



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 18 maj 2018
(OR. en)

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

**9040/18
ADD 4**

**TRANS 208
IA 136**

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	17 maj 2018
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

Komm. dok. nr:	SWD(2018) 176 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN Följedokument till Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2018) 176 final.

Bilaga: SWD(2018) 176 final



Bryssel den 17.5.2018
SWD(2018) 176 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

Följedokument till

**Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2008/96/EG
om förvaltning av vägars säkerhet**

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

Sammanfattning

Konsekvensbedömning av översynen av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet och direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet

A. Behovet av åtgärder

Vad är problemet, och varför är det ett problem på EU-nivå?

Trots fortsatta åtgärder på europeisk, nationell och lokal nivå har minskningen av antalet dödsoffer på vägarna stagnerat under de senaste åren, och det förefaller osannolikt att EU:s strategiska mål att halvera antalet senast 2020, jämfört med 2010, kommer att uppnås. Förstärkta åtgärder behövs inom hela området, bland annat när det gäller väginfrastruktur, som fortfarande, i omkring 30 % av olyckorna, är en betydande olycksorsak och en faktor som har stor betydelse för hur allvarliga olyckorna blir. I konsekvensbedömningen och samråden identifierades två huvudproblem: En stor andel av resorna i de östra delarna av TEN-T och en del av resorna i de västra delarna av Europa sker på vägar med låga säkerhetsprestanda; och den inbyggda säkerheten på vägar utanför TEN-T är låg. Det finns stora skillnader mellan övergripande säkerhetsprestanda på vägarna i EU:s västliga och östliga medlemsstater.

Vad vill man uppnå?

Det övergripande syftet med initiativet är att minska antalet dödsoffer och svårt skadade på EU:s vägar genom att förbättra säkerheten i väginfrastrukturen. De fyra särskilda målen är följande: 1) Att främja harmonisering och kunskapsutbyte mellan medlemsstaterna om förfaranden och krav. 2) Att skydda oskyddade trafikanter. 3) Att förbättra spridningen av ny teknik. 4) Att förbättra uppföljningen av resultaten av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet.

Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?

I allmänhet är negativa externa effekter av vägtransporter – inklusive dödoolyckor i trafiken och personskador, trafikstockningar och föroreningar – gränsöverskridande problem som inte kan lösas genom enbart nationella eller lokala åtgärder. De viktigaste fördelarna med åtgärder på EU-nivå inom ramen för detta initiativ ligger i konvergensen mot högre nivåer av infrastructuresäkerhet i hela EU. Att resa på vägar överallt i EU kommer att bli säkrare, och länder med sämre resultat på detta område kommer att kunna dra nytta av erfarenheterna från länder som kommit längre. EU-omfattande fastställande av allmänna funktionskrav, t.ex. för vägmarkeringar och vägmärken, kommer att underlätta och påskynda utbyggnaden av nya säkerhetsfunktioner som är beroende av väginfrastrukturens utformning, exempelvis körfältsassistans. När det gäller oskyddade trafikanter kommer åtgärder på EU-nivå att säkerställa att det i vägbedömningsprogram görs en separat bedömning av oskyddade trafikanters säkerhet i syfte att förbättra säkerheten i hela huvudvägnätet i EU.

B. Lösningar

Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?

Alternativ som gäller TEN-T (alternativen 1–3) och de som gäller delar av nätet utanför TEN-T (alternativen A–C) har bedömts separat.

Alternativ som gäller TEN-T:

- **Alternativ 1** består av "mjuka" åtgärder för att främja kunskapsutbyte, i kombination med lagstiftningsåtgärder för att förbättra insynen i förfarandena, och för att införa krav på att fokusera på bedömning av säkerheten för oskyddade trafikanter och för att underlätta utbyggnaden av ny teknik. Det skapar också ett bättre gränssnitt mellan vägsäkerhetsdirektivet och direktivet om säkerhet i tunnlar.
- **Alternativ 2** bygger på alternativ 1 och lägger till obligatorisk uppföljning av inspektioner genom riskbaserade prioriteringsplaner, säkerhetsinspektioner i hela nätet och allmänna funktionskrav för vägmarkeringar och vägmärken.
- **Alternativ 3** bygger på alternativ 2 och lägger till en lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås på TEN-T-vägar, i kombination med ytterligare lägsta funktionskrav för vägutrustning (motorcykelvänliga skyddsräcken).

Alternativ som gäller utanför TEN-T:

- **Alternativ A** innebär att alla vägprojekt inom det nationella vägnätet som helt eller delvis finansieras med EU-medel ska omfattas av de förfaranden som föreskrivs i vägsäkerhetsdirektivet.

<p>– Alternativ B innebär att förfarandena i det nuvarande vägsäkerhetsdirektivet blir obligatoriska för nationella vägar och huvudvägar utanför TEN-T.</p> <p>– Alternativ C bygger på alternativ B och utökar åtgärderna i alternativ 2 till nationella vägar och huvudvägar utanför TEN-T.</p> <p>De rekommenderade alternativen är alternativ 2 och alternativ C. Dessa två alternativ kan kombineras.</p>
<p>Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?</p> <p>Det finns ett brett stöd för åtgärder som syftar till att förbättra insynen och uppföljningen samt åtgärder som syftar till att bättre beakta oskyddade trafikanter behov. Det finns också en öppenhet för idén om inspektioner i hela nätet, men vissa medlemsstater uttrycker oro över att en lägsta säkerhetsnivå för TEN-T görs obligatorisk, särskilt när det gäller kostnader och den metod som ska användas. Utvidgningen av tillämpningsområdet till att omfatta delar utanför TEN-T har visat sig vara det mest kontroversiella förslaget; icke-statliga organisationer och företag föredrar en utvidgning, och medlemsstaternas myndigheter föredrar att begränsa tillämpningsområdet till TEN-T.</p>
<p>C. De rekommenderade alternativens konsekvenser</p>
<p>Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om sådant alternativ finns, annars med huvudalternativ)?</p> <p>Kombinationen av alternativen 2 och C väntas få följande effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Positiva effekter när det gäller att minska antalet dödsolyckor och allvarliga personskador på vägarna: en minskning med cirka 3 200 respektive 20 700 under perioden 2020–2030 jämfört med referensscenariot (14 650 liv räddas och 97 502 allvarliga skador undviks under perioden 2020–2050). – Vederbörlig uppföljning av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet i allmänhet och nätomspännande inspektioner i synnerhet kommer att resultera i många småskaliga insatser i det vägnät som omfattas. Sådan verksamhet utförs normalt av små och medelstora företag, som därför sannolikt kan dra fördel av initiativet. – Åtgärderna kan också ha små men positiva miljökonsekvenser. Färre trafikolyckor kan marginellt förbättra det totala trafikflödet. Detta kan minska trafikstockningarna och därmed även energiförbrukningen och utsläppen i luften. Dock väntas dessa effekter bli mycket begränsade, och därför kvantifieras de inte.
<p>Vad är kostnaderna för de rekommenderade alternativen (om sådana alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?</p> <p>Uppskattningsvis 9 444 miljoner euro till följd av genomförandet av de relevanta förfarandena och de nödvändiga uppgraderingarna av vägnätet.</p>
<p>Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?</p> <p>Små och medelstora företag kommer sannolikt att kunna dra nytta av detta initiativ (se ovan). På grund av verksamheternas relativt lokala karaktär förväntas inga konsekvenser för EU-företagens konkurrenskraft.</p>
<p>Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?</p> <p>Ja, kostnaderna för initiativet kommer att bäras av de nationella budgetarna och förvaltningarna. Kostnaderna kommer dock att uppvägas mer än väl av den sociala nytta som initiativet ger upphov till.</p>
<p>Uppstår andra betydande konsekvenser?</p> <p>Nej.</p>
<p>Proportionalitetsprincipen</p> <p>Det rekommenderade alternativet går inte utöver vad som är nödvändigt för att lösa det ursprungliga problemet och uppnå målen för initiativet. Utvidgningen av tillämpningsområdet till att omfatta delar utanför TEN-T är proportionerlig eftersom den är inriktad på 15 % (räknat på längd) av vägnätet där cirka 39 % av dödsolyckorna i trafiken i EU sker. För att ytterligare främja proportionalitet kommer medlemsstaterna att vara delaktiga i det exakta fastställandet av det berörda vägnätet.</p>
<p>D. Uppföljning</p>
<p>När kommer åtgärderna att ses över?</p> <p>När det nya regelverket har börjat tillämpas i sin helhet kommer kommissionen att genomföra en utvärdering för att kontrollera om målen har uppnåtts. Utvärderingen – baserad på säkerhetsklassningen för de vägar som omfattas av förfarandena, den viktigaste resultatindikatorn enligt konsekvensbedömningen – är avsedd att fastställa huruvida de nya åtgärderna har lett till en förbättring av situationen.</p>