



Bruxelles, den 11. april 2019
(OR. en)

8059/19

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

**CODEC 835
TRANS 241
PE 149**

ORIENTERENDE NOTE

fra: Generalsekretariatet for Rådet
til: De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet

Vedr.: Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om
ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens
sikkerhed
– Resultat af Europa-Parlamentets førstebehandling (den 3.-4. april 2019 i
Bruxelles)

I. INDLEDNING

Ordføreren, Daniela AIUTO (EFDD, IT), fremsatte på vegne af Transport- og Turismeudvalget en betænkning med 65 ændringsforslag (ændringsforslag 1-65) til forslaget til direktiv.

I overensstemmelse med artikel 294 i TEUF og den fælles erklæring om den praktiske gennemførelse af den fælles beslutningsprocedure¹ har der været en række uformelle kontakter mellem Rådet, Europa-Parlamentet og Kommissionen med henblik på at opnå enighed om denne sag ved førstebehandlingen og således undgå andenbehandling og forligsprocedure.

¹ EUT C 145 af 30.6.2007, s. 5.

I denne forbindelse blev der fremsat ét kompromisændringsforslag (ændringsforslag 66). Der var opnået enighed om dette ændringsforslag under ovennævnte uformelle kontakter. Der blev ikke fremsat andre ændringsforslag.

II. AFSTEMNING

Ved afstemningen den 4. april 2019 vedtog plenarforsamlingen kompromisændringsforslaget (ændringsforslag 66) til forslaget til direktiv.

Kommissionens forslag som således ændret og den lovgivningsmæssige beslutning udgør Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning². Den svarer til, hvad institutionerne tidligere var blevet enige om. Når jurist-lingvisterne har gennemgået teksten, skulle Rådet derfor kunne godkende Europa-Parlamentets holdning.

Retsakten vil derefter blive vedtaget med den ordlyd, der svarer til Parlamentets holdning.

² Teksten til de vedtagne ændringer og Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning findes i bilaget. Ændringerne fremlægges i form af en konsolideret tekst, hvor ændringer i forhold til Kommissionens forslag er fremhævet med fed skrift og kursiv. Udgået tekst er angivet med "■".

Forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed *I**

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 4. april 2019 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (COM(2018)0274 – C8-0196/2018 – 2018/0129(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2018)0274),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, stk. 1, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C8-0196/2018),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til den begrundede udtalelse, som inden for rammerne af protokol nr. 2 om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er blevet forelagt af den svenske Riksdag, om, at udkastet til lovgivningsmæssig retsakt ikke overholder nærhedsprincippet,
 - der henviser til udtalelse af 17. oktober 2018 fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg³,
 - der henviser til udtalelse af 6. februar 2019 fra Regionsudvalget⁴,
 - der henviser til, at det kompetente udvalg har godkendt den foreløbige aftale i henhold til forretningsordenens artikel 69f, stk. 4, og at Rådets repræsentant ved skrivelse af 27. februar 2019 forpligtede sig til at godkende Europa-Parlamentets holdning, jf. artikel 294, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 59,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A8-0008/2019),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

³ EUT C 62 af 15.2.2019, s. 261.

⁴ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 4. april 2019 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/... 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,

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 Udvalg⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁶,

efter den almindelige lovgivningsprocedure⁷, og

* DEN JURIDISK-SPROGLIGE FÆRDIGGØRELSE AF TEKSTEN ER ENDNU IKKE AFSLUTTET.

⁵ EUT C 62 af 15.2.2019, s. 261.

⁶ EUT C ...

⁷ Europa-Parlamentets holdning af 4.4.2019.

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens meddelelse af 20. juli 2010 til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget med titlen "På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020" opstilledes Unionens strategiske mål om frem til 2020 at halvere antallet af trafikdræbte i forhold til 2010 og komme tæt på nul dødsulykker inden 2050. Fremskridtene med hensyn til at opfylde disse mål er imidlertid stagneret i de seneste år. ***Et nyt delmål om at halvere antallet af alvorlige tilskadekomster inden 2030 i forhold til 2020 blev godkendt af Rådet i dets konklusioner af 8. juni 2017 om trafikikkerhed til støtte for Vallettaerklæringen. Der er derfor behov for at gøre en større indsats for at nå begge de nævnte mål.***
- (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 tilskadekomst eller dødsfald. Navnlig bør veludformede, tilstrækkeligt vedligeholdte ***og tydeligt afmærkede*** 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 fører til alvorlig tilskadekomst ***eller dødsfald***) bør mildne følgerne af ***trafikulykker***. ***Kommissionen bør udarbejde retningslinjer for etablering og vedligeholdelse af 'tilgivende vejsider', som tager udgangspunkt i erfaringerne fra alle medlemsstaterne.***

- (3) Vejene i det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet) er fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013⁸, 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 TEN-T-nettet, har bidraget til at nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne. Evalueringen af virkningerne af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF⁹ 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. ***Det er derfor også ønskeligt, at disse RISM-principper anvendes på andre dele af det europæiske vejnet.***

⁸ 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).

⁹ 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).

- (5) *Det er vigtigt, at vejstrækninger, der er bygget på broer, og strækninger, der passerer gennem tunneler, som er en del af nettet inden for dette direktivs anvendelsesområde, også er omfattet af dette direktiv, for så vidt angår trafiksikkerhed, med undtagelse af tunneler, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF¹⁰.*
- (6) *Af hensyn til trafiksikkerheden er det vigtigt, at dette direktiv også dækker ind- og udkørsler til parkeringsområder langs det net, der falder inden for direktivets anvendelsesområde, navnlig ved motorveje og primærveje.*
- (7) *De årstidsbetingede forhold varierer meget fra medlemsstat til medlemsstat og fra region til region. Det er derfor vigtigt, at der tages behørigt hensyn til disse forhold i de nationale bestemmelser til gennemførelse af dette direktiv.*

¹⁰ *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).*

- (8) En stor del af trafikulykkerne sker på en lille del af vejene, hvor trafikmængden og hastigheden er høj, og hvor en bred vifte af forskelligartet trafik bevæger sig 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.
- (9) *For at sikre at en sådan udvidelse af anvendelsesområdet har den tilsigtede virkning, bør andre primærveje end motorveje logisk omfatte alle veje i den øverste vejkategori under motorvejskategorien i den nationale vejklassifikation. Af samme grund bør medlemsstaterne tilskyndes til at sikre, at i hvert fald alle de veje, der var dækket af direktiv 2008/96/EF inden dette direktivs ikrafttræden, herunder på frivillig basis, fortsat er dækket af dette direktiv.*

- (10) Den obligatoriske anvendelse af procedurene i direktiv 2008/96/EF for ethvert vejinfrastrukturprojekt uden for byområder, der fuldføres ved hjælp af EU-midler, bør sikre, at EU-midler ikke benyttes til at anlægge veje, som ikke er sikre.
- (11) ***Direktiv 2008/96/EF dækker udelukkende vejinfrastruktur. Nærværende direktiv berører derfor hverken færdselsreglerne eller medlemsstaternes kompetence til at træffe selvstændige afgørelser om færdselsreglerne. De Forenede Nationers Genèvekonvention om vejtrafik af 19. september 1949, Wienerkonventionen om vejtrafik af 8. november 1968 samt Wienerkonventionen om færdselstavler og -signaler af 8. november 1968 bør respekteres.***
- (12) En risikobaseret, ***vejnetdækkende trafik sikkerhedsvurdering*** 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 med hensyn til vejnetdækkende sikkerhedsforbedringer. Hele det vejnet, der er omfattet af dette direktiv, bør derfor systematisk vurderes, ***herunder gennem data indsamlet med elektroniske og digitale hjælpemidler***, med henblik på at øge trafiksikkerheden i hele Unionen.

- (13) Integrationen af de mest nyttige elementer af den tidligere procedure for "rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet" i den nye procedure for "**vejnetdækkende trafiksikkerhedsvurdering**" 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.
- (14) *For at forbedre kvaliteten, objektiviteten og effektiviteten af RISM-procedurerne er det en fordel at give medlemsstaterne mulighed for i relevant omfang at udnytte den løbende udvikling af teknologier til inspektion af vejstrækninger, dokumentation af trafiksikkerheden og indsamling af andre data vedrørende sikkerheden af vejnettet.*

- (15) 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 konklusionerne af den vejnetdækkende trafiksikkerhedsvurdering følges op med enten målrettede trafiksikkerhedsinspektioner eller, hvis det er muligt og omkostningseffektivt, med direkte afhjælpende foranstaltninger, der skal fjerne eller mindske de trafiksikkerhedsmæssige risici uden at skabe en unødigt administrativ byrde.***
- (16) De eksisterende vejes sikkerhed bør forbedres ved at målrette investeringer mod vejstrækninger med den højeste ulykkeskoncentration og med det største potentiale for at reducere antallet af ulykker.
- (17) ***Tilskud og finansielle incitamerter på EU-plan kan i overensstemmelse med de gældende betingelser anvendes til at støtte sådanne investeringer som supplement til de tilsvarende nationale investeringer og incitamerter.***

- (18) Ulykkesrisikoen er særligt høj på strækninger af vejnettet, som støder op til vejtunneler i det transeuropæiske vejnet, der er omfattet af direktiv 2004/54/EF. Fælles trafiksikkerhedsinspektioner af disse vejstrækninger under medvirken af de kompetente myndigheder fra både vej- og tunneldelen bør derfor indføres for at forbedre sikkerheden af *det vejnet, der er omfattet af dette direktiv*.
- (19) Bløde trafikanter udgjorde 47 % af de trafikdræbte i Unionen i 2017. Ved at sikre, at bløde trafikanters interesser tages i betragtning i alle RISM-procedurer, *og at der udvikles kvalitetskrav til den infrastruktur, der benyttes af sådanne trafikanter*, bør deres sikkerhed i trafikken kunne forbedres.
- (20) *For at sætte medlemsstaterne i stand til at forbedre deres procedurer til sikring af den praktiske anvendelighed af deres vejafmærkning, bør der fastlægges fælles specifikationer med sigte på at gøre kørebaneafmærkninger og færdselstavler effektivt læsbare og synlige for såvel menneskelige førere som automatiske førerstøttesystemer.*

- (21) *Forbedring af sikkerheden er også en prioritet for jernbaneoverkørsler (dvs. signaler, infrastrukturforbedringer). Ifølge rapporten om jernbanesikkerhed og interoperabilitet fra Den Europæiske Unions Jernbaneagentur fra 2018 skete der i 2016 ved de 108 000 jernbaneoverkørsler, der findes i EU, 433 betydelige ulykker, der resulterede i 255 dødsfald og 217 alvorlige tilskadekomster. Jernbaneoverkørsler i niveau, der udgør en høj sikkerhedsrisiko, bør derfor identificeres og forbedres.*
- (22) *Kørebaneafmærkninger og færdselstavler af høj kvalitet er afgørende for at støtte chauffører samt netforbundne og automatiserede køretøjer. Minimumsspecifikationer for kørebaneafmærkninger og færdselstavler bør danne det grundlag, som kan bane vejen for udrulning af netforbundne og automatiserede mobilitetssystemer. En fælles EU-tilgang i overensstemmelse med Wienerkonventionen af 1968 om færdselstavler og -signaler vil være at foretrække.*

- (23) *Med henblik på at styrke de forventede resultater af anvendelsen af dette direktiv og for at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau i nødsituationer kan medlemsstaterne lette samarbejdet mellem deres civilbeskyttelses-, beredskabs- og færdselspolititjenester, når det er hensigtsmæssigt og navnlig på grænseoverskridende vejstrækninger. Når der er behov for samarbejde mellem medlemsstaterne i forbindelse med disse aktiviteter, udgør EU-civilbeskyttelsesmekanismen oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse 1313/2013/EU¹¹ en ramme herfor.*
- (24) *Uden at det berører lovgivningen om offentlige indkøb, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU¹², bør de tekniske specifikationer vedrørende sikkerhed gøres offentligt tilgængelige i de tilfælde, hvor der foretages offentlige indkøb i vejinfrastruktursektoren.*
- (25) *For at opnå gennemsigtighed og øge ansvarligheden bør vejsikkerhedsklassificeringer rapporteres, således at trafikanterne kan få viden om infrastrukturens tilstand og deres generelle bevidsthed øges.*
- (26) *Udvekslingen af erfaringer mellem brugere af Safe System-metoder og udvekslingen af oplysninger mellem vejsikkerhedsrevisorer bør fremmes.*

¹¹ *Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1313/2013/EU af 17. december 2013 om en EU-civilbeskyttelsesmekanisme (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 924).*

¹² *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).*

- (27) Med offentliggørelsen af resultaterne af *vejnetdækkende trafikikkerhedsvurderinger* bør infrastrukturens sikkerhedsniveau kunne sammenlignes i hele Unionen.
- (28) Målene for dette direktiv, nemlig etableringen af procedurer for at sikre et ensartet højt trafikikkerhedsniveau for hele TEN-T-nettet 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 dette mål. Det at rejse i hele Unionen bør som følge af indsatsen på EU-niveau blive mere sikkert, og dette bør for sin del kunne forbedre det indre markeds funktion og støtte målet om økonomisk, social og territorial samhørighed.

- (29) For at sikre, at RISM-procedureernes 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 lovgivning¹³. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter bør Europa-Parlamentet og Rådet navnlig modtage alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter bør have systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

¹³ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (30) Særlige foranstaltninger er nødvendige for løbende at forbedre praksis for forvaltning af trafiksikkerheden og lette aflæsningen af kørebaneafmærkninger og færdselstavler for køretøjer, der er udstyret med førerstøttesystemer eller højere automatiseringsniveauer. 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. 182/2011¹⁴.
- (31) Direktiv 2008/96/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

¹⁴ 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).

Artikel 1

Ændring af direktiv 2008/96/EF

I direktiv 2008/96/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Ved dette direktiv kræves det, at medlemsstaterne fastsætter og gennemfører procedurer for trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser, trafiksikkerhedsrevisioner, trafiksikkerhedsinspektioner og vejnetdækkende trafiksikkerhedsvurderinger.
2. Dette direktiv gælder for veje, som udgør en del af det transeuropæiske vejnet, for motorveje og for *andre* primærveje, uanset om de er i projekterings-, anlægs- eller driftsfasen.

3. Dette direktiv gælder også for veje og vejinfrastrukturprojekter, som ikke er omfattet af stk. 2, som er beliggende uden for byområder, **som ikke betjener ejendomme, der grænser op til dem**, og som fuldføres med anvendelse af EU-midler **med undtagelse af veje, der ikke er åbne for almindelig færdsel med motorkøretøj (såsom cykelstier), eller veje, der ikke er beregnet til almindelig færdsel (såsom tilkørselsveje til industri-, landbrugs- eller skovområder)**.
4. **Medlemsstaterne kan undtage primærveje, der har en lav sikkerhedsrisiko, fra dette direktivs anvendelsesområde, såfremt det er behørigt begrundet i trafikmængder og ulykkesstatistikker.**

Medlemsstaterne kan medtage veje, der ikke er omhandlet i stk. 2 og 3, i dette direktivs anvendelsesområde.

Hver medlemsstat meddeleler senest den ... [24 måneder efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden] Kommissionen listen over motorveje og primærveje på sit område og underretter den efterfølgende om enhver væsentlig ændring heraf. Desuden underretter hver medlemsstat Kommissionen om de veje, der er henholdsvis undtaget fra og medtaget i direktivets anvendelsesområde i henhold til dette stykke, og om enhver efterfølgende ændring heraf.

Kommissionen offentliggør den liste over veje, som er meddelt i henhold til denne artikel.

5. Dette direktiv gælder ikke for vejtunneller, som er omfattet af direktiv 2004/54/EF".

2) Artikel 2 ændres således:

a) Nr. 1) affattes således:

"1) "det transeuropæiske vejnet": det vejnet, der er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013*

* 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)".

b) Følgende numre indsættes:

"2a) "motorvej": en vej, som er særligt udformet og bygget til færdsel med motorkøretøjer, som ikke betjener ejendomme, der grænser op til den, og som opfylder følgende kriterier:

- a) den har, bortset fra særlige steder og i forbindelse med midlertidige foranstaltninger, særskilte kørebaner for de to færdselsretninger, 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, sporvej, cykelsti eller gangsti og
- c) den er særligt afmærket som motorvej

- 2b. "primærvej": en vej *uden for byområder*, som forbinder større byer og/eller regioner og som *tilhører den højeste vejkategori under kategorien "motorvej" i den nationale vejklassificering, som er gældende den ... [datoen for dette ændringsdirektivs offentliggørelse i EUT]*
- c) nr. 5) udgår
- d) nr. 6) og 7) affattes således:
- "6. "sikkerhedsklassificering": klassificering af dele af det eksisterende vejnet i kategorier efter deres objektivt målte, indbyggede sikkerhed

7. "**målrettet** trafiksikkerhedsinspektion": en målrettet **undersøgelse** med henblik på at afdække farlige forhold, **mangler og problemer**, som øger risikoen for ulykker og tilskadekomst, **baseret på besigtigelse af en eksisterende vej eller vejstrækning**

e) **følgende nummer indsættes:**

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

f) **følgende nummer tilføjes:**

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

3) *I artikel 4 tilføjes følgende stykke:*

"5a. Kommissionen udarbejder retningslinjer for udformningen af "tilgivende vejsider" og "selvforklarende veje" i den indledende revision af udformningsfasen samt for kvalitetskravene vedrørende bløde trafikanter. Disse retningslinjer skal fastlægges i tæt samarbejde med eksperter fra medlemsstaterne."

4) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Vejnetdækkende trafiksikkerhedsvurdering

1. Medlemsstaterne sikrer, at der foretages en trafiksikkerhedsvurdering af det samlede fungerende vejnet, som er omfattet af dette direktiv. ■

2. *Vejnetdækkende trafiksikkerhedsvurderinger skal vurdere ulykkes- og skadesrisici på grundlag af:*
- a) *i første række en visuel undersøgelse, enten på stedet eller ved elektroniske midler, af vejens udformningsmæssige karakteristika (indbygget sikkerhed) samt*
 - b) *en analyse af strækninger på vejnettet, som har været i brug i mere end tre år og er kendetegnet ved et stort antal alvorlige ulykker i forhold til trafikstrømmen.*
3. *Medlemsstaterne sikrer, at den første vejnetdækkende trafiksikkerhedsvurdering er gennemført senest i 2024. Efterfølgende vejnetdækkende trafiksikkerhedsvurderinger skal foretages så hyppigt, at det sikrer et passende sikkerhedsniveau, dog mindst hvert femte år.*

4. Ved gennemførelsen af *den vejnetdækkende trafik sikkerhedsvurdering* kan medlemsstaterne *tage hensyn til de vejledende* elementer, som er fastsat i bilag III.
5. *Kommissionen udarbejder retningslinjer for metoden til gennemførelse af systematiske vejnetdækkende trafik sikkerhedsvurderinger og sikkerhedsklassifikationer.*
6. Ud fra resultaterne af den vurdering, der er omhandlet i stk. 1, *og med henblik på at prioritere behovene for yderligere tiltag*, klassificerer medlemsstaterne alle vejnettets delstrækninger i mindst tre kategorier efter deres *sikkerhedsniveau.*"



- 5) Artikel 6 ændres således:
 - a) Overskriften affattes således:

"Artikel 6
Periodiske trafik sikkerhedsinspektioner"

b) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne sikrer, at der foretages *periodiske* trafikikkerhedsinspektioner *med en hyppighed, der er tilstrækkelig til at sikre et passende sikkerhedsniveau for den pågældende vejinfrastruktur.*"

c) stk. 2 *udgår*

d) *stk.* 3 affattes således:

"3. Medlemsstaterne skal sørge for sikkerhed på de strækninger af vejnettet, som støder op til vejtunneler, der er omfattet af direktiv 2004/54/EF, med fælles trafikikkerhedsinspektioner under medvirken af de kompetente instanser for så vidt angår gennemførelsen af dette direktiv og direktiv 2004/54/EF. De fælles trafikikkerhedsinspektioner skal *foretages så hyppigt, at det sikrer et passende sikkerhedsniveau, dog mindst* hvert *sjette* år.

6) følgende artikler indsættes:

"Artikel 6a

Opfølgning af procedurerne for veje, der er i brug

1. Medlemsstaterne sikrer, at konklusionerne af de *vejnetdækkende trafikikkerhedsvurderinger*, som foretages i medfør af artikel 5, følges op med *enten* målrettede trafikikkerhedsinspektioner eller direkte afhjælpende foranstaltninger.
2. *Når medlemsstaterne foretager målrettede trafikikkerhedsinspektioner, kan de tage hensyn til de vejledende elementer i bilag IIa.*
3. *Målrettede trafikikkerhedsinspektioner skal udføres af eksperthold. Mindst et medlem af ekspertholdet skal opfylde kravene i artikel 9, stk. 4, litra a).*

4. Medlemsstaterne sikrer, at konklusionerne af de *målrettede* trafiksikkerhedsinspektioner ■ følges op med begrundede afgørelser om, hvorvidt afhjælpende foranstaltninger er påkrævet. Medlemsstaterne skal bl.a. udpege vejstrækninger, hvor der er behov for ■ forbedringer af vejinfrastrukturens sikkerhed, og fastlægge prioriterede foranstaltninger med henblik på at forbedre disse vejstrækningers sikkerhed.
5. Medlemsstaterne sikrer, at afhjælpende foranstaltninger *i første række* målrettes vejstrækninger med lave sikkerhedsniveauer, hvor foranstaltninger med *stort potentiale for at forbedre sikkerheden og nedbringe ulykkesomkostningerne* kan gennemføres.
6. 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 trafikanter behov tages i betragtning i forbindelse med gennemførelsen af de procedurer, der er fastsat i artikel 3 – 6.

Artikel 6c

Kørebaneafmærkninger og færdselstavler

1. Medlemsstaterne *skal i deres gældende og fremtidige procedurer for kørebaneafmærkninger og færdselstavler være særligt opmærksomme på disses læsbarhed og synlighed for såvel menneskelige førere som automatiske førerstøttesystemer. Sådanne procedurer skal tage hensyn til eventuelle fælles specifikationer fastlagt i henhold til stk. 3.*

2. *En ekspertgruppe nedsat af Kommissionen skal senest i juni 2021 vurdere betimeligheden af at fastlægge fælles specifikationer, herunder forskellige elementer til sikring af den praktiske anvendelighed af deres vejafmærkning, således at kørebaneafmærkninger og færdselstavler bliver effektivt læsbare og synlige for såvel menneskelige førere som automatiske førerstøttesystemer. Gruppen skal være sammensat af eksperter udpeget af medlemsstaterne. Vurderingen skal omfatte en høring af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa.*

Vurderingen skal navnlig tage hensyn til følgende elementer:

- a) *samspillet mellem forskellige førerstøtteteknologier og infrastruktur*

- b) *indvirkningen af vejrforhold, atmosfæriske fænomener og trafik på de kørebaneafmærkninger og færdselstavler, der findes på Unionens område*
 - c) *typen og hyppigheden af den vedligeholdelsesindsats, der er nødvendig for forskellige teknologier, herunder de anslåede omkostninger.*
3. *Kommissionen kan under hensyntagen til den i stk. 2 omhandlede vurdering vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge fælles specifikationer vedrørende medlemsstaternes procedurer, jf. stk. 1, til sikring af den praktiske anvendelighed af deres vejafmærkning med sigte på at gøre kørebaneafmærkninger og færdselstavler effektivt læsbare og synlige for såvel menneskelige førere som automatiske førerstøttesystemer.*

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 13, stk. 2.

Gennemførelsesretsakterne berører ikke Den Europæiske Standardiseringsorganisations kompetence med hensyn til standarder for kørebaneafmærkninger og færdselstavler.

Artikel 6d

Information og gennemsigtighed

Kommissionen offentliggør et europæisk kort over vejnettet inden for dette direktivs anvendelsesområde, der skal være tilgængelig online, og hvorpå de forskellige kategorier, der er omhandlet i artikel 5, stk. 6, er fremhævet.

Artikel 6e

Frivillig indberetning

Medlemsstaterne bestræber sig på at indføre en national ordning for frivillig indberetning, som skal være tilgængelig online for alle trafikanter og have til formål at lette indsamlingen af oplysninger om hændelser fra trafikanter og køretøjer og af alle andre sikkerhedsrelaterede oplysninger, som af den indberettende opfattes som en faktisk eller potentiel fare for vejinfrastrukturens sikkerhed."

7) *I artikel 7 indsættes følgende stykke:*

"1a. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter fastlægge retningslinjer for indberetningen af oplysninger om ulykkers sværhedsgrad, herunder antallet af dræbte og tilskadekomne. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 13, stk. 2."

8) *I artikel 9 indsættes følgende stykke:*

"1a. Medlemsstaterne sikrer, at uddannelsesplaner for trafiksikkerhedsrevisorer fra den ... [5 år efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden] inkluderer aspekter vedrørende bløde trafikanter og infrastrukturen for sådanne trafikanter."

9) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Udveksling af bedste praksis

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

10) artikel 11, stk. 2, *udgår*

11) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 11a

Rapportering

1. Senest pr. 31. oktober **2025** forelægger medlemsstaterne Kommissionen en rapport om *sikkerhedsklassificeringen af det samlede vejnet, der vurderes i henhold til artikel 5. Denne rapport skal om muligt være baseret på en fælles metode. Rapporten skal i relevant omfang også omfatte listen over bestemmelser i nationale ajourførte retningslinjer, herunder navnlig forbedringer i form af teknologiske fremskridt og beskyttelse af bløde trafikanter. Fra den 31. oktober 2025 skal sådanne rapporter forelægges hvert femte år.*

2. På grundlag af en analyse af de nationale rapporter, jf. stk. 1, udarbejder Kommissionen, i første omgang senest den 31. oktober 2027 og derefter hvert femte år, en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktivet, navnlig med hensyn til de elementer, der er omhandlet i stk. 1, og om eventuelle yderligere foranstaltninger, herunder en revision af dette direktiv og mulige tilpasninger til den tekniske udvikling."

12) 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."

13) følgende artikel 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 ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen 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 lovgivning **■** *.

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."

* EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1."

14) Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011*.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse."

* 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)."

15) Bilagene ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ... [24 måneder efter dette direktivs ikrafttræden]. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

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

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ..., [...], den ...[...].

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formand

Formand

BILAG

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

1) Bilag I ændres således:

a) Overskriften affattes således:

"BILAG I

VEJLEDENDE ELEMENTER I TRAFIKSIKKERHEDSMÆSSIGE
KONSEKVENSANALYSER"

b) *Afsnit 2, litra e), affattes således:*

*"e) trafik (dvs. trafikmængde, trafik opdelt efter type), herunder anslåede
fodgænger- og cykelstrømme bestemt ud fra anvendelsen af de
omkringliggende arealer*

2) I bilag II foretages følgende ændringer:

a) Overskriften affattes således:

"BILAG II

VEJLEDENDE ELEMENTER I TRAFIKSIKKERHEDSREVISIONER"

b) I afsnit 1 tilføjes følgende litra n):

"n) forholdsregler vedrørende bløde trafikanter:

i) forholdsregler vedrørende fodgængere

ii) forholdsregler vedrørende cyklister, *herunder om der findes alternative ruter eller adskillelse fra hurtigkørende motoriseret trafik*

iii) forholdsregler vedrørende tohjulede motorkøretøjer

iv) *tæthed og placering af fodgænger- og cyklistovergange*

v) *forholdsregler vedrørende fodgængere og cyklister på berørte veje i området*

vi) *adskillelse af gående og cyklende trafik fra hurtigkørende motoriseret trafik eller tilstedeværelse af direkte alternative ruter ad veje i en lavere kategori"*

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) Følgende bilag indsættes:

"BILAG IIa

VEJLEDENDE ELEMENTER I **MÅLRETTEDE**

TRAFIKSIKKERHEDSINSPEKTIONER"

1. Vejens tracé og tværprofil

a) oversigtsforhold og synsvidde

b) hastighedsgrænse og inddeling i hastighedszoner

- c) selvforklarende tracé (dvs. tracéets "læsbarhed" for *trafikanter*)
- d) adgang til tilstødende bebyggelse og anlægsarbejder
- e) adgang for rednings- og servicekøretøjer
- f) beskyttelsesforanstaltninger ved broer og underføringer
- g) layout af vejsiden (rabatter, ubefæstet kørebane kant samt afgravnings- og påfyldningskanter)

2. Vejkryds og udfletninger:

- a) egnethed for så vidt angår typen af vejkryds / udfletning
- b) den geometriske udformning af vejkryds / udfletninger

- c) oversigtsforhold og læsbarhed (forståelse) af vejkryds
 - d) oversigtsforhold ved vejkrydset
 - e) layout af sekundære kørespor ved vejkryds
 - f) trafikstyring ved vejkryds (regulering med vigepligtstavler og trafiklys m.v.)
 - g) tilstedeværelse af *fodgænger- og cyklistovergange*
3. Forholdsregler vedrørende bløde trafikanter:
- a) forholdsregler vedrørende fodgængere
 - b) forholdsregler vedrørende cyklister
 - c) forholdsregler vedrørende tohjulede motorkøretøjer.
 - d) offentlige transportmidler og infrastruktur
 - e) jernbaneoverkørsler i niveau (*med særlig angivelse af typen af overkørsel, og om den er bemanded, ubemanded, manuel eller automatisk*).

4. Belysning, færdselstavler og afmærkning:

- a) kohærente færdselstavler, som ikke begrænser oversigtsforholdene
- b) læsbarhed af færdselstavler (placering, størrelse og farve)
- c) vejvisere
- d) kohærente kørebaneafmærkninger og kantlinjer
- e) kørebaneafmærkninger læsbarhed (placering, dimensioner og retrorefleksion ved tørre og våde vejrforhold)
- f) kørebaneafmærkninger tilstrækkelige kontrast
- g) belysning af oplyste veje og vejkryds
- h) hensigtsmæssigt vejsideudstyr.

5. Trafiklys:
 - a) drift
 - b) oversigtsforhold.
6. Genstande, hindringsfrie arealer og vejafskærmning:
 - a) vejsidemiljø, herunder beplantning
 - b) farer ved vejsiden og afstand fra kørebanens *eller cykelsti*s kant
 - c) brugervenlig tilpasning af vejafskærmning (rabatter og autoværn for at mindske faren for bløde trafikanter)

- d) beskyttelsesforanstaltninger ved enden af autoværn
- e) egnet vejafskærmning ved broer og underføringer
- f) hegn (ved veje med adgangsbegrænsning).

7. Vejbelægning:

- a) defekter i vejbelægningen
- b) friktionsmodstand
- c) løse partikler / løst grus / løse sten
- d) vandpytter og vandafledning

8. Broer og tunneller:

- a) tilstedeværelse og antal af broer*
- b) tilstedeværelse og antal af tunneler*
- c) visuelle elementer, der repræsenterer risici for infrastrukturens sikkerhed.*

9. Andre forhold:

- a) tilstedeværelse af sikre parkeringsområder og rastepladser
- b) faciliteter til tunge køretøjer
- c) blænding af modkørende

- d) vejarbejder
- e) ikke-sikrede aktiviteter ved vejsiden
- f) hensigtsmæssige oplysninger i ITS-udstyr (f.eks. variabel skiltning)
- g) dyrevildt og andre dyr
- h) advarselsskilte ved skoler (hvis det er relevant)."

4) Bilag III affattes således:

BILAG III

VEJLEDENDE ELEMENTER I VEJNETDÆKKENDE TRAFIKSIKKERHEDSVURDERINGER

1. Generelt:

- a) vejens type i forhold til typen og størrelsen af regioner/byer, den forbinder
- b) vejstrækningens længde

- c) type område (landdistrikter eller byområder)
- d) arealanvendelse (områder, som er udlagt til uddannelse, handel, industri og håndværk, beboelse samt jordbrug og landbrug, eller ubebyggede områder)
- e) tæthed af adgangspunkter til ejendomme
- f) tilstedeværelse af adgangsveje (f.eks. til butikker)
- g) tilstedeværelse af vejarbejde
- h) tilstedeværelse af parkeringsfaciliteter.

2. Trafikmængder:

- a) trafikmængder
- b) observeret mængde af motorcykeltrafik
- c) observeret mængde af fodgængertrafik på begge sider med angivelse af "langsgående" eller "passage"
- d) observeret mængde af cykeltrafik *på begge sider med angivelse af "langsgående" eller "passage"*
- e) observeret mængde af trafik med tunge køretøjer
- f) skønnede fodgængerstrømme bestemt ud fra anvendelsen af de omkringliggende arealer
- g) skønnede cykliststrømme bestemt ud fra anvendelsen af de omkringliggende arealer

3. Ulykkesdata:

- a) Antal dødsulykker opgjort efter ulykkessted, *årsag* og trafikantgrupper
- b) Antal alvorlige tilskadekomster opgjort efter ulykkessted og trafikantgrupper

4. Driftskaraktistik:

- a) hastighedsgrænse (generelt, for motorcykler og for tunge køretøjer)
- b) operationshastighed (85-percentilen)
- c) hastighedsstyring og/eller trafikdæmpning
- d) tilstedeværelse af ITS-udstyr varsling om køer, variabel skiltning
- e) advarselsskilte ved skoler
- f) tilstedeværelse af skolepatruljer på faste tidspunkter.

5. Geometriske karakteristika:
 - a) tværprofilets karakteristika (banernes antal, type og bredde, midterrabatters layout og materiale, cykelstier, gangstier m.v.), herunder variationer heraf
 - b) horisontal krumning
 - c) gradient og længdeprofil
 - d) oversigtsforhold og synsvidde.

6. Genstande, hindringsfrie arealer og vejafskærmning:
 - a) vejsidemiljø og hindringsfrie arealer
 - b) fysiske hindringer ved vejsiden (f.eks. lysmaster, træer m.v.)

- c) afstand til hindringer fra vejsiden
- d) hindringernes tæthed
- e) rumlestribes
- f) vejafskærmning.

7. Broer og tunneller:

- a) tilstedeværelse og antal broer, herunder relevante oplysninger*
- b) tilstedeværelse og antal tunneler, herunder relevante oplysninger*
- c) visuelle elementer, der repræsenterer risici for infrastrukturens sikkerhed.*

8. Vejkryds:

- a) type vejkryds og antal ben (navnlig noteres styringsmetoden og om sving kan foretages uden konfliktende trafik)
- b) tilstedeværelse af kanalisering
- c) vejkrydskvaliteten
- d) trafikmængden på den krydsende vej
- e) tilstedeværelse af jernbaneoverkørsler (*med særlig angivelse af typen af overkørsel, og om den er bemanded, ubemanded, manuel eller automatisk*).

9. Vedligeholdelse:

- a) defekter i vejbelægningen
- b) vejbelægningens friktionsmodstand
- c) rabattens tilstand (herunder vegetation)
- d) tavlers, afmærkninger og kantlinjers tilstand
- e) vejafskærmningens tilstand.

10. Faciliteter til bløde trafikanter:

- a) ***fodgænger- og cyklistovergange*** (i niveau og niveaudelt krydsning)
- b) ***cyklistovergange (i niveau og niveaudelt krydsning)***
- c) indhegning af gangfelter

- d) tilstedeværelse af fortov eller adskilte faciliteter
- e) faciliteter for cykler *og typen deraf (cykelstier, cykelbaner, andet)*
- f) kvalitet af fodgængerovergange målt på synlighed og skiltning
- g) *fodgænger- og cyklistovergange* ved tilkørselsbenet af et tilstødende sekundærvejnet.
- h) *tilstedeværelse af alternative ruter til fodgængere og cyklister, hvor der ikke er adskilte faciliteter.*

11. Elementer i systemer til forebyggelse og mindskning af trafikskader før og efter kollision:

- a) *netbaserede operationscentre og andre patruljeringsfaciliteter*
- b) *mekanismer til at meddele trafikforhold til trafikanter for at forebygge ulykker og hændelser*

- c) *AID-systemer til automatisk detektion af ulykker: sensorer og kameraer*
- d) *systemer til håndtering af hændelser*
- e) *systemer til kommunikation med beredskabsorganer.*

5) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) *Punkt 1 affattes således:*

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

b) *Punkt 5 affattes således:*

"5. ulykkens omfang".