



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

**Bryssel den 25 september 2019
(OR. en)**

2018/0129 (COD)

PE-CONS 69/19

**TRANS 152
CODEC 556**

RÄTTSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

Ärende: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av
direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS
DIREKTIV (EU) 2019/...**

av den

om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet³, och

¹ EUT C 62, 15.2.2019, s. 261.

² EUT C 168, 16.5.2019, s. 81.

³ Europaparlamentets ståndpunkt av den 4 april 2019 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den ...

av följande skäl:

- (1) I meddelandet av den 20 juli 2010 från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén med titeln Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 fastställdes unionens strategiska mål att halvera antalet dödsolyckor i trafiken fram till 2020 jämfört med 2010, och att närma sig noll omkomna 2050. Framstegen mot att uppnå dessa mål har på senare år dock avstannat. Ett nytt delmål – att senast år 2030 ha halverat antalet allvarliga skador jämfört med 2020 – godkändes av rådet i dess slutsatser av den 8 juni 2017 om trafiksäkerhet för att stödja innehållet i Vallettaförklaringen från mars 2017. Det krävs därför större insatser för att båda dessa mål ska uppnås.
- (2) Enligt nollvisionsfilosofin kan dödsfall och allvarliga skador i trafikolyckor till stor del förebyggas. Det bör vara ett gemensamt ansvar på alla nivåer att se till att trafikolyckor inte leder till allvarliga eller dödliga skador. Framför allt bör väl utformade och väl underhållna vägar med tydliga vägmarkeringar och vägmärken minska sannolikheten för trafikolyckor, medan *förlåtande vägar* (vägar som utformats på ett intelligent sätt för att säkerställa att misstag i körningen inte omedelbart får allvarliga eller dödliga konsekvenser) bör göra olyckor mindre allvarliga. Kommissionen bör tillhandahålla vägledning för utformning och underhåll av *förlåtande sidoområden* utifrån erfarenheter från samtliga medlemsstater.

- (3) Vägarna i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T-nätet) som identifieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013¹ är av största betydelse när det gäller att stödja europeisk integration. En hög säkerhetsnivå bör därför garanteras på dessa vägar.
- (4) Förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet som genomförts inom TEN-T-nätet har bidragit till att minska antalet omkomna och allvarliga skador i unionen. Det framgår av utvärderingen av effekterna av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG² att de medlemsstater som tillämpat principer för förvaltning av vägars säkerhet på frivillig basis på sina nationella vägar utanför TEN-T-nätet har uppnått mycket bättre resultat när det gäller trafiksäkerheten än medlemsstater som inte gjort det. Det är därför också önskvärt att dessa principer för förvaltning av vägars säkerhet tillämpas på andra delar av det europeiska vägnätet.
- (5) Det är viktigt att de vägsträckor på broar och i tunnlar som ingår i det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde också omfattas av detta direktiv när det gäller trafiksäkerhet, med undantag för tunnlar som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG.³

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 319, 29.11.2008, s. 59).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (EUT L 167, 30.4.2004, s. 39).

- (6) Av trafiksäkerhetsskäl är det viktigt att in- och utfarter till parkeringsplatser längs med det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, särskilt motorvägar och huvudvägar, också omfattas av detta direktiv.
- (7) De säsongsbetingade förhållandena skiljer sig väsentligt mellan medlemsstaterna och regionerna. Därför är det viktigt att dessa förhållanden beaktas på lämpligt sätt i de nationella bestämmelser som införlivar detta direktiv.
- (8) En stor andel av trafikolyckorna sker på en liten andel av vägarna, där trafikvolymen är stora och hastigheter höga och där det finns ett brett spektrum av trafik i olika hastigheter. Därför bör den begränsade utvidgningen av tillämpningsområdet för direktiv 2008/96/EG till motorvägar och andra huvudvägar utanför TEN-T-nätet bidra betydligt till förbättringen av vägars säkerhet i hela unionen.
- (9) För att säkerställa att en sådan utvidgning av tillämpningsområdet får avsedd effekt är det logiskt att andra huvudvägar än motorvägar inbegriper alla vägar som tillhör den högsta vägkategorin under kategorin *motorväg* i den nationella vägklassificeringen. Av samma orsak bör medlemsstaterna uppmuntras att säkerställa att åtminstone alla vägar på vilka direktiv 2008/96/EG var tillämpligt före detta direktivs ikraftträdande, inklusive på frivillig grund, omfattas även av detta direktiv.
- (10) Den obligatoriska tillämpningen av förfarandena enligt direktiv 2008/96/EG på alla vägprojekt utanför tätbebyggda områden som färdigställs med unionsmedel bör säkerställa att unionsmedel inte används för att bygga osäkra vägar.

- (11) Direktiv 2008/96/EG omfattar uteslutande väginfrastruktur. Därför påverkas inte vägtrafiklagstiftning av det här direktivet, och inte heller medlemsstaternas behörighet att fatta beslut på eget ansvar med avseende på vägtrafiklagstiftning. Förenta nationernas Genèvekonvention om vägtrafik av den 19 september 1949 och Wienkonventionen om vägtrafik av den 8 november 1968 samt Wienkonventionen om vägmärken och signaler av den 8 november 1968 bör respekteras av konventionsparterna.
- (12) Riskbaserade nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar i hela nätet har visat sig vara ett effektivt och ändamålsenligt verktyg för att identifiera delar av nätet som bör väljas ut för mer detaljerade vägsäkerhetsinspektioner och för att prioritera investeringar i enlighet med deras potential att resultera i nätverksövergripande säkerhetsförbättringar. Hela det vägnät som omfattas av detta direktiv bör därför bedömas systematiskt, inbegripet genom uppgifter som samlats in elektroniskt och digitalt, i syfte att öka trafiksäkerheten i hela unionen.
- (13) En integrering av de delar som uppvisar bäst resultat från det tidigare ”förfarandet för säkerhetsrangordning och förvaltning av befintliga vägnäts säkerhet” i det nya förfarandet för nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning bör möjliggöra bättre identifiering av vägsträckor där möjligheterna att förbättra säkerheten är störst och där målinriktade insatser bör resultera i de största förbättringarna.
- (14) För att förbättra kvaliteten, objektiviteten och effektiviteten i förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet bör medlemsstaterna ges möjlighet att, när så är lämpligt, utnyttja den ständigt pågående utvecklingen av tekniker för inspektion av vägsträckor, dokumentation av trafiksäkerhetsförhållanden och insamling av andra uppgifter som rör vägnätets säkerhet.

- (15) Systematisk uppföljning av resultaten av förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet är avgörande för möjligheten att uppnå de förbättringar av vägars säkerhet som är nödvändiga för att unionens trafiksäkerhetsmål ska kunna uppfyllas. För detta ändamål bör prioriterade åtgärdsplaner säkerställa att de nödvändiga insatserna genomförs så snart som möjligt. I synnerhet bör resultaten av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen följas upp antingen genom riktade vägsäkerhetsinspektioner eller, om det är möjligt och kostnadseffektivt, genom direkta avhjälpande åtgärder som syftar till att eliminera eller minska trafiksäkerhetsriskerna utan åläggande av onödiga administrativa bördor.
- (16) Befintliga vägars säkerhetsprestanda bör förbättras genom att investeringar koncentreras till vägsträckor med den högsta olycksfrekvensen och där möjligheten att minska antalet olyckor är störst.
- (17) Finansiering och ekonomiska incitament på unionsnivå kan, i enlighet med tillämpliga villkor, användas för att stödja sådana investeringar, som komplement till motsvarande nationella investeringar och incitament.
- (18) Sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och som omfattas av direktiv 2004/54/EG har en särskilt hög olycksrisk. Gemensamma vägsäkerhetsinspektioner av dessa vägsträckor där företrädare för både de behöriga vägmyndigheterna och de behöriga tunnelmyndigheterna är involverade bör därför införas för att förbättra säkerheten i det vägnät som omfattas av det här direktivet.
- (19) Oskyddade trafikanter utgjorde 47 % av de omkomna på vägarna i unionen under 2017. Säkerställande av att oskyddade trafikanters behov beaktas i alla förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet samt utarbetande av kvalitetskrav för infrastruktur för dessa trafikanter bör därför förbättra deras säkerhet på vägarna.

- (20) För att göra det möjligt för medlemsstaterna att förbättra sina förfaranden för att säkerställa den operativa användningen av vägmarkeringar och vägmärken bör gemensamma specifikationer fastställas för att främja vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet för både mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem.
- (21) Förbättrad säkerhet är en prioritering även för plankorsningar (dvs. signalering och förbättring av infrastrukturen). Enligt rapporten *Järnvägssäkerhet och -driftskompatibilitet i EU 2018*, från Europeiska unionens järnvägsbyrå, inträffade det 433 betydande olyckor vid unionens 108 000 plankorsningar år 2016, vilka ledde till att 255 personer omkom och 217 skadades allvarligt. Följaktligen bör de plankorsningar som innebär en hög säkerhetsrisk identifieras, i syfte att förbättra dem.
- (22) Hög kvalitet på vägmarkeringar och vägmärken är avgörande som stöd till förare samt uppkopplade och automatiserade fordon. Allmänna specifikationer för vägmarkeringar och vägmärken bör utgöra en grund som banar väg för avancerade system för uppkopplade och automatiserade mobilitetssystem. En gemensam europeisk strategi i enlighet med 1968 års Wienkonvention om vägmärken och trafiksignaler är att föredra.

- (23) För att förstärka de resultat som förväntas av tillämpningen av detta direktiv och för att säkerställa en adekvat säkerhetsnivå i nödsituationer skulle medlemsstaterna kunna underlätta samarbetet mellan sina tjänster avseende civilskydd, katastrofberedskap och trafikpolisen där så är lämpligt, särskilt på gränsöverskridande vägsträckor. Om det krävs samarbete mellan medlemsstaterna inom dessa verksamheter erbjuder unionens civilskyddsmekanism enligt Europaparlamentets och rådets beslut nr 1313/2013/EU¹ en ram för detta ändamål.
- (24) Utan att det påverkar tillämpningen av lagstiftningen om offentlig upphandling, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU², bör de tekniska specifikationerna rörande säkerhet göras tillgängliga för allmänheten vid offentlig upphandling inom väginfrastruktur.
- (25) För att uppnå insyn och förbättra ansvarsskyldigheten bör säkerhetsklassningar av vägar rapporteras så att trafikanter kan informeras och deras medvetenhet om tillståndet för infrastrukturen i allmänhet höjas.
- (26) Utbyte av erfarenheter mellan utövare om metoder inom ramen för nollvisionsfilosofin samt informationsutbyte mellan trafiksäkerhetsrevisorerna bör uppmuntras.
- (27) Offentliggörande av resultaten av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar bör göra det möjligt att jämföra nivån i fråga om vägars säkerhet i hela unionen.

¹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1313/2013/EU av den 17 december 2013 om en civilskyddsmekanism för unionen (EUT L 347, 20.12.2013, s. 924).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (28) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att fastställa förfaranden för att säkerställa att trafiksäkerheten i hela TEN-T-nätet och nätet av motorvägar och huvudvägar i hela unionen håller en konsekvent hög nivå, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, eftersom förbättringar är nödvändiga i hela unionen för att säkerställa konvergens mot högre standarder för vägars säkerhet, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Som ett resultat av åtgärder på unionsnivå bör resor inom hela unionen bli säkrare, vilket i sin tur bör förbättra den inre marknadens funktion och stödja målet om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.
- (29) För att säkerställa att innehållet i förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet fortsätter att avspegla bästa tillgängliga tekniska kunskap, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller anpassningen av bilagorna till detta direktiv till den tekniska utvecklingen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (30) Särskilda åtgärder är nödvändiga för att fortlöpande förbättra metoderna för förvaltning av vägars säkerhet och för att göra det lättare för fordon som är utrustade med förarstödsystem eller högre nivåer av automatisering att uppfatta vägmarkeringar och vägmärken. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av de relevanta bestämmelserna i detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹.
- (31) Direktiv 2008/96/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Artikel 1
Ändringar av direktiv 2008/96/EG

Direktiv 2008/96/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Genom detta direktiv införs krav på att medlemsstaterna fastställer och genomför förfaranden för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, vägsäkerhetsinspektioner och nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar.
2. Detta direktiv ska tillämpas på vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, på motorvägar och på andra huvudvägar, oavsett om de håller på att utformas eller byggas eller är i bruk.
3. Detta direktiv ska även tillämpas på vägar och vägprojekt som inte omfattas av punkt 2 och som är belägna utanför tätbebyggda områden, som inte betjänar fastigheter som gränsar till dem och som färdigställs med unionsmedel, med undantag för vägar som inte är öppna för allmän motorfordonstrafik, såsom cykelbanor, eller vägar som inte är avsedda för allmän trafik, såsom tillfartsvägar till industri-, jordbruks- och skogsbruksanläggningar.

4. Medlemsstaterna får från detta direktivs tillämpningsområde undanta huvudvägar som har låg olycksrisk, på grundval av vederbörligen motiverade skäl som hänför sig till trafikvolym och olycksstatistik.

Medlemsstaterna får låta sådana vägar som inte avses i punkterna 2 och 3 omfattas av detta direktivs tillämpningsområde.

Varje medlemsstat ska senast den ... [24 månader efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande] till kommissionen anmäla förteckningen över motorvägar och huvudvägar på dess territorium och, därefter, alla eventuella ändringar av den. Dessutom ska medlemsstaterna till kommissionen anmäla förteckningen över vägar som i enlighet med denna punkt undantas från eller omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och, därefter, alla eventuella ändringar av den.

Kommissionen ska offentliggöra den förteckning över vägar som anmälts i enlighet med denna artikel.

5. Detta direktiv ska inte tillämpas på vägar i tunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG.”

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. *transeuropeiska vägnätet*: de vägnät som identifieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013*,

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).”

b) Följande led ska införas:

”1a. *motorväg*: väg som är utformad och byggd särskilt för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den och som uppfyller följande kriterier:

a) Den är försedd, utom vid speciella platser eller tillfälligt, med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra antingen genom en skiljeremsa som inte är avsedd för trafik eller, undantagsvis, med andra medel.

- b) Den korsar inte någon väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan.
- c) Den betecknas specifikt som motorväg.
- 1b. *huvudväg*: en väg utanför tätbebyggt område som förbinder större städer eller regioner, eller båda, som tillhör den högsta vägkategorin under kategorin *motorväg* i den nationella vägklassificeringen som är i kraft den ... [datum för offentliggörande av detta ändringsdirektiv i EUT],”.
- c) Led 5 ska utgå.
- d) Leden 6 och 7 ska ersättas med följande:
 - ”6. *säkerhetsklassning*: klassificering av delar av det befintliga vägnätet i kategorier efter deras objektivt uppmätta inbyggda säkerhet,
 - 7. *riktad vägsäkerhetsinspektion*: en riktad undersökning för att identifiera farliga förhållanden, brister och problem som ökar risken för olyckor och personskador, vilken grundar sig på en inspektion på plats av en befintlig väg eller vägsträcka,”.
- e) Följande led ska införas:
 - ”7a. *regelbunden vägsäkerhetsinspektion*: en regelbunden rutinmässig kontroll av egenskaper och brister som av säkerhetsskäl kräver underhåll,”.

f) Följande led ska läggas till:

”10. *oskyddad trafikant*: icke-motorburna trafikanter, inbegripet särskilt cyklister och gående, samt användare av motordrivna tvåhjulingar.”

3. I artikel 4 ska följande punkt läggas till:

”6. Kommissionen ska tillhandahålla vägledning för utformningen av ”förlåtande sidoområden” och ”självförklarande och självreglerande vägar” i samband med utformningsfasens första revision, samt vägledning om kvalitetskrav för oskyddade trafikanter. Sådan vägledning ska utvecklas i nära samarbete med medlemsstaternas experter.”

4. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning

1. Medlemsstaterna ska se till att en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning görs av hela det vägnät som är i bruk och som omfattas av detta direktiv.
2. Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar ska utvärdera olycksrisken och risken för allvarlig kollision, på grundval av:
 - a) främst en visuell undersökning, antingen på plats eller på elektronisk väg, av vägens tekniska egenskaper (inbyggd säkerhet), och

- b) en analys av de sträckor i vägnätet som har varit i bruk i över tre år och där ett stort antal allvarliga olyckor i förhållande till trafikflödet har inträffat.
3. Medlemsstaterna ska se till att den första nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen görs senast 2024. Därefter ska nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar ske tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter minst vart femte år.
 4. När medlemsstaterna genomför den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen får de ta hänsyn till de vägledande element som anges i bilaga III.
 5. Kommissionen ska tillhandahålla vägledning om metoder för att genomföra systematiska nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar och säkerhetsklassningar.
 6. Medlemsstaterna ska, på grundval av resultaten av den bedömning som avses i punkt 1, och för att prioritera behoven av ytterligare åtgärder, klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå.”

5. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner”.

b) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska se till att regelbundna vägsäkerhetsinspektioner genomförs tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas för väginfrastrukturen i fråga.”

c) Punkt 2 ska utgå.

d) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Medlemsstaterna ska säkerställa säkerheten på de sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG genom gemensamma vägsäkerhetsinspektioner där de behöriga organ som är involverade i genomförandet av det här direktivet och direktiv 2004/54/EG deltar. De gemensamma vägsäkerhetsinspektionerna ska genomföras tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter minst vart sjätte år.”

6. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 6a

Uppföljning av förfarandena för vägar som är i bruk

1. Medlemsstaterna ska se till att resultaten av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar som genomförts enligt artikel 5 följs upp antingen med riktade vägsäkerhetsinspektioner eller med direkta avhjälpande åtgärder.
2. När medlemsstaterna genomför riktade vägsäkerhetsinspektioner får de ta hänsyn till de vägledande element som anges i bilaga IIa.
3. Riktade vägsäkerhetsinspektioner ska genomföras av expertgrupper. Minst en medlem av expertgruppen ska uppfylla de krav som anges i artikel 9.4 a.
4. Medlemsstaterna ska se till att resultaten av riktade vägsäkerhetsinspektioner följs upp med motiverade beslut som fastställer huruvida avhjälpande åtgärder är nödvändiga. Medlemsstaterna ska särskilt identifiera vägsträckor där säkerheten på väginfrastrukturen måste förbättras och fastställa åtgärder som ska prioriteras för att förbättra säkerheten på dessa vägsträckor.
5. Medlemsstaterna ska se till att avhjälpande åtgärder främst är inriktade på vägsträckor med låga säkerhetsnivåer där åtgärder kan genomföras med hög potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olyckskostnader.

6. Medlemsstaterna ska utarbeta och regelbundet uppdatera en riskbaserad plan för prioriterade åtgärder i syfte att följa upp genomförandet av identifierade avhjälpande åtgärder.

Artikel 6b

Skydd av oskyddade trafikanter

Medlemsstaterna ska se till att oskyddade trafikanters behov beaktas vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i artiklarna 3–6a.

Artikel 6c

Vägmarkeringar och vägmärken

1. Medlemsstaterna ska i sina befintliga och framtida förfaranden för vägmarkeringar och vägmärken fästa särskild uppmärksamhet vid läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Sådana förfaranden ska beakta gemensamma specifikationer, om sådana gemensamma specifikationer har fastställts i enlighet med punkt 3.
2. En expertgrupp som kommissionen inrättar ska senast i juni 2021 bedöma möjligheten att fastställa gemensamma specifikationer som innefattar olika element som syftar till att säkerställa den operativa användningen av vägmarkeringar och vägmärken, för att främja vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Gruppen ska bestå av experter som utsetts av medlemsstaterna. Bedömningen ska omfatta ett samråd med FN:s ekonomiska kommission för Europa.

Bedömningen ska särskilt ta hänsyn till följande inslag:

- a) Interaktionen mellan olika förarstödknimer och infrastrukturen.
 - b) Väderlekens och de atmosfäriska fenomenens, samt trafikens, effekter på vägmarkeringar och vägmärken på unionens territorium.
 - c) Typen av och frekvensen för det underhåll som behövs för olika tekniker, inklusive en kostnadsberäkning.
3. Kommissionen får med beaktande av den bedömning som avses i punkt 2 anta genomförandeakter för att fastställa gemensamma specifikationer, som avser medlemsstaternas förfaranden enligt punkt 1 vilka syftar till att säkerställa deras operativa användning av vägmarkeringar och vägmärken, vad gäller vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.

De genomförandeakter som avses i första stycket ska inte påverka Europeiska standardiseringskommitténs behörighet när det gäller standarder för vägmarkeringar och vägmärken.

Artikel 6d

Information och insyn

Kommissionen ska offentliggöra en europeisk karta över vägnätet inom ramen för detta direktiv som ska vara tillgänglig på internet och som ska lyfta fram de tre olika kategorier som avses i artikel 5.6.

Artikel 6e

Frivillig rapportering

Medlemsstaterna ska sträva efter att inrätta ett nationellt system för frivillig rapportering som ska vara tillgängligt på internet för alla trafikanter, i syfte att underlätta insamling av händelseinformation från trafikanter och fordon och av all annan säkerhetsrelaterad information som den som lämnar rapporten anser vara en faktisk eller potentiell fara för vägars säkerhet.”

7. I artikel 7 ska följande punkt införas:

”1a. Kommissionen får anta genomförandeakter för att ge vägledning enligt vilken olyckans allvarlighetsgrad, inklusive antal omkomna och skadade, ska rapporteras. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.”

8. I artikel 9 ska följande punkt införas:

”1a. För trafiksäkerhetsrevisorerna som genomgår sin utbildning från och med den ...
[fem år efter att detta ändringsdirektiv har trätt i kraft], ska medlemsstaterna se till att utbildningsplanerna för trafiksäkerhetsrevisorerna omfattar aspekter avseende oskyddade trafikanter och infrastrukturen för sådana trafikanter.”

9. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Utbyte av bästa praxis

För att förbättra säkerheten på vägarna inom unionen ska kommissionen inrätta ett system för utbyte av information och bästa praxis mellan medlemsstaterna, vilket bland annat ska omfatta utbildningsplaner för trafiksäkerhet, befintliga projekt för säkrare vägar och beprövade säkerhetstekniska lösningar.”

10. Artikel 11.2 ska utgå.

11. Följande artikel ska införas:

”Artikel 11a

Rapportering

1. Medlemsstaterna ska lämna en rapport till kommissionen senast den 31 oktober 2025 om säkerhetsklassificeringen av hela vägnätet som bedömts i enlighet med artikel 5. Där så är möjligt ska rapporten baseras på en gemensam metod. I tillämpliga fall ska rapporten också omfatta förteckningen över uppdateringen av nationella riktlinjer, inbegripet särskilt förbättringar i form av tekniska framsteg och skydd av oskyddade trafikanter. Från och med den 31 oktober 2025 ska sådana rapporter lämnas vart femte år.
2. På grundval av en analys av de nationella rapporter som avses punkt 1 ska kommissionen, för första gången senast den 31 oktober 2027 och därefter vart femte år, utarbeta och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv, särskilt med avseende på de faktorer som avses i punkt 1, och om eventuella ytterligare åtgärder, inbegripet en översyn av detta direktiv och eventuella anpassningar till den tekniska utvecklingen.”

12. Artikel 12 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

Ändring av bilagorna

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a med avseende på ändring av bilagorna i syfte att anpassa dem till den tekniska utvecklingen.”

13. Följande artikel ska införas:

”Artikel 12a

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning*.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

* EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.”

14. Artikel 13 ska ersättas med följande:

”Artikel 13

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011*.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).”

15. Bilagorna ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ... [24 månader efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande]. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA

Bilagorna till direktiv 2008/96/EG ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

”BILAGA I
VÄGLEDANDE ELEMENT I TRAFIKSÄKERHETSMÄSSIGA
KONSEKVENSANALYSER”.

b) I avsnitt 2 ska led e ersättas med följande:

”e) Trafik (t.ex. trafikvolym, trafikslag), inklusive uppskattade flöden av gående och cyklister fastställda med ledning av användningen av angränsande mark.”

2. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

”BILAGA II
VÄGLEDANDE ELEMENT I TRAFIKSÄKERHETSREVISIONER”.

b) I avsnitt 1 ska följande led läggas till:

”n) Arrangemang för oskyddade trafikanter:

i) Arrangemang för gående.

- ii) Arrangemang för cyklister, inbegripet möjligheten att använda alternativa färdvägar eller väg separerad från högfartstrafik.
 - iii) Arrangemang för motordrivna tvåhjulingar.
 - iv) Täthet och placering av passager för korsande gående och cyklister.
 - v) Arrangemang för gående och cyklister på berörda vägar i området.
 - vi) Separering av gående och cyklister från högfartstrafik eller förekomst av direkta alternativa färdvägar på vägar med lägre klassificering.”
- c) I avsnitt 2 ska led h ersättas med följande:
- ”h) Arrangemang för oskyddade trafikanter:
- i) Arrangemang för gående.
 - ii) Arrangemang för cyklister.
 - iii) Arrangemang för motordrivna tvåhjulingar.”

3. Följande bilaga ska införas:

”BILAGA IIa

VÄGLEDANDE ELEMENT I RIKTADE VÄGSÄKERHETSINSPEKTIONER

1. Linjeföring och sektion:

- a) Synbarhet och siktsträcka.
- b) Hastighetsgränser och indelning i hastighetszoner.
- c) Självförklarande linjeföring (dvs. linjeföringens ”läsbarhet” för trafikanter).
- d) Möjlighet att nå angränsande fastighet och etableringar.
- e) Tillgänglighet för utrycknings- och servicefordon.
- f) Åtgärder vid broar och kulvertar.
- g) Utformning av vägens sidoområde (vägren, stödremsa, skärning och bank-slänt).

2. Korsningar och trafikplatser:

- a) Korsningens/korsningstypens lämplighet.
- b) Korsningens/korsningsutformningens geometri.
- c) Korsningars synbarhet och läsbarhet (hur de uppfattas).

- d) Sikt vid korsningar.
 - e) Utformning av extra körfält i korsningen.
 - f) Trafikstyrning i korsningar (t.ex. stopplikt, trafiksignaler osv.).
 - g) Förekomst av passager för korsande gående och cyklister.
3. Arrangemang för oskyddade trafikanter:
- a) Arrangemang för gående.
 - b) Arrangemang för cyklister.
 - c) Arrangemang för motordrivna tvåhjulringar.
 - d) Kollektivtrafik och infrastrukturer.
 - e) Plankorsningar (notera i synnerhet typ av korsning och om de är bemannade, obemannade, manuella eller automatiserade).
4. Belysning, skyltar och markeringar:
- a) Enhetliga vägmärken, som inte skymmer sikten.
 - b) Vägmärkens läsbarhet (placering, storlek, färg).

- c) Vägmarkesstolpar.
 - d) Enhetliga vägmarkeringar och linjer.
 - e) Vägmarkeringars läsbarhet (placering, storlek och retroreflexion under torra och våta förhållanden).
 - f) Vägmarkeringar med tillräcklig kontrast.
 - g) Belysning av upplysta vägar och korsningar.
 - h) Lämplig vägutrusning.
5. Trafiksignaler:
- a) Funktion.
 - b) Synbarhet.
6. Föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar:
- a) Sidoområde, inklusive vegetation.
 - b) Farliga föremål vid vägkanten och deras avstånd från körbanans eller cykelbanans kant.
 - c) Användarvänlig anpassning av vägskyddsanordningar (mittremsor och räcken för att förhindra faror för oskyddade trafikanter).

- d) Vägräckesändrar.
 - e) Lämpliga skyddsanordningar på broar och vid kulvertar.
 - f) Stängsel (vid vägar med begränsat tillträde).
7. Beläggning:
- a) Beläggningsskador.
 - b) Friktion.
 - c) Löst material/grus/stenar.
 - d) Vattensamling, avvattnings.
8. Broar och tunnlar:
- a) Förekomst av broar och deras antal.
 - b) Förekomst av tunnlar och deras antal.
 - c) Visuella element som utgör risker för infrastrukturens säkerhet.
9. Övrigt:
- a) Tillhandahållande av säkra parkeringsplatser och rastplatser.
 - b) Arrangemang för tunga fordon.

- c) Bländning från strålkastare.
- d) Vägarbeten.
- e) Osäkra aktiviteter vid vägkanten.
- f) Lämplig information i ITS-utrustning (t.ex. omställbara vägmärken).
- g) Natur och djur.
- h) Varningar i anslutning till skola (om tillämpligt).”

4. Bilaga III ska ersättas med följande:

”BILAGA III

VÄGLEDANDE ELEMENT I NÄTVERKSÖVERGRIPANDE
VÄGSÄKERHETSBEDÖMNINGAR

1. Allmänt

- a) Typ av väg i förhållande till typ av och storlek på regioner/städer som den förbinder.
- b) Vägsträckans längd.
- c) Typ av område (landsbygd, tätbebyggt område).
- d) Markanvändning (utbildning, handel, industri och tillverkning, bostäder, jordbruk, outvecklade områden).

- e) Avstånd mellan anslutningar till fastigheter.
- f) Förekomst av lokalgata (t.ex. för butiker).
- g) Pågående vägarbeten.
- h) Förekomst av parkeringsplats.

2. Trafikvolym.

- a) Trafikvolym.
- b) Uppmätta motorcykelflöden.
- c) Observerade volymer av gående på båda sidor, med notering för ”längs med” eller ”korsande”.
- d) Observerade volymer av cyklar på båda sidor, med notering för ”längs med” eller ”korsande”.
- e) Observerade volymer av tunga fordon.
- f) Uppskattade flöden av gående fastställda utifrån användningen av angränsande mark.
- g) Uppskattade flöden av cyklister fastställda utifrån användning av angränsande mark.

3. Olycksdata:

- a) Antalet omkomna och plats för dödsolycka, samt dödsorsak per trafikantgrupp.
- b) Antalet allvarligt skadade och plats för olycka med allvarligt skadade per trafikantgrupp.

4. Operativa egenskaper:
 - a) Hastighetsbegränsning (allmän, för motorcyklar; för lastbilar).
 - b) Färdhastighet (85-percentilen).
 - c) Hastighetsreglering och/eller hastighetsdämpande åtgärder.
 - d) Förekomst av ITS-anordningar: varningar för kö, omställbara vägmärken.
 - e) Varningar i anslutning till skola.
 - f) Förekomsten av skolpatruller på föreskrivna tider.
5. Geometriska egenskaper:
 - a) Sektionens egenskaper (körfältens antal, typ och bredd, mittremsornas utformning och material, cykelbanor, gångbanor osv.), inklusive deras variation.
 - b) Horisontalgeometri.
 - c) Tvärfall och vertikalgeometri.
 - d) Synbarhet och siktsträckor.

6. Föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar:
 - a) Vägens sidoområde och säkerhetszoner.
 - b) Fasta hinder vid vägkanten (t.ex. belysningsstolpar, träd osv.).
 - c) Avstånd mellan hinder och vägkant.
 - d) Avstånd mellan hinder.
 - e) Bullerräfflor.
 - f) Skyddsanordningar.
7. Broar och tunnlar:
 - a) Förekomst av broar och deras antal, inbegripet relevant information om dem.
 - b) Förekomst av tunnlar och deras antal, inbegripet relevant information om dem.
 - c) Visuella element som utgör risker för infrastrukturens säkerhet.
8. Korsningar:
 - a) Typ av korsning och antal anslutande vägar (notera i synnerhet typ av reglering och förekomst av separatreglerad sväng).

- b) Förekomst av kanalisering.
- c) Korsningars kvalitet.
- d) Flöde på anslutande vägar.
- e) Förekomst av plankorsningar (notera i synnerhet typ av korsning och om de är bemannade, obemannade, manuella eller automatiserade).

9. Underhåll:

- a) Beläggningsskador.
- b) Beläggningens friktion.
- c) Vägrenens tillstånd (inbegripet vegetation).
- d) Kondition på märken, markeringar och linjer.
- e) Kondition på skyddsanordningar.

10. Faciliteter för oskyddade trafikanter:

- a) Passager för korsande gående och cyklister (i plan och planskilt).
- b) Passager för korsande cyklister (i plan och planskilt).
- c) Räcken för gående.

- d) Förekomst av trottoar eller separerad facilitet.
 - e) Cykelfaciliteter och typer av facilitet (cykelbanor, cykelfält, andra).
 - f) Kvalitet på passager för korsande gående med avseende på varje facilitets synlighet och skyltning.
 - g) Faciliteter för passage för gående och cyklister där mindre väg ansluter till nätet.
 - h) Alternativa färdvägar för gående och cyklister om inga separerade faciliteter finns.
11. System före och efter en krock, för att minska trafikskador och åtgärder för att minska deras konsekvenser:
- a) Trafikledningscentraler och andra övervakningsmöjligheter.
 - b) Mekanismer för information till trafikanterna om körförhållanden för att förebygga olyckor eller incidenter.
 - c) System för automatisk incidentdetektering (AID): sensorer och kameror
 - d) System för incidenthantering.
 - e) System för kommunikation med räddningstjänster.”

5. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Olycksplatsens lokalisering (så exakt som möjligt), inbegripet GNSS-koordinater.”

b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Uppgift om olyckans allvarlighetsgrad.”
