landegrænser og kan ikke løses ved nationale eller lokale initiativer alene. For at opnå og opretholde et højt niveau af trafikikkerhed i hele Unionen må harmoniserede procedurer for forvaltning af trafikikkerhed anvendes målrettet for hele hovedvejsnettet på grundlag af en egnet og forholdsmæssigt afpasset lovramme. Sikker mobilitet for de vigtigste komponenter af Unionens vejnet kan ikke opnås på det nødvendige niveau uden indgreb på EU-niveau, idet en frivillig indsats ikke støttes af alle medlemsstater.

Den efterfølgende evaluering og høringer, der er foretaget som led i konsekvensanalysen<sup>8</sup>, har bekræftet, at det eksisterende direktiv har skabt resultater og er alment anerkendt blandt medlemsstaterne og interessenter. En ajourføring af rammen med henblik på at inddrage den nye udvikling og gøre rammen mere effektiv og virkningsfuld er derfor en logisk reaktion på ovenstående betragtninger.

I forbindelse med udvidelsen af anvendelsesområdet ud over TEN-T-nettet står det klart, at TEN-T-veje afhænger af til- og frakørselsveje, som forbinder vigtige centre for økonomisk

<sup>6</sup> Hvidbog - En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem, KOM(2011) 144 endelig.

<sup>7</sup> Meddelelse fra Kommissionen "På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020", KOM(2010) 389 endelig udg.

<sup>8</sup> SWD(2018) 175.

aktivitet med TEN-T-nettet. Mange veje, som ikke indgår i TEN-T-nettet, er vigtige for vejtransportens overordnede funktion i Unionen og betjener betydelige mængder af national og international trafik. Trafiksikkerheden på disse veje kan være på et betydeligt lavere niveau end på selve TEN-T-vejene, som alene tegner sig for 8 % af trafikdræbte i Unionen.

Den efterfølgende evaluering viste, at de medlemsstater, der har anvendt RISM-procedurer for deres nationale veje i et vist tidsrum, opnår meget bedre resultater på trafiksikkerhedsområdet end de øvrige medlemsstater. På grund af den intense trafik tegner Unionens net af primærveje sig for en høj andel af trafikdræbte i forhold til disse vejes andel af det samlede vejnet (15 % af vejnettet uden for byområderne tegner sig for ca. 39 % af alle trafikdræbte i Unionen). En koordineret EU-indsats på nettet af primærveje (herunder den del, som ikke indgår i TEN-T) vil derfor bidrage til at opnå såvel det mellemsigtede EU-mål om at halvere antallet af trafikdræbte senest i 2030 som det langsigtede mål om at bevæge sig mod ingen trafikdræbte i vejtransporten senest i 2050.

Uden et indgreb fra Unionens side vil de aktuelle forskelle mellem tilgangene på nationalt niveau fortsat bestå – mange medlemsstater, navnlig dem med en relativt stor trafikdødelighed, vil ikke systematisk anvende direktivets principper i fraværet af bindende EU-bestemmelser. En sådan situation ville udmønte sig i vedvarende ringe resultater på trafiksikkerhedsområdet i disse medlemsstater, hvilket også vil påvirke resultaterne på trafiksikkerhedsområdet i Unionen som helhed.

De vigtigste fordele ved EU-indsatsen består i konvergensen i retning af højere standarder for infrastrukturens sikkerhed i hele Unionen, som er sigtet med initiativet. Det forventes at blive mere sikkert at rejse i hele Unionen, og lande med mindre gode resultater vil kunne drage fordel af de erfaringer, der er gjort i lande, som er længere fremme. Dette forventes med tiden at forbedre det indre markedes funktion og gøre rejseoplevelsen for passagerer og godstransport mere gnidningsløs og billigere, og derigennem støttes Unionens målsætning om økonomisk, social og territorial samhørighed.

Uden indgreb fra Unionens side vil der ikke blive udarbejdet en EU-dækkende sammenlignelig oversigt over situationen for trafiksikkerheden på medlemsstaternes net af primærveje og tilsvarende heller intet middel til at prioritere EU-finansiering.

- **Proportionalitetsprincippet**

De politiske løsningsmodeller, der blev vurderet i konsekvensanalysen, repræsenterer forskellige grader af proportionalitet med hensyn til at opfylde de politiske mål. Alle politiske løsningsmodeller består af afprøvede foranstaltninger med henblik på effektivt at imødegå problemet med antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne, men den mest vidtrækkende politiske løsningsmodel var den mindst forholdsmæssigt afpassede. En udvidelse af direktivets anvendelsesområde til medlemsstaternes net af primærveje er forholdsmæssigt afpasset, fordi dette dækker en relativ beskedent andel på 15 % af vejnettets længde. Denne del af nettet tegner sig imidlertid for ca. 39 % af antallet af trafikdræbte i Unionen.

Omkostningerne for medlemsstaterne er begrænsede i forhold til fordelene, og den foretrukne løsningsmodel koster kun en tredjedel af og er mere fleksibel end den mest vidtgående vurderede løsningsmodel.

- **Valg af retsakt**

Eftersom den retsakt, der skal ændres, er et direktiv, bør ændringsretsakten have samme form.

### **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

#### **• Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Kommissionen offentliggjorde konklusionerne af den efterfølgende evaluering af det eksisterende direktiv i 2015<sup>9</sup>. De kan sammenfattes som følger:

- direktivet har udløst en mentalitetsændring og en ændring af den måde, hvorpå forvaltningen af trafikikkerhed håndteres
- det har tilskyndet til en udbredt anvendelse af procedurerne for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed, som i mellemtiden er oprettet i alle medlemsstater, og som bygger på et minimum af obligatoriske EU-bestemmelser angående forvaltningen af TEN-T-veje
- det tilvejebringer et "fælles sprog" med henblik på udførelsen af sikkerhedsforanstaltninger i relation til vejinfrastruktur og
- det har på nationalt niveau givet anledning til en normativ og operativ proces, som ikke ville have fundet sted i så udstrakt grad uden Unionens indgriben.

Direktivet synes på den anden side ikke at have skabt et incitament til at udvide udvekslingen af god praksis blandt medlemsstaterne. Endvidere er direktivets anvendelsesområde afgrænset til TEN-T-veje, hvilket primært er motorveje og kun tegner sig for ca. 8 % af det samlede antal trafikdræbte i Unionen. Flertallet af medlemsstaterne anvender imidlertid på et frivilligt grundlag en eller flere af direktivets procedurer for forvaltning af trafikikkerhed på dele af deres vejnet uden for TEN-T-nettet.

Evalueringen gav ikke belæg for, at integrationen af direktivet med tunneldirektivet ville forbedre sikkerheden yderligere i TEN-T-nettets vejtunneler.

#### **• Høringer af interesserede parter**

Kommissionen udførte under udarbejdelsen af konsekvensanalysen til dette forslag en række høringsaktiviteter blandt interessenterne. Nogle af disse indgik i den konsekvensanalyse, der er foretaget af en ekstern kontrahent (COWI). Følgende høringsaktiviteter er gennemført:

- Kommissionen tilrettelagde en høring af interessenter i marts 2017 i Valletta på Malta
- møder med centrale interessenter
- en målrettet rundspørge blandt interessenter (udført af COWI)
- individuelle interviews af udvalgte interessenter (udført af COWI)
- en åben offentlig høring blev gennemført i perioden 14. juni - 10. september 2017 og
- møder i udvalget om sikkerhed i vejtunneler og udvalget om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed.

Langt størstedelen af respondenterne fandt, at Unionens aktuelle juridiske ramme for såvel forvaltning af infrastrukturens sikkerhed som for sikkerhed i vejtunneler imødegår problemet med trafikikkerheden i vid udstrækning eller i rimelig høj grad. De påpegede dog navnlig

---

<sup>9</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

følgende som problemer i den aktuelle ramme: manglende harmonisering, manglende deling af oplysninger og det begrænsede anvendelsesområde.

I forbindelse med høringen af interessenter på Malta i marts 2017 anbefalede interessenterne Kommissionen at revidere RISM-direktivet for i højere grad at fokusere på målte resultater og mindre på indsatsen foruden at revidere programmets mål (for TEN-T) og de finansielle instrumenter.

Så godt som alle var generelt enige om, at der er behov for at forbedre vedligeholdelsen og istandsættelsen af de eksisterende veje, opgradere eksisterende vejes sikkerhedsfunktioner og forbedre beskyttelsen af bløde trafikanter. Holdningerne var mere delte med hensyn til, om der er behov at forbedre kvaliteten af vejtilbehør (såsom autoværn) og synligheden af kørebaneafmærkninger og færdselstavler. Et klart flertal af respondenterne fandt dog, at der er behov for forbedringer. Der var udbredt enighed om, at der bør findes flere fælles EU-præstationskrav angående synligheden af kørebaneafmærkninger og færdselstavler.

Den åbne offentlige høring viste ligeledes, at der herskede bred enighed om, at der bør anvendes sammenlignelige metoder i hele Unionen til at måle vejinfrastrukturens sikkerhed.

Angående forberedelserne til ibrugtagning af den samarbejdende, opkoblede og automatiserede mobilitet var der delte holdninger til, om den fysiske infrastruktur vil skulle tilpasses køretøjer med en høj grad af automatisering, eller om køretøjerne skal udvikles på en måde, så de kan tilpasse sig til den eksisterende infrastruktur. Kommissionen konkluderede, at der vil blive behov for en vis grad af harmonisering af den fysiske infrastruktur for at muliggøre en smidig indførelse af en højere grad af automatisering og sikre, at automatiserede køretøjer kører sikkert i blandet trafik. I en nylig rapport fra TM 2.0 Task Force on Road Automation<sup>10</sup> (som består af repræsentanter for offentlige myndigheder, tjenesteudbydere, leverandører, fabrikanter og forskere) støttes denne konklusion.

Bemærkninger angående bløde trafikanters behov fremhævede det vanskelige i at foreskrive individuelle foranstaltninger for bestemte typer af bløde trafikanter. Alt taget i betragtning fandt Kommissionen, at det er at foretrække ikke at foreskrive specifikke foranstaltninger, men snarere at pålægge et generelt krav om, at der skal tages hensyn til alle grupper af bløde trafikanter i procedurer for forvaltning af trafikikkerhed, og den mest hensigtsmæssige løsning skal vælges ud fra de lokale forhold.

Meningerne var delte om den eventuelle udvidelse af anvendelsesområdet ud over TEN-T-nettet. Private virksomheder og ngo'er var mest tilbøjelige til at mene, at lovgivningen bør omfatte alle veje eller alle hovedveje og statsveje, hvorimod de offentlige myndigheder var tilbøjelige til at mene, at anvendelsesområdet bør omfatte TEN-T-nettet. En række respondenter påpegede i forbindelse med den målrettede rundspørge blandt interessenter "medlemsstaternes tilbageholdenhed med at acceptere udvidelsen af anvendelsesområdet til veje uden for TEN-T med henvisning til nærhedsprincippet". En medlemsstat bemærkede, at det foruden hensynet til nærhedsprincippet måtte foretrækkes ikke at udvide direktivets anvendelsesområde (ud over TEN-T) for at bevare muligheden for at tilpasse tilgange og bestemmelser til nettenes og deres forvalteres særlige forhold. Respondenterne anerkendte dog også det store potentiale for at nedbringe antallet af trafikdræbte i lyset af, at de fleste dødsulykker sker uden for TEN-T-nettet.

---

<sup>10</sup> <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>

Det europæiske færdselssikkerhedsråd argumenterede for, at lovgivningens anvendelsesområde bør udvides til at omfatte alle motorveje, alle veje (samfinansieret af Unionen og alle hovedveje i landdistrikter og hovedgader i byer. Dette er påkrævet i lyset af det nye mål om at fokusere på at nedbringe antallet af alvorligt tilskadekomne såvel som antallet af trafikdræbte (fordi en relativt stor andel af kvæstelserne sker i byområder), og fordi trafikanterne bør have ret til et ensartet sikkerhedsniveau på alle veje.

Alt taget i betragtning konkluderede Kommissionen, at en begrænset udvidelse ud over TEN-T til at omfatte primærveje, som tegner sig for et langt større antal trafikdræbte, uden at medlemsstaterne pålægges uforholdsmæssigt store arbejdsbyrder og omkostninger, er berettiget og forholdsmæssigt afpasset.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Kommissionen indhentede ekstern ekspertise i form af en kontrakt – med et konsortium under ledelse af Ecorys og med deltagelse af eksperter fra COWI og SWOV – om en støtteundersøgelse, som blev lanceret i september 2016. Konklusionerne i konsekvensanalyserapporten bygger på den endelige rapport fra denne kontrakt.

Derudover blev der indgået en kontrakt med en ekstern ekspert (professor George Yannis fra det nationale tekniske universitet i Athen) om at levere en supplerende analyse, en videnskabelig gennemgang og yderligere validering.

I bilagene til rapporten findes en ikke-udtømmende liste over eksterne undersøgelser, der er anvendt til at udarbejde konsekvensanalyserapporten. Overordnet set er de anvendte kilder mangfoldige, i vid udstrækning udtømmende og repræsentative for de forskellige grupper af interessenter.

- **Konsekvensanalyse**

Initiativet understøttes af en konsekvensanalyse, som har modtaget en positiv udtalelse med forbehold fra Udvalget for Forskriftskontrol. Udvalget fremsatte henstillinger, hvori der navnlig blev opfordret til yderligere at begrunde og afklare følgende:

- initiativets forventede bidrag inden for rammerne af den samlede Safe System-tilgang til trafikikkerheden, og hvordan det er forbundet med og supplerer det sideløbende initiativ om motorkøretøjers generelle sikkerhed og fodgængeres sikkerhed
- den foretrukne løsningsmodels proportionalitet, særlig med baggrund i de finansielle begrænsninger, og
- behovet for visse konklusioner af evalueringerne af det eksisterende direktiv og tunneldirektivet, og hvordan spørgsmål om håndhævelse håndteres.

Bemærkningerne er taget i betragtning i den reviderede konsekvensanalyse. De præciseres nærmere som anført i konsekvensanalysens bilag I. Følgende ændringer blev bl.a. foretaget for at afhjælpe ovenstående problemer:

- Der blev tilføjet en redegørelse for Safe System-tilgangen, de individuelle initiativets bidrag, forholdet mellem det sideløbende initiativ om motorkøretøjers generelle sikkerhed og fodgængeres sikkerhed og disses respektive bidrag til den overordnede målsætning.



- Den manglende finansiering blev betragtet som en problemkilde, og et specifikt mål blev forlænget for at tage hensyn til de finansielle begrænsninger. Omkostninger til overholdelsen for hver medlemsstat for 2030 blev indføjet.
- Der blev tilføjet yderligere oplysninger om konklusionerne af den efterfølgende evaluering. Der blev også gjort rede for den foreslåede tilgang til at sikre overholdelsen af den gældende lovgivning.

Mulige politiske løsningsmodeller blev samlet i seks løsningsmodeller med forskellige ambitionsniveauer. Politiske løsningsmodeller, der afgrænser det politiske indgreb til TEN-T (løsningsmodel 1-3), og løsningsmodeller, der udvider anvendelsesområdet ud over TEN-T (løsningsmodeller A-C), blev vurderet hver for sig. Som følge af den komplementære karakter af foranstaltningerne til forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed er løsningsmodel 1 til 3 alternativer, men de bygger videre på hinanden trinvis. Tilsvarende er de politiske løsningsmodeller, der udvider det politiske indgreb ud over TEN-T, alternativer, men de bygger videre på hinanden.

Løsningsmodel 1 omfatter minimale ændringer med færrest mulige omkostninger under hensyntagen til kommende teknologiske ændringer, og der foreslås begrænsede lovændringer, som relativt let og hurtigt kan gennemføres. Den inddrager ikkelovgivningsmæssige aktiviteter som f.eks. tilskyndelse til videndeling og udveksling af bedste praksis for at understøtte effektiviteten af de forvaltningsprocedurer, som allerede er indføjet i det gældende direktiv. Med denne politiske løsningsmodel indføres også lovgivningsmæssige foranstaltninger med henblik på at forbedre gennemsigtigheden af procedurerne for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed og et tydeligt krav om, at der i RISM-procedurer fokuseres på vurderingen af bløde trafikanters sikkerhed. Endelig skaber den en forbedret grænseflade mellem RISM- og tunneldirektivet ved at revidere RISM-direktivet, idet der lægges særlig vægt på overgangen mellem åbne veje og tunneler og på fælles inspektioner af disse områder under medvirken af personale fra både vej- og tunneldelen.

Løsningsmodel 2 går endnu videre ved at medtage elementer af Safe System-tilgangen. En ny procedure, vejnetvurderingen, indføres for regelmæssigt at vurdere og sammenligne vejnettets indbyggede sikkerhed og derigennem proaktivt udpege vejstrækninger, hvor der er behov for yderligere inspektion og indgreb. Der indføres ligeledes generelle præstationskrav for nærmere bestemte vejinfrastrukturkomponenter for at lette udbredelsen af samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet. Det tilsigtes endvidere at imødegå manglen på sammenhængende og sammenlignelige data om sikkerhedsniveauet på Unionens vejnet. Det styrende princip bag løsningsmodel 2 består i, at EU-lovgivningen vil pålægge medlemsstaterne at udføre og følge op på RISM-procedurer for at kortlægge en bred vifte af potentielle risici i vejinfrastrukturen. Medlemsstaterne vil dog bevare fleksibiliteten med hensyn til at fastsætte det ønskede sikkerhedsniveau for vejinfrastrukturen. Det er også op til medlemsstaterne at vælge egnede tekniske løsninger, idet EU-lovgivningen alene fastsætter overordnede præstationskrav til støtte for en gnidningsløs udbredelse af CCAM (f.eks. færdselstavlers og kørebaneafmærknings læsbarhed).

I løsningsmodel 3 fastsættes et mindste sikkerhedsniveau, der skal opnås på TEN-T-veje, og der fastlægges mindstekrav til vejtilbehør. Dette udgør en resultatdrevet tilgang, som kan anvendes til at opnå et ensartet, mindste sikkerhedsniveau på hele TEN-T-nettet. Det mindste sikkerhedsniveau, der skal opnås, vil blive fastsat på EU-niveau. Medlemsstaterne vil bevare fleksibiliteten med hensyn til valget af sikkerhedsrelaterede modforholdsregler.

Løsningsmodel A, B og C indeholder i modsætning til løsningsmodel 1 til 3 en vis udvidelse af anvendelsesområdet for RISM-direktivets procedurer ud over TEN-T. Udvidelserne er afgrænset til hovedveje eller statsveje, som typisk udgør medlemsstaternes net af primærveje.

Løsningsmodel A omfatter en enkelt lovgivningsmæssig foranstaltning, hvori det fastsættes, at ethvert vejprojektet på det nationale vejnet, der helt eller delvist finansieres med EU-midler, skal være underlagt procedurene i RISM-direktivet.

Løsningsmodel B tilsigter at sikre, at de allerede etablerede RISM-procedurer anvendes på en større del af vejnettet, idet motorveje og de trafikerede veje i medlemsstaternes net af primærveje udtrykkeligt inddrages. Denne politiske løsningsmodel udgør en relativ ambitiøs udvidelse af anvendelsesområdet for det nugældende RISM-direktiv. Den vil kun få virkninger for de medlemsstater, som endnu ikke anvender disse procedurer således på et frivilligt grundlag.

Løsningsmodel C tilsigter at anvende filosofien om proaktiv, vejnetdækkende forvaltning af trafiksikkerhed på medlemsstaternes net af primærveje. Denne løsningsmodel repræsenterer en mere ambitiøs udvidelse af anvendelsen af de reviderede RISM-procedurer til en større del af vejnettet (herunder motorveje og primærveje), som ikke indgår i TEN-T.

Konsekvensanalysen pegede på en kombination af løsningsmodel 2 og løsningsmodel C som den foretrukne løsning.

Denne kombination kan redde mere end 3 200 menneskeliv og forebygge mere end 20 700 alvorligt tilskadekomne i 2020-2030 i forhold til referencescenariet (14 650 færre dødsfald og 97 502 færre alvorligt tilskadekomne i 2020-2050). Alene i 2030 vil vejinfrastrukturrelaterede foranstaltninger udmønte sig i forebyggelsen af, at 562 menneskeliv går tabt, og 3 675 mennesker kommer alvorligt til skade.

- **Målettet regulering og forenkling**

I tråd med Kommissionens program for målet og effektiv regulering (REFIT) er muligheden for at opnå en administrativ forenkling ved at slå RISM-direktivet og tunneldirektivet sammen vurderet. Konsekvensanalysen og høringen af interessenter afdækkede ingen fordele med hensyn til vejsikkerhed ved at kombinere de to direktiver. Da der ikke kunne påvises nogen lempelse af den administrative byrde, blev sådan en sammenlægning ikke fundet fordelagtig eller ønskelig.

Med forslaget indføres en ny risikobaseret og proaktiv RISM-procedure, vejnetvurderingen, uden at det samlede antal procedurer øges. Dette opnås ved at integrere de nyttige elementer af en tidligere reaktiv procedure (særlig udpegningen af områder med en høj ulykkeskoncentration) i procedurene for veje, der er i brug.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder i særdeleshed de principper, der anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget, omend vejnetvurderingen kunne benyttes som et kriterium for at målrette Unionens bevillinger.

## 5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

I konsekvensanalysen blev der udpeget et sæt af mulige centrale resultatindikatorer, som kan anvendes til at overvåge fremskridt. Med forslaget undgås det at pålægge medlemsstaterne en unødigt administrativ byrde ved at begrænse indberetningspligten til den centrale outputindikator – sikkerhedsklassificeringen af de veje, der er omfattet af procedurene.

For at vurdere virkningen af lovgivningen vil det også være nødvendigt at foretage en omhyggelig evaluering, når alle ændringer er indfaset. En tilstrækkelig tidsramme for en sådan evaluering vil blive fastsat efter, at den nye ramme anvendes i sin helhed.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

På baggrund af forslagets anvendelsesområde, nemlig at det kun ændrer direktiv 2008/96/EF, som alle medlemsstaterne har gennemført fuldt ud, synes det ikke berettiget eller forholdsmæssigt at kræve yderligere forklarende dokumenter.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1, stk. 1, ændres for at indføje henvisninger til en ny hhv. en omdøbt procedure for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed ("vejnetvurdering" hhv. "trafiksikkerhedsinspektion").

Artikel 1, stk. 2, ændres for at afspejle direktivets udvidede anvendelsesområde, idet motorveje og primærveje, som ikke indgår i TEN-T-nettet, føjes til anvendelsesområdet, således at den obligatoriske anvendelse af direktivets procedurer udvides til specifikt at målrette indsatsen mod trafikerede veje, der forbinder større byer og regioner.

Artikel 1, stk. 3, ændres for at gøre anvendelsen af direktivet obligatorisk for ethvert vejinfrastrukturprojekt uden for byområder, der fuldføres ved hjælp af EU-midler, for at sikre, at EU-midler ikke benyttes til at anlægge potentielt usikre veje.

Artikel 2, stk. 1, ændres for at ajourføre definitionen af "transeuropæiske vejnet" i overensstemmelse med definitionen i forordning (EU) nr. 1315/2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

Artikel 2, nr. 2a), og artikel 2, nr. 2b), indføjes for at definere "motorvej" og "primærvej", hvilket er nødvendigt som følge af udvidelsen af lovgivningens anvendelsesområde.

Artikel 2, nr. 2c), indføjes for at definere "vejnetvurdering", en ny risikobaseret proaktiv procedure for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (som afløser den nuværende procedure af reaktiv karakter i artikel 5: "rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet").

Artikel 2, nr. 5), udgår fordi metoden "rangordning af vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration" integreres i den nye procedure "vejnetvurdering" og i trafiksikkerhedsinspektioner.

Artikel 2, nr. 7), ændres for at ajourføre definitionen af "trafiksikkerhedsinspektion" med henblik på at tydeliggøre denne procedures målrettede karakter og differentiere den fra den nye procedure "vejnetvurdering".

Artikel 2, nr. 10), indføjes for at indføre en definition af "bløde trafikanter", der er overrepræsenteret i antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadede og derfor kræver særlig opmærksomhed i forbindelse med anvendelsen af procedurerne i direktivet.

Artikel 5 revideres for at erstatte den nuværende reaktive procedure "rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet" med den nye risikobaserede og proaktive procedure "vejnetvurdering". En vejnetvurdering er en risikobaseret, proaktiv vurdering af alle veje inden for direktivets anvendelsesområde med henblik på at evaluere og sammenligne den eksisterende vejinfrastrukturens "indbyggede" eller "iboende" sikkerhed og derigennem udpege prioriterede indsatsområder for yderligere inspektion og intervention og styrke Safe System-tilgangens infrastrukturkomponent. Den nye procedure tager hensyn til historiske data om ulykker og allerede udpegede strækninger med høj ulykkeskoncentration. Den sikrer også en systematisk og proaktiv vurdering af risici ved vejinfrastrukturen, såsom dennes geometriske karakteristika, tilstedeværelsen af vejkryds og jernbaneoverskæringer i niveau, hindringer ved vejsiden, og om der findes tilstrækkelige beskyttelsesanordninger såsom vejafskærmning. Dermed skabes et stærkt incitament til at følge op på konklusioner og målrette investeringerne mod områder, hvor risikoen er størst.

Artikel 6, stk. 1, ændres for at sammenkæde udpegningen af vejstrækninger med henblik på trafiksikkerhedsinspektion med konklusionerne af den vejnetvurdering, som udføres i medfør af artikel 5.

Artikel 6, stk. 3, revideres med henblik på at pålægge fælles trafiksikkerhedsinspektioner af overgangsområderne mellem veje, der er omfattet af dette direktiv, og vejtunneler, der er omfattet af direktiv 2004/54/EF. Denne bestemmelse er udformet for at sikre et bedre samarbejde mellem de kompetente instanser med ansvar for vejsikkerhed henholdsvis tunnelsikkerhed, fordi disse overgangsområder generelt udpeges som den del af vejtunneler, hvor risikoen for ulykker er størst.

Artikel 6a indføjes for at indføje en hensigtsmæssig opfølgning på alle RISM-direktivets procedurer for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed. Manglende opfølgning er en af de største påviste svagheder i forbindelse med evalueringen af RISM-direktivet og i konsekvensanalysen. Bestemmelsen vil navnlig forudsætte, at hver afgørelse om, hvorvidt der skal følges op på en henstilling fra en trafiksikkerhedsinspektion, skal begrundes og underbygges på behørig vis.

Artikel 6b indsættes for at sikre beskyttelse af bløde trafikanter. Behovet for at forbedre beskyttelsen af bløde trafikanter blev fremhævet ved udarbejdelsen af konsekvensanalysen og navnlig af relevante interessenter. Ved denne artikel pålægges det, at hver RISM-procedure skal indeholde en særskilt vurdering af bløde trafikanters situation.

Artikel 6c indføjes for at pålægge, at kørebaneafmærkning og færdselstavler anvendes og vedligeholdes på en sådan måde, at de kan aflæses på tilforladelig vis. Denne foranstaltning er udformet for at sikre en helstøbt rejseoplevelse for trafikanter, lette ibrugtagningen af opkoblede og automatiserede mobilitetssystemer og sørge for, at de særlige krav, en aldrende befolkning stiller, tages i betragtning ved at lette aflæsningen af kørebaneafmærkning og færdselstavler.

Artikel 11a indføjes for at fastsætte krav til medlemsstaternes rapportering om anvendelsen og resultaterne af procedurerne for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed. Medlemsstaterne pålægges bl.a. at rangordne deres vejnet efter det påviste risikoniveau ifølge

vejnetvurderingerne. Det nugældende direktiv indeholder ingen krav om rapportering, hvilket gør EU-dækkende overvågning af fremskridt, benchmarking og opfølgning meget vanskelig. Rapporteringskrav er afgørende for at sikre, at vejnettets indbyggede sikkerhed kan måles og formidles til trafikanter, og at tendensen til tilnærmelse i hele Unionen af resultaterne på trafiksikkerhedsområdet fremskyndes.

Der indføres nye krav i bilag II for at sikre, at bløde trafikanter tages i betragtning ved anvendelsen af trafiksikkerhedsrevisioner.

Et nyt bilag IIa indføres for at angive trafiksikkerhedsinspektionernes elementer, fordi hovedvægten bør lægges på at forbedre sikkerheden på eksisterende veje.

Bilag III erstattes med et nyt bilag, hvori elementerne i den nye procedure "vejnetvurdering" angives. Disse omfatter generelle oplysninger om de vurderede veje, ulykkesdata og trafikmængder, driftskaraktistik, specifikke overvejelser angående vejens tracé, samt sikkerhedsfunktioner og fælles risici med henblik på at sikre, at vejenes indbyggede sikkerhed kan vurderes korrekt.

Bilag IV ændres for at tydeliggøre, at en præcis beskrivelse af, hvor en ulykke fandt sted, omfatter GNSS-kordinater.

## Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV****om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1, litra c),

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>11</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>12</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- 1) Unionen har et strategisk mål om frem til 2020 at halvere antallet af trafikdræbte i forhold til 2010 og et mål om tæt ved nul dødsulykker i trafikken inden 2050 ("nulvision")<sup>13</sup>. Fremskridtene med hensyn til at opfylde disse mål er dog stagneret i de seneste år.
- 2) Ifølge Safe System-tilgangen kan dødsfald og alvorlig tilskadekomst ved trafikulykker forebygges i vid udstrækning. Det bør være et fælles ansvar på alle niveauer at sikre, at trafikulykker ikke medfører alvorlig eller fatal tilskadekomst. Navnlig bør velprojekterede og tilstrækkeligt vedligeholdte veje mindske sandsynligheden for trafikulykker, samtidig med at "tilgivende veje" (veje, der anlægges på en intelligent måde for at sikre, at trafikanters fejl ikke umiddelbart får alvorlige konsekvenser) bør afbøde følgerne af ulykker.
- 3) Vejene i det transeuropæiske net er fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013<sup>14</sup>, og de har afgørende betydning for den europæiske integrationsproces. Derfor bør et højt sikkerhedsniveau garanteres på disse veje.
- 4) Procedurene for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed, som er gennemført på det transeuropæiske net, har bidraget til at nedbringe antallet af dødsfald og alvorligt tilskadekomne. Evalueringen af virkningerne af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF<sup>15</sup> viser tydeligt, at de medlemsstater, som frivilligt har anvendt

<sup>11</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>12</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>13</sup> Meddelelse fra Kommissionen "På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020", KOM(2010) 389 endelig udg.

<sup>14</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

<sup>15</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EUT L 319 af 29.11.2008, s. 59).

principperne for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (RISM-principperne) på deres nationale veje, som ikke indgår i TEN-T-nettet, har opnået meget bedre resultater på trafiksikkerhedsområdet end de øvrige medlemsstater.

- 5) En stor andel af trafikulykkerne opstår på en lille andel af veje, hvor trafikmængden og hastigheden er høj, og hvor en bred vifte af forskelligartet trafik rejser med forskellige hastigheder. Den begrænsede udvidelse af direktiv 2008/96/EF's anvendelsesområde til at omfatte motorveje og primærveje, som ikke indgår i TEN-T-nettet, forventes derfor at bidrage betydeligt til at forbedre vejinfrastrukturens sikkerhed i hele Unionen.
- 6) Endvidere bør den obligatoriske anvendelse af procedurerne i direktiv 2008/96/EF for ethvert vejinfrastrukturprojekt uden for byområder, der fuldføres ved hjælp af EU-midler, sikre, at EU-midler ikke benyttes til at anlægge potentielt usikre veje.
- 7) En risikobaseret vejnetvurdering har vist sig at være et effektivt redskab til at udpege strækninger på nettet, hvor der bør foretages mere udførlige trafiksikkerhedsinspektioner og prioriterede investeringer alt efter deres potentiale mht. vejnetdækkende sikkerhedsforbedringer. Det samlede net, der er omfattet af dette direktiv, bør derfor systematisk vurderes med henblik på at øge trafiksikkerheden i hele Unionen.
- 8) Integrationen af de mest nyttige elementer af den tidligere procedure "rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet" i den nye procedure "vejnetvurdering" bør føre til en bedre udpegning af vejstrækninger, hvor mulighederne for at forbedre sikkerheden er størst, og hvor målrettede interventioner må forventes at tilvejebringe de største forbedringer.
- 9) En systematisk opfølgning på konklusionerne af RISM-procedurer er afgørende for at opnå de forbedringer af vejinfrastrukturens sikkerhed, der er nødvendige for at opfylde Unionens trafiksikkerhedsmæssige mål. Prioriterede handlingsplaner bør til dette formål sikre, at de nødvendige interventioner gennemføres så hurtigt som muligt.
- 10) De eksisterende vejes sikkerhed bør forbedres ved at målrette investeringer mod vejstrækninger med den højeste ulykkeskoncentration og med det største potentiale for at reducere antallet af ulykker.
- 11) Ulykkesrisikoen er særligt høj på strækninger af vejnettet, som støder op til vejtunneler i det transeuropæiske vejnet, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF<sup>16</sup>. Fælles trafiksikkerhedsinspektioner af disse vejstrækninger under medvirken af de kompetente myndigheder fra både vej- og tunneldelen bør derfor indføres for at forbedre sikkerheden af vejnettet som helhed.
- 12) Bløde trafikanter udgjorde 46 % af antallet af trafikdræbte i Unionen i 2016. Deres sikkerhed i trafikken bør forbedres, ved at det sikres, at disse brugeres interesser tages i betragtning i alle RISM-procedurer.
- 13) Udformningen og vedligeholdelsen af kørebaneafmærkninger og færdselstavler er et vigtigt element i at gøre vejinfrastrukturen sikker – navnlig i lyset af udviklingen inden for køretøjer udstyret med førerstøttesystemer eller højere automatiseringsniveauer. Det må bl.a. sikres, at sådanne køretøjer let og på tilforladelig vis kan aflæse kørebaneafmærkninger og færdselstavler.

---

<sup>16</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 39).

- 14) For at opnå gennemsigtighed og forbedre ansvarligheden bør centrale resultatindikatorer indberettes.
- 15) Med offentliggørelsen af resultaterne af vejnetvurderinger bør infrastrukturens indbyggede sikkerhedsniveau kunne sammenlignes i hele Unionen.
- 16) Målene for dette direktiv, nemlig etableringen af procedurer for at sikre et ensartet højt trafiksikkerhedsniveau for hele det transeuropæiske net og nettet af motorveje og primærveje, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af, at forbedringer i hele Unionen er nødvendige for at sikre konvergens mod højere standarder for vejinfrastrukturens sikkerhed, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål. Det at rejse i hele Unionen bør som følge af indsatsen på EU-niveau blive mere sikkert, hvilket med tiden forventes at forbedre det indre markeds funktion og støtte målet om økonomisk, social og territorial samhørighed.
- 17) For at sikre, at RISM-procedurernes indhold til stadighed afspejler den bedste tilgængelige tekniske viden, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår tilpasningen af bilagene til dette direktiv til den tekniske udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning<sup>17</sup>. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- 18) Særlige foranstaltninger er nødvendige for løbende at forbedre praksis for forvaltning af sikkerheden og lette aflæsningen af kørebaneafmærkninger og færdselstavler for køretøjer, der er udstyret med førerstøttesystemer eller højere automatiseringsniveauer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af de relevante bestemmelser i dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>18</sup>.
- 19) Direktiv 2008/96/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

I direktiv 2008/96/EF foretages følgende ændringer:

- (1) Artikel 1, stk. 1 - 3, affattes således:

---

<sup>17</sup> EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

<sup>18</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).



"1. Ved dette direktiv pålægges medlemsstaterne at fastsætte og gennemføre procedurer for trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyser, trafikikkerhedsrevisioner, trafikikkerhedsinspektioner og vejnetdækkende sikkerhedsforbedringer.

2. Dette direktiv gælder for veje, som udgør en del af det transeuropæiske vejnet, samt motorveje og primærveje, uanset om de er i projekterings-, anlægs- eller driftsfasen.

3. Direktivet skal ligeledes finde anvendelse på veje og vejinfrastrukturprojekter, som ikke er omfattet af stk. 2, som er beliggende uden for byområder, og som helt eller delvis fuldføres med anvendelse af EU-midler."

(2) Artikel 2 ændres således:

(a) Nr. 1) affattes således:

"1) "det transeuropæiske vejnet": det vejnet, der er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1)"

(b) som nr. 2a) - 2c) indføres følgende:

"2a) "motorvej": en vej, som er særligt udviklet og anlagt til færdsel med motorkøretøjer, som ikke har tilkørsel til tilgrænsende ejendomme, og som opfylder følgende kriterier:

a) den har i de to færdselsretninger særskilte vejbaner, der bortset fra særlige steder og midlertidige foranstaltninger er adskilt fra hinanden ved enten en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler

b) den krydses ikke i samme niveau af anden vej, jernbane, sporvognslinje, cykelsti eller gangsti og

c) den er særligt afmærket som motorvej

2b) "primærvej": en vej, som ikke er en motorvej, men som forbinder større byer og/eller regioner, og som er defineret som en primærvej i EuroRegionalMap, der er fremstillet af National Mapping and Cadastral Agencies of Europe

2c) "vejnetvurdering": en sikkerhedsvurdering af det vejnet, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, med henblik på at opstille benchmarks over risikoen for alvorlige ulykker og konsekvenser"

(c) nr. 5) udgår

(d) nr. 6) og 7) affattes således:

"6) "sikkerhedsklassificering": klassificering af dele af det eksisterende vejnet i kategorier efter deres objektivt målte, indbyggede sikkerhed

7) "trafikikkerhedsinspektion": en målrettet inspektion på stedet af en eksisterende vej eller vejstrækning med henblik på at afdække farlige forhold, fejl og mangler, som øger risikoen for ulykker og tilskadekomst"

(e) følgende nr. 10) tilføjes:

"10) "bløde trafikanter": ikkemotoriserede trafikanter, såsom cyklister og fodgængere, samt førere af tohjulede motorkøretøjer."

(3) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

**Vejnetvurdering**

1. Medlemsstaterne sikrer, at der foretages en vejnetvurdering af det samlede vejnet, som er i brug, og som er omfattet af dette direktiv. Vejnetvurderinger skal omfatte en besigtigelse, en analyse af trafikmængder og historiske ulykkesdata samt en vurdering af risikoen for alvorlige ulykker og konsekvenser. Medlemsstaterne sikrer, at den første vurdering er gennemført senest i 2025. Efterfølgende vejnetvurderinger skal foretages tilstrækkeligt hyppigt til at sikre tilstrækkelige sikkerhedsniveauer, men skal under alle omstændigheder gennemføres mindst hvert femte år.

2. Ved gennemførelsen af vejnetvurderingen skal medlemsstaterne inddrage de elementer, som er fastsat i bilag III.

3. Ud fra resultaterne af den vurdering, der er omhandlet i stk. 1, skal medlemsstaterne klassificere alle vejnettets delstrækninger i mindst tre kategorier efter deres indbyggede sikkerhed.

4. Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente instans foretager vejnetvurderinger.

5. Medlemsstaterne sikrer, at passende afmærkning advarer trafikanterne om vejinfrastruktursegmenter med igangværende vejarbejder, som derved kan udgøre en risiko for dem. Denne afmærkning skal også omfatte signaler, som er synlige både om dagen og om natten, og som er sat op på sikker afstand, og den skal være i overensstemmelse med Wienerkonventionen af 1968 om færdselstavler og -signaler."

(4) Artikel 6 ændres således:

(a) Overskriften affattes således:

"Artikel 6

#### **Trafiksikkerhedsinspektioner"**

(b) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne sikrer, at der foretages trafiksikkerhedsinspektioner af vejnettet med henblik på at fastslå trafiksikkerhedsmæssige elementer og forebygge ulykker. Udvælgelsen af de vejstrækninger, der skal inspiceres, skal bygge på resultaterne af den vurdering, som udføres i medfør af artikel 5, idet der gives forrang til strækninger med høj risiko."

(c) stk. 2 og 3 affattes således:

"2. I forbindelse med gennemførelsen af trafiksikkerhedsinspektioner skal medlemsstaterne inddrage elementerne i bilag IIa.

3. Medlemsstaterne skal sørge for sikkerhed på de strækninger af vejnettet, som støder op til vejtunneler, der er omfattet af direktiv 2004/54/EF, med fælles trafiksikkerhedsinspektioner under medvirken af de kompetente instanser for så vidt angår gennemførelsen af dette direktiv og direktiv 2004/54/EF. De fælles trafiksikkerhedsinspektioner skal gennemføres mindst hvert tredje år."

(5) som artikel 6a, 6b og 6c indføres følgende:

"Artikel 6a

#### **Opfølgning af procedurerne for veje, der er i brug**

1. Medlemsstaterne sikrer, at konklusionerne af de vejnetvurderinger, som gennemføres i medfør af artikel 5, følges op med målrettede trafiksikkerhedsinspektioner eller direkte afhjælpende foranstaltninger.

2. Medlemsstaterne sikrer, at konklusionerne af de trafiksikkerhedsinspektioner, som gennemføres i medfør af artikel 6, følges op med begrundede afgørelser om, hvorvidt

afhjælpende foranstaltninger er påkrævet. Medlemsstaterne skal bl.a. udpege vejstrækninger, hvor der er behov for yderligere forbedringer af vejinfrastrukturens sikkerhed, og fastlægge prioriterede foranstaltninger med henblik på at forbedre disse vejstrækningers sikkerhed.

3. Medlemsstaterne sikrer, at afhjælpende foranstaltninger målrettes vejstrækninger med lave sikkerhedsniveauer, hvor foranstaltninger med høje nytte-omkostningsforhold kan gennemføres.

4. Medlemsstaterne skal udarbejde og regelmæssigt ajourføre en risikobaseret prioriteret handlingsplan med henblik på at følge fuldførelsen af de udpegede afhjælpende foranstaltninger. Medlemsstaterne skal ved udarbejdelsen af handlingsplanen give forrang til vejstrækninger med et højt potentiale for trafikikkerhedsforbedringer, hvor interventioner med høje nytte-omkostningsforhold tages i betragtning.

Artikel 6b

### **Beskyttelse af bløde trafikanter**

Medlemsstaterne sikrer, at bløde trafikanters behov tages i betragtning i forbindelse med gennemførelsen af de procedurer, der er fastsat i artikel 3 – 6."

Artikel 6c

### **Kørebaneafmærkninger og færdselstavler**

1. Medlemsstaterne sikrer, at kørebaneafmærkninger og færdselstavler udformes og vedligeholdes ordentligt således, at de let og på tilforladelig vis kan aflæses af både chauffører og køretøjer udstyret med førerstøttesystemer eller højere automatiseringsniveauer.

2. Kommissionen skal udarbejde overordnede præstationskrav for at lette aflæsningen af kørebaneafmærkninger og færdselstavler. Kommissionen skal til dette formål vedtage en gennemførelsesretsakt efter proceduren i artikel 13, stk. 2."

(6) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

### **Udveksling af bedste praksis**

For at forbedre sikkerheden på Unionens veje skal Kommissionen indføre en ordning for udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne, der bl.a. omfatter eksisterende vejinfrastruktursikkerhedsprojekter og afprøvet trafikikkerhedsteknologi."

(7) artikel 11, stk. 2, affattes således:

"2. Kommissionen bistås af det udvalg, der er omhandlet i artikel 13. Når der er behov for vedtagelse af konkrete foranstaltninger, vedtages disse efter rådgivningsproceduren i artikel 13, stk. 2."

(8) som artikel 11a indføres følgende:

"Artikel 11a

### **Rapportering**

1. Senest pr. 31. oktober [OP: indsæt ÅRET beregnet som 24 måneder efter ikrafttrædelsen] og hvert tredje år derefter forelægger medlemsstaterne Kommissionen en rapport om den procentvise andel af vejnet, for hvilke der er foretaget vejnetvurderinger i de foregående tre år, tillige med sikkerhedsklassificeringen af vejstrækningerne vurderet for hver kategori af trafikanter."

(9) Artikel 12 affattes således:

"Artikel 12

### **Tilpasning til den tekniske udvikling**

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 12a med henblik på tilpasning af bilagene til dette direktiv til den tekniske udvikling."

(10) som artikel 12a indføres følgende:

"Artikel 12a

### **Delegerede retsakter**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 12, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [datoen for dette direktivs ikrafttræden].
3. Den i artikel 12 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 12 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."

(11) Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

### **Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
  2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse."
- (12) Bilagene ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

### *Artikel 2*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [OP: indsæt DATOEN beregnet som 18 måneder efter ikrafttræden]. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 3*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### *Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*