



Bruxelles, den 27. november 2018
(OR. en)

14109/1/18
REV 1

Interinstitutionel sag:
2018/0129(COD)

TRANS 530

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	ST 14109/18
Komm. dok. nr.:	ST 9040/18 + ADD 1
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed – Generel indstilling

I. INDLEDNING

1. Den 17. maj 2018 forelagde Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag som en del af den såkaldte *tredje mobilitetspakke*.
 - Hovedformålet med forslaget er at reducere antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne.
 - Kommissionen mener ikke, at det gældende direktiv til fulde når sit mål om at halvere antallet af trafikdræbte inden 2020, og der skal derfor gøres en øget indsats.
 - Kommissionen fastslår, at en del rejseaktivitet på TEN-T-nettet foregår på veje med lav sikkerhed. Kommissionen bemærker også, at veje uden for TEN-T-nettet havde en lav indbygget sikkerhed, og at der var store forskelle mellem vejsikkerheden i de forskellige områder af Den Europæiske Union.

- Endvidere foreslår Kommissionen at fremme harmonisering og udveksling af viden blandt medlemsstaterne, beskytte bløde trafikanter, forbedre ibrugtagningen af nye teknologier og forbedre opfølgningen på konklusionerne af procedurerne for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed.
 - Forslaget er blevet fremlagt som et ændringsdirektiv.
2. Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg udpegede den 19. juli 2018 Daniela Aiuto (EFDD, IT) til ordfører. Udvalget om Industri, Forskning og Energi har besluttet ikke at afgive udtalelse. Afstemningen i udvalget er berammet til den 3. december 2018.
 3. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse om forslaget den 17. oktober 2018. Regionsudvalget har endnu ikke vedtaget sin udtalelse.
 4. Sveriges Riksdag har vedtaget en begrundet udtalelse om anvendelsen af nærhedsprincippet. Det tjekkiske Deputeretkammer og Senat har vedtaget beslutninger om anvendelsen af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

II. ARBEJDET I RÅDETS ORGANER

5. Landtransportgruppen påbegyndte behandlingen af forslaget den 12. juni 2018 med en generel forelæggelse ved Kommissionen. Konsekvensanalysen blev behandlet den 5. juli 2018.
6. Under det østrigske formandskab drøftede gruppen forslaget på møderne den 11. juli, 12. juli, 20. september, 24. september, 11. oktober og 12. november. Blandt de vigtigste udfordringer i sagen var udvidelsen af anvendelsesområdet og en grundig gennemgang og ændring af den nuværende inspektionsordning. Formandskabet har udarbejdet et kompromis mellem den tidligere inspektionsordning og den nye proaktive tilgang, der blev præsenteret af Kommissionen.

7. Indførelsen af nye bilag krævede betydelige omformuleringer for at bekræfte deres karakter af vejledning til medlemsstaterne uden at pålægge strenge retlige krav. Formandskabet har med inspiration fra medlemsstaternes forslag omformuleret to bilag i deres helhed og derved gjort dem enklere og mere direkte. Gruppen fandt, at kompromisforslagene i det store hele var tilfredsstillende i begge tilfælde.
8. Det nuværende direktiv 2008/96/EF¹ var også omfattet af omnibusforordningen for at tilpasse bestemmelserne om udvalgsproceduren i EU-lovgivningen², for hvilken en delvis generel indstilling blev opnået den 20. marts 2018³. Formandskabet har tilpasset dette forslag til den delvise generelle indstilling og overført de ændringer, der allerede var opnået enighed om. Formandskabet har også foreslået mindre ændringer af den tekst, der allerede var opnået enighed om, da disse ikke afspejlede andre operative ændringer i ændringsdirektivet.

III. VIGTIGSTE UDESTÅENDE SPØRGSMÅL

9. Gruppen har i vid udstrækning behandlet de fleste spørgsmål. Kommissionen tilslutter sig ikke fuldt ud den tekst, der her er fremlagt. Formandskabet mener imidlertid, at den nuværende kompromistekst udgør en afbalanceret, men også sammenhængende løsning på de pågældende spørgsmål.

IV. KONKLUSIONER

10. De Faste Repræsentanternes Komité godkendte den kompromistekst, som formandskabet har fremlagt i bilaget til dette dokument. Herefter forelægges teksten på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 3. december 2018 med henblik på at nå frem til en generel indstilling.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EUT L 319 af 29.11.2008, s. 59).

² Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om tilpasning af en række retsakter, der indeholder bestemmelser om brug af forskriftsproceduren med kontrol, til artikel 290 og 291 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (COM(2016) 0799 final – 2016/0400 (COD)).

³ Jf. dok. 6933/18.

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionen har et strategisk mål om frem til 2020 at halvere antallet af trafikdræbte i forhold til 2010 og et mål om tæt ved nul dødsulykker i trafikken inden 2050 ("nul-vision")³.

Fremskridtene med hensyn til at opfylde disse mål er dog stagneret i de seneste år. Et nyt delmål om at halvere antallet af alvorlige kvæstelser inden 2030 i forhold til 2020 blev godkendt af Rådet i juni 2017⁴.

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ Meddelelse fra Kommissionen: "På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020" (KOM(2010) 389 endelig).

⁴ Rådets konklusioner om trafiksikkerhed - til støtte for Vallettaerklæringen fra marts 2017 (den 28.-29. marts 2017 i Valletta) (ST 9994/17).

- (2) Ifølge Safe System-tilgangen kan dødsfald og alvorlig tilskadekomst ved trafikulykker forebygges i vid udstrækning. Det bør være et fælles ansvar på alle niveauer at sikre, at trafikulykker ikke medfører alvorlig eller fatal tilskadekomst. Navnlig bør velprojekterede og tilstrækkeligt vedligeholdte veje mindske sandsynligheden for trafikulykker, samtidig med at "tilgivende veje" (veje, der anlægges på en intelligent måde for at sikre, at trafikanters fejl ikke umiddelbart får alvorlige konsekvenser) bør afbøde følgerne af ulykker.
- (3) Vejene i det transeuropæiske net er fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013¹, og de har afgørende betydning for den europæiske integrationsproces. Derfor bør et højt sikkerhedsniveau garanteres på disse veje.
- (4) Procedurene for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed, som er gennemført på det transeuropæiske net, har bidraget til at nedbringe antallet af dødsfald og alvorligt tilskadekomne. Evalueringen af virkningerne af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF² viser tydeligt, at de medlemsstater, som frivilligt har anvendt principperne for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (RISM-principperne) på deres nationale veje, som ikke indgår i TEN-T-nettet, har opnået meget bedre resultater på trafiksikkerhedsområdet end de øvrige medlemsstater.
- (5) En stor andel af trafikulykkerne opstår på en lille andel af veje, hvor trafikmængden og hastigheden er høj, og hvor en bred vifte af forskelligartet trafik foregår med forskellige hastigheder. Den begrænsede udvidelse af anvendelsesområdet for direktiv 2008/96/EF til at omfatte motorveje og andre primærveje, som ikke indgår i TEN-T-nettet, forventes derfor at bidrage betydeligt til at forbedre vejinfrastrukturens sikkerhed i hele Unionen.

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

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

- (5a) For at sikre at en sådan udvidelse af anvendelsesområdet har den tilsigtede virkning, er det logisk, at andre primærveje mindst skal omfatte de veje, der forbinder større byer eller regioner, som tilhører den øverste vejkategori under kategorien "motorvej" i den nationale vejklassifikation.
- (6) Endvidere bør den obligatoriske anvendelse af procedurerne i direktiv 2008/96/EF for ethvert vejinfrastrukturprojekt uden for byområder, der fuldføres ved hjælp af EU-midler, sikre, at EU-midler ikke benyttes til at anlægge potentielt usikre veje.
- (6a) Direktiv 2008/96/EF dækker udelukkende vejinfrastruktur. Færdselsloven berøres derfor ikke af dette direktiv, herunder medlemsstaternes kompetence til at træffe afgørelser om deres egen myndighed for så vidt angår afgørelser på grundlag af færdselsloven. Færdselskonventionerne fra 1949 (benævnt "Genève-konventionen om vejtrafik") og 1968 (benævnt "Wienerkonventionen om vejtrafik") samt konventionen om færdselstavler og -signaler fra 1968 bør anerkendes.
- (7) En risikobaseret trafiknetsikkerhedsvurdering har vist sig at være et effektivt redskab til at udpege strækninger på nettet, hvor der bør foretages mere udførlige trafiksikkerhedsinspektioner og prioriterede investeringer alt efter deres potentiale mht. vejnetdækkende sikkerhedsforbedringer. Det samlede net, der er omfattet af dette direktiv, bør derfor systematisk vurderes med henblik på at øge trafiksikkerheden i hele Unionen.
- (8) Integrationen af de mest nyttige elementer af den tidligere procedure "rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet" i den nye trafiknetsikkerhedsvurderingsprocedure bør føre til en bedre udpegning af vejstrækninger, hvor mulighederne for at forbedre sikkerheden er størst, og hvor målrettede interventioner må forventes at tilvejebringe de største forbedringer.
- (8a) For at forbedre kvaliteten, objektiviteten og effektiviteten af procedurerne for forvaltning af trafiksikkerheden er det en fordel at give medlemsstaterne mulighed for om muligt at udnytte den stadige udvikling af teknologier til inspektion af vejstrækninger, dokumentation af trafiksikkerheden og indsamling af andre data vedrørende sikkerheden af vejnettet.

- (9) En systematisk opfølgning på konklusionerne af RISM-procedurer er afgørende for at opnå de forbedringer af vejinfrastrukturens sikkerhed, der er nødvendige for at opfylde Unionens trafiksikkerhedsmæssige mål. Prioriterede handlingsplaner bør til dette formål sikre, at de nødvendige interventioner gennemføres så hurtigt som muligt. Navnlig bør resultaterne af trafiknetsikkerhedsvurderingsproceduren følges op enten af målrettede trafiksikkerhedsinspektioner eller, hvis det er muligt og omkostningseffektivt, af direkte afhjælpende foranstaltninger, der skal fjerne eller mindske de trafiksikkerhedsmæssige risici uden at skabe en unødigt administrativ byrde.
- (10) Trafiksikkerheden på eksisterende veje bør forbedres ved at målrette investeringer mod vejstrækninger med den højeste ulykkeskoncentration og med det største potentiale for at reducere antallet af ulykker.
- (10a) Finansiering og finansielle incitamenter på EU-plan kan i overensstemmelse med de gældende betingelser anvendes til at støtte sådanne investeringer og derved supplere tilsvarende nationale investeringer og incitamenter.
- (11) Ulykkesrisikoen er særligt høj på strækninger af vejnettet, som støder op til vejtunneler i det transeuropæiske vejnet, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF¹. Fælles trafiksikkerhedsinspektioner af disse vejstrækninger under medvirken af de kompetente myndigheder fra både vej- og tunneldelen bør derfor indføres for at forbedre sikkerheden af vejnettet som helhed.
- (12) Bløde trafikanter udgjorde 46 % af antallet af trafikdræbte i Unionen i 2016. Deres sikkerhed i trafikken bør forbedres, ved at det sikres, at disse brugeres interesser tages i betragtning i alle RISM-procedurer.
- (13) [...].
- (14) [...].

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 39).

- (15) Med offentliggørelsen af resultaterne af trafiknetsikkerhedsvurderinger bør infrastrukturens sikkerhedsniveau kunne sammenlignes i hele Unionen.
- (16) Målene for dette direktiv, nemlig etableringen af procedurer for at sikre et ensartet højt trafikssikkerhedsniveau for hele det transeuropæiske net og nettet af motorveje og primærveje, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af, at forbedringer i hele Unionen er nødvendige for at sikre konvergens mod højere standarder for vejinfrastrukturens sikkerhed, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål. Det at rejse i hele Unionen bør som følge af indsatsen på EU-niveau blive mere sikkert, hvilket med tiden forventes at forbedre det indre markeds funktion og støtte målet om økonomisk, social og territorial samhørighed.
- (17) For at sikre, at RISM-procedurernes indhold til stadighed afspejler den bedste tilgængelige tekniske viden, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår tilpasningen af bilagene til dette direktiv til den tekniske udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

(18) Særlige foranstaltninger er nødvendige for løbende at forbedre praksis for forvaltning af sikkerheden. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af de relevante bestemmelser i dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹.

(19) Direktiv 2008/96/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2008/96/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 1, stk. 1–3, affattes således, og stk. 2a tilføjes:
 1. "Ved dette direktiv kræves det, at medlemsstaterne fastsætter og gennemfører procedurer for trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser, trafiksikkerhedsrevisioner, trafiksikkerhedsinspektioner og trafiknetsikkerhedsvurderinger.
 2. Dette direktiv gælder for veje, som udgør en del af det transeuropæiske vejnet, samt motorveje og andre primærveje, uanset om de er i projekterings-, anlægs- eller driftsfasen.
 - 2a. Hver medlemsstat udpeger primærvejene på sit område under hensyntagen til sin eksisterende vejklassifikation. Hver medlemsstat underretter Kommissionen om primærvejene på sit område senest 24 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelse. Medlemsstaterne underretter om enhver senere ændring heraf.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

3. Dette direktiv gælder også for veje og vejinfrastrukturprojekter, som ikke er omfattet af stk. 2, som er beliggende uden for byområder, som ikke har tilkørsel til tilgrænsende ejendomme, og som fuldføres med anvendelse af EU-midler, med undtagelse af veje, der ikke er åbne for almindelig motorkøretøjstrafik (f.eks. cykelstier), eller veje, der ikke er udviklet til almindelig trafik (f.eks. tilkørselsveje til industri-, landbrugs- eller skovområder)."
- 2) Artikel 2 ændres således:
- a) Nr. 1 affattes således:
4. "det transeuropæiske vejnet": det vejnet, der er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1)"
- b) som nr. 2a) og 2b) indsættes:
- "2a) "motorvej": en vej, som er særligt udviklet og anlagt til færdsel med motorkøretøjer, som ikke har tilkørsel til tilgrænsende ejendomme, og som opfylder følgende kriterier:
- a) den har i de to færdselsretninger særskilte vejbaner, der bortset fra særlige steder og midlertidige foranstaltninger er adskilt fra hinanden ved enten en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler
- b) den krydses ikke i samme niveau af anden vej, jernbane, sporvognslinje, cykelsti eller gangsti og
- c) den er særligt afmærket som motorvej
- 2b) "primærvej": en vej, udpeget af medlemsstaterne, som forbinder større byer eller regioner

2c [...]"

c) nr. 5) og 6) udgår)

d) nr. 7) affattes således, og som nr. 7a) tilføjes:

"6 [...]"

7 "målrettet trafiksikkerhedsinspektion": en målrettet undersøgelse med henblik på at afdække farlige forhold, mangler og problemer, som øger risikoen for ulykker og tilskadekomst, på grundlag af et besøg på stedet af en eksisterende vej eller vejstrækning

7a "periodisk trafiksikkerhedsinspektion": en ordinær periodisk kontrol af forhold og mangler, som indebærer vedligeholdelsesarbejde af hensyn til sikkerheden"

e) som nr. 10) tilføjes:

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

3) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Trafiknetsikkerhedsvurdering

1. Medlemsstaterne sikrer, at der foretages en trafiknetsikkerhedsvurdering af det samlede vejnet, som er i brug, og som er omfattet af dette direktiv.

1a. Trafiknetsikkerhedsvurderinger evaluerer risikoen for alvorlige ulykker og konsekvenser, som et minimum på grundlag af:

- en besigtigelse, enten på stedet eller ved elektroniske midler, af karakteristika for vejens udformning (indbygget sikkerhed) og

- en analyse af strækninger på vejnettet, som har været i brug i mere end tre år, og hvor et stort antal alvorlige ulykker i forhold til trafikstrømmen har fundet sted
- [...].

- 1b. Medlemsstaterne sikrer, at den første vurdering er gennemført senest i 2025. Efterfølgende trafiknetsikkerhedsvurderinger foretages med en hyppighed, der er tilstrækkelig til at garantere et passende sikkerhedsniveau, men gennemføres under alle omstændigheder mindst hvert femte år.
2. Ved gennemførelsen af trafiknetsikkerhedsvurderingen kan medlemsstaterne tage hensyn til de vejledende elementer, som er fastsat i bilag III.
3. Ud fra resultaterne af den vurdering, der er omhandlet i stk. 1, og med henblik på prioritering af behovet for yderligere tiltag, klassificerer medlemsstaterne alle vejnettets delstrækninger efter deres sikkerhedsniveau.
4. [...]
5. [...]"
- 4) Artikel 6 ændres således:
 - a) Overskriften affattes således:

"Artikel 6

Periodiske trafiksikkerhedsinspektioner"

- a) Stk. 1 affattes således:
 1. "Medlemsstaterne sikrer, at der foretages periodiske trafiksikkerhedsinspektioner med en hyppighed, der er tilstrækkelig til at garantere et passende sikkerhedsniveau for den pågældende vejinfrastruktur."
- b) Stk. [...] 2 udgår, og stk. 3 affattes således:

2. [...]
3. Medlemsstaterne sørger for sikkerhed på de strækninger af vejnettet, som støder op til vejtunneler, der er omfattet af direktiv 2004/54/EF, med fælles trafiksikkerhedsinspektioner under medvirken af de kompetente instanser for så vidt angår gennemførelsen af dette direktiv og direktiv 2004/54/EF. De fælles trafiksikkerhedsinspektioner gennemføres mindst hvert sjette år."
- 5) Som artikel 6a, 6b og 6c indsættes:

"Artikel 6a

Opfølgning af procedurerne for veje, der er i brug

1. Medlemsstaterne sikrer, at konklusionerne af de trafiknetsikkerhedsvurderinger, som gennemføres i medfør af artikel 5, følges op med enten målrettede trafiksikkerhedsinspektioner eller direkte afhjælpende foranstaltninger.
 - 1a. I forbindelse med gennemførelsen af målrettede trafiksikkerhedsinspektioner kan medlemsstaterne tage hensyn til de vejledende elementer i bilag IIa.
 - 1b. Målrettede trafiksikkerhedsinspektioner gennemføres af eksperthold. Mindst et medlem af ekspertholdet skal opfylde kravene i artikel 9, stk. 4, litra a).
2. Medlemsstaterne sikrer, at konklusionerne af de målrettede trafiksikkerhedsinspektioner følges op med begrundede afgørelser om, hvorvidt afhjælpende foranstaltninger er påkrævet. Medlemsstaterne udpeger bl.a. vejstrækninger, hvor der er behov for forbedringer af vejinfrastrukturens sikkerhed, og fastlægger prioriterede foranstaltninger med henblik på at forbedre disse vejstrækningers sikkerhed.
3. Medlemsstaterne sikrer, at afhjælpende foranstaltninger målrettes vejstrækninger med lave sikkerhedsniveauer, hvor foranstaltninger med stort potentiale for at forbedre sikkerheden og nedbringe ulykkesomkostningerne kan gennemføres.
4. Medlemsstaterne skal udarbejde og regelmæssigt ajourføre en risikobaseret prioriteret handlingsplan med henblik på at følge fuldførelsen af de udpegede afhjælpende foranstaltninger.

Artikel 6b

Beskyttelse af bløde trafikanter

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

Artikel 6c

Kørebaneafmærkninger og færdselstavler

1. [...]

2. [...]

Kommissionen forelægger senest den [*EUT: tilføj dato for ikrafttræden + tre år*] Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om kørebaneafmærkninger og færdselstavler og deres synlighed og sporbarhed for både chauffører og køretøjer udstyret med førerstøttesystemer eller højere automatiseringsniveauer. Rapporten udarbejdes i samarbejde med eksperter, som er udpeget af medlemsstaterne. Rapporten skal navnlig indeholde følgende vurderinger:

- samspillet mellem forskellig førerstøtteteknologi og -infrastruktur
- indvirkningen af vejrforhold og atmosfæriske fænomener på de kørebaneafmærkninger og færdselstavler, der findes på Unionens område
- de forskellige internationale organers funktion i udarbejdelsen af standarder og andre krav og
- typen og hyppigheden af den vedligeholdelsesindsats, der er nødvendig for forskellige teknologier, herunder de anslåede omkostninger.

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

5a) I artikel 7 indsættes som stk. 1a:

"1a. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter fastlægge retningslinjer, ifølge hvilke ulykkens alvorlighed, herunder antallet af dødsulykker og tilskadekomne personer, indberettes. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 13, stk. 2."

6) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Udveksling af bedste praksis

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

7) Artikel 11, stk. 2, udgår.

"2. [...]"

- 8) som artikel 11a indsættes:

"Artikel 11a

Rapportering

1. Senest pr. 31. oktober og hvert femte år derefter forelægger medlemsstaterne Kommissionen en rapport om sikkerhedsklassificeringen af de vejstrækninger, for hvilke der er foretaget vurderinger i henhold til artikel 5"

- 9) Artikel 12 affattes således:

"Artikel 12

Ændring af bilagene

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12a vedrørende ændringer af bilagene for at tilpasse dem til den tekniske udvikling."

- 10) som artikel 12a indsættes:

"Artikel 12a

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 12, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [EUT: tilføj dato for ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegation af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 12 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
 4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹.
 5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
 6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 12 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."
- 11) Artikel 13, stk. 3, udgår.

"Artikel 13

Udvalgsprocedure

- 3) [...]
- 12) Bilagene ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [OP: indsæt DATOEN beregnet som 24 måneder efter ikrafttræden]. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne *På Rådets vegne*
Formand *Formand*

I bilagene til direktiv 2008/96/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Overskriften på bilag I affattes således:

**"BILAG I
VEJLEDENDE INDHOLD AF TRAFIKSIKKERHEDSMÆSSIGE
KONSEKVENSANALYSER"**

- 2) I bilag II foretages følgende ændringer:

- a) Overskriften affattes således:

**"BILAG II
VEJLEDENDE INDHOLD AF TRAFIKSIKKERHEDSREVISIONER"**

- b) I afsnit 1 tilføjes følgende litra n):

"n) forholdsregler vedrørende bløde trafikanter:

- i) forholdsregler vedrørende fodgængere
- ii) forholdsregler vedrørende cyklister
- iii) forholdsregler vedrørende tohjulede motorkøretøjer."

- c) Afsnit 2, litra h), affattes således:

"h) forholdsregler vedrørende bløde trafikanter:

- i) forholdsregler vedrørende fodgængere
- ii) forholdsregler vedrørende cyklister
- iii) forholdsregler vedrørende tohjulede motorkøretøjer."

3) som bilag IIa indsættes:

**"BILAG IIa
VEJLEDENDE ELEMENTER I MÅLRETTEDE
TRAFIKSIKKERHEDSINSPEKTIONER"**

Generelt:

- Vurder, om vejtypen er den rette til formålet
- Vurder/evaluer hastighedsgrænse, hastighed og overholdelse af regler
- Vurder sikkerhed for alle trafikanter, navnlig bløde trafikanter
- Vurder funktionaliteten af eller behovet for trafikstyring og kontrolsystemer

Udformning af veje

- Vurder udformningen af veje *Vurder, om udformningen af veje er i harmoni med vejens funktion (f.eks. overveje vejens bredde, antallet af baner, hastighedsgrænser, potentielle konflikter med fodgængere og cyklister)*
- Vurder vejtracé og udformning af vejkryds og udfletninger, herunder fodgængerovergange og jernbaneoverskæringer
- Undersøg funktionen af eller behovet for midterværn
- Undersøg beliggenhed og udformning af stoppesteder for offentlig transport
- Undersøg beliggenhed og sikkerhed af parkerings- og hvileområder

Vejsideområde og eksterne farer

- Undersøg vejsideområdet - se efter fysiske eller skarpe hindringer i vejsiden, vandløb eller stejle skråninger eller skrænter.
- Undersøg behovet for beskyttelse mod stenskred, jordskred, laviner og klimaændringer, f.eks. i forbindelse med højvande

Vejudstyr

- Undersøg vejudstyr - se efter farer ved og effektivitet af systemer.
- Vurder synlighed, læsbarhed, placering og funktion af kørebaneafmærkninger, tegn og signaler

Karakteristika ved vejbelægningen

- Undersøg vejbelægningens kvalitet
- Undersøg manglende friktion
- Undersøg effektiviteten af dræning på vejen og udenfor"

4) Bilag III affattes således:

BILAG III

VEJLEDENDE ELEMENTER I TRAFIKNETSIKKERHEDSVURDERINGER

Basisoplysninger: Trafikmængde, om muligt opdelt på forskellige trafikgrupper

(a) "Proaktiv vurdering" - Vejudformning og sikkerhedselementer på grundlag af kendte risikoelementer:

- Udformning til forebyggelse af frontale sammenstød.

Er højhastighedsveje fysisk adskilt i midten? (ja/nej)

- Udformning til forebyggelse af enkeltmandsulykker.

Er vejsideområder udformet til at begrænse antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne (hvilket omfatter ingen faste (ikkeenergiabsorberende) hindringer, stejle skråninger og dybt vand), og har veje autoværn, hvor det er nødvendigt? (ja/nej)

- Udformning til bløde trafikanter.

Er der adskilte veje til fodgængere og cyklister langs med og på tværs af vejen (HVIS disse trafikanter har ret til at bruge vejen)? Er fodgængere og cyklister adskilt fra motorkøretøjer, hvor mængden af disse trafikantgrupper ikke er ubetydelig? (ja/nej)

Er der sørget for hastighedsregulering i tilfælde, hvor vejen har en blanding af forskellige trafikantgrupper (motorkøretøjer såvel som fodgængere og cyklister)? (ja/nej)

- Udformning til at forebygge sideværts sammenstød.

Er der god synlighed ved overgangene? (ja/nej)

Er overgangene udformet således, at der undgås sideværts sammenstød (90-gradersvinkel)? (ja/nej)

(b) "Reaktiv vurdering" på grundlag af data om ulykker/analyser:

- Antal og stedsbestemmelse af dødsulykker opdelt på trafikantgrupper (heriblandt sorte pletter)
- Antal og stedsbestemmelse af alvorlige tilskadekomster opdelt på trafikantgrupper
- Forholdet mellem antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne personer (tæller) og million tilbagelagte kilometer med køretøj (nævner).

5) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) Nr. 1) affattes således:

1. "en så præcis angivelse af ulykkesstedet som muligt, herunder med GNSS-koordinater".

b) Nr. 5) affattes således:

- 5) "ulykkens omfang."
