



Bryssel den 15 november 2018
(OR. en)

14109/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0129(COD)**

TRANS 530

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Coreper/rådet
Föreg. dok. nr:	ST 11818/2/18 REV 2
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet – Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Den 17 maj 2018 översände kommissionen det ovannämnda förslaget till Europaparlamentet och rådet som en del av det så kallade tredje mobilitetspaketet.
 - Huvudsyftet med förslaget är att minska antalet dödsoffer på vägarna och antalet allvarliga skador.
 - Kommissionen anser att det gällande direktivet inte fullt ut når sitt mål, att halvera antalet dödsoffer fram till 2020, och därför behövs förstärkta åtgärder.
 - Kommissionen fastställer att en del trafik på det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) sker på vägar med låga säkerhetsresultat. Kommissionen konstaterar också att vägar utanför det transeuropeiska transportnätet har låg inbyggd säkerhet och att vägarnas säkerhetsresultat varierar starkt mellan olika delar av Europeiska unionen.

- Kommissionen föreslår vidare att man ska främja en harmonisering och bättre kunskapsutbyte mellan medlemsstaterna, skydda oskyddade trafikanter, förbättra spridningen av ny teknik och förbättra uppföljningen av resultaten av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet.
 - Förslaget har lagts fram i form av ett ändringsdirektiv.
2. Europaparlamentets utskott för transport och turism utsåg den 19 juli 2018 Daniela Aiuto (EFDD, IT) till föredragande. Utskottet för industrifrågor, forskning och energi beslutade att inte avge något yttrande. Utskottets omröstning planeras till den 3 december 2018.
 3. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget den 17 oktober 2018. Regionkommittén har ännu inte antagit sitt yttrande.
 4. Sveriges riksdag har antagit ett motiverat yttrande om tillämpningen av subsidiaritetsprincipen. Den tjeckiska deputeradekammaren och senaten har antagit resolutioner om tillämpningen av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

II. ARBETET INOM RÅDETS ORGAN

5. Arbetsgruppen för landtransporter började behandla förslaget den 12 juni 2018 med en allmän föredragning av kommissionen. Konsekvensbedömningen granskades den 5 juli 2018.
6. Under det österrikiska ordförandeskapet diskuterade arbetsgruppen förslaget vid mötena den 11 juli, den 12 juli, den 20 september, den 24 september, den 11 oktober och den 12 november. En av de största utmaningarna med ärendet var utvidgningen av tillämpningsområdet och en översyn av det nuvarande inspektionssystemet. Ordförandeskapet har utarbetat en kompromiss mellan det gamla systemet och den nya proaktiva strategi som kommissionen infört.

7. Införandet av nya bilagor föranledde omfattande omarbetningar för att bekräfta deras vägledande karaktär för medlemsstaterna utan att införa strikta rättsliga krav. Ordförandeskapet har med utgångspunkt i medlemsstaternas förslag omarbetat två bilagor i sin helhet och gjort dem enklare och mer direkta. Arbetsgruppen fann kompromisserna i stort sett tillfredsställande i båda fallen.
8. Nuvarande direktiv 2008/96/EG¹ omfattades också av omnibusförordningen om anpassning av bestämmelserna om kommittéförfarandet i unionslagstiftningen², för vilken en partiell allmän riktlinje nåddes den 20 mars 2018³. Ordförandeskapet har anpassat detta förslag till den partiella allmänna riktlinjen och fört över de ändringar som redan hade överenskommits. Ordförandeskapet föreslog också några mindre ändringar av den redan överenskomna texten, eftersom de inte återspeglade några andra operativa ändringar i ändringsdirektivet.

III. DEN VIKTIGASTE KVARSTÅENDE FRÅGAN

9. Arbetsgruppen har behandlat de flesta frågor grundligt. Kommissionen ställer sig inte helt bakom den text som lagts fram här. Ordförandeskapet anser dock att den nuvarande kompromisstexten är en både välavvägd och enhetlig lösning på problemen i fråga.

IV. SLUTSATSER

10. Coreper uppmanas att godkänna den kompromisstext som ordförandeskapet lagt fram enligt bilagan till detta dokument. Efter detta lämnas texten till rådet (transport, telekommunikation och energi) den 3 december 2018, så att en allmän riktlinje kan nås.

¹ 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).

² Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om anpassning till artiklarna 290 och 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt av ett antal rättsakter som föreskriver tillämpning av det föreskrivande förfarandet med kontroll (COM/2016/0799 final – 2016/0400 (COD)).

³ Se dok. ST 6933/18.

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
om ändring av rådets 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 c,

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 lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Det är unionens strategiska mål att halvera antalet dödsolyckor i trafiken fram till 2020 jämfört med 2010 och att närma sig noll dödsoffer 2050 ("nollvision")³. Framstegen mot att uppnå detta 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 juni 2017⁴.

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

³ Kommissionens meddelande *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* (KOM(2010) 389 slutlig).

⁴ Rådets slutsatser om trafiksäkerhet och godkännande av Vallettaförklaringen från mars 2017 (Valletta den 28–29 mars 2017) (ST 9994/17).

- (2) Enligt strategin för säkert system 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 ordentligt underhållna vägar minska sannolikheten för trafikolyckor, medan ”förlåtande” vägar (vägar som dragits på ett intelligent sätt för att säkerställa att misstag i körningen inte omedelbart får allvarliga följder) bör göra olyckorna mindre allvarliga.
- (3) Vägarna i det transeuropeiska nätet enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013¹ är av största betydelse för den europeiska integrationen. En hög säkerhetsnivå bör därför garanteras på dessa vägar.
- (4) Förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet som genomförts inom det transeuropeiska nätet har bidragit till att minska antalet dödsoffer och allvarliga skador i unionen. Det framgår av en utvärdering av effekterna av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG² att de medlemsstater som tillämpat principerna för förvaltning av vägars säkerhet på frivillig basis på sina nationella vägar utanför TEN-T har uppnått mycket bättre resultat när det gäller trafiksäkerheten än medlemsstater som inte gjort det.
- (5) En stor andel av trafikolyckorna sker på en liten andel av vägarna där trafikvolymen och hastigheter är höga och där det finns ett brett spektrum av trafik med olika hastigheter. Därför bör den begränsade utvidgningen av tillämpningsområdet för direktiv 2008/96/EG till motorvägar och andra huvudvägar utanför TEN-T bidra markant till förbättringen av vägars säkerhet i hela unionen.

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).

- (5a) För att säkerställa att en sådan utvidgning av tillämpningsområdet får avsedd effekt är det logiskt att andra huvudvägar omfattar åtminstone de vägar som förbinder större städer eller regioner som tillhör den högsta vägkategorin under kategorin ”motorväg” i den nationella vägklassificeringen.
- (6) Vidare bör den obligatoriska tillämpningen av förfarandena i direktiv 2008/96/EG på alla väginfrastrukturprojekt utanför stadsområden som färdigställs med unionsmedel säkerställa att unionsmedel inte används för att bygga osäkra vägar.
- (7) Riskbaserad säkerhetsbedömning av vägarna 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 säkerhetsinspektioner av vägar och för att prioritera investeringar i enlighet med deras potential att resultera i säkerhetsförbättringar i hela nätet. Hela det vägnät som omfattas av detta direktiv bör därför bedömas systematiskt i syfte att öka trafiksäkerheten i hela unionen.
- (8) 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 säkerhetsbedömning av vägarna i hela nätet bör möjliggöra bättre kartläggning av vägsträckor där möjligheterna att förbättra säkerheten är störst och där målinriktade insatser bör resultera i de största förbättringarna.
- (8a) För att förbättra kvaliteten, objektiviteten och effektiviteten hos förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet bör medlemsstaterna ges möjlighet att, när så är lämpligt, utnyttja den ständigt pågående teknikutvecklingen för inspektion av vägsträckor, dokumentation av trafiksäkerhetsförhållanden och insamling av andra uppgifter som rör vägnätets säkerhet.
- (9) 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 förfarandet för säkerhetsbedömning av vägarna i hela nätet följas upp antingen genom riktade säkerhetsinspektioner av vägar eller, om det är möjligt och kostnadseffektivt, genom direkta avhjälpande åtgärder som syftar till att eliminera eller minska trafiksäkerhetsriskerna utan att skapa onödiga administrativa bördor.

- (10) Säkerhetsprestandan på befintliga vägar bör förbättras genom att investeringar koncentreras till vägsträckor med den högsta olyckstätheten och vägsträckor där möjligheten att minska antalet olyckor är störst.
- (10a) Finansiering och ekonomiska incitament på EU-nivå får, i enlighet med tillämpliga villkor, användas för att stödja sådana investeringar, som komplement till motsvarande nationella investeringar och incitament.
- (11) Sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG¹ har en särskilt hög olycksrisk. Gemensamma säkerhetsinspektioner av dessa vägsträckor där både företrädare för de behöriga vägmyndigheterna och de behöriga tunnelmyndigheterna är inblandade bör därför införas för att förbättra säkerheten i vägnätet som helhet.
- (12) Oskyddade trafikanter utgjorde 46 % av dödsoffren på vägarna i unionen under 2016. Ett säkerställande av att dessa användares intressen beaktas i alla förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet bör därför förbättra deras säkerhet på vägarna.
- (13) [...]
- (14) [...]
- (15) Offentliggörande av resultaten av säkerhetsbedömningar av vägarna i hela nätet bör göra det möjligt att jämföra nivån i fråga om infrastrukturens säkerhet i hela unionen.

¹ 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).

- (16) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att fastställa förfaranden för att säkerställa att trafiksäkerheten i hela det transeuropeiska 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, bättre kan uppnås 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.
- (17) 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 med avseende på anpassning av bilagorna till direktivet 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 om bättre lagstiftning av den 13 april 2016¹. 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.

(18) Särskilda åtgärder är nödvändiga för att fortlöpande förbättra metoderna för säkerhetsförvaltning. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av de berörda bestämmelserna i detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹.

(19) Direktiv 2008/96/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Artikel 1.1–3 ska ersättas och punkt 2a läggas till enligt följande:
 1. ”Genom detta direktiv införs krav på att medlemsstaterna fastställer och genomför förfaranden för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, säkerhetsinspektioner av vägar och säkerhetsbedömningar av vägarna i hela nätet.
 2. Detta direktiv ska tillämpas på vägar som ingår i det transeuropeiska nätet, på motorvägar och på andra huvudvägar, oavsett om de håller på att utformas eller byggas eller är i bruk².
 - 2a. Varje medlemsstat ska beteckna huvudvägar inom sitt territorium med beaktande av sin befintliga vägklassificering. Varje medlemsstat ska anmäla huvudvägarna inom sitt territorium till kommissionen senast 24 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv. Medlemsstaterna ska anmäla eventuella senare ändringar av dessa.

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).

² SE vidhåller att direktivet endast bör tillämpas på vägar som ingår i det transeuropeiska nätet.

3. Detta direktiv ska även tillämpas på vägar och väginfrastrukturprojekt som inte omfattas av punkt 2 och som är belägna utanför stadsområden, som inte betjänar fastigheter som gränsar till dem och som färdigställs med ekonomiskt stöd från unionen, med undantag för vägar som inte är öppna för allmän fordonstrafik (t. ex. cykelbanor) eller vägar som inte är avsedda för allmän trafik (t. ex. tillfartsvägar till industri-, jordbruks- och skogsbruksanläggningar)”.
 2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:
 - a) Punkt 1 ska ersättas med följande:
 1. ”*transeuropeiska vägnätet*: det vägnät som definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1),”
 - b) Följande punkter ska införas som punkterna 2a och 2b:
 - ”2a. *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 genom en mittsträng som inte är avsedd för trafik, eller undantagsvis med andra medel.
 - b) Den korsar inte annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan.
 - c) Den betecknas specifikt som motorväg.
 - 2b. *huvudväg*: en väg som betecknats av en medlemsstat och som förbinder större städer eller regioner.

2c. [...].”.

c) Punkterna 5 och 6 ska utgå.

d) Punkt 7 ska ersättas och punkt 7a läggas till enligt följande:

”6. [...],

7. *riktad säkerhetsinspektion av väg*: en riktad undersökning för att identifiera farliga förhållanden, brister och problem som ökar risken för olyckor och personskador, som grundar sig på en inspektion på plats av en befintlig väg eller vägsträcka.

7a. *periodisk säkerhetsinspektion av väg*: en regelbunden rutinmässig kontroll av förhållanden och brister som av säkerhetsskäl kräver underhåll.”.

e) Följande punkt ska läggas till som punkt 10:

”10. *oskyddad trafikant*: trafikanter utan motor, inbegripet, i synnerhet, cyklister och fotgängare, samt användare av motordrivna tvåhjulringar.”.

3. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Säkerhetsbedömning av vägarna i hela nätet

1. Medlemsstaterna ska se till att en säkerhetsbedömning av vägarna i hela nätet görs av hela det vägnät som är i bruk och som omfattas av detta direktiv.

1a. Säkerhetsbedömningar av vägarna i hela nätet ska utvärdera olycksrisken och risken för allvarlig kollision, på grundval av åtminstone:

- en visuell undersökning, antingen på plats eller på elektronisk väg, av vägens konstruktionsegenskaper (inbyggd säkerhet) och

- 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.

– [...]

- 1b. Medlemsstaterna ska se till att den första bedömningen görs senast 2025. Därefter ska säkerhetsbedömningar av vägarna i hela nätet ske tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter minst vart femte år.
2. När medlemsstaterna genomför säkerhetsbedömning av vägarna i hela nätet ska de preliminära inslag som anges i bilaga III beaktas.
3. 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 utifrån deras säkerhetsnivå.

[...]

[...]”.

4. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

- a) Rubriken ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Periodiska säkerhetsinspektioner av vägar”

- a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

1. ”Medlemsstaterna ska se till att periodiska säkerhetsinspektioner av vägar görs tillräckligt ofta för att säkerställa lämpliga säkerhetsnivåer för väginfrastrukturen i fråga.”.

- b) Punkt 2 ska utgå och punkt 3 ska ersättas med följande:

2. [...].
3. Medlemsstaterna ska säkerställa säkerheten på de sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG genom gemensamma säkerhetsinspektioner av vägar där de behöriga organ är inblandade som deltar i genomförandet av detta direktiv och direktiv 2004/54/EG. De gemensamma säkerhetsinspektionerna av vägar ska genomföras åtminstone vart sjätte år.”.
5. Följande artiklar ska införas som artiklarna 6a, 6b och 6c:

”Artikel 6a

Uppföljning av förfarandena för vägar som är i bruk

1. Medlemsstaterna ska se till att resultaten av säkerhetsbedömningar av vägarna i hela nätet som genomförts i enlighet med artikel 5 följs upp antingen med riktade säkerhetsinspektioner av vägar eller med direkta avhjälpande åtgärder.
 - 1a. När medlemsstaterna genomför riktade säkerhetsinspektioner av vägar ska de preliminära inslag som anges i bilaga IIa beaktas.
 - 1b. Riktade säkerhetsinspektioner av vägar ska genomföras av expertgrupper. Minst en medlem av varje expertgrupp ska uppfylla kraven i artikel 9.4 a.
2. Medlemsstaterna ska se till att resultaten av riktade säkerhetsinspektioner av vägar följs upp med motiverade beslut som fastställer huruvida avhjälpande åtgärder är nödvändiga. Medlemsstaterna ska i synnerhet identifiera vägsträckor där säkerheten på väginfrastrukturen måste förbättras och fastställa åtgärder som ska prioriteras för att förbättra säkerheten på dessa vägsträckor.
3. Medlemsstaterna ska se till att avhjälpande åtgärder är inriktade på vägsträckor med låga säkerhetsnivåer och där åtgärder kan genomföras med hög potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olyckskostnader.
4. 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 säkerställa att oskyddade trafikanters behov beaktas vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i artiklarna 3–6.”.

Artikel 6c

Vägmarkeringar och vägmärken

1. [...]

2. [...]

Kommissionen ska senast den [*EUT: lägg till datum för ikraftträdandet + tre år*] lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om vägmarkeringar och vägmärken samt om deras synlighet och möjlighet till upptäckt för både mänskliga förare och fordon utrustade med förarstödsystem eller högre nivåer av automatisering. Rapporten ska utarbetas i samarbete med experter som utsetts av medlemsstaterna. Den ska framför allt innehålla följande bedömningar:

- Interaktionen mellan olika förarstöds tekniker och infrastrukturen.
- Väderlekens och de atmosfäriska fenomenens effekter på vägmarkeringar och vägmärken på unionens territorium.
- Olika internationella organs roll i utarbetandet av standarder och andra krav.
- Typen av och frekvensen för det underhåll som behövs för olika tekniker, inklusive en kostnadsberäkning.

Medlemsstaterna ska se till att lämpliga märken finns för att varna trafikanter för sträckor i väginfrastrukturen som är under reparation och som därmed kan äventyra trafikanternas säkerhet. Dessa märken ska även innefatta märken som syns både dagtid och nattetid, placeras på säkert avstånd och uppfyller bestämmelserna i Wienkonventionen om vägmärken och signaler från 1968.”.

5a. I artikel 7 ska följande punkt införas som punkt 1a:

”1a. Kommissionen får, genom genomförandeakter, fastställa riktlinjer för hur en olyckas svårighetsgrad, inklusive antalet dödsoffer och skadade, ska rapporteras. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.”.

6. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Utbyte av bästa metoder

För att förbättra säkerheten på vägarna inom unionen ska kommissionen inrätta ett system för utbyte av bästa metoder mellan medlemsstaterna, vilket bland annat ska omfatta befintliga projekt för säker väginfrastruktur och beprövad trafiksäkerhetsteknik.”.

7. I artikel 11 ska punkt 2 utgå.

”2. [...]

7. Följande artikel ska införas som artikel 11a:

”Artikel 11a

Rapportering

1. Medlemsstaterna ska lämna en rapport till kommissionen senast den 31 oktober 2026 och därefter vart femte år om säkerhetsklassificeringen av de vägsträckor som bedömts i enlighet med artikel 5.”.

8. Artikel 12 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

Ändring av bilagorna

Kommissionen ska 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.”.

9. Följande artikel ska införas som artikel 12a:

”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 [*EUT: lägg till dagen för 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 lagstiftning¹.
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.”.
10. I artikel 13 ska punkt 3 utgå.

”Artikel 13

Kommittéförfarande²

3. [...]
11. Bilagorna ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

² Ordförandeskapet vill dra uppmärksamheten till artikel 13.1 c i förordning (EU) nr 182/2011 i vilken det fastställs att ”[o]m det i den grundläggande akten hänvisas till artikel 5 i beslut 1999/468/EG ska granskningsförfarandet i artikel 5 i denna förordning tillämpas och den grundläggande akten ska anses föreskriva att kommissionen, i avsaknad av ett yttrande, inte får anta utkastet till genomförandeakt, vilket avses i led b i andra stycket i artikel 5.4.”.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [OP: ange det DATUM som infaller 24 månader efter ikraftträdandet]. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

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

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

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

1. I bilaga I ska rubriken ersättas med följande:

”BILAGA I

PRELIMINÄRA INSLAG I TRAFIKSÄKERHETSMÄSSIGA KONSEKVENSANALYSER”

2. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

- a) Rubriken ska ersättas med följande:

”BILAGA II

PRELIMINÄRA INSLAG I TRAFIKSÄKERHETSREVISIONER”

- b) I avsnitt 1 ska följande led n läggas till:

”n) Bestämmelser avseende oskyddade trafikanter:

- i) Bestämmelser avseende fotgängare.
- ii) Bestämmelser avseende cyklister.
- iii) Bestämmelser avseende motordrivna tvåhjulingar.”.

- c) I avsnitt 2 ska led h ersättas med följande:

”h) Bestämmelser avseende oskyddade trafikanter:

- i) Bestämmelser avseende fotgängare.
- ii) Bestämmelser avseende cyklister.
- iii) Bestämmelser avseende motordrivna tvåhjulingar.”.

3. Följande bilaga ska läggas till som bilaga IIa:

”BILAGA IIa

PRELIMINÄRA INSLAG I RIKTADE SÄKERHETSINSPEKTIONER AV VÄGAR

Allmänt

- Bedöm om vägtypen är korrekt för ändamålet.
- Bedöm/utvärdera hastighetsgränsen samt efterlevnaden av hastighetsgränsen och av regelverket.
- Bedöm säkerheten för samtliga trafikanter, i synnerhet oskyddade trafikanter.
- Bedöm funktionaliteten hos eller behovet av trafiklednings- och kontrollsystem.

Vägutformningen

- Bedöm vägutformningen – *Bedöm om vägutformningen stämmer överens med vägens funktion (med hänsyn till exempelvis vägens bredd, antal filer, hastighetsgränser och potentiella konflikter med fotgängare och cyklister).*
- Bedöm linjeföringen och utformningen av korsningar och trafikplatser, inklusive övergångsställen och väg-/järnvägs-korsningar.
- Undersök funktionen hos eller behovet av mitträcken.
- Undersök placeringen och utformningen av kollektivtrafikhållplatser.
- Undersök placeringen av och säkerheten på parkeringar och rastplatser.

Väggantsområdet och de yttre riskerna

- Undersök väggantsområdet – titta efter fasta eller skarpa hinder vid vägganten, vattendrag eller branta lutningar eller sluttningar.
- Undersök om det behövs skydd mot nedfallande stenar, jord- och snöskred och klimatförändringar, t.ex. med avseende på höga vattenflöden.

Vägutrustningen

- Undersök vägutrustningen – titta efter faror och kontrollera systemens effektivitet.
- Bedöm vägmarkeringarnas, vägmärkenas och trafiksignalernas synlighet, läsbarhet, placering och funktion.

Vägytans egenskaper

- Undersök beläggningens kvalitet.
- Undersök bristande friktion.
- Undersök hur effektiv vattendräneringen är på och utanför vägen.”.

4. Bilaga III ska ersättas med följande:

”BILAGA III

PRELIMINÄRA INSLAG I BEDÖMNINGEN AV VÄGSÄKERHETEN I HELA NÄTET

Grunddata: trafikvolym, om möjligt uppdelad på olika trafikantgrupper

- a)** ”Proaktiv bedömning – vägutformning och säkerhetsdetaljer på grundval av kända riskfaktorer:

- Utformning för att förhindra frontalkollisioner

Är höghastighetsvägar fysiskt åtskilda i mitten? (ja/nej)

- Utformning för att förhindra singelolyckor

Är vägkantsområdena utformade på ett sådant sätt att dödsfall och allvarliga skador begränsas (vilket omfattar avsaknad av fasta [icke-energiabsorberande] hinder, branta sluttningar och djupt vatten) och har vägarna skyddsräcken där det behövs? (ja/nej)

- Utformning med avseende på oskyddade trafikanter

Finns det separata gång- och cykelbanor utmed och över vägen (OM dessa trafikanter har rätt att använda vägen)? Är fotgängare och cyklister åtskilda från motorfordon där dessa trafikantgrupper är stora? (ja/nej)

Är hastighetsanpassning säkerställd när olika trafikantgrupper använder vägen (motorfordon samt fotgängare och cyklister)? (ja/nej)

- Utformning för att förhindra sidokollisioner

Är sikten god i korsningarna? (ja/nej)

Är korsningarna utformade på ett sådant sätt att sidokollisioner (vid 90 graders vinkel) undviks? (ja/nej)

- b) ”Reaktiv bedömning på grundval av olycksdata/olycksanalys:
- Antal och plats för dödsoffer per trafikantgrupp (inklusive olycksdrabbade platser).
 - Antal och plats för allvarliga skador per trafikantgrupp.
 - Förhållande mellan antal dödsoffer och allvarligt skadade (täljare) och miljoner fordonskilometer (nämnare).

5. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

1. ”En så exakt angivelse av olycksplatsen som möjligt, inbegripet GNSS-koordinater.”.

b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

5. ”Olyckans allvarlighetsgrad.”.
