

**Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om minimikrav i fråga om säkerheten i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet"**

(KOM(2002) 769 slutlig – 2002/0309 (COD))

(2003/C 220/06)

Den 22 januari 2003 beslutade rådet att i enlighet med artikel 71.1 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som fick uppdraget att förbereda ärendet, antog sitt yttrande den 5 juni 2003. Föredragande var Philippe Levaux.

Vid sin 400:e plenarsession den 18 och 19 juni 2003 (sammanträdet den 18 juni) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 68 röster för, och 2 nedlagda röster.

**1. Inledning – En kort återblick på innehållet i direktivförslaget**

minuterna efter ett allvarligt tillbud eller en olycka är avgörande för livräddning, fastställer kommissionen två mål:

— Att förebygga risksituationer.

**1.1. Bakgrund**

— Att begränsa de potentiella återverkningarna av olyckor eller bränder.

— Kommissionens vitbok av den 12 september 2001 om "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden". I denna planeras ett europeiskt direktiv om harmonisering av miniminormerna i syfte att garantera en hög säkerhetsnivå för tunnelanvändare, särskilt i fråga om tunnlar som ingår i det transeuropeiska transportnätet.

**1.3. Förslagets innehåll**

I punkt 3 i motiveringsdelen fastställs att förslaget skall omfatta följande frågor:

— När det gäller vägtunnlar har särskilt de katastrofer som nyligen inträffat i Mont Blanc- och Tauerntunnelarna 1999 och i Sankt Gotthard-tunneln 2001 lett till att allmänheten blivit mer medveten om hur viktig denna fråga är. Frågan har blivit föremål för politiska beslut som fattats utgående från färska studier på internationell och europeisk nivå samt i vissa av EU:s medlemsstater, t.ex. Italien, Frankrike och Schweiz. Man bör notera att förslagen i direktivet är mer vittomfattande än de rekommendationer från UN-ECE (FN:s ekonomiska kommission för Europa) som för närvarande granskas.

— Tillämpningsområdet, dvs. tunnlar som är längre än 500 m och som ingår i det transeuropeiska transportnätet.

— Organisatoriska krav som innebär att varje stat måste tillsätta en myndighet som skall bistås av ett kontrollorgan, med uppgift att harmonisera säkerhetsförfarandena på nationell nivå och klarlägga olika roller och ansvarsområden.

— Det aktuella direktivförslaget översändes av kommissionen den 16 januari 2003 och gäller vägtunnlar som är längre än 500 m och som ingår i det transeuropeiska transportnätet. Järnvägstunnlar omfattas inte, eftersom säkerhetskraven för dessa behandlas i direktivet om intermodalitet i fråga om järnvägstransporter.

— Tekniska krav som faller under fyra rubriker: infrastruktur, drift, fordon och vägtrafikanter.

**1.2. Förslagets mål**

**1.4. Antalet tunnlar som ingår i tillämpningsområdet**

1.2.1. Efter att ha listat de huvudsakliga orsakerna till vägolyckor och konstaterat att de första tio till femton

Direktivförslaget skall gälla tunnlar i drift, tunnlar under konstruktion och planerade tunnlar. Tabellen nedan är ett utdrag ur punkt 4 i motiveringsdelen med en förteckning över tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet i EU:s 15 medlemsländer. Utöver dessa är Norge det enda landet i EES-området med tunnlar över 500 m (130 tunnlar med sammanlagd längd på 200 km). Endast tre kandidatländer inom förlängningen av det transeuropeiska transportnätet, TINA, har några sådana tunnlar (Bulgarien 4, Slovenien 5 och Slovakien 1, med en sammanlagd längd på 15 km).

Medlemsstat	Befintliga TEN-tunnlar > 1 000 m	Nya TEN-tunnlar > 1 000 m (2002–2010)	Befintliga TEN-tunnlar 500–1 000 m	Nya TEN-tunnlar 500–1 000 m (2002–2010)	Totalt antal TEN-tunnlar > 500 m 2010
Österrike	33	8	19	4	64
Belgien	1	0	1	0	2
Tyskland	19	12	18	6	55
Danmark	1	0	2	0	3
Spanien	16	3	4	2	25
Finland	0	1	0	4	5
Frankrike	18	2	13	2	35
Storbritannien	6	2	4	0	12
Grekland	3	16	4	22	45
Irland	0	1	0	0	1
Italien	83	13	144	6	246
Luxemburg	0	0	0	3	3
Nederländerna	1	3	7	0	11
Portugal	1	0	0	1	2
Sverige	0	3	0	0	3
EU totalt	182	64	216	50	512
Total längd	900 km	172 km	151 km	39 km	1 262 km

### 1.5. Motivering för åtgärder på gemenskapsnivå

Kommissionen motiverar direktivförslaget med att det finns långa tunnlar i samtliga EU-länder förutom i två (Finland och Irland) och att det är nödvändigt att förbättra samordningen och harmoniseringen av information, kommunikation och säkerhetsutrustning för att tillförsäkra användarna en likvärdig säkerhetsnivå överallt.

### 1.6. Kostnadsberäkning

Kommissionen beräknar att förslaget innebär en total kostnad på mellan 2,6 och 6,3 miljarder EUR. Sistnämnda siffra gäller ifall alla befintliga tunnlar anpassas till kraven för nya tunnlar. Kommissionen preciserar att det är medlemsstaterna som skall stå för kostnader som föranleds av direktivet.

## 2. Allmänna kommentarer

2.1. Kommittén ser positivt på och ställer sig bakom Europeiska kommissionens initiativ. EESK delar kommissionens strävan och önskar ett snabbt genomförande, för att

undvika nya katastrofer i likhet med dem som inträffat under de senaste åren och för att i största möjliga mån begränsa sådana katastrofers återverkningar för människor och på ekonomin.

### 2.2. Direktivets tillämpningsområde

2.2.1. EESK noterar att direktivets tillämpningsområde i ett första skede skulle begränsas till tunnlar som är över 500 m långa och som ingår i det transeuropeiska transportnätet. Det är just för dessa tunnlar som EU lättast kan harmonisera reglerna. Kommissionen presenterar välgrundade argument som visar på att harmoniseringen av information, kommunikation, utrustning och handlägningsförfaranden utgör ett viktigt element för att förbättra säkerheten och användarskyddet.

2.2.2. För närvarande gäller direktivet inte samtliga tunnlar som är längre än 500 m, dvs. inte de som faller utanför det transeuropeiska transportnätet. Under sådana förhållanden bör man tydligt ange att detta måste vara ett mål på medellång sikt.

2.2.3. I fråga om större arbeten (renovering, omstrukturering eller större underhållsarbeten) i tunnlar som är längre än 500 m men som inte ingår i det transeuropeiska transportnätet, föreslår EESK att man i direktivet fastslår att medlemsstaterna inom 20 år skall se till att samtliga tunnlar motsvarar de nya kraven i direktivet.

2.2.4. Om en sådan bestämmelse inte införs, kommer användarna snart att ställas inför olika regler för de harmoniserade "europeiska" tunnlar som är längre än 500 m och de "nationella" tunnlar. Dessa olikheter kan få negativa återverkningar på säkerheten.

2.2.5. EESK är medveten om att detta förslag leder till ökade totalkostnader för de åtgärder som planeras i direktivet, men en övergångsperiod fram till 2025 bör vara tillräcklig för att målen skall uppnås. Utgående från de finansiella förslagen, som behandlas i punkt 2.5 i föreliggande yttrande, bedömer kommittén vidare att EU har möjligheter att föra en sådan politik.

### 2.3. *Möjligheten att genomföra mindre åtgärder*

2.3.1. Med anledning av kostnaden för renoveringen av vägtunnlar för att dessa skall motsvara kraven i direktivet, har kommissionen planerat att ge "utrymme för medlemsstaterna att genomföra mindre kostsamma åtgärder under vissa villkor, där säkerhetsnivån blir tillfredsställande". (Punkt 6 A i motiveringsdelen).

2.3.2. Kommittén har inte fått klarhet i kommissionens avsikter. Antingen är medlemsstaterna inte tillräckligt rigorösa genom att finansiera arbeten till ett högre pris än vad som är nödvändigt för att svara mot kraven i direktivet, eller också finns det åtgärder som kan ge en tillräcklig eller motsvarande säkerhetsnivå till lägre kostnad än den som anges i direktivet. Om så är fallet, frågar sig EESK varför detta inte omnämns genast i direktivet.

2.3.3. Medlemsstaterna skall ha möjlighet att vidta andra åtgärder än sådana som nämns i direktivet om detta kan motiveras ekonomiskt. EESK anser att denna möjlighet kommer att leda till betydande förseningar i fråga om tillämpningen av direktivet, eftersom det oundvikligen skulle innebära att medlemsstaterna och kommissionen måste föra underhandlingar. Dessa avvikelser står i strid mot den harmonisering som eftersträvas, trots att kommissionen anser att harmoniseringen är en garanti för ökad säkerhet i vägtunnlar.

2.3.4. Därför förespråkar EESK att alla möjligheter till avvikelser från de åtgärder som planeras genom direktivet stryks, förutom i fall då det föreligger tekniska förhinder som tydligt kan påvisas och godkännas av kommissionen. I det senare fallet bör medlemsstaterna kunna lägga fram lösningar på hur en säkerhetsnivå som minst motsvarar kraven i direktivet kan uppnås.

### 2.4. *Finansieringen av kostnader för tillämpning av direktivet*

2.4.1. EESK har inte möjlighet att bedöma kommissionens kostnadsberäkningar. Kommittén konstaterar att kommissionens uppgifter är ungefärliga, eftersom kostnaden för förslaget sägs uppgå till "omkring 2,6–6,3 miljarder EUR". Österrike ensamt uppges ha budgeterat medel som uppgår till ungefär 1,7 miljarder EUR. EESK anmodar vidare kommissionen att se över sina kostnadsberäkningar, i synnerhet med tanke på att variationen mellan de två siffror som anges kan leda till att medlemsstaterna lockas till avvikelser för att minska kostnaderna med resultatet att direktivet genomförs till "lägpris".

2.4.2. När det gäller enskilda arbeten som stöter på svåra hinder, t.ex. på grund av markens beskaffenhet, tar kommittén endast fasta på hypotesen att samtliga befintliga tunnlar anpassas till kraven i direktivet och att kostnaden då bedöms uppgå till 6,3 miljarder EUR fördelat på en tioårsperiod.

2.4.3. EESK konstaterar att kommissionens uppgifter även om direkta och indirekta kostnader till följd av olyckor är ungefärliga. Med utgångspunkt endast i dessa delkostnader är det troligt att en djupare analys skulle ge resultatet att de direkta och indirekta kostnaderna till följd av olyckor i vägtunnlar uppgår till ungefär 1 miljard EUR per år. Programmet för uppgradering av tunnlar till direktivets krav i syfte att undvika olyckor eller minska återverkningarna av olyckor beräknas kosta 0,63 miljarder per år under en tioårsperiod, dvs. betydligt mindre än de kostnader som olyckorna i dag ger upphov till varje år.

2.4.4. Under sådana förhållanden skulle vissa medlemsstater med ett stort antal tunnlar som är längre än 500 m ha svårigheter att finansiera en uppgradering av tunnlar till kraven i direktivet. Därför måste kommissionen ändra sitt förslag och införa en finansieringsform som är mer rättvis och skapar starkare incitament.

2.4.5. Finansieringsformen måste vara mer rättvis eftersom det transeuropeiska transportnätet genom sin beskaffenhet kommer alla vägtrafikanter till godo, oberoende av om dessa kommer från en medlemsstat eller från något annat land. Det är inte acceptabelt att en medlemsstat ensam skall betala för något som kommer alla till godo. Detta skulle vara till nackdel för medlemsstater som av geografiska, historiska eller ekonomiska skäl har byggt tunnlar och därmed bidragit till bildandet ett europeiskt vägnät av hög kvalitet.

2.4.6. Finansieringsformen måste skapa starkare incitament, eftersom den situation medlemsstaterna ställs inför vid fördelningen av budgetmedel kan leda till att stater med ett stort antal tunnlar väljer att skjuta upp investeringar i renovering och uppgradering till de nya normerna.

2.4.7. Därför understryker EESK att det är viktigt att välja en ny väg för finansiering av utrustning genom att inrätta "en EU-fond för infrastruktur" som bekostas genom permanenta intäkter (till exempel: 1 cent per liter bränsle, eller 10 EUR per ton, vilket motsvarar ungefär 3 miljarder EUR per år fr.o.m. 2006). Kommittén föreslog detta redan i ett tidigare yttrande<sup>(1)</sup> av den 23 januari 2003 om skattelagstiftning för dieselbränslen och harmonisering av punktskattesatserna. Dessa skatteinkomster från EU:s medlemsstater skulle årligen avsättas för denna EU-fond för infrastruktur och utgöra en särskild post i EU:s budget. Fonden skulle med bistånd från Europeiska investeringsbanken ha möjligheter att bidra i form av lånegarantier eller subventioner på 50 % av kostnaderna för de arbeten som är nödvändiga för uppgraderingen av över 500 m långa tunnlar i EU till de krav som direktivet ställer<sup>(2)</sup>.

## 2.5. Den säkerhetsansvariges ställning

2.5.1. I direktivet föreslås att en rad organ inrättas (administrativa enheter – tillsynsmyndigheter). Dessa organs roller och funktioner fastställs ganska tydligt. Detsamma gäller för vissa personalkategorier (driftsledning, räddningsstyrkor). I fråga om arbetsuppgifterna för den säkerhetsansvarige, som spelar en central roll i systemet eftersom han eller hon skall se till att direktivet genomförs på ett lämpligt sätt, anser kommittén att de måste preciseras bättre för att garantera den säkerhetsansvariges opartiskhet och befogenheter.

2.5.2. Kommissionens tanke är att den säkerhetsansvarige skall "vara oavhängig i alla frågor som rör säkerheten i vägtunnlar [...]" men kommittén bedömer att den säkerhetsansvariges ställning som löntagare oundvikligen leder till att denne stöter på svårlösta problem, t.ex. konflikter i krissituationer eller i situationer då besluten måste fattas snabbt.

<sup>(1)</sup> EGT C 85, 28.4.2003.

<sup>(2)</sup> Eftersom denna fråga är mycket viktig föreslås att kommittén utarbetar ett yttrande på eget initiativ som innehåller en djupgående analys av alla aspekter på finansieringen av sådana infrastrukturer.

Detta kan till exempel bli fallet då den säkerhetsansvarige i enlighet med punkt 4 i bilaga II, "Modifieringar", skall få "införa restriktioner för driften, eller i allvarliga fall [...] beordra stängning av tunneln för allmän trafik".

2.5.3. EESK önskar att den säkerhetsansvariges oavhängighet garanteras och att dennes befogenheter bekräftas. I direktivet bör man vidare slå fast att den säkerhetsansvarige:

- Inte under några omständigheter kan avlönas av driftsledningen.
- Skall vara oavhängig och avlönas av ett företag eller en offentlig inrättning (räddningstjänsten, brandkåren osv.) som inte är anknutet till driftsledningen.
- Skall inneha personliga befogenheter som fastställs av den administrativa enheten.
- Är försäkrad.
- Har möjlighet att direkt vända sig till den administrativa enheten om svåra konflikter uppstår med driftsledningen (driftsledningen skall ha samma rätt att vända sig till den administrativa enheten).
- Ges tillräckliga medel att utföra sin uppgift, och driftsledningen bekostar verksamheten inom ramen för ett kontrakt som skall underställas den administrativa enheten.

## 2.6. Framtida medlemsstater och särskilda fall

2.6.1. Direktivförslaget saknar enligt EESK uppgifter om direktivets återverkningar på kandidatländerna trots att de nya länderna förväntas vara anslutna till unionen om några månader. Med tanke på utvidgningen uppmanar EESK kommissionen att före 2005 utarbeta en förteckning över samtliga tunnlar som är längre än 500 m i de framtida medlemsstaterna, och att inte dröja med en utvidgning av tillämpningsområdet, så att samtliga tunnlar i den utvidgade unionen kan bli normenliga före 2025.

2.6.2. Kommittén ser positivt på att kommissionen i motiveringsdelen uppger att den beaktat resultaten av schweiziska studier och att Schweiz tillsammans med Norge inbjuds att delta i arbetet inom den kommitté som skall inrättas i enlighet med artikel 16 i direktivet. EESK hoppas att kommissionen så småningom uppnår en harmonisering av minimikraven på säkerhet i vägtunnlar i EU, Schweiz och Norge.

### 3. Särskilda kommentarer

#### 3.1.

- I fråga om förslaget syfte (punkt 2 i motiveringsdelen) bedömer EESK att huvudorsakerna till olyckor ofta beror på att vägnätet är slitet, föråldrat eller bristfälligt underhållet.
- Det vore lämpligt att tillägga att säkerhetsåtgärderna tack vare den kontinuerliga uppföljningen skall uppdateras genom snabb anpassning till ny teknik och nya vanor. Som exempel kan man nämna att nya bränslen, bl.a. gasol, antas bli vanligare inom den närmaste framtiden. Om detta är fallet bör det vara möjligt att snabbt se över direktivet, eftersom det utarbetats utgående från risken för svåra tillbud eller olyckor som leder till bränder, eventuellt följda av explosioner. I fråga om bränslen som gasol vet man inte om de vid olyckor leder till bränder följda av explosioner eller tvärtom, vilket innebär andra utgångspunkter för förebyggande samt planering av räddningsinsatser än i dag.
- När det gäller det sekundära målet med direktivet anser EESK att det inte bara gäller att begränsa materiella skador så mycket som möjligt, utan även följderna för människor samt ekonomiska återverkningar.

#### 3.2. Tillämpningsområdet

EESK uppmanar kommissionen att ändra texten så att den innefattar förslaget ovan om en kommande utvidgning av tillämpningsområdet till vägtunnlar som är längre än 500 m men som inte ingår i det transeuropeiska transportnätet. Dessa skall även åtnjuta en finansiering på 50 % från ovan nämnda "EU-fond för infrastruktur" för uppgradering av tunnlar så att de motsvarar kraven i direktivet före 2025.

#### 3.3. Infrastruktur

EESK förespråkar att kommissionen ser över sin uppfattning om nya tunnlar med ett tunnelrör. Kommittén föreslår att alla möjliga medel anslås för att på lång sikt kunna bygga ett andra tunnelrör.

#### 3.4. Fordon

Det vore lämpligt att före 2010 förbjuda användningen av oskyddade reservbränsletankar, särskilt som riktpriiset för dieselolja för yrkesmässiga transporter kommer att vara harmoniserat till detta datum. EESK påminner om att kommissionen i ett färskt direktiv om harmonisering av punktskattesatser påtalade metoder som står i strid med fri konkurrens och som ger vissa transportbolag möjlighet att tack vare bränsletankar på 1 500 liter dra nytta av priser som andra transportbolag inte kan åtnjuta. Därför förespråkar kommittén att kommissionens åtgärdsförslag skall gälla under begränsad tid och att kompletterande bränsletankar skall förbjudas.

#### 3.5. Förare av tunga lastbilar på över 16 ton

EESK anser att kommissionen i direktivet skall påminna medlemsstaterna om att dessa är skyldiga att övervaka utbildningen för förare av tunga lastbilar. Kommittén föreslår närmare bestämt att alla förare av tunga lastbilar får en särskild utbildning om säkerhetskraven i tunnlar. Utbildningen skall certifieras genom ett omnämnande på körkortet. Den nya bestämmelsen skulle omfatta följande:

- Att verksamma förare i EU ges fortbildning.
- Att det motsvarande ges till nya förare i EU.
- Att förare från tredje land kan ges behörighet.

#### 3.6. Bilaga I

3.6.1. Punkt 1.5.2: I syfte att ständigt tillförsäkra trafikanterna en god säkerhetsnivå anser EESK att man i detta sammanhang bör precisera de bestämmelser som måste följas medan arbeten av denna omfattning eller motsvarande pågår nära en tunnel i användning.

3.6.2. Punkt 1.10: EESK anser att riskanalyser bör utföras systematiskt med hänvisning till artikel 13 i direktivet, oberoende av tunnelns beskaffenhet. Vidare bör ingen åtskillnad göras mellan tunnlar under floder och andra undervattens-tunnlar.

#### 3.6.3. Punkt 1.11:

- EESK anser att man bör tillägga att belysningen skall fungera under en tillräckligt lång tid (2 timmar) vid tillbud eller olyckor (det är nödvändigt med självständiga elförsörjningskretsar eller dubbel eltilförsel).

- EESK anser att man bör kräva att tunnlar i klass I skall ha vattenposter som försörjs av ett permanent högtrycksnät.
- EESK förespråkar att de nya brandsläckarnas beskaffenhet och kapacitet preciseras.
- EESK föreslår att den tredje strecksatsen kompletteras som följer: Driftsledningen och räddningstjänsten skall ha möjlighet att bryta ordinarie radiosändningar för viktiga meddelanden till trafikanterna via radiomottagarna i deras fordon.
- EESK föreslår följande ordalydelse i strecksats 5:

”Tillförlitliga energikällor och matning av skyddade hög- och lågspänningsledningar (för strömförsörjning, radiosändare, telefoner, etc.) som fungerar under minst 2 timmar i fall av tillbud, olycka eller liknande. El-, mät- och styrkretsar skall vara kopplade på sådant sätt att ett lokalt fel – orsakat av t.ex. brand – inte påverkar oskadade kretsar.”

3.6.4. Punkt 2.2: Med tanke på den säkerhetsansvariges viktiga roll uppmanar EESK kommissionen att samla alla bestämmelser om dennes uppgifter i en och samma artikel (artikel 7) med beaktande av de förslag som kommittén har lagt fram ovan.

3.6.5. Punkt 3.2: EESK anmodar kommissionen att precisera under vilka omständigheter denna kontroll skall kunna utföras. Kommittén anser att kontrollerna skall utföras av polisen eller tullen, inte av driftsledningen som saknar rättsliga befogenheter. Kommittén förespråkar att denna artikel stryks.

### 3.7. Bilaga II

3.7.1. Punkt 2.5: EESK föreslår följande ändring i fjärde strecksatsen: ”En beskrivning av den organisation, de personella och materiella resurser och de anvisningar som driftsledningen specificerat för att trygga drift och underhåll av tunneln samt arbeten i tunneln eller i dess omedelbara närhet.”

3.7.2. EESK önskar att kommissionen preciserar under vilka omständigheter säkerheten skall ses över och att den fastslår hur ofta det skall ske.

3.7.3. Slutligen vill EESK återknyta till den säkerhetsansvariges roll genom att föreslå att dennes befogenheter att införa restriktioner för driften eller i allvarliga fall beordra stängning av tunneln för allmän trafik inte skall nämnas på en undanskymd plats i slutet av bilaga II, utan ingå i själva direktivets artikel 7, som tidigare påpekats.

### 3.8. Bilaga III

3.8.1. Punkterna 1 och 2.4: Dessa två bestämmelser står i strid med varandra i fråga om hur brandsläckarna och telefonerna skall vara utplacerade. EESK bedömer att den senare bestämmelsen skall gälla eftersom det vanligen är lämpligast att placera utrustningen i nödfickorna.

#### 3.8.2. Punkt 2.4:

- Den beskrivande skylt som anger tunnelklass är enligt EESK svår att tyda för trafikanterna och tillför inte dessa någon som helst värdefull information. Om denna skylt bibehålls kommer den att vara informativ endast för de invigda.

- Det finns tre olika skyltar för nödfickor. EESK konstaterar att dessa skyltar är betydligt svårare att tyda och förstå än de som visas två sidor längre fram i slutet på dokumentet. Det finns därmed en risk för sammanblandning då den streckade linjen och den obrutna linjen visas invid varandra. Detta kan leda till att skylten tolkas som avsmalnande väg eller vägomläggning, inte nödvändigtvis som nödficka.

3.8.3. Vidare fastslås det i punkt 1.1 att nödfickorna alltid måste vara utrustade med en nödtelefon och minst två brandsläckare. Med tanke på detta bör bilagan endast ta upp den tredje av skyltarna som visar denna utrustning. Att bibehålla de två första skyltarna kan leda till förmodandet att detta krav kan frångås.

## 4. Slutsatser

EESK stöder kommissionens initiativ att inom kort införa minimikrav på säkerhet som är harmoniserade och tillämpliga på tunnlar inom det transeuropeiska transportnätet. Kommittén anser dock att kommissionen inte lägger fram någon lösning på hur de nödvändiga arbetena för att göra tunnlar normenliga skall stödfinansieras.

Därför lägger EESK fram en rad förslag.

#### 4.1. Finansieringen av förbättringsarbeten

EESK anser att det med beaktande av nationella budgethinder och tunneltätheten i vissa länder varken är rättvist eller utgör något incitament att ålägga respektive medlemsstat att finansiera förbättringsarbetena. Därför föreslår kommittén att man väljer en ny metod genom att inrätta en ”EU-fond för infrastruktur” som bekostas genom en skatt på 1 cent per liter konsumerad bränsle i EU (se punkt 2.4.7).

#### 4.2. Direktivets tillämpningsområde

I syfte att underlätta en harmonisering av säkerhetskraven och en övergång till goda trafikvanor föreslår EESK att direktivets tillämpningsområde före 2025 utvidgas att gälla alla vägtunnlar som är längre än 500 m samt att berörda medlemsstater skall få subventioner som uppgår till 50 % av kostnaderna för arbetena ur "EU-fonden för infrastruktur" (se punkt 2.2 ovan).

#### 4.3. Avskaffande av undantag

Mot bakgrund av att en "EU-fond för infrastruktur" kan inrättas och att denna kan subventionera alla nödvändiga arbeten till 50 %, anser kommittén att alla möjligheter till undantag skall avskaffas i syfte att undvika en bristfällig tillämpning av säkerhetsåtgärderna.

#### 4.4. Särskild utbildning för förare av tunga lastbilar på över 16 ton

EESK bedömer att trafikanterna behöver grundlig information för att efterleva minimikraven på säkerhet. I fråga om tunga lastbilar på över 16 ton, som utgör en betydande säkerhetsrisk, bedömer kommittén att det är oundgängligt att tillhandahålla en särskild utbildning av förare. Utbildningen kan certifieras genom ett särskilt omnämmande på körkortet (se punkt 3.5 ovan).

#### 4.5. Säkerhetsansvarig

Den säkerhetsansvarige intar en central ställning i direktivets bestämmelser. Denne måste vara oavhängig i förhållande till tunnelns driftledning och hans eller hennes befogenheter skall bekräftas (se punkt 2.5.3 ovan).

Bryssel den 18 juni 2003.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Roger BRIESCH

---