



Rådet for  
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 18. maj 2018  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionel sag:  
2018/0129 (COD)**

---

---

**9040/18  
ADD 4**

**TRANS 208  
IA 136**

### **FØLGESKRIVELSE**

---

fra: Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 17. maj 2018

til: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

---

Komm. dok. nr.: SWD(2018) 176 final

---

Vedr.: ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE  
RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN Ledsagedokument til forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

---

Hermed følger til delegationerne dokument - SWD(2018) 176 final.

---

Bilag: SWD(2018) 176 final



Bruxelles, den 17.5.2018  
SWD(2018) 176 final

**ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE**

**RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN**

*Ledsagedokument til*

**forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2008/96/EF  
om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed**

{COM(2018) 274 final} - {SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final}

## Resumé

Konsekvensanalyse vedrørende revisionen af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed og direktiv 2004/54/EF om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet

### A. Behov for handling

#### Hvad er problemstillingen, og hvorfor er det en problemstilling på EU-plan?

Trods den løbende indsats på EU-niveau og på nationalt og lokalt niveau er faldet i antallet af trafikdræbte i EU stagneret i de seneste år, og det forekommer usandsynligt, at EU's strategiske mål om at halvere antallet af trafikdræbte pr. år i 2020 i forhold til 2010 vil blive nået. Der er behov for en styrket indsats på hele området – også for så vidt angår vejinfrastrukturer, der fortsat er en vigtig ulykkesårsag og udgør en medvirkende faktor i ca. 30 % af ulykkerne. To hovedproblemer er konstateret i forbindelse med konsekvensanalysen og høringerne: En stor andel af trafikken på den østlige del af TEN-T-nettet og en vis del af det vestlige Europa foregår på veje, hvor sikkerheden er lav. Den indbyggede sikkerhed på veje uden for TEN-T-nettet er lav. Der er store forskelle mellem det generelle sikkerhedsniveau på vejene i henholdsvis de vestlige og østlige EU-medlemsstater.

#### Hvilke resultater forventes der?

Initiativets overordnede målsætning er at nedbringe antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne på Unionens vejnet ved at gøre vejinfrastrukturen mere sikker. De fire specifikke mål er: 1) fremme af harmonisering og udveksling af viden blandt medlemsstaterne om procedurer og krav 2) beskyttelse af bløde trafikanter 3) forbedret ibrugtagning af nye teknologier og 4) forbedret opfølgning på konklusionerne af procedurerne for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed.

#### Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?

Generelt set går de negative eksterne effekter af vejtransport, såsom trafikdræbte og tilskadekomne, trængsel og forurening, på tværs af landegrænser og kan ikke løses ved nationale eller lokale initiativer alene. De vigtigste fordele ved EU-indsatsen består i konvergens mod højere niveauer for infrastrukturens sikkerhed i hele Unionen. Det vil blive mere sikkert at rejse på vejnettet i hele Unionen, og lande med mindre gode resultater vil kunne drage fordel af de erfaringer, der er gjort i lande, som er længere fremme. Ved at fastsætte generelle, EU-dækkende præstationskrav, f.eks. til kørebaneafmærkning og færdselstavler, lettes og fremskyndes ibrugtagningen af nye sikkerhedselementer, der er afhængige af vejinfrastrukturen, såsom vognbaneassistenter. En EU-indsats for bløde trafikanter vil sikre, at bløde trafikanters sikkerhed vurderes særskilt i programmer for vurdering af vejnettet med henblik på at forbedre deres sikkerhedsforhold i EU's samlede hovedvejnet.

### B. Løsninger

#### Hvilke forskellige løsninger er der for at nå målene? Er en løsning ønskelig frem for andre? Hvis ikke, hvorfor?

Politiske løsningsmodeller, der omfatter TEN-T (løsningsmodel 1-3), og løsningsmodeller med et anvendelsesområde ud over TEN-T (løsningsmodel A-C) blev vurderet hver for sig.

Politiske løsningsmodeller for TEN-T-nettet.

- **Løsningsmodel 1** består af "bløde" foranstaltninger til fremme af videndeling kombineret med lovgivningsforanstaltninger for at gøre procedurerne mere gennemskuelige og indføre krav om, at der fokuseres på dels at vurdere sårbare trafikanters sikkerhed og dels at lette ibrugtagningen af nye teknologier. Den skaber også en forbedret grænseflade mellem RISM- og tunnelsikkerhedsdirektivet.

- **Løsningsmodel 2** bygger på løsningsmodel 1 og tilføjer obligatorisk opfølgning på inspektioner via risikobaserede prioriteringsplaner, sikkerhedsinspektioner af vejnettet og generelle, EU-dækkende præstationskrav til kørebaneafmærkning og færdselstavler.

- **Løsningsmodel 3** bygger på løsningsmodel 2 og tilføjer et minimumssikkerhedsniveau, der skal nås på TEN-T-veje, og dette kombineres med fastlæggelse af yderligere mindstekrav til ydeevnen for tilbehør til veje (motorcykelvenlige autoværn).

Politiske løsningsmodeller for veje uden for TEN-T-nettet.

- **Løsningsmodel A** går ud på, at ethvert vejprojekt på det nationale vejnet, der helt eller delvist finansieres med EU-midler, skal være underlagt procedurerne i RISM-direktivet.

- **Løsningsmodel B** går ud på at gøre procedurerne i det gældende RISM-direktiv obligatoriske for nationale veje og hovedveje uden for TEN-T.

<p>- <b>Løsningsmodel C</b> bygger på løsningsmodel B og udvider foranstaltningerne i løsningsmodel 2 til nationale veje og hovedveje uden for TEN-T. De foretrukne løsningsmodeller er henholdsvis <b>løsningsmodel 2</b> og <b>løsningsmodel C</b>. Disse 2 modeller kan kombineres.</p>
<p><b>Hvad er de forskellige interessenters holdning? Hvem støtter hvilken løsning?</b></p> <p>Der er bred opbakning til foranstaltninger med henblik på at forbedre gennemsigtighed og opfølgning samt bedre at imødekomme sårbare trafikanters behov. Der er også konstateret åbenhed over for idéen om vejnetinspektioner, idet nogle medlemsstater dog gav udtryk for betænkelighed ved at pålægge et minimumssikkerhedsniveau for TEN-T, navnlig hvad angår omkostningerne og den metode, som skal anvendes. Udvidelsen af anvendelsesområdet ud over TEN-T viste sig at være det mest kontroversielle forslag, hvor ikkestatslige organisationer og erhvervslivet foretrækker en udvidelse, men medlemsstaternes myndigheder foretrækker at holde anvendelsen begrænset til TEN-T.</p>
<p><b>C. Den foretrukne løsnings virkninger</b></p>
<p><b>Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?</b></p> <p>En kombination af løsningsmodel 2 og C forventes at få følgende konsekvenser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En positiv virkning med hensyn til at nedbringe antallet af trafikdræbte med skønsmæssigt 3 200 menneskeliv og forebygge skønsmæssigt 20 700 alvorligt tilskadekomne i 2020-2030 i forhold til referencescenariet (14 650 reddede menneskeliv og 97 502 færre alvorligt tilskadekomne i 2020-2050).</li> <li>- En korrekt opfølgning på RISM-procedurerne generelt og navnlig vejnetinspektioner vil udmønte sig i mange små interventioner på de berørte vejnet. Disse aktiviteter udføres typisk af små og mellemstore virksomheder, som derfor ventes at ville drage fordel af initiativet.</li> <li>- Foranstaltningerne kan også indebære gunstige miljøpåvirkninger af begrænset omfang. Færre trafikulykker må forventes at forbedre færdselsstrømmen en smule. Dette kunne mindske trængslen og dermed energiforbrug og emissioner. Men disse virkninger forventes at være meget begrænsede og er derfor ikke kvantificeret.</li> </ul>
<p><b>Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?</b></p> <p>Gennemførelsen af de relevante procedurer og udførelsen af de nødvendige opgraderinger af vejnettet forventes at koste ca. 9 444 mio. EUR.</p>
<p><b>Hvilke virkninger er der for SMV'er og konkurrenceevnen?</b></p> <p>SMV vil sandsynligvis drage fordel af dette initiativ (se ovenfor). På grund af aktiviteternes relativt lokale karakter forventes ingen indvirkninger på EU-virksomheders konkurrenceevne.</p>
<p><b>Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?</b></p> <p>Ja, omkostningerne i forbindelse med initiativet vil blive afholdt af de nationale budgetter og myndigheder. Omkostningerne vil imidlertid blive mere end opvejet af de sociale fordele ved initiativet.</p>
<p><b>Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?</b></p> <p>Nej.</p>
<p><b>Proportionalitet?</b></p> <p>Den foretrukne løsning går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at løse det oprindelige problem og opfylde formålet med initiativet. Udvidelsen af anvendelsesområdet ud over TEN-T er forholdsmæssig, da den er målrettet 15 % af vejnettet, målt på længden, der tegner sig for ca. 39 % af de trafikdræbte i EU. For yderligere at sikre overholdelsen af proportionalitetsprincippet vil medlemsstaterne blive inddraget i den nærmere afgrænsning af det pågældende vejnet.</p>
<p><b>D. Opfølgning</b></p>
<p><b>Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?</b></p> <p>Når den nye lovgivning er trådt i kraft i sin helhed, vil Kommissionen foretage en evaluering for at kontrollere, om målsætningerne er nået. Denne evaluering på grundlag af sikkerhedsklassificeringen af de veje, der er omfattet af procedurerne, dvs. den centrale resultatindikator, som er fastlagt i konsekvensanalysen, har til formål at fastslå, om de nye foranstaltninger har ført til en forbedring af situationen.</p>

