

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 23. november 2006
J. nr. 459-2

Vejkontoret

Rasmus Winckelmann Ottesen
Telefon 33 92 43 65
rwo@trm.dk

Grundnotat om Kommissionens direktivforslag til Europa-Parlamentets og Rådets om en trafikikkerhedsplan for den Europæiske vejinfrastruktur – KOM(2006)569

Resumé

Kommissionens formål med forslaget er, at sikre, at vejmyndighederne har de fornødne retningslinier, uddannelse og information for at kunne forbedre trafikikkerhedsniveauet. I direktivet foreslås det, at der etableres en række procedurer, der relaterer sig til forskellige former for trafikikkerhedsindsatser før, under og efter vejanlæg etableres og ved rutinemæssige eftersyn. Det foreslås at disse procedurer etableres på det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Forslaget vil betyde at velfungerende og forankrede systemer vedrørende bl.a. trafikikkerhedsrevision og udpegning af sorte pletter, udviklet til danske forhold, vil skulle ændres. Regeringen vurderer således, at der er elementer i forslaget i sin nuværende form, som er for detaljerede til at skulle reguleres på fællesskabsniveau.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsendt af Europa-Kommissionen den 5. oktober 2006. Det er fremsat i henhold til Traktaten, særlig artikel 71, stk. 1 (c), hvorefter procedurebestemmelserne i artikel 71 finder anvendelse. Det betyder, at forslaget skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251. Forslaget er oversendt til Folketingets Europaudvalg i en i dansk sprogversion den 12. oktober 2006.

I Kommissionens hvidbog fra 2001 om en europæisk transportpolitik frem til 2010 annonceres det, at der vil blive taget initiativer til at forbedre trafikikkerheden. I 2003 præsenterede Kommissionen en meddelelse fra Kommissionen om en europæisk trafikikkerhedsplan. Endvidere har Europa-parlamentet anmodet Kommissionen om at udarbejde retningslinier for "sort plet" arbejde og trafikikkerhedsrevision.

Der er indenfor de seneste ti år sket store fremskridt for trafikikkerheden for så vidt angår mere sikre køretøjer, og skærpede færdselsregler overfor trafikanterne bl.a. krav om selebrug m.v.



Kommissionen vurderer, at der også er behov for at forbedre kvaliteten af vejinfrastrukturen, således at den bliver mere trafiksikker, og Kommissionen ønsker med ovennævnte direktivforslag at integrere trafiksikkerhedsarbejdet både i planlægningsfasen, projekteringsfasen og driften af vejene på det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Det skal sikre, at trafiksikkerhed bliver tænkt ind parallelt med økonomiske analyser og miljøundersøgelser.

Formålet med Kommissionens forslag er at sikre, at vejmyndighederne har de fornødne retningslinier samt den fornødne uddannelse og information for at kunne forbedre trafiksikkerhedsniveauet. Direktivforslaget vil ifølge Kommissionen:

- forbedre sikkerheden på nye veje ved løbende at benytte de seneste trafiksikkerhedsstandarder,
- sikre et fælles højt trafiksikkerhedsniveau i EU,
- skabe opmærksomhed om trafiksikkerhed, således at der opnås bedre beslutninger om planlægning og projektering,
- skabe mere gennemsigtighed om, hvilken betydning anlægsbeslutningerne har for trafiksikkerheden,
- samle og distribuere den forhåndenværende ekspertise for bedre at kunne udnytte resultaterne,
- for relativt begrænsede midler opnås en mere effektiv og sikker konstruktion og vedligeholdelse af vejnettet,
- tillade en bedre samling, behandling og udbredelse af trafiksikkerhedsrelateret information.

I direktivet foreslås det, at der etableres en række procedurer, der relaterer sig til:

- 1) *Trafiksikkerhedsvurderinger*, hvilket betyder en analyse af den trafiksikkerhedsmæssige virkning af nye anlægsprojekter og større ændringer af eksisterende anlæg.
- 2) *Trafiksikkerhedsrevisioner*, som er et detaljeret systematisk og teknisk sikkerhedstjek af vejprojekter, der dækker alle stadier fra planlægning til det færdige projekt.
- 3) *Trafiksikkerhedsinspektioner*, som er en regelmæssig trafiksikkerhedsgennemgang af eksisterende vejanlæg.

Direktivforslaget omfatter vejnettet i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) uanset om vejene er i projekteringsfasen, under opførelse eller i drift. Direk-



tivforslaget omfatter ikke vej-tunneller, som allerede er omfattet af tunneldirektivet (2004/54/EF).

Europaparlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

2. Gældende dansk ret

Der er i dag ikke dansk lovgivning, der regulerer forholdene omkring bl.a. trafiksikkerhedsrevision og sort-plet udpegning. Retningslinierne der er gældende på området, de såkaldte vejregler, er vejledende for vejmyndighederne.

Vejreglerne er overordnet en samling af den vej- og trafiktekniske viden og erfaring, som anbefales af erfarne fagfolk i sektoren. Det vil sige en slags "best practice" for vej- og trafikområdet.

Vejreglerne består af normer, retningslinjer, vejledninger og kommentarer. Normerne omfatter fundamentale forudsætninger og krav, som altid skal følges. Normerne er i sig selv ikke retligt bindende. Indholdet af normen er dog bindende, idet der ligeledes er faststødt bindende retsfor skrifter f.eks. bekendtgørelser med samme indhold.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer med frist 17. november 2006:

Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund i Danmark/Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Dansk Industri, Danmarks Rederiforening, FDM, Bilimportørerne, Landsorganisationen i Danmark og Fagforbundet 3 F, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Dansk Kørerlærer Union, Dansk Cyklist Forbund.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.

Direktivforslaget vil i sin nuværende udformning betyde, at en række velfungerende og forankrede systemer vedrørende bl.a. trafiksikkerhedsinspektion og udpegning af sorte-pletter, udviklet til danske forhold, vil skulle ændres. Dette vil medføre statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative omkostninger.



I forhold til trafikikkerhedsrevision, vil udgifterne være forbundet med omkostninger til at etablere og drive det uddannelsessystem, der lægges op til.

Der vil ligeledes være omkostninger forbundet med at etablere den forslåede ordning med trafikikkerhedsinspektioner af TEN-T nettet.

Angående forslaget om forvaltning af nettets sikkerhed, vil der være omkostninger til at udvikle den beskrevne ulykkesomkostningsmetode, som ikke anvendes i Danmark i dag.

Det er vurderingen, at forslaget *ikke* forpligter medlemslandene til at gennemføre de forhold, som identificeres i forbindelse med forvaltning af nettets sikkerhed og trafikikkerhedsrevision, men at forholdene alene skal rapporteres og indgå i en prioritering. Hvis Kommissionens hensigt med direktivet er, at de identificerede forhold alle skal udbedres, vil det medføre anselige udgifter for staten.

Der vil ske en nærmere belysning af de mulige omkostninger ved forslaget i den kommende tid.

Forslaget må for medlemslandene samlet set forventes at kunne medføre færre ulykker. Samtidig bemærkes, at TEN-T vejene i forvejen er de sikreste veje i de enkelte medlemslande.

Forslaget vurderes ikke at have miljømæssige eller forbrugermæssige konsekvenser.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet vurderer Kommissionen i det forklarende memorandum, at en trafikikkerhedsmæssig forbedring af vejinfrastrukturen i det transeuropæiske net ikke (alene) kan løses på medlemslandsniveau. For det første vurderes forslaget at kunne sikre en fælles høj trafikikkerhedsmæssig standard i EU. For det andet vurderes det at kunne give de nye EU-medlemslande, som er i gang med at opgradere og udvide deres eksisterende vejnet, mulighed for at udvikle deres vejnet i trafikikkerhedsøjemed. Videre fremgår, at der i årevis har været erfaringsudveksling på trafikikkerhedsområdet uden, at det har ført til mærkbare forbedringer.

Derfor ønskes der på det transeuropæiske vejnet en mere ensartet anvendelse af trafikikkerhedsforanstaltninger, således at trafikanten møder den samme trafikikkerhedsmæssige standard uanset, hvor i EU der køres, hvilket Kommissionen mener bedst opnås gennem fælles regler. Samlet set vurderer Kommissionen, at ovenstående kun kan løses gennem fælles regler, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



Regeringen er enig i, at der er en fællesskabsnytte knyttet til EU-regulering af de overordnede principper for anerkendte trafikikkerhedsforanstaltninger på det transeuropæiske vejnet, som er et særligt defineret net af højt klassificerede veje, som strækker sig fra nord til syd og fra øst til vest i et vidtforgrenet europæisk vejnet på tværs af grænser. Fælles regler er derfor det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel for de overordnede principper, og som sådan er det regeringens foreløbige vurdering, at forslaget lever op til nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen finder, at forslaget overordnet set rummer mange gode initiativer, men at detaljeringsgraden skal justeres. Det gælder bl.a. beregningsmetoder for ”sort plet” arbejdet/forvaltning af nettets sikkerhed, metoden vedrørende trafikikkerhedsinspektion samt udpegning af trafikrevisorer, hvor der i Danmark allerede er velfungerende og forankrede systemer, der tager udgangspunkt i de danske forhold og vejnet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Regeringen vurderer, at flere af medlemslandene, herunder flere af de store lande, mener at Kommissionen er gået for langt i detaljeringsgraden med dette direktiv.

8. Tidligere forlæggelse i Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt i Europaudvalget.