



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 18 maj 2018  
(OR. en)

9040/18

---

---

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

---

---

**TRANS 208  
IA 136**

## FÖRSLAG

---

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:	COM(2018) 274 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet

---

För delegationerna bifogas dokument – COM(2018) 274 final.

---

Bilaga: COM(2018) 274 final



Bryssel den 17.5.2018  
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

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

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

Trafiksäkerheten i EU har förbättrats avsevärt under de senaste årtiondena tack vare åtgärder på EU-nivå samt nationell, regional och lokal nivå. Mellan 2001 och 2010 har antalet dödsolyckor i trafiken i EU sjunkit med 43 %, och med ytterligare 19 % mellan 2010 och 2016. Under 2016 miste 25 620 personer livet på vägarna i EU, 510 färre än under 2015 och nästan 5 900 färre än under 2010.

Även om vissa medlemsstater fortsätter att göra stora framsteg varje år har antalet dödsoffer på vägarna i EU stagnerat under de senaste åren. Aktörerna på trafiksäkerhetsområdet har reagerat på nedgången med förnyat engagemang, vilket EU:s transportministrar uttryckt i Vallettaförklaringen om trafiksäkerhet från mars 2017<sup>1</sup>.

Med stöd av denna politiska satsning föreslår kommissionen också, parallellt med detta initiativ, en ram för trafiksäkerhet för 2020–2030 som är bättre anpassad till redan kända utmaningar och till förändringar i mobiliteten till följd av trender i samhället (t.ex. fler cyklister och fotgängare, ett åldrande samhälle) och ny teknisk utveckling. Den föreslagna ramen följer strategin för säkert system (Safe System). Strategin grundas på principen att människor kan och kommer att fortsätta att göra misstag, och att det är ett ansvar som delas av aktörer på alla nivåer att se till att trafikolyckor inte leder till allvarliga eller dödliga skador. Enligt strategin för säkert system måste säkerheten i systemets alla delar förbättras – vägar och vägkanter, hastigheter, fordon och väganvändning, så att om en del brister kommer andra delar fortfarande att skydda de inblandade.

Väginfrastruktur kommer även i fortsättningen att i högsta grad vara en del av den nya strategin. Väl utformade och ordentligt underhållna vägar kan 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) kan göra de olyckor som inträffar mindre allvarliga.

Direktivet om förvaltning av vägars säkerhet<sup>2</sup> (nedan kallat *vägsäkerhetsdirektivet*) antogs 2008 för att säkerställa att överväganden avseende trafiksäkerheten står i förgrunden i alla faser avseende projektering, utformning och drift av väginfrastruktur. Det finns dock stora skillnader i hur medlemsstaterna har genomfört direktivet, med många högpresterande länder som går längre än kraven i direktivet, och andra länder som släpar efter.

Det övergripande syftet med det förslagna initiativet är att minska antalet dödsoffer på vägarna och svårt skadade i EU:s vägnät genom att förbättra säkerheten i väginfrastrukturen. Till de särskilda målen hör följande:

- Att förbättra uppföljningen av resultaten av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet.
- Att främja harmonisering och kunskapsutbyte mellan medlemsstaterna om dessa förfaranden och krav.

<sup>1</sup> <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/sv/pdf>.

<sup>2</sup> 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.

- Att skydda oskyddade trafikanter.
- Att förbättra spridningen av ny teknik.
- Att arbeta mot en konsekvent hög trafiksäkerhetsnivå i alla medlemsstater, och använda de begränsade ekonomiska resurserna på ett effektivt sätt.

Syftet med det reviderade direktivet är att uppnå dessa mål genom att följande huvudsakliga ändringar införs:

- Obligatorisk insyn i och uppföljning av förfarandena för förvaltning av infrastrukturens säkerhet.
- Införande av en bedömning av vägarna i hela nätet, en systematisk och förebyggande kartläggning av risker för bedömning av vägnas ”inbyggda”, eller inneboende, säkerhet i hela EU.
- Utvidgning av direktivets tillämpningsområde så att det utöver det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) även omfattar motorvägar och huvudvägar utanför nätet samt alla vägar utanför städerna som byggts helt eller delvis med EU-medel.
- Fastställande av allmänna funktionskrav för vägmarkeringar och vägmärken för att underlätta införande av system för samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet.
- Obligatoriskt beaktande av oskyddade trafikanter vid alla förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet.
- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Initiativet syftar till att åtgärda bristerna i direktiv 2008/96/EG.

Initiativet är nära kopplat till förslaget om revidering av förordningen om allmän säkerhet<sup>3</sup> och förordningen om skydd av fotgängare<sup>4</sup>. Förslaget syftar till att förbättra reglerna om fordonssäkerhet genom ytterligare säkerhetsfunktioner, inklusive aktiva säkerhetssystem som är utformade för att förebygga olyckor och funktioner för att skydda oskyddade trafikanter. Beröringspunkten för de två initiativen ligger där fordonstekniken är beroende av infrastrukturen (t.ex. synliga vägmarkeringar för att stödja körfältsassistans).

När det gäller teknisk utveckling har förslaget också nära koppling till initiativ som ingår i kommissionens strategi för samverkande intelligenta transportsystem (nedan kallade *samverkande ITS*)<sup>5</sup>.

Alla dessa initiativ bör ses som en del av en lång rad åtgärder för trafiksäkerhet som vidtas ur perspektivet säkert system.

Förhållandet mellan vägsäkerhetsdirektivet och direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (nedan kallat *tunneldirektivet*) har bedömts som del av lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling.

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009).

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009 av den 14 januari 2009 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter EUT L 35, 4.2.2009.

<sup>5</sup> Meddelande från kommissionen *En europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem, en milstolpe mot samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet* (COM/2016/0766 final).

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget är förankrat i Junckerkommissionens fokus på ett EU som skyddar, försvarar och sätter medborgarna i centrum. Det utgör en del av kommissionens ansträngningar för att föra medborgarna närmare EU genom att göra det till en prioritering att skydda dem. Det bidrar också till genomförandet av den europeiska pelaren för sociala rättigheter, där det fastslås att ”var och en har rätt till väsentliga tjänster av god kvalitet”, inklusive transporter.

Detta ligger i linje med de mål som fastställdes i vitboken om transporter från 2011<sup>6</sup> och i de politiska riktlinjerna för trafiksäkerhet 2011–2020<sup>7</sup>, och utgör en del av EU:s nya ram för trafiksäkerhetspolitik 2020–2030. Det står i överensstämmelse med kommissionens strävan att underlätta införande av uppkopplade, samverkande och automatiserade lösningar för mobilitet, i synnerhet [meddelandet om samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet], och är en del av det tredje mobilitetspaketet som har lagts fram som en del av förslagen om energiunionen.

## 2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORCIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

EU har delad befogenhet på området transportsäkerhet i enlighet med artikel 4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Förslaget grundar sig på artikel 91.1 c i EUF-fördraget, som lägger grunden för åtgärder för att förbättra transportsäkerheten, inbegripet trafiksäkerhet. Eftersom det är delad befogenhet gäller subsidiaritetsperspektivet.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Negativa externa effekter av trafikolyckor, inklusive dödsoffer på vägarna och trafikstockningar, är gränsöverskridande problem som inte kan lösas genom enbart nationella eller lokala åtgärder. För att uppnå och vidmakthålla en hög trafiksäkerhetsnivå i hela EU krävs för nätet av större vägar en målinriktad användning av förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet som bygger på ett lämpligt och proportionerligt regelverk. Den nödvändiga nivån för säker mobilitet i de viktigaste delarna av EU:s vägnät skulle inte kunna uppnås utan insatser på EU-nivå eftersom frivilliga åtgärder inte stöds av alla medlemsstater.

Utvärderingen i efterhand och samråd som genomfördes som en del av konsekvensbedömningen<sup>8</sup> har bekräftat att det befintliga direktivet har gett resultat och är allmänt accepterat bland medlemsstater och berörda parter. Att uppdatera regelverket med hänsyn till ny utveckling och att öka dess effektivitet och ändamålsenlighet är därför en logisk följd av ovanstående överväganden.

Beträffande utvidgningen av tillämpningsområdet till att omfatta mer än TEN-T är det uppenbart att vägarna inom TEN-T är beroende av anslutande vägar som länkar samman viktiga centrum för ekonomisk verksamhet med TEN-T. Många vägar som inte ingår i TEN-T är viktiga för att vägtransporterna ska fungera generellt inom EU och utnyttjas av en betydande mängd nationell och internationell trafik. Trafiksäkerhetsnivån på dessa vägar kan vara betydligt lägre än på vägarna inom TEN-T, vilka står för endast 8 % av dödsoffren i EU.

<sup>6</sup> Vitbok – Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM(2011) 144 slutlig).

<sup>7</sup> Kommissionens meddelande *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* (KOM(2010) 389 slutlig).

<sup>8</sup> SWD(2018)175.

Efterhandsutvärderingen har visat att de medlemsstater som under en viss tid har tillämpat förfarandena enligt vägsäkerhetsdirektivet på sina nationella vägar uppnår mycket bättre trafiksäkerhetsresultat än medlemsstater som inte gör det. På grund av höga trafikvolymerna står EU:s landsvägsnät för en hög procentandel av dödsoffren i förhållande till dessa vägars andel av det totala vägnätet (15 % av vägnätet utanför stadsområden räknat i vägkilometer står för ungefär 39 % av alla dödsoffer på vägarna i EU). Samordnade åtgärder på EU-nivå för huvudvägnätet (inbegripet den del som inte ingår i TEN-T) kommer därför att bidra till att uppnå både EU:s mål på medellång sikt att halvera antalet dödsoffer fram till 2030 och det långsiktiga målet att närma sig noll dödsoffer i trafiken senast 2050.

Utän insatser på EU-nivå skulle de nuvarande skillnaderna i nationella strategier kvarstå – många medlemsstater, särskilt de med högre dödstal, skulle inte systematiskt tillämpa direktivets principer utan bindande EU-regler. En sådan situation skulle leda till fortsatt låga trafiksäkerhetsresultat i dessa medlemsstater, vilket även skulle inverka negativt på trafiksäkerhetsresultaten i EU som helhet.

De viktigaste fördelarna med åtgärder på EU-nivå ligger i högre standarder för infrastrukturens säkerhet som närmar sig varandra över hela EU, vilket är det som initiativet syftar till att åstadkomma. Att resa överallt i EU bör bli säkrare, och länder som inte har så bra resultat som andra kommer att kunna dra nytta av erfarenheterna från länder som kommit längre. Detta bör i sin tur få den inre marknaden att fungera bättre, skapa smidigare och mer likartade resor för passagerartrafik och godstransporter samt stödja EU:s mål om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.

Utän insatser på EU-nivå skulle det inte finnas någon EU-övergripande jämförbar överblick över trafiksäkerheten på huvudvägnäten i medlemsstaterna och inte heller några möjligheter till jämförelse för prioritering av EU-medel.

- **Proportionalitetsprincipen**

De alternativ som utvärderats i konsekvensbedömningen är proportionerliga i varierande grad när det gäller att nå de politiska målen. Medan alla alternativ består av beprövade åtgärder för att på ett effektivt hantera problemet med dödsoffer på vägarna och svåra skador är det mest långtgående alternativet det minst proportionerliga. En utvidgning av direktivets tillämpningsområde till huvudvägnäten i medlemsstaterna är proportionerligt eftersom de omfattar relativt blygsamma 15 % av vägnätets längd. De står emellertid för ungefär 39 % av alla dödsoffer på vägarna i EU.

Kostnaderna för medlemsstaterna är begränsade i förhållande till fördelarna, och det bästa alternativet är tre gånger billigare och mer flexibelt än det mest långtgående alternativ som utvärderats.

- **Val av instrument**

Eftersom den rättsakt som ska ändras är ett direktiv bör ändringsakten vara i samma form.

### 3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Kommissionen offentliggjorde resultaten av efterhandsutvärderingen av det befintliga direktivet 2015<sup>9</sup>. De kan sammanfattas på följande sätt:

- Direktivet har lett till ett annorlunda sätt att tänka om och hantera förvaltningen av vägars säkerhet.
- Det har uppmuntrat en allmän användning av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet, som nu finns i samtliga medlemsstater och baseras på en minimiuppsättning obligatoriska EU-regler för förvaltning av vägar inom TEN-T.
- Det tillhandahåller ett ”gemensamt språk” för genomförandet av åtgärder för vägars säkerhet.
- På nationell nivå har det lett till en normativ och operativ process som inte skulle ha ägt rum på ett så omfattande sätt utan insatser på EU-nivå.

Däremot verkar direktivet inte ha givit något incitament till att öka utbytet av god praxis mellan medlemsstaterna. Dessutom är direktivets tillämpningsområde begränsat till vägar inom TEN-T, som främst är motorvägar och endast står för cirka 8 % av det totala antalet dödsoffer på vägarna i EU. De flesta av medlemsstaterna tillämpar dock på frivillig basis ett eller flera av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet i direktivet för delar av sina vägnät utanför TEN-T.

Utvärderingen gav inga belägg för att en integrering av direktivet med tunneldirektivet ytterligare skulle förbättra säkerheten i vägtunnlar som ingår i TEN-T.

- **Samråd med berörda parter**

Vid utarbetandet av konsekvensanalysen för detta förslag har kommissionen genomfört ett antal samråd med berörda parter. Vissa av dessa ingick i den konsekvensanalys som utfördes av en extern konsult (COWI). Följande aktiviteter i samband med samråd har genomförts:

- Konferens med berörda parter anordnad av kommissionen i mars 2017 i Valletta, Malta.
- Möten med viktiga berörda parter.
- En riktad enkät till berörda parter (genomförd av COWI).
- Enskilda intervjuer med utvalda berörda parter (genomförda av COWI).
- Ett offentligt samråd genomfördes mellan den 14 juni och den 10 september 2017.
- Möten med kommittén för säkerhet i vägtunnlar och kommittén för förvaltning av vägars säkerhet.

En stor majoritet av de som svarade ansåg att EU:s nuvarande rättsliga ram, både för förvaltning av vägars säkerhet och för säkerhet i tunnlar, täcker in problemet med trafiksäkerhet i stor utsträckning eller i ganska stor utsträckning. De hänvisade dock i

---

<sup>9</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

synnerhet till följande brister inom den nuvarande ramen: brist på harmonisering, bristande informationsutbyte och begränsat tillämpningsområde.

Vid konferensen i Malta i mars 2017 rekommenderade berörda parter kommissionen att se över vägsäkerhetsdirektivet och att fokusera mer på uppmätta resultat och mindre på input, utöver att göra en översyn av programmets mål (för TEN-T) och finansiella instrument.

På det hela taget rådde nästan enhällighet om att förbättringar krävs när det gäller underhåll och reparationer av befintliga vägar, uppgradering av befintliga vägars säkerhetsfunktioner och bättre skydd av oskyddade trafikanter. Åsikterna gick mer isär om huruvida förbättringar behövs av kvaliteten på vägutrustning (t.ex. skyddsräcken) och vägmarkeringars och vägmärkens synlighet. En klar majoritet av de svarande ansåg emellertid fortfarande att förbättringar behövs. Det rådde allmän enighet om att det bör finnas gemensamma funktionskrav i EU för vägmarkeringars och vägmärkens synlighet.

Det offentliga samrådet visade också på stor enighet om att jämförbara metoder bör användas i hela EU för att mäta vägnätets säkerhet.

Beträffande beredskapen inför utvecklingen av samverkande, uppkopplad och autonom mobilitet gick åsikterna isär om huruvida den fysiska infrastrukturen måste anpassas till högt automatiserade fordon, eller om fordonen måste utvecklas så att de kan anpassa sig till den befintliga infrastrukturen. Kommissionen drog slutsatsen att en viss grad av harmonisering av den fysiska infrastrukturen kommer att behövas för att en högre grad av automatisering ska kunna införas på ett smidigt sätt och för att säkerställa att automatiserade fordon fungerar säkert i blandad trafik. En rapport som nyligen publicerats av TM2.0-plattformens arbetsgrupp om automatisering av väginfrastrukturen<sup>10</sup> (bestående av företrädare för offentliga myndigheter, tjänsteleverantörer, leverantörer, tillverkare och forskare) stöder denna slutsats.

Kommentarer om behoven hos oskyddade trafikanter belyste svårigheten med att fastställa enskilda åtgärder för vissa typer av oskyddade trafikanter. På det hela taget anser kommissionen att det är bättre att inte fastställa särskilda åtgärder, utan att istället föreskriva en allmän skyldighet att beakta behoven hos alla grupper av oskyddade trafikanter i förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet och att hitta den lämpligaste lösningen för de lokala förhållandena.

Åsikterna gick isär om en eventuell utvidgning av lagstiftningens tillämpningsområde utöver TEN-T. Privata företag och icke-statliga organisationer var mest benägna att anse att lagstiftningens tillämpningsområde borde omfatta alla vägar eller alla större vägar och nationella vägar, medan offentliga myndigheter tenderade att anse att tillämpningsområdet borde omfatta TEN-T. Ett antal svarande i den riktade enkäten till berörda parter nämnde medlemsstaternas motvillighet att acceptera en utvidgning till vägar utanför TEN-T på grund av subsidiaritetskäl. En medlemsstat menade att det, bortsett från subsidiaritetsfrågan, vore lämpligare att inte utöka direktivets tillämpningsområde (utöver TEN-T) för att behålla möjligheten att anpassa metoder och bestämmelser till särdragen hos näten och deras förvaltare. De svarande insåg också att det finns en stor potential att minska antalet dödsoffer, med tanke på att de flesta dödsolyckor inträffar utanför TEN-T.

Europeiska transportsäkerhetsrådet gjorde gällande att lagstiftningens tillämpningsområde borde utvidgas till att omfatta alla motorvägar, alla av EU (sam-)finansierade vägar samt alla

---

<sup>10</sup> <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>.



större vägar på landsbygden och i städerna. Detta är nödvändigt mot bakgrund av det nya målet att fokusera på att minska allvarliga skador och dödsfall (eftersom en större andel av skadorna inträffar i stadsområden) och eftersom trafikanter bör ha rätt till samma säkerhetsnivå på alla vägar.

På det hela taget var kommissionens slutsats att en begränsad utvidgning utanför TEN-T för att inbegripa huvudvägar, vilket skulle beakta ett mycket större antal dödsoffer utan att omfattningen på arbetsbörda och kostnader blir oproportionerlig för medlemsstaterna, är motiverad och proportionerlig.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Kommissionen inhämtade externa sakkunnigutlåtanden genom ett kontrakt för en stödstudie med ett konsortium lett av Ecorys och bestående av sakkunniga från COWI och SWOV, som inleddes i september 2016. Resultaten av konsekvensbedömningen bygger på slutrapporten som detta kontrakt ledde fram till.

Dessutom kontraherades en extern sakkunnig (professor George Yannis från det nationella tekniska universitetet i Aten) för att tillhandahålla en kompletterande analys, en vetenskaplig undersökning och ytterligare validering.

En icke uttömmande förteckning över externa studier som användes som underlag vid utarbetandet av konsekvensbedömningen finns i bilagorna till rapporten. På det hela taget är de källor som användes talrika, mycket uttömmande och representativa för de olika grupperna av berörda parter.

- **Konsekvensbedömning**

Initiativet åtföljs av en konsekvensbedömning, som med vissa reservationer har fått ett positivt yttrande från nämnden för lagstiftningskontroll. Nämnden avgav rekommendationer och efterlyste bättre motivering och förtydliganden om i synnerhet följande:

- Initiativets förväntade bidrag inom den övergripande metoden för trafiksäkerhet inom ramen för principen om säkert system samt dess relation och komplementaritet till det parallella initiativet för allmän fordonssäkerhet och säkerhet för fotgängare.
- Det förespråkade alternativets proportionalitet, särskilt i fråga om finansiella begränsningar.
- Behovet av slutsatser från utvärderingarna av det befintliga direktivet och tunneldirektivet och hur man ska hantera frågor om verkställighet.

Synpunkterna har beaktats i den reviderade konsekvensbedömningen. De ger ytterligare förklaringar, vilket framgår av bilaga I till konsekvensbedömningen. Bland annat gjordes följande ändringar för att beakta aspekterna som nämns ovan:

- Förklaringar av strategin för säkert system, bidragen från enskilda initiativ, relationen till det parallella initiativet för allmän fordonssäkerhet och säkerhet för fotgängare och deras respektive bidrag till det övergripande målet lades till.
- Bristen på finansiering betraktades som en orsak till problem och ett särskilt mål utökades för att beakta de finansiella begränsningarna. Efterlevnadskostnader inkluderades för varje medlemsstat för 2030.

- Ytterligare information om resultaten av efterhandsutvärderingen lades till. Den föreslagna strategin för att säkerställa efterlevnad av befintlig lagstiftning förklarades också.

Möjliga strategiska åtgärder sammanställdes i sex strategiska alternativ med olika ambitionsnivåer. Strategiska alternativ som begränsar de strategiska insatserna till TEN-T (alternativ 1–3) och de som utvidgar tillämpningsområdet till att även gälla utanför TEN-T (alternativ A–C) bedömdes separat. På grund av att åtgärder för förvaltning av vägars säkerhet är kompletterande är alternativen 1–3 möjliga, men bygger stegvis på varandra. På samma sätt är de alternativ möjliga som innebär att de strategiska insatserna omfattar mer än TEN-T, men bygger på varandra.

Alternativ 1 omfattar minsta möjliga förändring till lägsta möjliga kostnad, beaktar kommande teknisk utveckling och föreslår begränsade förändringar i lagstiftningen som är relativt snabba och enkla att genomföra. Det omfattar icke lagstiftande ”mjuka” åtgärder, som t.ex. främjande av kunskapsutbyte och utbyte av bästa praxis för att öka effektiviteten hos de förfaranden för förvaltning som redan ingår i det befintliga direktivet. Detta alternativ inför även lagstiftningsåtgärder för att förbättra insynen i förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet och ett tydligt krav på att fokusera på utvärdering av säkerheten för oskyddade trafikanter i sådana förfaranden. Slutligen skapar det ett bättre gränssnitt mellan vägsäkerhets- och tunneldirektiven genom en översyn av vägsäkerhetsdirektivet, med särskilt fokus på områden för övergången mellan vägar och tunnlar och på gemensamma inspektioner av dessa områden med deltagande av personal inom både väg- och tunnelsäkerhet.

Alternativ 2 går längre genom att inkludera delar från strategin för säkert system. Det inför ett nytt förfarande, en bedömning av vägarna i hela nätet, i syfte att regelbundet bedöma och jämföra vägnätets inbyggda säkerhet så att vägavsnitt där ytterligare inspektion och insatser behövs kan kartläggas proaktivt. Det inför också allmänna funktionskrav för vissa väginfrastrukturkomponenter för att underlätta införande av samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet. Det syftar också till att avhjälpa bristen på konsekventa och jämförbara data om säkerheten på EU:s vägnät. Den vägledande principen bakom alternativ 2 är att EU:s lagstiftning skulle ålägga medlemsstaterna att genomföra och följa upp förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet i syfte att identifiera ett stort antal potentiella risker i väginfrastrukturen. Medlemsstaterna får emellertid behålla flexibiliteten vid fastställandet av erforderlig nivå på vägarnas säkerhet. Valet av lämpliga tekniska lösningar skulle också vara kvar hos medlemsstaterna, och EU:s lagstiftning skulle endast fastställa allmänna funktionskrav till stöd för ett smidigt införande av samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet (t.ex. möjligheten att uppfatta vägmärken och vägmarkeringar).

Alternativ 3 fastställer en lägsta säkerhetsnivå för TEN-T-vägar och definierar lägsta funktionskrav för vägutrustning. Detta motsvarar en resultatdriven strategi som kan användas för att uppnå en enhetlig miniminivå för säkerhet inom hela TEN-T. Den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås skulle fastställas på EU-nivå. Medlemsstaterna skulle emellertid behålla flexibiliteten vid valet av motåtgärder vad avser vägars säkerhet.

I motsats till alternativ 1–3 medför alternativ A, B och C en viss utvidgning av vägsäkerhetsdirektivets förfaranden utöver TEN-T. Utvidgningen är begränsad till större vägar eller nationella vägar som normalt ingår i medlemsstaternas huvudvägnät.

Alternativ A innehåller en enda lagstiftningsåtgärd där det föreskrivs att alla vägprojekt inom det nationella vägnätet som helt eller delvis finansieras med EU-medel skulle omfattas av de förfaranden som föreskrivs i vägsäkerhetsdirektivet.

Alternativ B syftar till att säkerställa att redan etablerade förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet tillämpas mer allmänt på vägnätet, särskilt på bl.a. motorvägar och starkt trafikerade vägar i medlemsstaternas huvudvägnät. Detta alternativ innebär en måttligt ambitiöst bindande utvidgning av tillämpningsområdet för förfarandena i det nuvarande vägsäkerhetsdirektivet. Det skulle bara påverka medlemsstater som ännu inte har utvidgat tillämpningen av dessa förfaranden frivilligt.

Alternativ C syftar till att tillämpa principerna om proaktiv förvaltning av vägars säkerhet inom hela nätet även på medlemsstaternas huvudvägnät. Detta alternativ innebär en mer ambitiös utvidgning av tillämpningen av de reviderade förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet till ett större vägnät (inbegripet motorvägar och huvudvägar) än bara TEN-T.

I konsekvensbedömningen identifierades en kombination av alternativ 2 och alternativ C som rekommenderat alternativ.

Denna kombination skulle kunna rädda över 3 200 liv och förhindra mer än 20 700 allvarliga skador under 2020–2030, i förhållande till referensscenariot (14 650 räddade liv och 97 502 förhindrade allvarliga skador under 2020–2050). Bara under 2030 skulle väginfrastrukturåtgärder leda till att 562 liv räddas och 3 675 allvarliga skador förhindras.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Möjligheterna till administrativ förenkling, i synnerhet genom att slå ihop vägsäkerhetsdirektivet med tunneldirektivet, har bedömts i enlighet med kommissionens program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet). Konsekvensbedömningen och samrådet med berörda parter visade inte på några trafiksäkerhetsmässiga vinster genom en sammanslagning av direktiven. Eftersom ingen minskning av den administrativa bördan konstaterades ansågs en sådan sammanslagning inte vara gynnsam eller önskvärd.

Genom förslaget införs ett nytt riskbaserat och proaktivt förfarande för förvaltning av vägars säkerhet – bedömningen av vägarna i hela nätet – utan att det totala antalet förfaranden ökas. Detta åstadkoms genom integrering av användbara delar från ett tidigare reaktivt förfarande (framför allt kartläggningen av vägsträckor med hög olyckstäthet) i förfarandena för vägar som är i bruk.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns i framför allt Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget har inga budgetkonsekvenser för EU, även om bedömningen av vägarna i hela nätet skulle kunna användas som kriterium för att rikta EU:s utgifter.

#### **5. ÖVRIGA INSLAG**

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

I konsekvensbedömningen identifierades en rad möjliga resultatindikatorer som kan användas för att övervaka resultaten. Förslaget undviker onödiga administrativa bördor på

medlemsstaterna genom att begränsa rapporteringskraven till den viktigaste resultatindikatorn – säkerhetsklassning för de vägar som omfattas av förfarandena.

För att bedöma konsekvenserna av lagstiftningen är det också nödvändigt att göra en genomgripande utvärdering när alla ändringar väl har fasats in. En lämplig tidsplan för en sådan utvärdering kommer att fastställas efter det att den nya ramen har blivit tillämplig i sin helhet.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Med tanke på förslagets tillämpningsområde och det faktum att det endast ändrar direktiv 2008/96/EG, som alla medlemsstater har införlivat i sin helhet, verkar det inte motiverat eller proportionerligt att begära ytterligare förklarande dokument.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1.1 ändras så att hänvisningar införs till ett nytt förfarande för förvaltning av vägars säkerhet och ett sådant förfarande med ny benämning ("bedömning av vägarna i hela nätet" respektive "säkerhetsinspektion av väg").

Artikel 1.2 ändras för att återspegla direktivets utökade tillämpningsområde; motorvägar och huvudvägar utanför TEN-T läggs till i tillämpningsområdet i syfte att utvidga den obligatoriska tillämpningen av direktivets förfaranden och specifikt täcka in de starkt trafikerade vägar som förbinder större städer och regioner.

Artikel 1.3 ändras för att göra tillämpningen av direktivet obligatorisk för alla vägprojekt utanför stadsområden som slutförs med EU-medel, i syfte att se till att EU-medel inte används för att bygga vägar som kan vara osäkra.

Artikel 2.1 ändras för en uppdatering av definitionen av det "transeuropeiska vägnätet" i enlighet med definitionen i förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

Artikel 2.2a och artikel 2.2b införs för att tillhandahålla definitioner av "motorväg" och "huvudväg", vilket är nödvändigt på grund av lagstiftningens utökade tillämpningsområde.

Artikel 2.2c införs för att tillhandahålla en definition av "bedömning av vägarna i hela nätet", ett nytt riskbaserat proaktivt förfarande för förvaltning av vägars säkerhet (som ersätter det nuvarande förfarandet för "säkerhetsrangordning och förvaltning av befintliga vägnäts säkerhet" i artikel 5, som är av reaktivt slag).

Artikel 2.5 utgår eftersom metoden för "rangordning av vägsträckor med hög olyckstäthet" integreras i det nya förfarandet för "bedömning av vägarna i hela nätet" och i säkerhetsinspektioner av vägar.

Artikel 2.7 ändras för att tillhandahålla en uppdaterad definition av "säkerhetsinspektion av väg" i syfte att klargöra att det är ett riktat förfarande och särskilja det från det nya förfarandet för "bedömning av vägarna i hela nätet".

Artikel 2.10 införs för att ge en definition av "oskyddade trafikanter", som är överrepresenterade i samband med dödsoffer på vägarna och allvarliga skador och därför kräver särskild uppmärksamhet vid tillämpningen av förfarandena i direktivet.

Artikel 5 revideras i syfte att ersätta det nuvarande, reaktiva förfarandet för ”säkerhetsrangordning och förvaltning av befintliga vägnäts säkerhet” med det nya riskbaserade och proaktiva förfarandet för ”bedömning av vägarna i hela nätet”. En bedömning av vägarna i hela nätet är en riskbaserad proaktiv bedömning av alla vägar inom direktivets tillämpningsområde för att utvärdera och jämföra den befintliga väginfrastrukturens inbyggda eller inneboende säkerhet i syfte att identifiera prioriterade områden för ytterligare inspektion och insatser och för att förstärka infrastrukturen i strategin för säkert system. Detta nya förfarande tar hänsyn till historiska olycksdata och förekomsten av redan kartlagda vägsträckor med hög olyckstäthet. Det bedömer också systematiskt och proaktivt de risker som är förknippade med väginfrastrukturen, t.ex. dess geometriska egenskaper, förekomsten av vägkorsningar och plankorsningar samt av hinder vid vägkanten och tillgången på lämpliga skyddsanordningar. Detta kommer att ge ett starkt incitament till att följa upp resultaten och rikta in investeringar på områden med högst risk.

Artikel 6.1 ändras för att koppla kartläggningen av de vägavsnitt som ska vara föremål för säkerhetsinspektioner av vägar till resultaten av den bedömning av vägarna i hela nätet som ska göras i enlighet med artikel 5.

Artikel 6.3 revideras med krav på gemensamma säkerhetsinspektioner av vägar i områdena för övergång mellan de vägar som omfattas av detta direktiv och de vägtunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG. Denna bestämmelse syftar till att säkerställa bättre samarbete mellan de behöriga organ som ansvarar för trafiksäkerheten på vägar och säkerheten i tunnlar, eftersom dessa övergångsområden generellt identifieras som de områden vid vägtunnlar som oftast drabbas av olyckor.

Artikel 6a infogas för att införa en lämplig uppföljning av alla förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet i vägsäkerhetsdirektivet. Bristen på uppföljning är en av de främsta svagheterna som identifierats vid utvärderingen av vägsäkerhetsdirektivet och i konsekvensbedömningen. Denna bestämmelse kräver i synnerhet att varje beslut om huruvida en rekommendation till följd av en säkerhetsinspektion av väg ska följas upp är motiverat och vederbörligen underbyggt.

Artikel 6b införs för att skydda oskyddade trafikanter. Behovet av att bättre skydda oskyddade trafikanter har framhållits i samband med utarbetandet av konsekvensbedömningen, särskilt av relevanta berörda parter. I denna artikel föreskrivs att situationen för oskyddade trafikanter bedöms separat vid varje förfarande för förvaltning av vägars säkerhet.

Artikel 6c införs för att kräva att vägmarkeringar och vägmärken används och underhålls på ett sätt som säkerställer att de kan uppfattas på ett tillförlitligt sätt. Detta är en åtgärd som syftar till att säkerställa en enhetlig färdupplevelse för trafikanterna, underlätta utbyggnad av system för uppkopplad och autonom mobilitet och se till att kraven hos en åldrande befolkning beaktas genom att vägmärken och vägmarkeringar görs lätta att uppfatta.

Artikel 11a införs för att fastställa rapporteringskrav för medlemsstaterna om tillämpningen och resultaten av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet. Den kräver framför allt att medlemsstaterna rangordnar sina vägnät i enlighet med den risknivå som identifieras i bedömningarna av vägarna i hela nätet. Rapporteringskrav saknas i det nuvarande direktivet, vilket gör övervakning av framstegen, benchmarking och uppföljning på EU-nivå mycket svårt. Rapporteringskrav är oundgängliga för att säkerställa att vägnätets inbyggda säkerhet kan mätas och kommuniceras till trafikanterna och att utvecklingen av trafiksäkerhetsresultatens konvergens över hela EU påskyndas.

Nya krav införs i bilaga II för att se till att behoven hos oskyddade trafikanter beaktas vid tillämpningen av trafiksäkerhetsrevisioner.

En ny bilaga IIa införs för att förteckna vad säkerhetsinspektioner av vägar ska innehålla eftersom fokus huvudsakligen bör ligga på att förbättra säkerheten på de befintliga vägarna.

Bilaga III ska ersättas med en ny bilaga med en förteckning över delarna i det nya förfarandet för ”bedömning av vägarna i hela nätet”. I dessa ingår allmän information om bedömda vägar, olycksdata och trafikvolym, operativa egenskaper, särskilda överväganden om linjeföring och säkerhetsdetaljer samt vanliga risker för att säkerställa att vägarnas inbyggda säkerhet kan bedömas på ett korrekt sätt.

Bilaga IV ändras för att förtydliga att beskrivningen av den exakta olycksplatsen inbegriper GNSS-kordinater.

## Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV****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 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 yttrande<sup>11</sup>,  
 med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>12</sup>,  
 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")<sup>13</sup>. Framstegen mot att uppnå detta mål har på senare år dock avstannat.
- (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 1315/2013<sup>14</sup> 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/EG<sup>15</sup> att de medlemsstater som tillämpat principerna för förvaltning av vägars säkerhet på frivillig basis på sina nationella vägar utanför TEN-T

<sup>11</sup> EUT C , , s. .

<sup>12</sup> EUT C , , s. .

<sup>13</sup> Kommissionens meddelande *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* (KOM(2010) 389 slutlig).

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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).

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 trafikvolymerna 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 huvudvägar utanför TEN-T bidra markant till förbättringen av vägars säkerhet i hela unionen.
- (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 bedömning 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 väg 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 bedömning 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.
- (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.
- (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.
- (11) Sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG<sup>16</sup> 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) Utformningen och underhållet av vägmarkeringar och vägmärken är en viktig komponent i säkerställandet av vägars säkerhet, särskilt mot bakgrund av utvecklingen av fordon som är utrustade med förarstödsystem eller högre nivåer av automatisering. I synnerhet är det nödvändigt att säkerställa att vägmarkeringar och vägmärken på ett enkelt och tillförlitligt sätt kan uppfattas av sådana fordon.

---

<sup>16</sup> 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).



- (14) För att uppnå insyn och förbättra ansvarsskyldigheten bör de viktigaste resultatindikatorerna rapporteras.
- (15) Offentliggörande av resultaten av bedömningar av vägarna i hela nätet bör göra det möjligt att jämföra nivån i fråga om infrastrukturens inbyggda säkerhet i hela nätet.
- (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 2016<sup>17</sup>. 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.
- (18) Särskilda åtgärder är nödvändiga för att fortlöpande förbättra metoderna för säkerhetsförvaltning 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 berörda bestämmelserna i detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>18</sup>.
- (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 med följande:

---

<sup>17</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>18</sup> 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).

”1. Genom detta direktiv införs krav på att medlemsstaterna fastställer och genomför förfaranden för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, säkerhetsinspektioner av vägar och bedömningar av vägarna i hela nätet.

2. Detta direktiv ska tillämpas på vägar som ingår i det transeuropeiska nätet, på motorvägar och på huvudvägar, oavsett om de håller på att utformas eller byggas eller är i bruk.

3. Detta direktiv ska även tillämpas på vägar och väginfrastrukturprojekt som inte omfattas av punkt 2 och som är belägna utanför stadsområden och som färdigställs helt eller delvis med ekonomiskt stöd från unionen.”

(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 punkt 2a–2c:

”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 inte är en motorväg men som förbinder större städer eller regioner, eller båda, och definieras som landsväg i EuroRegionalMap som framställs av de europeiska nationella kartverken och lantmäterimyndigheterna,

2c. *bedömning av vägarna i hela nätet*: en bedömning av säkerheten i det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde i syfte att skapa referenser för olycksrisk och risk för allvarlig kollision,”

(c) Punkt 5 ska utgå.

(d) Punkterna 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. *säkerhetsinspektion av väg*: en riktad inspektion på plats av en befintlig väg eller vägsträcka för att identifiera farliga förhållanden, fel och brister som ökar risken för olyckor och personskador,”

(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

**Bedömning av vägarna i hela nätet**

1. Medlemsstaterna ska se till att en bedömning av vägarna i hela nätet görs av hela det vägnät som är i bruk och som omfattas av detta direktiv. Bedömningar av vägarna i hela nätet ska omfatta en visuell inspektion, en analys av trafikolyckor och historiska olycksdata och en bedömning av risken för allvarlig krasch och kollision. Medlemsstaterna ska se till att den första bedömningen görs senast 2025. Därefter ska bedömningar 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 bedömning av vägarna i hela nätet ska de delar som anges i bilaga III ingå.

3. Medlemsstaterna ska, på grundval av resultaten av den bedömning som avses i punkt 1, klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras inbyggda säkerhet.

4. Medlemsstaterna ska se till att bedömningar av vägarna i hela nätet görs av det behöriga organet.

5. 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.”

(4) Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

(a) Rubriken ska ersättas med följande:

”Artikel 6

#### **Säkerhetsinspektioner av väg”**

(b) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska se till att säkerhetsinspektioner av väg görs på vägnätet för att kartlägga trafiksäkerhetsrelaterade aspekter och förebygga olyckor. Valet av de vägsträckor som ska omfattas av denna inspektion ska grundas på resultaten av den bedömning som gjorts i enlighet med artikel 5, och sträckor med hög risk ska prioriteras.”

(c) Punkterna 2 och 3 ska ersättas med följande:

”2. När medlemsstaterna genomför säkerhetsinspektioner av väg ska de delar som anges i bilaga IIa ingå.

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 väg där de behöriga organ är inblandade som deltar i genomförandet av detta direktiv och direktiv 2004/54/EG. Det gemensamma säkerhetsinspektionerna av väg ska genomföras åtminstone vart tredje 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 bedömningar av vägarna i hela nätet som genomförts i enlighet med artikel 5 följs upp med riktade säkerhetsinspektioner av väg eller med direkta avhjälpande åtgärder.

2. Medlemsstaterna ska se till att resultaten av säkerhetsinspektioner av väg som genomförts i enlighet med artikel 6 följs upp med motiverade beslut som fastställer huruvida avhjälpande

åtgärder är nödvändiga. Medlemsstaterna ska i synnerhet identifiera vägsträckor där säkerheten på väginfrastrukturen måste förbättras ytterligare 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 för bra nytto–kostnadsförhållande.

4. Medlemsstaterna ska utarbeta och regelbundet uppdatera en riskbaserad plan för prioriterade åtgärder i syfte att följa upp genomförandet av identifierade avhjälpande åtgärder. Vid utarbetandet av åtgärdsplanen ska medlemsstaterna prioritera vägsträckor med stor potential för förbättringar av trafiksäkerheten med beaktande av insatser med bra nytto–kostnadsförhållande.

Artikel 6b

### **Skydd av oskyddade trafikanter**

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

Artikel 6c

### **Vägmarkeringar och vägmärken**

1. Medlemsstaterna ska se till att vägmarkeringar och vägmärken är korrekt utformade och underhållna på ett sådant sätt att de på ett enkelt och tillförlitligt sätt kan uppfattas av både mänskliga förare och fordon utrustade med förarstödsystem eller högre nivåer av automatisering.

2. Kommissionen ska utarbeta allmänna funktionskrav för att göra det lättare att uppfatta vägmarkeringar och vägmärken. I detta syfte ska kommissionen anta en genomförandeakt i enlighet med det förfarande 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) Artikel 11.2 ska ersättas med följande:

”2. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som avses i artikel 13. Om det krävs särskilda åtgärder ska dessa vidtas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 13.2.”.

(8) Följande artikel ska införas som artikel 11a:

”Artikel 11a

### **Rapportering**

1. Medlemsstaterna ska lämna en rapport till kommissionen senast den 31 oktober [OP: ange det ÅR som infaller 24 månader efter ikraftträdandet] och därefter vart tredje år om hur många procent av vägnätet som bedömts genom bedömning av vägarna i hela nätet under de föregående tre åren och säkerhetsklassningen för de vägsträckor som bedömts per trafikantkategori.”.

(9) Artikel 12 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

### **Anpassning till den tekniska utvecklingen**

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a i syfte att anpassa bilagorna till detta direktiv till den tekniska utvecklingen.”.

(10) Följande artikel ska införas som artikel 12a:

”Artikel 12a

#### **Delegerade akter**

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 tills vidare från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.
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 om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
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.”.

(11) 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 förordning (EU) nr 182/2011.
  2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”.
- (12) Bilagorna ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

#### *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 18 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*