

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Dato 21. juni 2018
J. nr. 2018-2980

Europa-Kommissionens forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 2008/96/EF om forvaltning af vejinfrastruk- turens sikkerhed

KOM(2018) 274 final

Nyt notat

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 17. maj 2018 fremsat forslag om direktiv til ændring af det eksisterende direktiv 2008/96/EF fra 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed.

Det eksisterende direktiv er implementeret i dansk ret ved "Bekendtgørelse om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed" (bekendtgørelse nr. 1210 af 9. december 2011).

Med det eksisterende direktiv 2008/96/EF kræves, at de enkelte medlemslande gennemfører en række aktiviteter med henblik på at fremme trafiksikkerheden på de veje, der indgår i "det transeuropæiske vejnet". I Danmark består dette vejnet næsten udelukkende af statsveje, og de krævede aktiviteter er fuldt implementeret i Danmark.

Med det aktuelle forslag lægges op til at ændre det eksisterende direktiv på en række områder. Blandt de væsentligste er, at direktivet ikke fremover kun skal gælde for det transeuropæiske vejnet, men også for alle motorveje samt alle "primære veje"; at der for nogle af de krævede aktiviteter fremover vil blive stillet krav om dokumentation for, at aktiviteterne er gennemført, og krav om opfølgning på aktiviteterne; at der fremover stilles krav til synligheden af færdselstavler og vejafmærkning og; at direktivets tekniske bilag fremover vil kunne ændres af Kommissionen efter proceduren for delegerede retsakter.

Direktivændringen vil med stor sandsynlighed medføre et øget ressourceforbrug for de involverede vejmyndigheder og vejejere.



Regeringen ser grundlæggende positivt på Kommissionens ønske om at justere det eksisterende direktiv med henblik på at optimere indsatserne til størst mulig gavn for trafiksikkerheden. Regeringen anerkender behovet for en fælleseuropæisk regulering af det overordnede vejnet, hvilket TEN-T netværket netop er et udtryk for. Endvidere anerkender regeringen, at der kan være andre veje med en stor andel af international trafik, hvilket også kan begrunde et behov for en fælleseuropæisk tilgang hertil.

I relation til den del af forslaget, som udvider direktivets anvendelsesområde til vejnet ud over det transeuropæiske vejnet, mener Regeringen, at det er yderst vigtigt, at direktivet ikke udvides til at omfatte veje, der ikke har betydning for den europæiske infrastruktur.

Det er regeringens grundlæggende holdning, at trafiksikkerhed og regulering heraf overvejende anses for at være et nationalt anliggende, da der er stor forskel i medlemsstaternes infrastruktur, trafikforhold, hastighedsgrænser, trafikadfærd mv. Regeringen finder det ligeledes vigtigt, at de enkelte medlemslande fortsat har metodefrihed i trafiksikkerhedsarbejdet således, at indsatsen ikke bliver bindende og unødigt bureaukratisk.

Ligeledes er regeringen meget skeptisk over for forslaget om, at Kommissionen tillægges kompetence til at udarbejde præstationskrav til færdselstavler og vejafmærkning. Der har ikke i det eksisterende direktiv været konkrete krav til selve indretningen og tilstanden af infrastrukturen.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 17. maj 2018 fremsat forslag om direktiv til ændring af det eksisterende direktiv 2008/96/EF fra 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed. Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 24. maj 2018.

Det eksisterende direktiv 2008/96/EF foreskriver, at medlemsstaterne gennemfører en række trafiksikkerhedsmæssige aktiviteter på de veje, der indgår i det transeuropæiske vejnet (TEN-T-vejene).

Der er ikke tale om konkrete krav til, hvordan vejnettet skal indrettes. Der er derimod hovedsageligt tale om procedurer og analysemetoder, som dels skal medvirke til at kvalitetssikre nye vejprojekter med hensyn til trafiksikkerhed, dels skal medvirke til at overvåge ulykkesudviklingen på det eksisterende vejnet og danne grundlag for en prioritering af indsatsen med at ombygge ulykkesbelastede lokaliteter.

Kommissionen har gennemført en evaluering af det eksisterende direktiv. Evalueringen blev offentliggjort i 2015, og blandt de positive resultater kan nævnes følgende:



- direktivet har udløst en mentalitetsændring og en ændring af den måde, hvorpå forvaltningen af trafikikkerhed håndteres
- det har tilskyndet til en udbredt anvendelse af procedurerne for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed, som i mellemtiden er oprettet i alle medlemsstater, og som bygger på et minimum af obligatoriske EU-bestemmelser angående forvaltningen af TEN-T-veje
- det tilvejebringer et "fælles sprog" med henblik på udførelsen af sikkerhedsforanstaltninger i relation til vejinfrastruktur og
- det har på nationalt niveau givet anledning til en normativ og operativ proces, som ikke ville have fundet sted i så udstrakt grad uden Unionens indgriben.

Evalueringen viste dog også nogle ulemper ved det eksisterende direktiv. Det blev eksempelvis nævnt som et problem, at direktivet kun gælder for de transeuropæiske veje, da disse veje i forvejen hører til de sikreste veje i de fleste medlemsstater.

3. Formål og indhold

Overordnet set skal det aktuelle forslag bidrage til at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne på vejene i Europa. Antallet har været faldende gennem flere årtier, men de seneste år er der sket en stagnation i den positive udvikling.

Mere specifikt sigter det aktuelle forslag mod at rette op på de mangler og ulemper, som er blevet konstateret ved det eksisterende direktiv.

Forslagets vigtigste ændringer til det eksisterende direktiv er følgende:

- Mens det eksisterende direktiv kun gælder for det transeuropæiske vejnet, skal direktivet fremover også gælde for alle motorveje, alle "primære veje" samt alle helt eller delvist EU-finansierede vejprojekter uden for byområde.
- Det fremhæves, at hensynet til sikkerheden for de bløde trafikanter skal inddrages i alle aktiviteter og vurderinger.
- Der indføres en ny procedure kaldet "vejnetvurdering", som dels skal gøre det muligt at sammenligne sikkerhedsniveauer for alle veje omfattet af direktivet på tværs af landegrænser i EU, dels skal danne udgangspunkt for en prioritering af midler til sikkerhedsfremmende ombygninger.
- Aktiviteten "trafikikkerhedsinspektion", som er en vurdering af trafikikkerheden på vejnettet baseret på en besigtigelse, vil fremover kunne målrettes mod de mindre sikre dele af vejnettet.
- For aktiviteterne "vejnetvurdering" og "trafikikkerhedsinspektion" vil der fremover blive stillet krav om dokumentation for, at aktiviteterne er gennemført, og krav om opfølgning på aktiviteterne.
- Kommissionen får til opgave at opstille såkaldte "præstationskrav" til færdselstavler og vejafmærkning. Kravene gennemføres efter rådgivningsproce-



duren beskrevet i artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011, hvorefter Kommissionen skal tage størst muligt hensyn til det bistående udvalgs udtalelse.

- Kommissionens kompetence til at til at tilpasse direktivets bilag til den tekniske udvikling ændres, hvorefter den tidligere og nu forældede procedure *forskriftsproceduren* med kontrol erstattes af proceduren for udstedelse af delegerede retsakter.

I forhold til det berørte vejnet er den væsentligste ændring, at det også skal omfatte ”primære veje”, som stort set svarer til det primære rutenummererede vejnet. Dermed vurderes, at direktivet fremover vil gælde for næsten alle statsveje samt over 500 km kommunevej.

Med hensyn til den nye procedure ”vejnetvurdering” er den meget uklart beskrevet, og det er vanskeligt at se, hvordan den skulle kunne anvendes til det erklærede formål – sammenligning på tværs af landegrænser i EU.

Med hensyn til de såkaldte ”præstationskrav” til færdselstavler og vejafmærkning ønskes de indført med henblik på dels at øge synligheden af tavler og afmærkning generelt, dels for at sikre synligheden for køretøjer med førerstøttesystemer. Det fremgår ikke af direktivet, hvilke konkrete krav, der vil være tale om, men det må betragtes som en markant ændring, at der med ændringen af direktivet ønskes opstillet konkrete krav til indretning og tilstand af store dele af vejinfrastrukturen.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Der foreligger endnu ikke en udtalelse, og tidspunktet for Europa-Parlamentets behandling kendes endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at negative eksterne effekter af trafikulykker, såsom trafikdræbte og trængsel, går på tværs af landegrænser og at disse udfordringer ikke kan løses ved nationale eller lokale initiativer alene. Kommissionen anfører endvidere, at for at opnå og opretholde et højt niveau af trafiksikkerhed i hele Unionen må harmoniserede procedurer for forvaltning af trafiksikkerhed anvendes målrettet for hele hovedvejsnettet på grundlag af en egnet og forholdsmæssigt afpasset lovramme.

På denne baggrund vurderer Kommissionen, at sikker mobilitet for de vigtigste komponenter af Unionens vejnet ikke kan opnås på det nødvendige niveau uden indgreb på EU-niveau, idet en frivillig indsats ikke støttes af alle medlemsstater.

Regeringen er enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, men vil i forhandlingerne være opmærksom på de dele af forslaget, der



udvider Kommissionens kompetence til at fastsætte krav til konkret indretning og vejinfrastruktur, herunder at forslaget, såfremt det udvides til også at omfatte veje, hvor der ikke er en klar fælleseuropæisk interesse, kan udgøre en problematik i relation til nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Forslaget berører gældende lovgivning i form af ”Bekendtgørelse om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed” (bekendtgørelse nr. 1210 af 9. december 2011).

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Såfremt forslaget vedtages vil den ovennævnte ”Bekendtgørelse om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed” skulle revideres.

Statsfinansielle konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de statsfinansielle konsekvenser af forslaget, men det må forventes, at forslaget vil nødvendiggøre et øget ressourceforbrug for de berørte vejmyndigheder og vejere, herunder også berørte kommuner. Forslagets økonomiske konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved forslaget.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de erhvervsøkonomiske konsekvenser af forslaget, men det er ikke sandsynligt, at det medfører bebyrdende økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

8. Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig. Der er modtaget nedenstående høringssvar fra FDM, DI Transport, ITD, Transport DTU, Dansk Erhverv og Specialforeningen for Logistik og Distribution.

FDM:

Hver dag kommer der flere biler på vejene med førerassisterende udstyr, som fx linjevogter, skiltegenkendelse etc. Samtidig bevæger vi os imod en fremtid, hvor bilerne bliver mere og mere selvkørende. For at førerassisterende og selvkørende biler kan fungere, er vejafmærkning og vejskiltning af god kvalitet afgørende, og vigtigheden heraf bliver større og større.



Det betyder, at det bliver stadig vigtigere med en løbende inspektion af vejinfrastrukturen for at sikre gevinsten af nuværende og kommende sikkerhedssystemer.

DI Transport:

DI Transport er generelt positiv stemt over for forslaget, der sigter på at halvere antallet af dræbte i trafikken i 2020 i forhold til 2010 og i øvrigt højne vejsikkerheden i EU for borgere, brugere, trafikanter mv. DI støtter højere standarder for EU infrastrukturens sikkerhed.

DI finder det hensigtsmæssigt, at ændringerne i direktivet tager højde for de ændringer man ser i de aktuelle transportstrukturer, herunder ændrede brugerprofiler.

DI kan støtte udvidelsen af anvendelsesområdet til at omfatte motorveje og hovedveje også uden for det transeuropæiske transportnet, og til veje, der forbinder større byer med regioner.

DI så dog gerne, at man med ændringerne af direktivet havde gjort mere for at sætte fart i etableringen af sikre rastepladser, der giver chauffører mulighed for sikre overnatningsmuligheder.

ITD:

Generelle bemærkninger

Kommissionen lægger med forslaget til nyt direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed i EU op til en række ændringer af det nuværende direktiv 2008/96/EC.

ITD er positivt indstillet over for Kommissionens forslag, hvorfor foreningen støtter det.

EU's langsigtede plan er at reducere antallet af dødsuheld markant, og meget er også sket de senere år. Således faldt antallet af dræbte i trafikken i EU-landene mellem 2001 og 2010 med 43 procent, og antallet af trafikdræbte faldt yderligere med 19 procent mellem 2010 og 2016.

Kommissionen konstaterer imidlertid, at den positive udvikling er begyndt at stagne, og der er derfor efter Kommissionens mening behov for at gennemføre yderligere initiativer for at sikre det overordnede mål, som EU arbejder efter. EU's mål indebærer at få halveret antallet af dødsulykker med 50 % mellem 2010 og 2020, og at der gennemføres yderligere trafiksikkerhedsinitiativer frem mod 2030.

Det foreliggende direktivforslag udgør et blandt flere midler til at sikre opnåelsen af disse mål. Direktivforslaget indgår desuden som et led i EU's 3. vejpakke.



Ændringen af det foreliggende direktiv omhandler især den konkrete udformning af vejinfrastrukturen og ikke mindst de administrative procedurer i forbindelse hermed.

Konkret lægger Kommissionen med direktivforslaget op til følgende 4 overordnede initiativer:

- a. Harmonisering og vidensdeling mellem medlemsstaterne om de administrative procedurer vedrørende vejinfrastruktur
- b. Øget fokus på at beskytte de svage trafikanter i trafikken
- c. Fremme indførelsen af nye teknologier
- d. Løbende sikring af, at procedurer og administration af trafiksikkerhedsledelse altid er på nyeste niveau

Blandt de mere vigtige konkrete forslag hører, at reglerne om risikovurdering af veje ikke kun bør omfatte TEN-T-vejnettet, men også større nationale veje samt veje uden for bymæssig bebyggelse.

Der er også indeholdt konkrete forslag om at få sikret en målrettet indsats for at øge trafiksikkerheden for bløde trafikanter. Endelig lægges der op til en øget informations- og erfaringsudveksling mellem medlemsstaternes vejmyndigheder.

ITD ser samlet set positivt på dette forslag.

Vi bemærker, at de fleste af tiltagene er målrettet vejmyndighederne i de enkelte medlemsstater. Samtidig er det ITD's umiddelbare opfattelse, at de fleste af de foreslåede initiativer allerede opfyldes på udmærket vis i Danmark.

Bemærkninger til de enkelte paragrafforslag

Artikel 1, stk. 1:

Det foreslås, at medlemsstaterne forpligtes til at indføre en mere proaktiv indsats ved vurderingen af, om en given infrastruktur er sikkerhedsmæssigt tilfredsstillende eller ej.

ITD har ingen bemærkninger til dette forslag.

Artikel 1, stk. 2:

Det foreslås, at direktivets anvendelsesområde omfatter TEN-T-netværket samt det overordnede nationale vejnet i medlemsstaterne. Det skal gælde, både når vejene er ved at blive planlagt, når de er under etablering, og når de er i brug.

ITD har ingen bemærkninger til dette forslag.

Artikel 1, stk. 3:



Det foreslås, at direktivets anvendelsesområde OGSÅ bør omfatte andre vejstrækninger, der ikke er nævnt i stk. 2. Det er typisk vejstrækninger uden for bymæssige bebyggelse og veje, som i dag ikke er finansielt understøttet af EU.

ITD er tilfreds med, at direktivets anvendelsesområde også omfatter mange andre veje end blot det hidtidige overordnede TEN-T-vejnet. TEN-T-nettet dækker alene cirka 8 procent af det samlede vejnet i Europa, og de fleste trafikuheld med dødelig uheld sker jo uden for disse strækninger.

Artikel 2, (a) og (b) samt 2a, 2b og 2c:

Der er alene tale om redaktionelle tekstændringer, der præciserer visse definitioner.

ITD har ingen bemærkninger hertil.

Artikel 5, stk. 1 - 4:

Medlemsstaterne forpligtes til at etablere et samlet nationalt vejsikkerhedsvurderings-system. Det vil herefter være obligatorisk i medlemsstaterne, at der for eksempel gennemføres visuelle vejinspektioner, analyser af trafikvolumen samt risikovurderinger af trafikuheld på givne vejstrækninger. Medlemsstaterne forpligtes endvidere til at inddele vejnettet i mindst tre kategorier afhængig af vejenes sikkerhedsniveau. Endelig forpligtes medlemsstaterne til at foretage den fornødne skiltning i overensstemmelse med trafiksikkerhedsreglerne. Skiltene skal tydeligt kunne aflæses i alle døgnets 24 timer.

ITD har ingen bemærkninger til denne artikel.

Artikel 6, stk. 1:

Medlemsstaterne forpligtes til at sikre en løbende sikkerhedsinspektion på vejnettet særligt med henblik på det vejnet, der er risikoidentificeret som særligt ulykkesramt. Det samme gælder i forhold til vej-tunneler, hvor myndighederne skal sikre overholdelsen af de særlige sikkerhedsforskrifter, som tunneller er omfattet af.

ITD har ingen bemærkninger til dette.

Artikel 6a, stk. 1-4:

Medlemsstaterne forpligtes med denne artikel til løbende og målrettet at følge op på de administrative sikkerhedsprocedurer, der anvendes i det forebyggende arbejde - alt med henblik på at sikre så få trafikulykker som muligt.

Endvidere forpligtes medlemsstaterne til at inddele vejnettet i forskellige risikokategorier. Med inddelingen forpligtes medlemsstaternes vejmyndigheder til målrettet at arbejde med de vejstrækninger, hvor ulykestallet ud fra en risikoanalyse er for højt.



ITD har hertil ingen bemærkninger.

Side 9/13

Artikel 6b:

Medlemsstaterne forpligtes til at indføre særlige foranstaltninger, der har til formål at beskytte såkaldt "bløde" trafikanter, det vil sige gående, cyklister og knallertkørere.

ITD støtter forslaget, idet foreningen dog understreger, at der også bør være fokus på den adfærd, som cyklister og andre bløde trafikanter har i trafikken.

Artikel 6c:

Kommissionen foreslår, at der altid skal være en fornøden skiltning til stede. Desuden foreslås, at skilte skal kunne genkendes af kørselsassistancesystemer i bilerne.

ITD støtter dette forslag, idet dog bemærkes, at der skal være sikkerhed for, at den nødvendige teknologi også rent faktisk er til stede og udviklet. Teknologien bør altid være pålidelig i forhold til den automatiske skilte-genkendelse i bilernes IT-system.

Artikel 10:

Det foreslås, at Kommissionen etablerer en mere hensigtsmæssig informations-udveksling ("best practices") mellem medlemsstaterne. Denne dataudveksling skal fokusere på de enkeltes erfaringer med at udvikle sikre veje og med at udvikle den nyeste teknologi i forbindelse hermed.

ITD støtter forslaget.

Artikel 11a:

Artiklen indeholder forslag om en løbende afrapportering til Kommissionen om reglernes overholdelse.

Ingen bemærkninger.

Artikel 12:

Ingen bemærkninger

Ny artikel 12a:

Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i forbindelse med direktivet.

Hertil har ITD ikke noget at indvende.

Artikel 13:

Ingen bemærkninger



ITD har herudover ingen kommentarer til forslagene om ikrafttrædelsesbestemmelser.

Transport DTU:

Helt generelt vil vi gerne tilkendegive, at vi støtter tiltag til forbedring af trafik-sikkerheden i EU.

Specifikt i forhold til nærværende høring, ser vi forslaget som en positiv udvidelse af det eksisterende direktiv, en udvidelse som overordnet kan bidrage til at sikre et større fokus på den nuværende vejvedligeholdelse samt dens effekt på ulykker, særligt for de bløde trafikanter herunder cyklister, fodgænger og diverse eldrevne tohjulede køretøjer. Relevansen understreges af, at flere nyere studier har vist at særligt bløde trafikanter i højere grad er udsatte for uheld og tilskadekomst på dårligt vedligeholdte veje (se fx Janstrup et al., 2018, Møller et al., 2018, de geus et al., 2017).

Det er dog samtidig væsentligt at bemærke, at visse ting vedrørende det nye direktiv bekymrer os, idet vi er bange for at en stor del af vejnettet fortsat vil blive overset. Som udgangspunkt medfører forslaget, at der tilføjes flere veje, der skal tilses og vedligeholdes. Det er dog stadig kun en meget lille del af vejnettet, der er omfattet af udvidelsen. Udvidelsen vedrører primært TENT-T veje. Da dette vejnet kun omfatter en yderst begrænset del af det danske vejnet, er der risiko for, at ændringen i praksis ikke vil få nævneværdig betydning for trafik-sikkerheden på det danske vejnet.

I forslaget bemærkes det, at der skal være mere fokus på afstribning af vejene først og fremmest på grund af den nye bil teknologi. Vi ser positivt på dette forslag, men også her skal det dog pointeres, at det er vigtigt, at der parallelt iværksættes tiltag, der kan sikre, at en højere standard også opretholdes på mindre veje med et mindre trafikarbejde. Dels fordi der også på disse mindre veje sker alvorlige ulykker, som måske kunne undgås ved en bedre afstribning, dels fordi det er vigtigt, at biler med ny teknologi skal kunne færdes sikkert på alle veje.

I forslaget lægges der op til, at der hvert tredje år skal gives en afrapportering af sikkerhedsniveauet for de enkelte trafikant typer. Dette er som udgangspunkt en god idé. Hvis denne afrapportering udelukkende foretages baseret på de officielle uheldsstatistikker, er det dog stærkt bekymrende. Disse tal giver nemlig langt fra et sandfærdigt billede af antallet af alvorlige personskader for bløde trafikanter. Det er nemlig dokumenteret, at der i disse data kun registreres omkring 14% af alle de alvorlige personskader skader for cyklister som rapporteres til landets akutmodtagelser i Danmark (se fx Janstrup et al., 2016).

Afslutningsvis skal det nævnes, at vedligeholdelse af rabatter omtales i forslaget, men der lægges op til, at det kun er et krav for de større veje. I en dansk kontekst er det uheldigt, hvis det ikke også er et krav for de mange mindre lan-



deveje mellem kommunerne, idet mange af de alvorlige uheld sker på disse veje.

Side 11/13

Dansk Erhverv:

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 18. maj 2018 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

Dansk Erhverv bifalder, at der arbejdes målrettet for at forbedre de europæiske trafikanters generelle sikkerhed.

Danske Erhverv anbefaler, at der både arbejdes med C-ITS-integration i selve infrastrukturen og i køretøjerne. Vi er i den forbindelse enige i, at det er vigtigt at tænke de bløde og udsatte trafikanter ind i den samlede planlægning.

Den fremtidige infrastrukturplanlægning skal ske med øje på fremtidssikring. Dette sker blandt andet ved at gøre den kompatibel med det nuværende ITS udviklingsniveau og forberedt til den fremtidige udvikling.

De hurtigste resultater vil vise sig, hvis der er et klart fokus på at øge den generelle sikkerhed i, og omkring, de hårde trafikanter som fx person- og lastbiler.

SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution

På vegne af SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution, der tæller 15 af de største danske transport-, logistik- og distributionsvirksomheder inden for vejgodstransportområdet, og som sekretariatsbetjenes i Dansk Erhverv, skal jeg hermed gøre opmærksom på, at SLD støtter de af Dansk Erhverv fremsatte bemærkninger i forbindelse med høringen vedr. EU-Kommissionens forslag til revision af direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed.

Følgende har oplyst, at de ikke har bemærkninger til forslaget: Forsvaret, Erhvervsflyvningens Sammenslutning

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er endnu ikke kendskab til andre landes holdninger.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter grundlæggende EU's overordnede målsætning om at reducere antallet af dræbte og tilskadedekomne på de europæiske veje, herunder også målet om at opprioritere indsatsen for at sikre de bløde trafikanter.

Regeringen er ligeledes enig i, at det nuværende direktiv har gjort nytte, og regeringen ser også grundlæggende positivt på Kommissionens ønske om at justere direktivet med henblik på at optimere indsatserne til størst mulig gavn for trafiksikkerheden.



I den forbindelse noterer regeringen med tilfredshed, at forslaget giver mulighed for at målrette aktiviteten ”trafiksikkerhedsinspektion” mod de veje, hvor aktiviteten kan forventes at gøre størst nytte, i stedet for – som tilfældet er med det nuværende direktiv – at skulle bruge ressourcer på at foretage trafiksikkerhedsinspektion på de mest sikre veje (motorvejene).

Regeringen anerkender en fælleseuropæisk regulering af det TEN-T netværket og anerkender, at der kan være andre veje med en stor andel af international trafik.

I relation til den del af forslaget, som udvider direktivets anvendelsesområde til vejnet ud over det transeuropæiske vejnet, mener regeringen, at det er yderst vigtigt, at direktivet ikke udvides til at omfatte veje, der ikke har betydning for den europæiske infrastruktur. Regeringen vil arbejde for, at ændringsforslaget kun omfatter TEN-T netværket samt ruter, hvor der er en høj andel af international trafik. Regeringen finder det desuden vigtigt, at forslaget ikke medfører væsentlige omkostninger for medlemsstaterne.

Det er regeringens grundlæggende holdning, at trafiksikkerhed og regulering heraf overvejende anses for at være et nationalt anliggende, da der er stor forskel i medlemsstaternes infrastruktur, trafikforhold, hastighedsgrænser, trafikadfærd mv.

Regeringen finder det derfor vigtigt, at de enkelte medlemslande fortsat har metodefrihed i trafiksikkerhedsarbejdet således, at indsatsen ikke bliver bindende og unødigt bureaukratisk. For så vidt angår den nye aktivitet ”vejnetvurdering” kan den meget uklare beskrivelse vise sig at være en fordel, eftersom aktiviteten dermed i høj grad kan tilpasses den metodik, som gennem årene har vist sig brugbar på det danske vejnet.

Regeringen er skeptisk over for de dele af forslaget, som giver Kommissionen mulighed for at ændre i de teknisk mere specifikke bilag til direktivet ved proceduren for delegerede retsakter.

Regeringen er endvidere meget skeptisk over for forslaget om, at Kommissionen tillægges kompetence til at udarbejde præstationskrav til færdselstavler og vejafmærkning. Der har ikke i det eksisterende direktiv været konkrete krav til selve indretningen og tilstanden af infrastrukturen. Regeringen er af den opfattelse, at det primært bør være op til medlemsstaterne selv at fastsætte konkrete krav til indretning og tilstand af infrastrukturen.

Regeringen vil arbejde for, at der ikke udarbejdes præstationskrav med forslaget.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg



Sagen har ikke tidligere været forelagt udvalget.