



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 5.10.2006
KOM(2006) 569 endelig

2006/0182 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2006) 1231}

{SEK(2006) 1232}

DA

DA

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

Begrundelse og formål

Europa-Kommissionen meddelte i sin hvidbog af 2001 om den europæiske transportpolitik frem til 2010¹ og i sin meddelelse om et europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden af juni 2003, at den ville tage et initiativ angående vejinfrastrukturens sikkerhed. Europa-Parlamentet opfordrede Kommissionen til at forelægge retningslinjer for eliminering af "sorte pletter" og trafikikkerhedsrevisioner².

Foruden tiltag vedrørende trafikanter og køretøjer bør tiltag vedrørende infrastruktur være den tredje søjle i ethvert bredtfaavnende trafikikkerhedsprogram. Vejnettets fysiske udformning er sammen med trafikmængden væsentlige medvirkende faktorer til, at ulykker opstår.

Der er gjort store fremskridt, hvad angår køretøjers sikkerhed. Bilister og passagerer er nu meget mindre udsatte for at blive dræbt eller kvæstet ved trafikulykker, end det var tilfældet for ti år siden. Kravene til køreundervisning og -prøver er øget gradvist for at sikre, at bilister i EU kan tage højde for vejtrafikens faremomenter. Da manglende overholdelse af hastighedsgrænserne, manglende brug af sikkerhedssele og spirituskørsel er hovedårsagerne til dødsfald på de europæiske veje, er håndhævelsen af færdselsreglerne skærpet³.

Der er imidlertid endnu ikke gennemført en sådan fælles indsats for sikkerheden i vejinfrastrukturen på EU-niveau, selv om lovgiveren i retningslinjerne af 1996 om det transeuropæiske net opfordrede til, at der etableres et højt sikkerhedsniveau på vejnettet. Bortset fra forskning og oprettelsen af et indre marked for byggevarer har EU endnu ikke truffet de nødvendige foranstaltninger på området. Der er registreret en forbedret trafikikkerhed på veje, som udstyres med trafikledelses- og kontrolsystemer baseret på informations- og kommunikationsteknologier (IKT), men IKT-værktøjer indsættes endnu ikke systematisk.

Selv om den generelle tendens går i retning af nedskæring af budgetmidlerne til vejinfrastruktur, er trafikanterne stadig mere opmærksomme på vejenes kvalitet og sikkerhedsniveau. Mange vejmyndigheder er i et dilemma, fordi de med et begrænset budget skal levere en infrastruktur, der opfylder de nugældende sikkerhedskrav. Vejmyndigheder indbringes for domstolene af borgere, som er blevet kvæstet i trafikulykker.

Målet med direktivforslaget er derfor at integrere sikkerhedsaspektet i alle faser af planlægning, projektering og drift af vejinfrastruktur i det transeuropæiske net (TEN-T). Dermed skal sikkerhedsaspektet behandles som en selvstændig faktor sideløbende med den økonomiske og miljømæssige analyse. Med dette direktiv sikres det, at vejinfrastrukturforvaltere får den nødvendige vejledning, uddannelse og information for at kunne øge vejnettets sikkerhed til gavn for trafikanter og befolkningen som helhed. Det er målet at:

¹ Kommissionens hvidbog af 12. september 2001. "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg", KOM(2001) 370.

² Europa-Parlamentets beslutning A5-0381/2000 af 18. januar 2001.

³ Kommissionens henstilling af 6. april 2004 om kontrol på området trafikikkerhed, EUT 111 af 17. april 2004, s. 75.

- øge sikkerheden på nye vejstrækninger med en løbende tilpasning til de nyeste sikkerhedskrav
- tilvejebringe et ensartet, højt sikkerhedsniveau på vejene i alle EU-medlemsstater
- skabe større opmærksomhed om sikkerhed for at kunne træffe beslutninger om planlægning og design på et velinformeret grundlag
- gøre beslutningers konsekvenser for sikkerheden mere gennemskuelige
- gøre det muligt at indsamle og udbrede den disponible ekspertise for at udnytte forskningsresultaterne bedre
- anvende de begrænsede ressourcer således, at anlæg og vedligeholdelse af vejene gøres mere effektiv og sikker
- åbne mulighed for en bedre indsamling, behandling og udbredelse af sikkerhedsrelaterede oplysninger.

Generel baggrund

I 2001 satte Den Europæiske Union sig det ambitiøse mål at halvere antallet af trafikdræbte inden 2010, fra 50 000 til 25 000 pr. år. Der er sket fremskridt (se midtvejsstatus om handlingsprogrammet af 2003 for trafikikkerheden⁴), men alligevel har trafikulykker krævet 41 500 ofre på EU's veje i 2005.

Mange liv kunne have været reddet, og mange ulykker kunne have været undgået, hvis den eksisterende vejinfrastruktur havde været forvaltet i overensstemmelse med den nyeste og bedste sikkerhedstekniske praksis. Der bør sættes ind på udvalgte vejstrækninger med høj risiko, (eller sorte pletter) på grundlag af lokale ulykkesstatistikker. Uheldigvis tager det på nuværende tidspunkt for lang tid, inden sikkerhedsdata når frem til de myndigheder, som har ansvaret for at vedligeholde vejnettet og træffe afhjælpende forholdsregler.

Selv om veje normalt udformes i henhold til en række kriterier, f.eks. mål for by- eller regionsplanlægning, rejsetider, brugerkomfort og bekvemmelighed, brændstofforbrug, anlægsomkostninger og miljøpåvirkninger, antages sikkerheden ofte indirekte for at være opnået med opfyldelsen af foreskrevne normer for linjeføring og tværprofil. Erfaringerne viser, at overholdelsen af disse normer ikke er tilstrækkeligt til at undgå farer. Endvidere har casestudier vist, at mere end halvdelen af sikkerhedsmanglerne kunne henføres til manglende overholdelse af designrelaterede retningslinjer og normer⁵.

Det nuværende vejnet er resultatet af mange årtiers anlæg og vedligeholdelse, fra en tidsalder hvor der ikke altid blev lagt den samme vægt på sikkerhedsspørgsmål. Der findes i dag adskillige veje, som ikke længere opfylder de aktuelle sikkerhedskrav. Desuden er trafikbilledet ændret, siden disse veje blev udformet og anlagt.

⁴ Meddelelse fra Kommissionen af 22. februar 2006: "Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden af 2003, midtvejsstatus", KOM(2006) 74.

⁵ Det Europæiske Færdselssikkerhedsråd, 1997, 'Road Safety audit and safety impact assessment', s. 11.

Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

Der findes ingen gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører.

Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

Formålet med dette direktiv er at sikre, at infrastrukturen yder sit bidrag til at forbedre trafiksikkerheden og nedbringe antallet af trafikdræbte og ulykker på EU's transeuropæiske vejnet, således som Europa-Kommissionen anførte i 2001 i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010 og i meddelelsen om et europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden i 2003.

2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Høring af interesserede parter

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

For at inddrage eksperter på et tidligt stadium og af hensyn til politikken om åbenhed har Kommissionen oprettet en **arbejdsgruppe om sikkerhed i infrastrukturen**, som trådte sammen flere gange i 2002 og 2003. Resultaterne af denne gruppes arbejde har haft stor indflydelse på dette forslag. Elleve stater deltog i denne gruppe og gjorde grundigt rede for forholdene og praksis i deres lande.

Fra den 12. april 2006 til den 19. maj 2006 iværksatte Direktoratet for Landtransport under Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Energi og Transport en **offentlig høring på Internettet** for at indhente kommentarer til dets strategi for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed og til dets initiativ med henblik på at udarbejde et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv på dette område. Kommissionen modtog 51 svar.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

De væsentligste konklusioner i **Arbejdsgruppen om Sikkerhed i Infrastrukturen** kan sammenfattes på følgende måde:

- Alle de procedurer, som Kommissionen foreslår i dette direktiv, har været benyttet med succes i mere end én medlemsstat.
- Flere af disse lande vil kun skulle indføre mindre, men effektive ændringer eller udbygge deres nuværende praksis for at opfylde kravene i dette direktiv.
- Der er udbredt mangel på tilbagemeldinger om forvaltningssystemernes effektivitet, og dermed bliver forbedringer alene på grundlag af "bedste praksis" ineffektive.
- Der er således brug for en mere sammenhængende lovramme.

Hovedkonklusionerne af den **offentlige høring på Internettet** kan sammenfattes således:

- Alle kommentarer tilslutter sig problemformuleringen og behovet for tiltag på EU-niveau.

- De foreslåede forholdsregler og instrumenter anses generelt for at være effektive.
- I et betydeligt antal kommentarer foreslås det at udvide direktivets bestemmelser til også at omfatte veje uden for det transeuropæiske vejnet.
- Kommissionen forventes at bistå mindre erfarne medlemsstater med direktivets gennemførelse og give dem en ramme til at udvikle metoder og fagkunderskaber.
- I et overvældende flertal af kommentarerne ses der med tilfredshed på Kommissionens strategi med at overlade det til medlemsstaterne at vedtage egen lovgivning på grundlag af obligatoriske procedurer.

Der findes yderligere oplysninger om høringen af interessenter i konsekvensanalysen, som er knyttet til dette forslag.

Kommentarerne findes på adressen: http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm.

Ekspertbistand

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Nationale regeringer, forskningsinstitutter og eksperter, der beskæftiger sig med trafiksikkerhed, sundheds-, transport- og trafiksikkerhedsorganisationer samt sammenslutninger af trafikanter og infrastrukturforvaltere.

Anvendte metoder

Offentlig høring, konsultation af eksperter på højt niveau, analyse af eksisterende procedurer, konferencer og workshops.

Væsentligste organer/eksperter, der er blevet hørt

Der er modtaget 51 kommentarer:

- 15 fra nationale regeringer
- 11 fra forskningsinstitutter og eksperter inden for trafiksikkerhed
- 10 fra sundheds-, transport- og trafiksikkerhedsorganisationer
- 9 fra sammenslutninger af trafikanter
- 6 fra sammenslutninger af infrastrukturforvaltere.

Sammendrag af rådgivning, der er medtaget i overvejelserne

Det har ikke været nævnt, at der skulle eksistere potentielt alvorlige risici med uoprettelige konsekvenser.

- Alle kommentarer tilslutter sig problemformuleringen og behovet for tiltag på EU-niveau.
- De foreslåede forholdsregler og instrumenter anses generelt for at være effektive.

- I et betydeligt antal kommentarer foreslås det at udvide direktivets bestemmelser til også at omfatte veje uden for det transeuropæiske vejnet.
- Kommissionen forventes at bistå mindre erfarne medlemsstater med direktivets gennemførelse og give dem en ramme til at udvikle metoder og fagkunderskaber.

Offentliggørelse af ekspertrådgivningen

Kommentarerne findes på adressen: http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm. Impact assessment.

Konsekvensanalyse

I 2003 er der inden for det tematiske netværk ROSEBUD⁶ foretaget en konsekvensanalyse for det foreliggende forslag. Netværket anså det for realistisk, at det med gennemførelsen af direktivet om sikkerhed i infrastrukturen på TEN-veje er muligt at forebygge mere end 600 trafikdrab og ca. 7 000 ulykker med personskade om året. Dette svarer for TEN-vejene til 12-16 % af dødsulykkerne og 7-12 % af ulykkerne med personskade.

ROSEBUD skønnede også, at der kunne reddes 400 liv om året, hvis der indføres sikkerhedsforvaltning på andre motorveje, og der kunne reddes yderligere 900 liv hvert år, hvis det blev anvendt på hovedvejsnettet, dvs. hovedveje eller landeveje (som ikke er motorveje)⁷. Dette resulterer i, at direktivet skønnes at ville nedbringe antallet af trafikdræbte på motorveje og hovedveje med 1 300 hvert år eller 12 % af trafikdrabene på denne del af nettet.

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

Resumé af forslaget

I dette direktiv begrænses kravene udtrykkeligt til det mindstemål af forskrifter, der er nødvendige for at opnå en sikkerhedsmæssig forbedring og udbrede procedurer, som har vist sig at være effektive. Dette bredtfaavnende system til forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed⁸ er centreret om følgende fire procedurer:

- (1) Trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser vil støtte den strategiske beslutningstagning, hvad angår konsekvenserne for sikkerheden af nye veje eller større ændringer af eksisterende veje, især på det tilstødende vejnet.
- (2) Trafiksikkerhedsrevisioner skal sikre en uafhængig kontrol og henstillinger til teknisk verifikation af designet i forbindelse med nyanlæg eller renovering af veje.

⁶ ROSEBUD er et akronym for Road safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making. ROSEBUD-partnerne omfatter forskningsinstitutter inden for vejsektoren fra 11 medlemsstater samt fra Israel og Norge. <http://partnet.vtt.fi/rosebud/>

⁷ Beregningen er foretaget for EU-25 inklusive Bulgarien, Rumænien og Schweiz.

⁸ Procedurene i dette direktiv er anbefalet af Arbejdsgruppen på Højt Plan om Trafiksikkerhed, som Kommissionen har nedsat, og som skal bistå Kommissionen med at opstille en europæisk trafiksikkerhedspolitik og koordinere de nationale politikker. Den endelige rapport "Recommended Safety measures for short term application on trunk roads", der er udarbejdet af arbejdsgruppe 4, blev vedtaget den 12. maj 1995.

(3) Forvaltning af nettets sikkerhed skal være rettet mod afhjælpende forholdsregler til dele af nettet med høj ulykkestæthed (vejstrækninger med høj risiko, eller sorte pletter), og/eller hvor mulighederne for at undgå disse fremover er gode.

(4) Sikkerhedsinspektioner som en del af regelmæssig vejvedligeholdelse gør det muligt at konstatere og på en forebyggende måde afhjælpe ulykkesrisici med omkostningseffektive forholdsregler.

Disse procedurer findes allerede og anvendes i forskelligt omfang i nogle medlemsstater. Sigtet med dette direktivforslag er derfor at udbrede disse forholdsregler til hele EU uden at definere tekniske normer eller krav, men derimod overlade det til medlemsstaterne at bevare allerede eksisterende procedurer eller indføre deres egne procedurer. Anvendelsen af denne bredtfaavnende pakke af forholdsregler vil sikre, at trafikikkerhed tages i betragtning lige fra planlægning til drift af veje af europæisk betydning.

Retsgrundlag

EF-traktatens artikel 71 danner grundlag for dette forslag.

Subsidiaritetsprincippet

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

Med direktivet tilvejebringes et højt sikkerhedsniveau på vejene i alle EU-medlemsstater. Alle medlemsstater, men især de nye medlemsstater, der er i færd med at opgradere og udvide deres vejnet, får mulighed for at udbygge deres vejnet under fuld hensyntagen til sikkerheden.

Udveksling af bedste praksis med henblik på at forbedre sikkerheden i vejinfrastrukturen er ikke tilstrækkelig i sig selv. Via forskningsprojekter, arbejdsgrupper, konferencer og workshops er bedste praksis blevet udvekslet i adskillige år i Den Europæiske Union og internationalt, men der har ikke kunnet konstateres nogen generel forbedring af sikkerheden i vejinfrastrukturen. Desuden er de medlemsstater, der har behov for at forbedre deres resultater på trafikikkerhedsområdet, positivt indstillet over for regulerende indgreb. Dette er et tydeligt tegn på, at de anser udveksling af bedste praksis for utilstrækkeligt til at forbedre deres trafikikkerhedsmæssige resultater.

Der er behov for høje sikkerhedsstandarder på hele Den Europæiske Unions transeuropæiske vejnet, således som Fællesskabets lovgiver selv har tilkendegivet. Trafikanter, som benytter nettet, har ret til samme høje sikkerhedsniveau, hvor de end befinder sig, jf. artikel 2, stk. 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/1996/EF⁹. Uden en retligt bindende metode og forpligtelse, der gælder i hele Den Europæiske Union, er medlemsstaterne hver for sig ikke i stand til at sikre et ensartet, højt sikkerhedsniveau, hvilket fremgår af medlemsstaternes indbyrdes meget varierende sikkerhedsresultater.

⁹ Afsnittet har følgende ordlyd: "Nettet skal: a) inden for et område uden indre grænser sikre en varig mobilitet for personer og gods på de bedst mulige samfunds- og sikkerhedsmæssige vilkår, ...".

Målene med forslaget kan opfyldes bedre gennem foranstaltninger på EU-plan, af følgende grunde:

Direktivet danner grundlag for at oprette sikkerhedsprocedurer, der bidrager til at opfylde EU's ambitiøse mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte på det transeuropæiske vejnet markant. Hermed gøres forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed til et bredtfaavnende system, hvor ulykker analyseres grundigt, sikkerhedsmæssige mangler ved designet konstateres, retningslinjer og undervisningsplaner ajourføres, og effektive afhjælpende forholdsregler gennemføres. Dette vil også mindske risikoen for, at der anlægges sager mod vejinfrastrukturforvaltere.

Med direktivet effektiviseres udveksling af bedste praksis, ved at der indføres en række fælles, grundlæggende procedurekrav, og konkretiseringen heraf fremmes og lettes i en udvalgsprocedure.

Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde:

I dette direktiv foreslås det at indføre afprøvede metoder til at forbedre sikkerheden i vejinfrastrukturen og begrænse administrative omkostninger og andre gennemførelsesomkostninger, men samtidig tages medlemsstaternes forskellige traditioner og instrumenter i betragtning. I direktivforslaget begrænses kravene udtrykkeligt til det mindstemål af forskrifter, der er nødvendigt for at opnå en sikkerhedsmæssig forbedring og udbrede procedurer, som har vist sig at være effektive. Sigtet med direktivforslaget er derfor at udbrede disse forholdsregler til hele EU uden at definere tekniske normer eller krav, men derimod overlade det til medlemsstaterne at bevare allerede eksisterende procedurer eller indføre deres egne procedurer. Anvendelsen af denne bredtfaavnende pakke af forholdsregler for veje af europæisk betydning vil sikre, at trafiksikkerhed tages i betragtning lige fra planlægning til drift af vejene.

Omkostningerne vil kun øges marginalt, og de vil ofte opvejes på kort sigt af et mindsket antal ulykker og færre omkostninger herved, samt ved at der undgås omkostningskrævende udbedringer af veje, efter at de er taget i brug. De foreslåede forholdsregler vil ikke forsinke godkendelsesproceduren og vejprojekteringen, fordi den sikkerhedsmæssige konsekvensanalyse og sikkerhedsrevisioner foretages sideløbende hermed. Der stilles ingen krav om nye instanser eller stillinger i dette direktiv; det bygger på en mere effektiv anvendelse af eksisterende ressourcer.

Reguleringsmiddel/-form

Foreslået retsakt: direktiv, der kræver vedtagelse af retningslinjer for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed, men hvor de nærmere gennemførelsesbestemmelser overlades til medlemsstaterne.

Andre reguleringsmidler ville ikke være hensigtsmæssige, af følgende grunde:

Udveksling af bedste praksis med henblik på at forbedre sikkerheden i vejinfrastrukturen har fundet sted i adskillige år i Den Europæiske Union og internationalt. Der har imidlertid ikke kunnet konstateres nogen generel forbedring af sikkerheden i vejinfrastrukturen. Dette alternativ giver heller ingen garanti for, at medlemsstaterne vil forbedre trafiksikkerheden

yderligere. Erfaringen viser, at udveksling af bedste praksis alene ikke fremmer målet om en bedre sikkerhed i vejinfrastrukturen. De medlemsstater, hvor behovet for opgradering af sikkerheden i vejinfrastrukturen er størst, opfordrer til, at der opstilles en struktureret retlig tilgang på EF-niveau på dette område, og dette er udtryk for, at de ikke har haft tilstrækkelig gavn af udvekslingen af bedste praksis.

Med harmoniseringen af medlemsstaternes lovgivning om trafikikkerhedsanalyser, revisioner, forvaltning og inspektioner skabes der fælles instrumenter til at øge sikkerheden til gavn for trafikanter og befolkningen som helhed. En vidtgående harmonisering ville imidlertid støde på modstand hos medlemsstaterne, fordi den vil påføre dem mange hindringer og vanskeligheder:

- de fleste medlemsstater ville være nødsaget til at omlægge deres praksis og lovgivning om trafikikkerhed, selv i de tilfælde, hvor lovgivningen allerede er vedtaget og i kraft
- de betydelige forskelle mellem de allerede eksisterende trafikikkerhedsstrategier ville skabe politiske konflikter mellem medlemsstaterne og Kommissionen
- med harmoniserede retningslinjer ville der ikke kunne tages hensyn til organisatoriske og sociale/kulturelle forskelle mellem medlemsstaterne
- harmoniseringsprocessen ville blive tidskrævende, det deraf følgende antal reddede liv vil først kunne konstateres en del år senere, og det vil kun delvis kunne opveje medlemsstaternes store indsats og omkostninger.

4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Anvendes direktivet alene på TEN-veje, skønnes det at ville mindske antallet af dødsfald blandt EU-borgere på denne del af vejnettet med mere end 600 trafikdræbte om året og antallet af trafikulykker med personskade med ca. 7 000 om året. I henhold til hvidbogens økonomiske overslag udgør den samfundsmæssige besparelse ved dette fald mere end 2,4 mia. EUR pr. år. Anvendes direktivet på motorveje og hovedveje, skønnes faldet i antallet af trafikdræbte til ca. 1 300 om året, hvilket svarer til mere end 5 mia. pr. år. Disse skøn overstiger omkostningerne i betydelig grad.

De budgetmæssige konsekvenser af de fire procedurer vurderes således:

- **Trafikkerhedsmæssig konsekvensanalyse:** Der kan opstilles et groft overslag over omkostningerne ved at udarbejde en trafikikkerhedsmæssig konsekvensanalyse ud fra omkostningerne ved en tilsvarende vurdering af virkningen på miljøet (VVM). Normalt beløber VVM sig til under 0,5 % af et anlægsprojekts samlede kapitalomkostninger. Omkostninger på mere end 1 % er undtagelsen. For projekter med kapitalomkostninger på mere end 100 mio. EUR kan omkostningerne til VVM ligge helt nede på 0,2 %, dvs. 200 000 EUR.
- **Sikkerhedsrevisioner** udføres sideløbende med projekterings- og anlægsfasen, og de forventes derfor ikke at medføre forsinkelser. Revisionsomkostningerne ligger mellem 600 og 6 000 EUR pr. fase. Generelt viser skønnene i de forskellige lande, at revisions-

omkostningerne i form af den tid, det tager at gennemføre revisionen, ligger langt under 1 % af projektets samlede anlægsomkostninger.

- **Trafiksikkerhedsinspektion:** Omkostningerne ved regelmæssige inspektioner varierer mellem 600 og 1 000 EUR pr. km motorvej. Betragtes de veje, hvor direktivet finder obligatorisk anvendelse, vil omkostningerne for et større land med ca. 5 000 km transeuropæisk vejnet skønsmæssigt ligge mellem 3 og 5 mio. EUR.
- **Forvaltning af nettets sikkerhed** antages at ville medføre omkostninger i samme størrelsesorden som omkostningerne ved rutinemæssige trafiksikkerhedsinspektioner.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

Simulering, pilotfase og overgangsperiode

Der har været eller vil være en overgangsperiode i forbindelse med forslaget.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, litra c),

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁰,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹²,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹³, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det transeuropæiske transportnet, som er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet¹⁴, har stor betydning for den europæiske integration og samhørighed samt for opnåelsen af et højt velfærdsniveau. Der bør i den forbindelse navnlig skabes garanti for et højt sikkerhedsniveau.
- (2) Kommissionen nævnte i sin hvidbog af 12. september 2001 ”Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg”¹⁵ behovet for at gennemføre sikkerhedsmæssige konsekvensanalyser og trafiksikkerhedsrevisioner for at udpege og forvalte vejstrækninger i Fællesskabet, hvor risikoen er høj. Målet om at halvere antallet af trafikdræbte på Fællesskabets veje mellem 2001 og 2010 blev også fastsat i denne.
- (3) I sin meddelelse - ”Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden - Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave”¹⁶ udpegede Kommissionen vejinfrastrukturen som den tredje søjle i trafikikkerheds-

¹⁰ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹² EUT C [...] af [...], s. [...].

¹³ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁴ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 884/2004/EF (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 1).

¹⁵ KOM(2001) 370 endelig.

¹⁶ KOM(2003) 311 endelig.

politikken, der bør yde et betydeligt bidrag til at opfylde EU's mål om at nedbringe antallet af ulykker.

- (4) Indførelsen af egnede procedurer er afgørende som værktøj til at forbedre sikkerheden i det transeuropæiske vejnets infrastruktur. Trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser i forbindelse med projektplanlægningen bør på et strategisk niveau påvise konsekvenserne for trafiksikkerheden af forskellige varianter af et infrastrukturprojekt. Desuden bør trafiksikkerhedsrevisioner på en udførlig måde afdække sikkerhedskompromitterende faktorer i et vejinfrastrukturprojekt. Der bør derfor etableres procedurer for disse to områder med henblik på at øge sikkerheden i vejinfrastrukturen på det transeuropæiske vejnet, men vej tunneller bør dog ikke være omfattet, når de hører under Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF om minimumsikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet¹⁷.
- (5) De eksisterende vejes sikkerhedsmæssige resultater bør forbedres ved at målrette investeringer mod vejstrækninger med den højeste ulykkestæthed eller med de bedste muligheder for at forebygge ulykker. For at sætte trafikanterne i stand til at tilpasse deres adfærd og forbedre overholdelsen af færdselsreglerne, navnlig hvad angår hastighedsbegrænsninger, bør de advares, når de nærmer sig en vejstrækning med høj risiko.
- (6) Forvaltning af nettets sikkerhed kan skabe mærkbare resultater allerede umiddelbart efter indførelsen. Når vejstrækninger med høj risiko er blevet gransket, og der er truffet afhjælpende forholdsregler, bør forebyggende sikkerhedsinspektioner få en mere betydende rolle. Jævnlig inspektioner er et vigtigt redskab til at forebygge mulige farer for alle trafikanter, herunder bløde trafikanter, bl.a. ved vejarbejder.
- (7) Det bør ved uddannelse og certificering af sikkerhedspersonale på grundlag af undervisningsplaner og værktøjer til efterprøvelse af kompetencer, som er valideret af medlemsstaterne sikres, at fagfolkene tilegner sig den nødvendige, ajourførte viden.
- (8) For at sikre et højt trafiksikkerhedsniveau bør medlemsstaterne anvende retningslinjer for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed. Anmeldelsen af sådanne retningslinjer til Kommissionen og regelmæssig rapportering om gennemførelsen af disse bør bane vejen for en systematisk forbedring af sikkerheden i infrastrukturen på EF-plan og med tiden danne grundlag for at effektivisere systemet. Rapporteringen om gennemførelsen af retningslinjerne vil endvidere gøre det muligt for andre medlemsstater at finde frem til, hvilke løsninger der er mest effektive for dem, og den systematiske indsamling af data fra forudgående og opfølgende undersøgelser bør gøre det muligt at udvælge de mest effektive forholdsregler med henblik på den fremtidige indsats.
- (9) Målene for denne handling, nemlig at etablere procedurer for at sikre et ensartet, højt trafiksikkerhedsniveau på hele det transeuropæiske vejnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I

¹⁷ EFT C 167 af 30.4.2004, s. 39.

overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- (10) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁸ -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Ved dette direktiv fastsættes procedurer for trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser, trafiksikkerhedsrevisioner og sikkerhedsinspektioner.
2. Dette direktiv gælder for veje, som udgør en del af det transeuropæiske vejnet, uanset om de er i projekterings-, anlægs- eller driftsfasen.

Det gælder ikke for vejtunneler, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- (1) ”*det transeuropæiske vejnet*”: Det vejnet, der er anført i afsnit 2 i bilag I til beslutning 1692/96/EF,
- (2) ”*kompetent instans*”: En offentlig eller privat organisation, som er oprettet på nationalt, regionalt eller lokalt niveau, og som på grund af dens kompetencer er inddraget i gennemførelsen af dette direktiv.
- (3) ”*trafiksikkerhedsmæssig konsekvensanalyse*”: En sammenlignende strategisk analyse af, hvilke konsekvenser en ny vej eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet vil få for sikkerheden på vejnettet.
- (4) ”*trafiksikkerhedsrevision*”: En udførlig, systematisk og teknisk kontrol af sikkerhedsaspektet ved et vejinfrastrukturprojekts designmæssige karakteristika, som omfatter alle faser fra planlægning til ibrugtagning.
- (5) ”*vejstrækning med høj risiko*”: En del af vejnettet, som har været i brug i mere end et år, og hvor et stort antal dødsulykker og alvorlige ulykker har fundet sted.

¹⁸ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Senest ændret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

(6) ”forbedring af sikkerheden i det eksisterende vejnet”: Forebyggelse af ulykker ved at målrette afhjælpende forholdsregler mod de dele af nettet, hvor ulykkestætheden har været størst i de foregående år, og hvor mulighederne for at nedbringe ulykkesomkostningerne er størst.

(7) ”sikkerhedsinspektion”: En periodisk gennemgang af sikkerhedsaspektet af en vej i drift.

(8) ”retningslinjer”: Foranstaltninger, som vedtages af medlemsstaterne eller de relevante kompetente instanser, og som fastsætter trin, der skal følges, og faktorer, der skal overvejes, i forbindelse med anvendelsen af sikkerhedsprocedurerne i dette direktiv.

(9) ”infrastrukturprojekt”: Et anlægsprojekt for ny infrastruktur eller renovering af eksisterende infrastruktur, hvor der må forventes betydelige konsekvenser for trafikikkerheden.

Artikel 3

Trafiksikkerhedsmæssig konsekvensanalyse

1. Medlemsstaterne tilser, at der foretages en trafiksikkerhedsmæssig konsekvensanalyse for alle varianter af alle infrastrukturprojekter.
2. Den trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyse foretages i forbindelse med skitseprojekteringen forud for projektets godkendelse i overensstemmelse med kriterierne i bilag I.
3. Den sikkerhedsmæssige konsekvensanalyse skal angive de trafiksikkerhedsmæssige overvejelser, der har ført til valget af den foreslåede løsning. Den skal desuden indeholde alle nødvendige, relevante oplysninger med henblik på en lønsomhedsanalyse af de forskellige, vurderede varianter.

Artikel 4

Trafiksikkerhedsrevisioner

1. Medlemsstaterne tilser, at der foretages trafiksikkerhedsrevisioner for alle infrastrukturprojekter.
2. Trafiksikkerhedsrevisioner foretages i overensstemmelse med kriterierne i bilag II.

Medlemsstaterne tilser, at der udnævnes en revisor til at revidere et vejinfrastrukturprojekts designmæssige karakteristika.
3. Revisionen udgør en integrerende del af projekteringen af infrastrukturprojektet under gennemførlighedsundersøgelsen, skitseprojekteringen, detailprojekteringen, fasen umiddelbart forud for ibrugtagningen og den første del af driftsfasen.
4. Medlemsstaterne tilser, at revisoren i en revisionsrapport fastlægger, hvilke designelementer der er afgørende for sikkerheden i hver af infrastrukturprojektets faser, og stiller forslag til, hvordan påviste sikkerhedskompromitterende faktorer

afhjælpes. Konstateres der sikkerhedskompromitterende faktorer i forbindelse med revisionen, uden at der træffes afhjælpende forholdsregler inden udløbet af den pågældende fase, jf. bilag II, anfører den kompetente instans årsagerne hertil i et bilag til rapporten.

Artikel 5

Forbedring af sikkerheden i det eksisterende vejnet

1. Medlemsstaterne tilser, at sikkerheden i det eksisterende vejnet forbedres. De tilser, at forvaltningen af vejstrækninger med høj risiko og nettets sikkerhed udføres på grundlag af en årlig gennemgang af driften af vejnettet i overensstemmelse med bilag III.
2. Medlemsstaterne rangordner inden for deres territorium samtlige vejstrækninger i det transeuropæiske vejnet efter mulighederne for at nedbringe ulykkesomkostningerne.
3. Medlemsstaterne tilser, at inspektionshold evaluerer vejstrækninger med høj risiko og vejstrækninger, hvor mulighederne for at nedbringe ulykkesomkostningerne er størst. Mindst ét medlem af inspektionsholdet skal opfylde kravene angående revisorer, jf. artikel 9.

For hver af de i stk. 3 omhandlede strækninger giver medlemsstaterne et overslag over mulighederne for med afhjælpende forholdsregler, jf. pkt. 3, litra e) og f), i bilag III, at reducere antallet af ulykker med personskade og dødsulykker i de følgende tre år sammen med omkostningerne ved hver af disse forholdsregler.

4. Medlemsstaterne prioriterer de i punkt 3, litra f), i bilag III, omhandlede forholdsregler på grundlag af deres lønsomhed.
5. Medlemsstaterne tilser, at trafikanterne med alle egnede midler advares om vejstrækninger med høj risiko. Eventuel skiltning foretages i overensstemmelse med bestemmelserne i Wienerkonventionen af 1968 om færdselstavler og -signaler.

Medlemsstaterne offentliggør en liste over beliggenheden af vejstrækninger med høj risiko.

Artikel 6

Sikkerhedsinspektioner

1. Medlemsstaterne tilser, at der foretages sikkerhedsinspektioner på de veje, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, med henblik på at fastslå trafiksikkerhedsmæssige risici og forebygge ulykker.
2. Sikkerhedsinspektioner skal omfatte rutineinspektioner og inspektioner af vejarbejder. De foretages i overensstemmelse med kriterierne i bilag III.

3. Medlemsstaterne tilser, at den kompetente instans jævnligt foretager rutineinspektioner. Sådanne inspektioner skal foretages med en hyppighed, der er tilstrækkelig til at garantere et passende sikkerhedsniveau for den pågældende vejinfrastruktur.
4. Med forbehold af de retningslinjer, der vedtages i medfør af artikel 8, vedtager medlemsstaterne retningslinjer for midlertidige sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med vejarbejder. De gennemfører også en egnet inspektionsordning for at sikre, at disse retningslinjer anvendes efter hensigten.

Artikel 7

Datahåndtering

1. Medlemsstaterne tilser, at den kompetente instans udfærdiger en ulykkesrapport for hver ulykke med en eller flere trafikdræbte eller alvorlige personskader på en vej som omhandlet i artikel 1, stk. 2. Rapporten skal omfatte alle de faktorer, som er opført i bilag IV.
2. Medlemsstaterne beregner de gennemsnitlige samfundsmæssige omkostninger ved en dødsulykke og de gennemsnitlige samfundsmæssige omkostninger ved en alvorlig ulykke, som finder sted på deres territorium. Medlemsstaterne kan vælge at opdele deres omkostningssatser yderligere, og disse satser ajourføres mindst hvert femte år.

Artikel 8

Vedtagelse og meddelelse af retningslinjer

1. Til støtte for de kompetente instansers anvendelse af direktivet tilser medlemsstaterne, at der vedtages retningslinjer senest tre år efter direktivets ikrafttræden. Disse retningslinjer stilles til rådighed for alle interesserede parter.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de retningslinjer, som er vedtaget på nationalt niveau, senest tre måneder efter, at de er vedtaget eller ændret.

Kommissionen offentliggør dem på Internettet.

Artikel 9

Udnævnelse og uddannelse af revisorer og inspektører

1. Medlemsstaterne tilser, at der vedtages uddannelsesplaner for trafiksikkerhedsrevisorer senest tre år efter dette direktivs ikrafttræden.
2. Medlemsstaterne tilser, at trafiksikkerhedsrevisorer, som udfører opgaver i medfør af dette direktiv, senest fem år efter dette direktivs ikrafttræden modtager en grundlæggende uddannelse, der afsluttes med tildelingen af et diplom samt at de følger opfriskningskurser mindst hvert syvende år.

3. Medlemsstaterne tilser, at trafikssikkerhedsrevisorer er indehaver af et diplom. Der tages hensyn til diplomer, som er udstedt inden direktivets ikrafttræden.
4. Medlemsstaterne tilser, at følgende krav opfyldes i forbindelse med udnævnelse af revisorer:
 - (a) de har erfaring med vejdesign, sikkerhedsrelateret vejteknik og ulykkesanalyse
 - (b) to år efter, at medlemsstaterne har vedtaget retningslinjer i medfør af artikel 8, må trafikssikkerhedsrevisioner kun foretages af revisorer, der opfylder kravene i stk. 2 og 3
 - (c) revisoren må ikke deltage i udformningen eller driften af det pågældende infrastrukturprojekt, der skal revideres.

Foretages revisionen af et eksperthold, skal mindst et medlem af holdet opfylde kravene i stk. 2 og 3.

Artikel 10

Rapportering om gennemførelsen

1. Medlemsstaterne aflægger rapport til Kommissionen om gennemførelsen af dette direktiv fem år efter, at det er trådt i kraft, og derefter hvert fjerde år.
2. Rapporten skal indeholde:
 - a) en identifikation af de organisationsstrukturer, der er ansvarlige for gennemførelsen af retningslinjerne
 - b) en vurdering af behovet for at ændre retningslinjerne for vejdesign, færdselstavler og –signaler, herunder en liste over og en beskrivelse af vejdesign, som har vist sig at indebære særlig stor risiko eller betydelige muligheder for at mindske risikoen
 - c) oplysninger om satser, procedurer og omkostningsfaktorer, der er anvendt til at beregne sådanne satser, jf. artikel 7, stk. 2
 - d) kontaktoplysninger for de kompetente instanser.
3. Der kan vedtages et fælles rapporteringsformat efter proceduren i artikel 11, stk. 2.
4. Kommissionen analyserer rapporterne og de indhentede oplysninger og forelægger om nødvendigt Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om direktivets gennemførelse.
5. Hvor dette er nødvendigt for at sikre et ensartet, højt trafikssikkerhedsniveau på hele det transeuropæiske vejnet, vedtages der mindstekrav til indholdet af de i artikel 8, stk. 1, omhandlede retningslinjer efter proceduren i artikel 11, stk. 2.

Artikel 11

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dens artikel 8.

Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.
3. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

Artikel 12

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest [...]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Disse love og bestemmelser 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 de væsentligste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 13

Ikrafttrædelse

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

Artikel 14

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG I

Trafiksikkerhedsmæssig konsekvensanalyse

1. Indholdet af en trafiksikkerhedsmæssig konsekvensanalyse:

- a) problemformulering
- b) den nuværende situation og et "business as usual"-scenario
- c) trafiksikkerhedsmæssige mål
- d) konsekvensanalyse af de foreslåede alternativer
- e) sammenligning af alternativerne, herunder en lønsomhedsanalyse
- f) præsentation af den bedste løsning.

2. Faktorer, som skal tages i betragtning:

- a) antal trafikofre og ulykker; reduktionsmål i forhold til "business as usual"-scenariet
- b) rutevalg og trafikmønstre
- c) forbindelser med de eksisterende vejnet (frakørsler, vejknodepunkter og skæringer i niveau)
- d) bløde trafikanter (fodgængere, cyklister og førere af tohjulede motorkøretøjer)
- e) trafikstrømme (antal køretøjer opdelt på køretøjstype).

BILAG II

Trafiksikkerhedsrevisioner

1. Kriterier i forbindelse med gennemførlighedsundersøgelsen:

- a) geografisk beliggenhed (risiko for jordskred, oversvømmelser, laviner osv.)
- b) type af og afstand mellem knudepunkter
- c) antal og type kørespor
- d) hvilken type trafik tillades på den nye vej.

2. Kriterier i forbindelse med skitseprojekteringen:

- a) dimensioneringshastighed
- b) tværprofiler (bredde af kørebane, cykelstier, fortove osv.)
- c) oversigtsforhold
- d) udformning af knudepunkter
- e) stoppesteder for busser og sporvogne
- f) jernbaneoverskæringer i niveau.

3. Kriterier i forbindelse med detailprojekteringen:

- a) geometrisk udformning
- b) linjeføring og længdeprofil
- c) færdselstavler og anden afmærkning
- d) belysning
- e) vejudstyr
- f) vejsidemiljø, herunder beplantning
- g) fysiske hindringer ved vejsiden.

4. Kriterier i forbindelse med fasen forud for ibrugtagningen:

- a) trafikantkomfort under forskellige forhold som mørke og dårligt vejr
- b) færdselstavlers og anden afmærknings læsbarhed

c) vejsgreb.

5. Kriterier i forbindelse med den første del af driften: vurdering af brugsmønstre i lyset af trafikanternes faktiske adfærd.

For alle faser kan revision indebære, at kriterier i tidligere faser må genovervejes.

BILAG III

Trafikledelse af vejstrækninger med høj risiko, forvaltning af nettets sikkerhed og sikkerhedsinspektion

1. Udpegning af vejstrækninger med høj risiko

Udpegningen af vejstrækninger med høj risiko, skal som minimum tage hensyn til antallet af dødsulykker og ulykker med alvorlig personskade i de foregående år pr. længdeenhed af en vej, og antallet af sådanne ulykker opdelt på knudepunkter, hvis sådanne findes på strækningen.

2. Udpegning af strækninger, som skal analyseres yderligere inden for forvaltning af nettets sikkerhed

a) referencesatser for ulykkesomkostninger for en bestemt kategori af vejstrækninger, der opfylder bedste praksis, beregnes som ulykkesomkostninger pr. km.

b) for hver strækning af en bestemt vejkategori beregnes mulighederne for at nedbringe ulykkesomkostningerne pr. km som differencen mellem de faktiske ulykkesomkostninger pr. km for den pågældende vejstrækning og referencesatsen for ulykkesomkostninger pr. km.

3. Kriterier og faktorer i relation til inspektionsholdets rapportering og forholdsregler:

a) afgrænsning af vejstrækningen

b) en henvisning til eventuelle tidligere rapporter om samme vejstrækning

c) analyse af ulykkesrapporter

d) antallet af trafikofre og svært tilskadedekomne i de tre seneste år

e) en pakke af afhjælpende forholdsregler til gennemførelse inden for ét år, bl.a.:

- fjernelse eller afskærmning af fysiske hindringer ved vejsiden
- hastighedsgrænser og lokal håndhævelse deraf
- sigtbarhed under forskellige vejr- og lysforhold
- vejudstyrs sikkerhedstilstand, f.eks. barrierer
- synlighed, læsbarhed og placering af vejafmærkning, (herunder anvendelse af rumlestribes) tavler og signaler
- stenscred
- vejgreb / friktion

f) en pakke af afhjælpende forholdsregler til gennemførelse over en flerårig periode, bl.a.:

- ændret udformning af barrieresystemer
- beskyttelse af midterrabatten
- geometrisk udformning af overhalingsmuligheder
- forbedring af knudepunkter, herunder jernbaneoverskæringer i niveau
- ændring af linjeføring
- ændring af vejbredden og udbygning med nødspor
- installation af et trafikledelses- og kontrolsystem
- potentielle konflikter med bløde trafikanter
- opgradering af vejen til de aktuelle designnormer
- retablering eller udskiftning af vejbelægninger.

BILAG IV

Ulykkesdata i ulykkesrapporter

Ulykkesrapporter skal indeholde følgende data:

- 1) præcis angivelse af ulykkesstedet
- 2) billeder og skitser over ulykkesstedet
- 3) dato og klokkeslæt, hvor ulykken fandt sted
- 4) vejrelaterede oplysninger som f.eks. områdetype, vejtype og knudepunktstype, herunder færdselssignaler, antal kørebaner, afmærkning, vejoverflade, belynings- og vejforhold, hastighedsgrænser og fysiske hindringer ved vejsiden
- 5) ulykkens omfang, herunder antal dødsofre, hospitalsindlagte og lettere tilskadekomne. I den forbindelse omfatter antal dødsofre alle personer, der dør som følge af ulykken senest 30 dage fra ulykkesdatoen, og hospitalsindlagte omfatter alle personer, der indlægges i mindst 24 timer som følge af ulykken
- 6) nærmere oplysninger om de implicerede personer i form af alder, køn, nationalitet, alkoholpromille, anvendelse af sikkerhedsudstyr
- 7) oplysninger om de implicerede køretøjer (type, alder, land, sikkerhedsudstyr hvis det forefindes)
- 8) oplysninger om ulykken (ulykkestype, kollisionstype, køretøjets bane og førerens manøvrering).

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

1. FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturs sikkerhed

2. ABM/ABB-RAMME

Politikområder og dermed forbundne aktiviteter:

Landtransport - trafiksikkerhed

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B..A-poster)):

BGUE-B2006-06.010211.00.03.C1-TREN.PMO

3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkninger varighed:

5 år

3.3. Budgetoplysninger (indsæt om nødvendigt flere rækker):

Budgetpost	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgifts-område i de finansielle overslag
BGUE-B2006-06.010211.00.03.C1-TREN.PMO	IOU	IOB ¹⁹	Nej	Nej	Nej	Nr. 5

¹⁹ Ikke-opdelte bevillinger, i det følgende benævnt IOB.

4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

4.1. Finansielle ressourcer

4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 og ff.	I alt
-------------	-------	--	------	-------	-------	-------	-------	---------------	-------

Driftsudgifter²⁰

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1.	a							
Betalingsbevillinger (BB)		b							

Administrative udgifter inden for referencebeløbet²¹

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c							
Betalingsbevillinger		b+c							

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet²²

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5.	d							
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6.	e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a+c +d+ e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b+c +d+ e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

²⁰ Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

²¹ Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

²² Udgifter inden for kapitel xx 01, som ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

Samfinansiering

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller med andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering med flere organer):

i mio. EUR (3 decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 og ff.	I alt
Nej	f	0	0	0	0	0	0	0
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c +d+ e+f	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale²³ (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger:

i mio. EUR (1 decimal)

Budgetpost	Indtægter	Forud for foranstaltningen [År n-1]	Efter foranstaltningens iværksættelse					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²⁴
	a) Indtægter i absolutte tal							
	b) Ændringer i indtægterne	Δ						

²³ Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

²⁴ Indsæt flere kolonner, hvis foranstaltningen varer længere end 6 år.

4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

Årlige behov	År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 og ff.
Personaleressourcer i alt	0	0	0	0	0	0

5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Et udvalg skal bistå Kommissionen i forbindelse med vedtagelsen af mindstekrav vedrørende de retningslinjer, som kræves ifølge direktivet. Disse mindstekrav vedtages inden for fem år efter direktivets ikrafttræden.

5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagens sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Mindstekravene vil blive opstillet på grundlag af de retningslinjer, som medlemsstaterne tidligere har vedtaget. Med inddragelsen af Fællesskabet sikres det, at de enkelte medlemsstaters behov overvejes og interpreteres på en egnet måde.

5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

Medlemsstaterne vil regelmæssigt forelægge Kommissionen rapporter om direktivets gennemførelse og om virkningerne med hensyn til faldet i antallet af dødsulykker. Endelig vil mindstekravene til de retningslinjer, som kræves ifølge direktivet, blive vedtaget.

5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

Angiv nedenfor, hvilken eller hvilke metoder²⁵ der er valgt til gennemførelse af foranstaltningen.

- Central forvaltning***
 - direkte af Kommissionen
 - Indirekte ved delegation til:
 - forvaltningsorganer
 - organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen
 - nationale offentlige organer eller public service-organer
- Fælles eller decentral forvaltning***
 - med medlemsstaterne
 - med tredjelande
- Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)***

Relevante bemærkninger:

²⁵ Hvis der angives flere metoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Relevante bemærkninger" i dette punkt.

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

6.1. Overvågningssystem

Udvalget administreres og ledes af Kommissionens embedsmænd. Udvalgets arbejde og fremskridt vil derfor blive overvåget løbende.

6.2. Evaluering

6.2.1. Forudgående evaluering

Ikke relevant

6.2.2. Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)

Ikke relevant

6.2.3. Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed

Udvalget mødes to gange om året

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Udvalget administreres og ledes af Kommissionens embedsmænd. Udvalgets arbejde og fremskridt vil derfor blive overvåget løbende.

8. RESSOURCER

8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslaget mål

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output	Type output	Gen. snit. omkostn.	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 og ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL nr. 1 ²⁶ Reduktion af antallet af trafikdræbte på EU's veje																
Aktion 1 Udvalget om forvaltning af vejinfrastruktursikkerhed	Retningslinjer for mindstekrav	0,0217 pr. udvalgsmøde700 EUR x 31 (25 medlemsstater + BG, RO, CH, NO, HR, TR)	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	0	0	10	0,217
Subtotal mål n			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217
SAMLEDE OMKOSTNINGER			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217

²⁶

Som beskrevet under punkt 5.3.

8.2. Administrative udgifter

8.2.1. Personaleressourcer – antal og type

Stillings typer		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale, der finansieres ²⁸ over art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Andet personale ²⁹ , der finansieres over art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
I ALT		0	0	0	0	0	0

8.2.2. Opgavebeskrivelse

Administration af udvalget

8.2.3. Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

Hvis der er tale om mere end en kilde, angives antal stillinger fra hver kilde

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

²⁷ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²⁸ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²⁹ Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4. Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)

i mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
1 Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)	0	0	0	0	0	0	0
Forvaltningsorganer ³⁰	0	0	0	0	0	0	0
Anden teknisk og administrativ bistand	0	0	0	0	0	0	0
- intern	0	0	0	0	0	0	0
- ekstern	0	0	0	0	0	0	0
Teknisk og administrativ bistand i alt	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01)	0	0	0	0	0	0
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjælpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)	0	0	0	0	0	0
Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0	0	0	0	0	0

³⁰ Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

Beregning – tjenestemænd og midlertidigt ansatte

Ikke relevant

Beregning – personale, der finansieres over art. XX 01 02

Ikke relevant

8.2.6. Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Udvalg ³¹	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434		0,217
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer	0	0	0	0	0	0	0
2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3 Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)	0	0	0	0	0	0	0
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

³¹ Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.

Beregning – Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

Ikke relevant