

I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2019/1936

af 23. oktober 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 Udvalg ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽³⁾, og

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 inden 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 fra marts 2017. 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 og skilte 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 ulykker. 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), der er udpeget ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 ⁽⁴⁾, har afgørende betydning for den europæiske integrationsproces. Derfor bør et højt sikkerhedsniveau garanteres på disse veje.
- (4) Procedurerne for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (»RISM«), 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/EF ⁽⁵⁾ viser tydeligt, at de medlemsstater, som frivilligt har anvendt RISM-principperne på deres nationale veje, som ikke indgår i TEN-T-nettet, har opnået meget bedre resultater på trafikikkerhedsområdet end de øvrige medlemsstater. Det er derfor også ønskeligt, at disse RISM-principper anvendes på andre dele af det europæiske vejnet.

⁽¹⁾ EUT C 62 af 15.2.2019, s. 261.⁽²⁾ EUT C 168 af 16.5.2019, s. 81.⁽³⁾ Europa-Parlamentets holdning af 4.4.2019 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 7.10.2019.⁽⁴⁾ 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).⁽⁵⁾ 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 vejstrækninger, 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 trafikikkerhed, med undtagelse af tunneler, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF⁽⁶⁾.
- (6) Af hensyn til trafikikkerheden er det vigtigt, at dette direktiv også omfatter ind- og udkørsler til parkeringsområder langs det net, der falder inden for dette direktivs anvendelsesområde, navnlig ved motorveje og primærveje.
- (7) De årstidsbetingede forhold varierer væsentligt 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.
- (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, bør bidrage betydeligt til at forbedre vejinfrastrukturens sikkerhed i hele Unionen.
- (9) For at sikre at en sådan udvidelse af anvendelsesområdet har den tilsigtede virkning, er det logisk, at andre primærveje end motorveje omfatter alle veje i den øverste vejkategori under kategorien »motorvej« i den nationale vejklassifikation. Af samme grund bør medlemsstaterne tilskyndes til at sikre, at i hvert fald alle de veje, som direktiv 2008/96/EF fandt anvendelse på inden nærværende direktivs ikrafttræden, herunder på frivillig basis, fortsat er omfattet af nærværende direktiv.
- (10) Den obligatoriske anvendelse af procedurerne fastlagt 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 og Wienerkonventionen om vejtrafik af 8. november 1968 samt Wienerkonventionen om færdselstavler og -signaler af 8. november 1968 bør respekteres af de kontraherende parter.
- (12) En risikobaseret, vejnetdækkende trafikikkerhedsvurdering har vist sig at være et effektivt redskab til at udpege strækninger på nettet, hvor der bør foretages mere udførlige trafikikkerhedsinspektioner 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 ved hjælp af data indsamlet med elektroniske og digitale hjælpemidler, med henblik på at øge trafikikkerheden 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 trafikikkerhedsvurdering« 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 trafikikkerheden 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 trafikikkerhedsmæssige mål. Prioriterede handlingsplaner bør til dette formål sikre, at de nødvendige interventioner gennemføres så hurtigt som muligt. Navnlig bør konklusionerne af den vejnetdækkende trafikikkerhedsvurdering følges op med enten målrettede trafikikkerhedsinspektioner eller, hvis det er muligt og omkostningseffektivt, med direkte afhjælpende foranstaltninger, der skal fjerne eller mindske de trafikikkerhedsmæssige risici uden at skabe en unødigt administrativ byrde.

⁽⁶⁾ 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).

- (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 incitamenter på EU-plan kan i overensstemmelse med de gældende betingelser anvendes til at støtte sådanne investeringer som supplement til de tilsvarende nationale investeringer og incitamenter.
- (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 behov 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 vejafmærkninger og færdselstavler, bør der fastlægges fælles specifikationer med sigte på at gøre vejafmærkninger 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 i Unionen fra 2018 fra Den Europæiske Unions Jernbaneagentur skete der i 2016 ved de 108 000 jernbaneoverkørsler, der findes i Unionen, 433 betydelige ulykker, der resulterede i 255 dødsfald og 217 alvorlige tilskadekomster. Jernbaneoverkørsler, der udgør en høj sikkerhedsrisiko, bør derfor identificeres med henblik på at forbedre dem.
- (22) Vejafmærkninger og færdselstavler af høj kvalitet er afgørende for at støtte chauffører samt netforbundne og automatiserede køretøjer. Fælles specifikationer for vejafmærkninger og færdselstavler bør danne det grundlag, som kan bane vejen for udrulning af netforbundne og automatiserede mobilitetssystemer. En fælles europæisk 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 nr. 1313/2013/EU ⁽⁷⁾ en ramme herfor.
- (24) Uden at det berører lovgivningen om offentlige indkøb, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU ⁽⁸⁾, 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.
- (27) Med offentliggørelsen af resultaterne af vejnetdækkende trafiksikkerhedsvurderinger bør infrastrukturens sikkerhedsniveau kunne sammenlignes i hele Unionen.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

- (28) Målene for dette direktiv, nemlig etableringen af procedurer for at sikre et ensartet højt trafiksikkerhedsniveau 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 disse 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-procedurernes 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 lovgivning⁽⁹⁾. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (30) Særlige foranstaltninger er nødvendige for løbende at forbedre praksis for forvaltning af trafiksikkerheden og lette aflæsningen af vejafmærkninger 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. 182/2011⁽¹⁰⁾.
- (31) Direktiv 2008/96/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 2008/96/EF

I direktiv 2008/96/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 1 affattes således:

»Artikel 1

Genstand 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 finder anvendelse på veje, som udgør en del af det transeuropæiske vejnet, på motorveje og på andre primærveje, uanset om de er i projekterings-, anlægs- eller driftsfasen.
3. Dette direktiv finder også anvendelse på 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.

⁽⁹⁾ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁰⁾ 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).

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

Hver medlemsstat meddeleler senest den 17. december 2021 Kommissionen listen over motorveje og primærveje på sit område og underretter den derefter om enhver efterfølgende ændring heraf. Desuden underretter hver medlemsstat Kommissionen om listen over de veje, der er undtaget fra eller medtaget i dette direktivs anvendelsesområde i overensstemmelse med dette stykke, og derefter om enhver efterfølgende ændring heraf.

Kommissionen offentliggør den liste over veje, som er meddelt i overensstemmelse med denne artikel.

5. Dette direktiv finder ikke anvendelse på 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 udpeget 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:

»1a) »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 eller i forbindelse med midlertidige foranstaltninger, særskilte kørebaneer 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

c) den er særligt afmærket som en motorvej

1b) »primærvej«: en vej uden for byområder, som forbinder større byer eller regioner eller begge dele, og som tilhører den højeste vejkategori under kategorien »motorvej« i den nationale vejklassificering, som er gældende den 26. november 2019«.

c) Nr. 5) udgår.

d) Nr. 6) og 7) affattes således:

»6) »sikkerhedsklassificering«: klassificering af dele af det eksisterende vejnet i kategorier efter deres objektive målte, indbyggede sikkerhed

7) »målrettet trafikikkerhedsinspektion«: en målrettet undersøgelse med henblik på at afdække farlige forhold, mangler og problemer, som øger risikoen for ulykker og tilskadekomster, baseret på besigtigelse af en eksisterende vej eller vejstrækning«.

e) Følgende nummer indsættes:

»7a) »periodisk trafikikkerhedsinspektion«: 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 navnlig cyklister og fodgængere, samt førere af tohjulede motordrevne køretøjer.«

3) I artikel 4 tilføjes følgende stykke:

- »6. Kommissionen udarbejder retningslinjer for udformningen af »tilgivende vejsider« og »selvforklarende veje« i den indledende revision af udformningsfasen samt retningslinjer for kvalitetskravene vedrørende bløde trafikanter. Sådanne 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 vejnetdækkende 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), og
 - 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 med en hyppighed, der er tilstrækkelig til at sikre passende sikkerhedsniveauer, dog mindst hvert femte år.
4. Ved gennemførelsen af den vejnetdækkende trafiksikkerhedsvurdering 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 trafiksikkerhedsvurderinger og sikkerhedsklassificeringer.
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 trafiksikkerhedsinspektioner«

- b) Stk. 1 affattes således:

- »1. Medlemsstaterne sikrer, at der foretages periodiske trafiksikkerhedsinspektioner med en hyppighed, der er tilstrækkelig til at sikre passende sikkerhedsniveauer for den pågældende vejinfrastruktur.«

- c) Stk. 2 udgår

- d) Stk. 3 affattes således:

- »3. Medlemsstaterne sørger for sikkerhed på de strækninger af vejnettet, som støder op til vejtunneler, der er omfattet af direktiv 2004/54/EF, med fælles trafiksikkerhedsinspektioner under medvirken af de kompetente instanser for så vidt angår gennemførelsen af nærværende direktiv og direktiv 2004/54/EF. De fælles trafiksikkerhedsinspektioner skal foretages med en hyppighed, der er tilstrækkelig til at sikre passende sikkerhedsniveauer, 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 trafiksikkerhedsvurderinger, som foretages i medfør af artikel 5, følges op med enten målrettede trafiksikkerhedsinspektioner eller direkte afhjælpende foranstaltninger.
2. Når medlemsstaterne foretager målrettede trafiksikkerhedsinspektioner, kan de tage hensyn til de vejledende elementer fastsat i bilag IIa.
3. Målrettede trafiksikkerhedsinspektioner skal udføres af eksperthold. Mindst et medlem af ekspertholdet skal opfylde kravene fastsat 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 navnlig 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 gennemførelsen af de udpegede afhjælpende foranstaltninger.

Artikel 6b

Beskyttelse af bløde trafikanter

Medlemsstaterne sikrer, at bløde trafikanters behov tages i betragtning i forbindelse med gennemførelsen af de procedurer, der er fastsat i artikel 3-6a.

Artikel 6c

Vejafmærkninger og færdselstavler

1. Medlemsstaterne skal i deres gældende og fremtidige procedurer for vejafmærkninger og færdselstavler være særligt opmærksomme på læsbarhed og synlighed for såvel menneskelige førere som automatiske førerstøttesystemer. Sådanne procedurer skal tage hensyn til fælles specifikationer, hvis sådanne fælles specifikationer er blevet fastlagt i overensstemmelse med stk. 3.
2. En ekspertgruppe nedsat af Kommissionen skal senest i juni 2021 vurdere muligheden for at fastlægge fælles specifikationer, herunder forskellige elementer til sikring af den praktiske anvendelighed af vejafmærkninger og færdselstavler, således at vejafmærkninger og færdselstavler bliver effektivt læsbare og synlige for såvel menneskelige førere som automatiske førerstøttesystemer. Denne gruppe 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 vejafmærkninger 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 vejafmærkninger og færdselstavler med sigte på at gøre vejafmærkninger og færdselstavler effektivt læsbare og synlige for såvel menneskelige førere som automatiske førerstøttesystemer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13, stk. 2.

Gennemførelsesretsakterne som omhandlet i første afsnit berører ikke Den Europæiske Standardiseringsorganisations kompetence med hensyn til standarder for vejafmærkninger og færdselstavler.

Artikel 6d

Information og gennemsigtighed

Kommissionen offentliggør et europæisk kort over vejnettet inden for dette direktivs anvendelsesområde, der skal være tilgængeligt 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 vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge retningslinjer for indberetningen af oplysninger om ulykkens omfang, herunder antallet af dræbte og tilskadekomne. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13, stk. 2.«

8) I artikel 9 indsættes følgende stykke:

»1a. Medlemsstaterne sikrer, at uddannelsesplaner for trafiksikkerhedsrevisorer, der tager deres uddannelse fra den 17. december 2024 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 den 31. oktober 2025 forelægger medlemsstaterne Kommissionen en rapport om sikkerhedsklassificeringen af det samlede vejnet, der vurderes i overensstemmelse med 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 dette direktiv, 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 16. december 2019. 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 17. december 2021. 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 retsforskrifter, 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 Strasbourg, den 23. oktober 2019.

På Europa-Parlamentets vegne

D.M. SASSOLI

Formand

På Rådets vegne

T. TUPPURAINEN

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 (f.eks. 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) foranstaltninger for bløde trafikanter:

i) foranstaltninger for fodgængere

ii) foranstaltninger for cyklister, herunder om der findes alternative ruter eller adskillelse fra hurtigtkørende motoriseret trafik

iii) foranstaltninger for tohjulede motordrevne køretøjer

iv) tæthed og placering af krydsningsfaciliteter for fodgængere og cyklister

v) foranstaltninger for fodgængere og cyklister på berørte veje i området

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

c) Afsnit 2, litra h), affattes således:

»h) foranstaltninger for bløde trafikanter:

i) foranstaltninger for fodgængere

ii) foranstaltninger for cyklister

iii) foranstaltninger for tohjulede motordrevne køretøjer.«

3) Følgende bilag indsættes:

»BILAG IIa

VEJLEDENDE ELEMENTER I MÅLRETTEDE TRAFIKSIKKERHEDSINSPEKTIONER

1. Vejens tracé og tværprofil

a) oversigtsforhold og sigtlængder

b) hastighedsgrænse og inddeling i hastighedszoner

- c) selvforklarende tracé (dvs. tracéets »læsbarhed« for trafikanter)
 - d) adgang til tilstødende bebyggelse og byggegrunde
 - e) adgang for rednings- og servicekøretøjer
 - f) beskyttelsesforanstaltninger ved broer og underføringer
 - g) udformning af vejsiden (rabatter, kørebanekanter samt afgravnings- og påfyldningsskråninger).
2. Vejkryds og udfletninger:
- a) egnethed for så vidt angår typen af vejkryds/tilslutningsanlæg
 - b) den geometriske udformning af vejkryds/tilslutningsanlæg
 - c) oversigtsforhold og læsbarhed (forståelse) af vejkryds
 - d) oversigtsforhold ved vejkrydset
 - e) udformning af ekstra kørespor ved vejkryds
 - f) regulering af vejkryds (f.eks. regulering med stoppligt og signaler mv.)
 - g) tilstedeværelse af krydsningsfaciliteter for fodgængere og cyklister.
3. Foranstaltninger for bløde trafikanter:
- a) foranstaltninger for fodgængere
 - b) foranstaltninger for cyklister
 - c) foranstaltninger for tohjulede motordrevne køretøjer.
 - d) offentlige transportmidler og infrastruktur
 - e) jernbaneoverkørsler (med særlig angivelse af typen af overkørsel, og om den er bemandet, ubemandet, manuel eller automatisk).
4. Belysning, færdselstavler og afmærkning:
- a) kohærente færdselstavler, som ikke begrænser oversigten
 - b) læsbarhed af færdselstavler (placering, størrelse og farve)
 - c) tavlestandere
 - d) kohærente vejafmærkninger og kant- og baggrundsafmærkning
 - e) vejafmærkningens læsbarhed (placering, dimensioner og retrorefleksion ved tørre og våde vejrforhold)
 - f) vejafmærkningers tilstrækkelige kontrast
 - g) belysning af belyste veje og vejkryds
 - h) hensigtsmæssigt vejsideudstyr.

5. Signaler:

- a) drift
- b) oversigtsforhold.

6. Genstande, sikkerhedszone og vejafskærmning:

- a) vejens sideområder, herunder beplantning
- b) farer ved vejsiden og afstand fra kørebanens eller cykelstiens kant
- c) brugervenlig tilpasning af vejafskærmning (midterrabatter 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) løst materiale/grus/sten
- d) vand og vandaflledning.

8. Broer og tunneller:

- a) tilstedeværelse og antal af broer
- b) tilstedeværelse og antal af tunneler
- c) synlige 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-trafiksikre aktiviteter ved vejsiden
- f) hensigtsmæssige oplysninger i ITS-udstyr (f.eks. variabel tavler)
- g) dyrevildt og andre dyr
- h) advarselstavler 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, byområder)
- d) arealanvendelse (uddannelse, handel, industri og håndværk, beboelse, jordbrug og landbrug, 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 »krydsende«
- d) observeret mængde af cykeltrafik på begge sider med angivelse af »langsgående« eller »krydsende«
- 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. Driftsmæssige karakteristik:

- a) hastighedsgrænse (generelt, for motorcykler og for tunge køretøjer)
- b) faktisk hastighed (85-fraktilen)
- c) hastighedsstyring og/eller trafikdæmpning
- d) tilstedeværelse af ITS-udstyr: varsling om køer, variabel tavler
- e) advarselstavler ved skoler
- f) tilstedeværelse af skolepatruljer på faste tidspunkter.

5. Geometriske karakteristika:

- a) tværprofilens karakteristika (vognbanernes antal, type og bredde, midterrabatters udformning og materiale, cykelstier, gangstier mv.), herunder variationer heraf
- b) horisontalkurver
- c) gradient og længdeprofil
- d) oversigtsforhold og sigtlængder.

6. Genstande, sikkerhedszone og vejafskærmning:

- a) vejens sideområder og sikkerhedszoner
- b) fysiske hindringer ved vejsiden (f.eks. lysmaster, træer mv.)
- c) afstand til hindringer fra vejsiden
- d) hindringernes tæthed
- e) rumleriller
- f) vejafskærmning.

7. Broer og tunneller:

- a) tilstedeværelse og antal broer samt relevante oplysninger herom
- b) tilstedeværelse og antal tunneler samt relevante oplysninger herom
- c) synlige elementer, der repræsenterer risici for infrastrukturens sikkerhed.

8. Vejkryds:

- a) type vejkryds og antal ben (med særlig angivelse af regulering og om sving kan foretages uden konfliktende trafik)
- b) tilstedeværelse af kanalisering
- c) vejkrydskvaliteten
- d) trafikmængden på den tilsluttende vej
- e) tilstedeværelse af jernbaneoverkørsler (med særlig angivelse af typen af overkørsel, og om den er bemannet, ubemannet, manuel eller automatisk).

9. Vedligeholdelse:

- a) defekter i vejbelægningen
- b) vejbelægningens friktionsmodstand
- c) rabattens tilstand (herunder vegetation)
- d) tavlens, afmærkningers og kant- og baggrundsafmærknings tilstand
- e) vejafskærmningens tilstand.

10. Faciliteter til bløde trafikanter:

- a) krydsningsfaciliteter for fodgængere og cyklister (et- og to-plan-krydsninger)
- b) krydsningsfaciliteter for cyklister (et- og to-plan-krydsninger)
- c) fodgængerrækværk og hegn
- d) tilstedeværelse af fortov eller separate faciliteter
- e) cykelfaciliteter og deres type (cykelstier, cykelbaner, andet)
- f) kvalitet af fodgængerovergange for så vidt angår synlighed og skiltning af hver facilitet
- g) krydsningsfaciliteter for fodgængere og cyklister ved tilslutning af et sekundærvejnet.
- h) tilstedeværelse af alternative ruter til fodgængere og cyklister, hvor der ikke er separate 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 redningstjenesten.»

5) I bilag IV foretages følgende ændringer:

- a) punkt 1 affattes således:
 - »1. angivelse af ulykkesstedet (så præcist som muligt), herunder med GNSS-koordinater«
 - b) punkt 5 affattes således:
 - »5. ulykkens omfang«.
-