Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

(COM(2018) 274 final — 2018/0129 (COD))

(2019/C 62/40)

Ordfører: **Brian CURTIS**

Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 31.5.2018
	Rådet, 8.6.2018
Retsgrundlag	Artikel 91, stk. 1, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	4.10.2018
Vedtaget på plenarforsamlingen	17.10.2018
Plenarforsamling nr.	538
Resultat af afstemningen	204/2/6
(for/imod/hverken for eller imod)	

1. **Konklusioner og anbefalinger**

1.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) glæder sig over forslaget til ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed. Især mener udvalget, at de af Kommissionen foreslåede foranstaltninger burde afhjælpe det nuværende direktivs mangler (harmonisering, informationsdeling og begrænset anvendelsesområde) og få afgørende betydning for gennemførelsen af den strategiske handlingsplan om trafiksikkerhed.

1.2. Udvalget bifalder »nul-visionen« med et mål om, at der senest i 2050 ikke registreres dødsulykker og ulykker med alvorligt tilskadekomne på vejene ved at følge »Safe System«-tilgangen, som Verdenssundhedsorganisationen arbejder for. En forudsætning for, at forvaltningen bliver bedre, er, at alle sektorer og alle trafikanter inddrages i strategiens gennemførelse. Det er vigtigt, at indikatorerne er klare og kan overvåges. Civilsamfundsorganisationer bør inddrages aktivt i alle faser af strategiens udformning, gennemførelse, overvågning og evaluering.

1.3. Udvalget ser en systematisk og proaktiv procedure for kortlægning af risici i hele TEN-T-nettet og på alle motorveje og primærveje som et vigtigt skridt i planlægningen af nye infrastrukturrelaterede foranstaltninger. Men da gennemførelsen af det gældende direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed er på forskellige stadier, er det vigtigt, at de fastlagte mål og frister er realistiske for alle medlemsstater, og at der ydes økonomisk støtte til de mest tilbagestående regioner, herunder seks lande på Vestbalkan. Udvalget påpeger endvidere, at direktivets anvendelsesområde bør udvides til at omfatte alle hovedveje i landdistrikter og hovedgader i byer for rent faktisk at kunne sikre en drastisk nedgang i antallet af dødsulykker og ulykker med alvorligt tilskadekomne inden 2030.

1.4. EØSU opfatter opnåelsen af et højt niveau af trafiksikkerhed som et strategisk mål, men budgettet under den næste flerårige finansielle ramme for perioden 2021-2027 skal øges for at sikre kontinuiteten på lang sigt og dermed kunne opfylde EU's egne ambitiøse mål. Udvalget peger særligt på, at EU-strategiens hovedfokus er på finansiering af anlæg af ny infrastruktur, men der bør også afsættes tilstrækkelige midler til at vedligeholde og opgradere eksisterende veje. Derudover mener EØSU, at et større transportbudget vil kunne påvirke Europas vækst og beskæftigelse yderligere i en positiv retning.

1.5. Udvalget støtter forslaget om nye præstationskrav til kørebaneafmærkning og færdselstavler for at udvikle samarbejdende, opkoblede og automatiserede mobilitetssystemer (C-ITS). EØSU anbefaler, at denne tilgang udbygges til alle transportformer (intermodalitet) for at opnå en så høj virkning af strategien som muligt. Endvidere mener EØSU, at udgangspunktet for enhver strategi for vejsikkerhed bør være ordentlig uddannelse og undervisning af privatbilister og erhvervschauffører, da det stadig er menneskelige fejl, der er årsag til de fleste ulykker.

1.6. EØSU støtter forslaget om systematisk at tage bløde trafikanter i betragtning i alle procedurer for forvaltning af trafiksikkerhed. Helt konkret anbefaler udvalget, at udviklingen foregår sideløbende med udviklingen af andre specifikke sikkerhedsbestemmelser for køretøjer af hensyn til sammenhængen.

2. **Indledning**

2.1. Trafiksikkerheden i EU er forbedret betydeligt i de seneste årtier. Mellem 2001 og 2010 faldt antallet af trafikdræbte i EU med 43 % og med yderligere 19 % mellem 2010 og 2016. Antallet af trafikdræbte er dog stadig højt (i 2016 mistede 25 620 mennesker livet på EU's veje ([1])), og statistikkerne viser, at udviklingen i retning af sikker mobilitet i EU gradvist er stagneret.

2.2. Derfor blev Kommissionen i Vallettaerklæringen opfordret til at iværksætte et nyt initiativ om tilpasning af **direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed** til de ændringer i mobiliteten, der skyldes udviklingen i samfundet og den teknologiske udvikling. Initiativet har fokus på vejsikkerhed og er et vigtigt element i den **strategiske handlingsplan om trafiksikkerhed** ([2]), der blev offentliggjort i maj 2018 som led i den **tredje mobilitetspakke** ([3]).

3. **Resumé af forslaget**

3.1. På trods af de seneste års fremskridt er antallet af ulykker med alvorligt tilskadekomne og dødsulykker fortsat for højt. Da 90 % af ulykkerne skyldes menneskelige fejl, mener Kommissionen, at automatisering, opkobling og nye standarder for anlæg af veje og konstruktion af køretøjer vil kunne nedbringe antallet af ulykker og konsekvenserne heraf for førere, passagerer og bløde trafikanter (f.eks. cyklister).

3.2. Kommissionen har specifikt fastsat »**nul-visionen**« som et mål om, at der senest i 2050 ikke registreres dødsulykker og ulykker med alvorligt tilskadekomne på vejene. Forslaget indeholder også et delmål om en nedbringelse af antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne med 50 % inden 2030.

3.3. For at nå disse mål agter EU at tage nye teknologiske og reguleringsmæssige værktøjer i brug med udspring i Verdenssundhedsorganisationens »**Safe System**«-tilgang ([4]). Princippet bag denne tilgang er, at det ikke er muligt helt at eliminere ulykker, men at der ikke desto mindre kan træffes foranstaltninger til at nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne.

3.4. Det gældende direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed blev vedtaget i 2008 for at sikre, at trafiksikkerhed får en fremtrædende plads i alle faser af planlægning, anlæg og drift af vejinfrastruktur. Der er imidlertid store forskelle i, hvor langt man er nået med gennemførelsen af direktivet på nationalt niveau. Disse forskelle modsvares ofte af et højere antal dødsulykker og ulykker med alvorligt tilskadekomne ([5]). Det er derfor vigtigt at harmonisere sikkerhedsbestemmelserne og forbedre vejinfrastrukturens sikkerhed. Medlemsstaterne bør modtage øremærket økonomisk støtte gennem Connecting Europe-faciliteten (200 mio. EUR) for perioden 2018-2020.

3.5. Sigtet med det reviderede direktiv er at nå førnævnte mål ved at indføre følgende foranstaltninger:

— påbud om gennemsigtighed af og opfølgning på procedurerne for forvaltning af infrastrukturens sikkerhed

— en vejnetvurdering og en systematisk og proaktiv procedure for kortlægning af risici med henblik på at vurdere vejes »indbyggede« eller iboende sikkerhed i hele EU

— udvidelse af direktivets anvendelsesområde ud over det transeuropæiske transportnet (TEN-T) til at omfatte motorveje og primærveje, som ikke indgår i nettet, samt alle veje uden for byområder, der helt eller delvist er anlagt med anvendelse af EU-midler (TEN-T-nettet er kendetegnet ved store trafikmængder, men takket være høje sikkerhedsstandarder er dødsulykker ikke særligt hyppige (8 %). 39 % af alle dødsulykker på vejene i EU sker på EU's net af primærveje. En koordineret EU-indsats på nettet af primærveje (herunder den del, som ikke indgår i TEN-T) bør bidrage til at opnå »nul-visionens« mål). 39 % af alle dødsulykker på vejene i EU sker på EU's net af primærveje. En koordineret EU-indsats på nettet af primærveje (herunder den del, som ikke indgår i TEN-T) bør bidrage til at opnå »nul-visionens« mål.

([1]) EU's database for trafikulykker, 2016.
([2]) COM(2018) 293, bilag 1.
([3]) COM(2018) 293 final.
([4]) Verdenssundhedsorganisationen »Save LIVES — A road safety technical package«, 2017.
([5]) Care — EU's database for trafikulykker.

— fastsættelse af overordnede præstationskrav til kørebaneafmærkning og færdselstavler for at lette udbredelsen af samarbejdende, opkoblede og automatiserede mobilitetssystemer

— påbud om systematisk at tage bløde trafikanter i betragtning i alle procedurer for forvaltning af trafiksikkerhed.

4. **Generelle bemærkninger**

4.1. EØSU bifalder Kommissionens forslag til ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed. Udvalget bifalder navnlig Vallettaerklæringen og mener, at der er behov for en intensiveret EU-indsats for at forbedre trafiksikkerheden.

4.2. Den tredje mobilitetspakke består af en række forbundne lovgivningsmæssige initiativer. Udvalget har valgt at behandle hvert enkelt lovforslag i en separat udtalelse. Denne udtalelse bør derfor læses og forstås i sammenhæng med EØSU's tidligere udtalelser og de udtalelser, som udarbejdes i tråd hermed, og som behandler specifikke aspekter ved den tredje mobilitetspakke ([6]).

4.3. Udvalget bifalder »nul-visionen«, der skal opfyldes ved at følge »Safe System«-tilgangen. En forudsætning for, at forvaltningen bliver bedre, er, at alle sektorer og alle trafikanter inddrages. Det er vigtigt, at de indikatorer, der fastsættes for opnåelsen af målene, er klare og kan overvåges. Civilsamfundsorganisationer bør inddrages aktivt i alle faser af strategiens udformning, gennemførelse, overvågning og evaluering.

4.4. EØSU glæder sig over beslutningen om at sætte 200 mio. EUR (perioden 2018-2020) af til vejsikkerhed. EØSU mener dog, at det er nødvendigt at øge budgettet inden for den næste flerårige finansielle ramme for perioden 2021-2027 for at sikre kontinuiteten på langt sigt og dermed kunne opfylde EU's egne ambitiøse mål ([7]). (Kommissionen vurderer, at anlæg af TEN-T-hovednettet kræver investeringer på omkring 500 mia. EUR i perioden 2021-2030, mens færdiggørelsen af det samlede net kommer til at koste omkring 1 500 mia. EUR.)

4.5. EØSU mener, at et større transportbudget vil kunne påvirke Europas vækst og beskæftigelse yderligere i en positiv retning. De investerede midler vil få en løftestangseffekt og bidrage til skabelsen af 13 millioner job årligt frem til 2030 og sikre en yderligere indtjening på op imod 4 500 mia. EUR (1,8 % af EU's BNP). Følgelig er en investering på én milliard EUR i TEN-T-nettet lig med op imod 20 000 nye job ([8]).

4.6. Udvalget ser initiativet om en systematisk og proaktiv procedure for kortlægning af risici i hele det europæiske TEN-T-net og på alle motorveje (uden for TEN-T-nettet) og primærveje som et afgørende skridt i planlægningen af omfanget og typen af de infrastrukturforanstaltninger, der skal iværksættes vedrørende det europæiske vejnet. Men da gennemførelsen af det gældende direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed er på forskellige stadier, er det vigtigt, at de fastlagte mål og frister er realistiske for alle medlemsstater, og at der ydes tilstrækkelig økonomisk støtte til de mest tilbagestående regioner og lande ([9]).

4.7. Udvalget påpeger, at EU-strategiens hovedfokus er på finansiering af anlæg af ny infrastruktur. Der bør imidlertid også afsættes tilstrækkelige midler til at vedligeholde og opgradere eksisterende veje, som er faktorer, der er lige så vigtige for høj trafiksikkerhed.

([6]) TEN/666, Bæredygtig mobilitet i Europa, Barbucci, 2018 (se s. 254 i denne EUT); TEN/668, Miljø med et europæisk enstrenget system for søfart + elektronisk godstransportinformation, Back, 2018 (se side 265 i denne EUT); TEN/669, Gennemførelse af TEN-T-projekterne, Dumitru Fornea, 2018 (se side 269 i denne EUT); TEN/675, Køretøjers vægt og dimensioner, Back, 2018 (se side 286 i denne EUT); TEN/672, Connecting Europe-faciliteten (CEF), Plosceanu og Watson, 2018 (EUT C 440 af 6.12.2018, s. 191)); TEN/673, Opkoblet og automatiseret mobilitet, Samm, 2018 (se side 274 i denne EUT); TEN/674, Mærkning af dæk, 2018 (se side 280 i denne EUT); TEN/667 (se side 261 i denne EUT); INT/863, Køretøjers sikkerhed/beskyttelse af bløde trafikanter, Hencks, 2018 (EUT C 40 af 6.12.2018, s. 90).

([7]) COM(2018) 277.

([8]) TEN/672, Connecting Europe-faciliteten (CEF), Plosceanu og Watson, 2018.

([9]) TEN/669, Gennemførelse af TEN-T-projekterne, Dumitru Fornea, 2018.

4.8. Nye præstationskrav til kørebaneafmærkning og færdselstavler er vigtige for udviklingen af samarbejdende, opkoblede og automatiserede mobilitetssystemer (C-ITS). Udvalget mener, at vedvarende informationsudveksling mellem køretøjer og vejinfrastruktur er vigtig for at kunne håndtere »de blandede trafiksystemer«, som er kendetegnet ved køretøjer, der anvender forskellige teknologier: menneskestyrede, assisterede og selvkørende ([10]). For at gennemføre strategien om sikker mobilitet er det vigtigt, at denne tilgang udvides til at omfatte alle transportformer (intermodalitet), hvilket vil få direkte indvirkning på nedbringelsen af trafikmængden og sikkerheden ([11]).

4.9. EØSU er overbevist om, at nye teknologier kan yde et fornuftigt bidrag til opgraderingen af vejsikkerheds-standarderne under hensyntagen til deres begrænsninger og de forbehold, der bør tages i anvendelsen deraf. Endvidere mener EØSU, at udgangspunktet for enhver strategi for vejsikkerhed bør være ordentlig uddannelse og undervisning af privatbilister og erhvervschauffører, da det stadig er menneskelige fejl, der er en af de hyppigste årsager til ulykker.

4.10. EØSU støtter forslaget om systematisk at tage bløde trafikanter i betragtning i alle procedurer for forvaltning af trafiksikkerhed. Denne tilgang harmonerer med nye tendenser og EU-borgernes nye vaner (f.eks. flere cyklister). Udvalget anbefaler, at udviklingen foregår sideløbende med udviklingen af andre specifikke sikkerhedsbestemmelser for køretøjer af hensyn til sammenhængen (herunder avancerede nødbremsesystemer, alarm ved vognbaneskift og en anderledes konstruktion af førerhusene i tunge motorkøretøjer for at forbedre udsynet til cyklister og fodgængere samt sensorer til registrering af dem) ([12]).

5. **Særlige bemærkninger**

5.1. EØSU mener, at det er vigtigt at udvikle den fysiske og digitale infrastruktur sideløbende. Derudover er det vigtigt hurtigst muligt at udbygge 5G-dækningen til alle europæiske net af motor- og primærveje for at sikre en effektiv opkobling mellem veje og køretøjer og mellem køretøjer ([13]). Også her anbefaler EØSU, at der afsættes tilstrækkelig og langsigtet økonomisk støtte inden for den næste FFR for perioden 2021-2027.

5.2. I tråd med det europæiske færdselssikkerhedsråds henstilling ([14]) mener EØSU, at anvendelsesområdet for direktivet om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed bør udvides til alle hovedveje i landdistrikter og hovedgader i byer. Dette bredere sigte er nødvendigt for rent faktisk at kunne sikre en drastisk nedgang i antallet af dødsulykker og ulykker med alvorligt tilskadekomne senest i 2030. Dette forslag er affødt af, at Kommissionens forslag har virkning for halvdelen af de ulykker, der sker på vejene i EU, og at langt størstedelen af de alvorlige ulykker sker på veje i byerne.

5.3. I 2015 iværksatte EU et nyt initiativ om udvidelse af TEN-T-strategien til Vestbalkan ([15]). Initiativet, som støttes af investeringsrammen for Vestbalkan og Connecting Europe-faciliteten (CEF), bør få afgørende indvirkning på EU's udvidelsesproces. EØSU anbefaler, at gennemførelsen af den strategiske handlingsplan om trafiksikkerhed inddrages i rammerne for dette ambitiøse infrastrukturprojekt. Foranstaltningen bør være i overensstemmelse med Kommissionens forslag om at udvide anvendelsesområdet for direktivet om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed til vejinfrastrukturen uden for byområder, der fuldføres ved hjælp af EU-midler. Nærmere bestemt bør den gøre medlemsskab af EU muligt for seks lande på Vestbalkan, uden at der opstår sikkerhedsmæssige og infrastrukturelle mangler.

Bruxelles, den 17. oktober 2018.

Luca JAHIER
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

([10]) TEN/673, Opkoblet og automatiseret mobilitet, Samm, 2018.
([11]) TEN/666, Bæredygtig mobilitet i Europa, Barbucci, 2018.
([12]) INT/863, Køretøjers sikkerhed/beskyttelse af bløde trafikanter, Hencks, 2018.
([13]) TEN/673, Opkoblet og automatiseret mobilitet, Samm, 2018.
([14]) COM(2018) 274, s. 8.
([15]) http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_da.htm