

**Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet**

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

(2019/C 62/40)

Föredragande: **Brian CURTIS**

Remiss	Europaparlamentet, 31.5.2018 Europeiska unionens råd, 8.6.2018
Rättslig grund	Artikel 91.1 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig facksektion	Transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället
Antagande av facksektionen	4.10.2018
Antagande vid plenarsessionen	17.10.2018
Plenarsession nr	538
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	204/2/6

**1. Slutsatser och rekommendationer**

1.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) välkomnar förslaget om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet (vägsäkerhetsdirektivet). I synnerhet anser kommittén att kommissionens åtgärdsförslag bör åtgärda bristerna i det nuvarande direktivet (harmonisering, informationsutbyte och det begränsade tillämpningsområdet) och spela en viktig roll för genomförandet av den strategiska handlingsplanen för trafiksäkerhet.

1.2 Kommittén stöder initiativet "nollvision", som syftar till att det inte ska registreras några dödsoffer och allvarliga olyckor på vägarna 2050, och som ska uppnås genom strategin för säkert system ("Safe System"), som stöds av Världshälsoorganisationen. Genomförandet av denna strategi kommer att kräva engagemang från alla sektorer och alla väganvändare för att man ska kunna uppnå starkt styrning. Det är viktigt att indikatorerna är tydliga och kan övervakas. Organisationerna i det civila samhället bör vara aktivt involverade i alla skeden av utformningen, genomförandet, övervakningen och utvärderingen av strategin.

1.3 Kommittén anser att en systematisk och förebyggande kartläggning av risker i hela TEN-T-nätet och på alla motorvägar samt alla huvudvägar är ett avgörande steg i planeringen av nya infrastrukturåtgärder. På grund av de olika stadierna i genomförandet av det nuvarande vägsäkerhetsdirektivet är det dock viktigt att fastställa realistiska mål och tidsfrister för alla medlemsstater och att ge finansiellt stöd till de mest eftersatta regionerna, inklusive de sex länderna på västra Balkan. Kommittén anser dessutom att vägsäkerhetsdirektivets tillämpningsområde bör utvidgas till att omfatta alla huvudgator i landsbygdsområden och städer i syfte att uppnå en effektiv drastisk minskning av dödsolyckor och allvarliga olyckor senast 2030.

1.4 EESK anser att uppnåendet av höga trafiksäkerhetsresultat är strategiskt, men en ökad budget behövs i nästa fleråriga budgetram för perioden 2021–2027 för att säkerställa kontinuitet på lång sikt, så att de ambitiösa mål som EU har satt upp kan uppnås. Kommittén påpekar i synnerhet att EU:s strategi huvudsakligen är inriktad på finansiering av byggandet av ny infrastruktur, men tillräckliga medel bör avsättas även för underhåll och upprustning av befintliga vägar. EESK anser dessutom att en större budget för transporter kommer att ha en ytterligare positiv inverkan på Europas tillväxt och sysselsättning.

1.5 Kommittén stöder förslaget om nya funktionskrav för vägmarkeringar och vägmärken i syfte att utveckla system för samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet (samverkande ITS). EESK rekommenderar att denna strategi utvidgas till alla tillgängliga transportmedel (intermodalitet) för att maximera effekterna av den. Dessutom anser EESK att alla strategier om trafiksäkerhet bör börja med lämplig utbildning för privata förare och yrkesförare, eftersom mänskliga misstag fortfarande är den främsta olycksorsaken.

1.6 EESK stöder förslaget om att systematiskt beakta oskyddade trafikanter vid alla förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet. För att detta ska vara heltäckande rekommenderar kommittén särskilt en parallell utveckling med andra särskilda säkerhetsbestämmelser för fordon.

## 2. Inledning

2.1 Trafiksäkerheten i EU har förbättrats avsevärt under de senaste årtiondena. Mellan 2001 och 2010 har antalet dödsolyckor i trafiken i EU sjunkit med 43 %, och med ytterligare 19 % mellan 2010 och 2016. Antalet dödsoffer på vägarna är dock fortfarande högt (25 620 personer miste livet på vägarna i EU under 2016 <sup>(1)</sup>) och statistiken visar en gradvis stagnation i EU:s process för säker rörlighet.

2.2 Därför uppmantrades kommissionen i Vallettaförklaringen att inleda ett nytt initiativ för att anpassa **direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet** till förändringarna i mobiliteten till följd av samhällelig och teknisk utveckling. Detta initiativ, som fokuserar på trafiksäkerhet, har en avgörande roll i den **strategiska handlingsplanen för trafiksäkerhet** <sup>(2)</sup>, som offentliggjordes i maj 2018 inom ramen för det **tredje rörlighetspaketet** <sup>(3)</sup>.

## 3. Förslagets innehåll

3.1 Trots framsteg under senare år är antalet allvarliga eller dödliga olyckor på vägarna fortfarande för högt. Eftersom 90 % av alla olyckor beror på den mänskliga faktorn anser kommissionen att automatisering, konnektivitet och nya standarder för konstruktion av vägar och fordon skulle kunna minska antalet olyckor och deras konsekvenser för förare, passagerare och oskyddade trafikanter (t.ex. cyklister).

3.2 Framför allt har kommissionen fastställt målet "**nollvision**", som syftar till att det inte ska registreras några dödsoffer eller allvarliga olyckor på vägarna senast 2050. Genom förslaget införs också ett mellanliggande mål att halvera antalet dödsoffer och svårt skadade senast 2030.

3.3 För att uppnå dessa mål har EU för avsikt att anta nya tekniska och rättsliga verktyg som bygger på Världshälsoorganisationens strategi för **säkert system** <sup>(4)</sup>. Principen bakom denna strategi är att åtgärder kan vidtas för att minska antalet dödsoffer och allvarligt skadade trots att olyckor inte kan undanröjas helt.

3.4 Det nuvarande direktivet om förvaltning av vägars säkerhet antogs 2008 för att säkerställa att överväganden avseende trafiksäkerheten står i förgrunden i alla faser avseende projektering, utformning och drift av väginfrastruktur. Det finns dock stora skillnader i hur direktivet har genomförts på nationell nivå. Dessa skillnader motsvarar ofta en högre nivå av dödliga och allvarliga olyckor <sup>(5)</sup>. Därför är det mycket viktigt att harmonisera säkerhetsbestämmelserna och förbättra säkerheten i väginfrastrukturen. Medlemsstaterna bör få särskilt finansiellt stöd genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (200 miljoner euro) för perioden 2018–2020.

3.5 Syftet med det reviderade direktivet är att uppnå ovannämnda mål genom att följande åtgärder införs:

- Obligatorisk insyn i och uppföljning av förfarandena för förvaltning av infrastrukturens säkerhet.
- En bedömning av vägarna i hela nätet, en systematisk och förebyggande kartläggning av risker för bedömning av vägnarnas "inbyggda", eller inneboende, säkerhet i hela EU.
- Utvidgning av direktivets tillämpningsområde så att det utöver det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) även omfattar motorvägar och huvudvägar utanför nätet samt alla vägar utanför städerna som byggts helt eller delvis med EU-medel (TEN-T-nätet kännetecknas av betydande trafikvolym, men tack vare de höga säkerhetsstandarderna är dödsolyckor inte särskilt vanliga (8 %). EU:s landsvägsnät står för 39 % av alla dödsoffer på vägarna i EU. Samordnade åtgärder på EU-nivå för huvudvägnätet (inbegripet den del som inte ingår i TEN-T) bör bidra till att uppnå målet med nollvisionen).

<sup>(1)</sup> EU:s databas för trafikolyckor, 2016.

<sup>(2)</sup> COM(2018) 293, bilaga 1.

<sup>(3)</sup> COM(2018) 293 final.

<sup>(4)</sup> Världshälsoorganisationen, "Save LIVES – A road safety technical package", 2017.

<sup>(5)</sup> Care – EU:s databas för trafikolyckor.

- Fastställande av allmänna funktionskrav för vägmarkeringar och vägmärken för att underlätta införande av system för samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet.
- Obligatoriskt beaktande av oskyddade trafikanter vid alla förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet.

#### 4. Allmänna kommentarer

4.1 EESK välkomnar kommissionens förslag om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. Kommittén stöder Vallettaförklaringen och anser att en förbättrad europeisk strategi behövs för att åstadkomma bättre trafiksäkerhetsresultat.

4.2 Det tredje rörlighetspaketet består av en uppsättning sammanhängande lagstiftningsinitiativ. Kommittén beslutade att behandla vart och ett av lagstiftningsförslagen i ett separat yttrande. Detta yttrande bör därför läsas och förstås mot bakgrund av EESK:s tidigare yttranden, men också i ljuset av de yttranden som utarbetas vid sidan av det och som granskar specifika aspekter av det tredje rörlighetspaketet <sup>(6)</sup>.

4.3 Kommittén ställer sig bakom "nollvision-målet", som ska uppnås med hjälp av strategin för säkert system. Detta kommer att kräva engagemang från alla sektorer och alla väganvändare för att man ska kunna uppnå starkt styrning. Det är viktigt att indikatorerna för uppnåendet av dessa mål är tydliga och kan övervakas. Organisationerna i det civila samhället bör vara aktivt involverade i alla skeden av utformningen, genomförandet, övervakningen och utvärderingen av strategin.

4.4 EESK välkomnar beslutet att anslå 200 miljarder euro (under perioden 2018–2020) till trafiksäkerhet. EESK anser emellertid att det är nödvändigt att öka den tillgängliga finansieringsramen i nästa fleråriga budgetram för perioden 2021–2027 för att säkerställa kontinuitet på lång sikt, så att de ambitiösa mål som EU har satt upp kan uppnås <sup>(7)</sup>. (Kommissionen har uppskattat att det under perioden 2021–2030 kommer att krävas investeringar på omkring 500 miljarder euro för att få TEN-T-stomnätet till stånd, och att det för att fullborda det övergripande nätet kommer att krävas omkring 1 500 miljarder euro.)

4.5 EESK anser att en större budget för transporter kommer att ha en ytterligare positiv inverkan på Europas tillväxt och sysselsättning. De medel som investeras kommer att ha en hävstångseffekt, vilket kommer att bidra till att skapa 13 miljoner arbetstillfällen per år fram till 2030 och att generera ytterligare intäkter på upp till 4 500 miljarder euro (1,8 % av EU:s BNP). Detta innebär att varje miljard euro som investeras i det transeuropeiska transportnätet bör skapa upp till 20 000 nya arbetstillfällen <sup>(8)</sup>.

4.6 Kommittén anser att initiativet för en systematisk och förebyggande kartläggning av risker i hela det europeiska TEN-T-nätet och på alla motorvägar (utanför TEN-T-nätet) samt alla huvudvägar är ett avgörande steg i planeringen av omfattningen och typen av infrastrukturåtgärder som bör vidtas i fråga om det europeiska vägnätet. På grund av de olika stadierna i genomförandet av det nuvarande vägsäkerhetsdirektivet är det dock viktigt att fastställa realistiska mål och tidsfrister för alla medlemsstater och att tillhandahålla tillräckliga finansiella åtgärder för att stödja de mest eftersatta regionerna och länderna <sup>(9)</sup>.

4.7 Kommittén påpekar att EU:s strategi huvudsakligen är inriktad på finansiering av byggandet av ny infrastruktur. Underhåll och upprustning av befintliga vägar bör emellertid också få tillräckliga medel, eftersom dessa faktorer är lika avgörande för att bevara en hög trafiksäkerhet.

<sup>(6)</sup> TEN/666, Hållbar mobilitet i EU, Giulia Barbucci, 2018 (se sidan 254 i detta nummer av EUT); TEN/668, En europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport + elektronisk godstransportinformation, Stefan Back, 2018 (se sidan 265 i detta nummer av EUT); TEN/669, Genomförandet av TEN-T-projekt, Dumitru Fornea, 2018 (se sidan 269 i detta nummer av EUT); TEN/675, Koldioxidstandarder för lastbilar + vikt och mått på vägfordon, Stefan Back, 2018 (se sidan 286 i detta nummer av EUT); TEN/672, Fonden för ett sammanlänkat Europa (2018), Aurel Laurențiu Plosceanu och Graham Watson, 2018 (EUT C 440, 6.12.2018, s. 191); TEN/673, Uppkopplad och automatiserad rörlighet, Ulrich Samm, 2018 (se sidan 274 i detta nummer av EUT); TEN/674, Märkning av däck, 2018 (se sidan 280 i detta nummer av EUT); TEN/667 (se sidan 261 i detta nummer av EUT); INT/863, Fordonssäkerhet/skydd för oskyddade trafikanter, Raymond Hencks, 2018 (EUT C 440, 6.12.2018, s. 90).

<sup>(7)</sup> COM(2018) 277.

<sup>(8)</sup> TEN/672, Fonden för ett sammanlänkat Europa, Aurel Laurențiu Plosceanu och Graham Watson, 2018.

<sup>(9)</sup> TEN/669, Genomförandet av TEN-T-projekt, Dumitru Fornea, 2018.

4.8 Nya funktionskrav för vägmarkeringar och vägmärken är avgörande för att utveckla system för samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet (samverkande ITS). Kommittén anser att man bör göra det möjligt för fordon och väginfrastruktur att fortlöpande utbyta information i syfte att hantera det "blandade trafiksystem" som karakteriseras av fordon som använder olika tekniker: mänskliga förare, assisterad körning och automatiserad körning<sup>(10)</sup>. För att komplettera strategin om säker rörlighet är det viktigt att utvidga denna strategi till alla tillgängliga transportmedel (intermodalitet) med en direkt inverkan på minskningen av trafikvolymen och trafiksäkerheten<sup>(11)</sup>.

4.9 Kommittén är övertygad om att ny teknik kan ge ett meningsfullt bidrag till uppgraderingen av trafiksäkerhetsstandarderna, om man tar hänsyn till dess begränsningar och de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas vid dess användning. Dessutom anser EESK att alla strategier om trafiksäkerhet bör börja med lämplig utbildning för privata förare och yrkesförare, eftersom mänskliga misstag fortfarande är en av de främsta olycksorsakerna.

4.10 EESK stöder förslaget om att systematiskt beakta oskyddade trafikanter vid alla förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet. Detta tillvägagångssätt är i linje med EU-medborgarnas nya trender och vanor (t.ex. fler cyklister). Kommittén rekommenderar en parallell utveckling med andra särskilda säkerhetsbestämmelser för fordon för att göra förslaget heltäckande (t.ex. avancerade nödbromssystem, varningssystem vid avvikelse ur körfält och en annan konstruktion av fordonshytter i tunga fordon för att öka cyklisters och fotgängares synlighet samt inkludera sensorer för att upptäcka dem)<sup>(12)</sup>.

## 5. Särskilda kommentarer

5.1 EESK anser att det är viktigt att fysisk och digital infrastruktur utvecklas parallellt. Det är också viktigt att fullborda 5G-täckningen på alla motorvägar och huvudvägnät i Europa så snart som möjligt för att möjliggöra effektiv konnektivitet mellan vägar och fordon och mellan fordon och fordon<sup>(13)</sup>. Även här rekommenderar EESK ett tillräckligt och långsiktigt ekonomiskt stöd i nästa fleråriga budgetram för perioden 2021–2027.

5.2 Kommittén gör, i linje med rekommendationen från Europeiska transportsäkerhetsrådet<sup>(14)</sup>, gällande att tillämpningsområdet för vägsäkerhetsdirektivet bör utvidgas till att omfatta alla huvudgator i landsbygdsområden och städer. Detta bredare tillvägagångssätt är nödvändigt för att effektivt uppnå en drastisk minskning av dödsolyckor och allvarliga olyckor fram till 2030. Detta förslag bygger på det faktum att kommissionens förslag har en inverkan på hälften av de olyckor som inträffar på EU:s vägar, och att den stora majoriteten av allvarliga skador inträffar på stadsgator.

5.3 År 2015 inledde EU en ny satsning på att utvidga TEN-T-strategin till västra Balkan<sup>(15)</sup>. Detta initiativ, som finansieras genom investeringsramen för västra Balkan (WBIF) och Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), bör ha en avgörande inverkan på EU:s utvidgningsprocess. EESK rekommenderar att genomförandet av den strategiska handlingsplanen för trafiksäkerhet inkluderas inom ramen för detta ambitiösa infrastrukturprojekt. Denna åtgärd bör vara i linje med kommissionens förslag att utvidga tillämpningsområdet för vägsäkerhetsdirektivet till väginfrastruktur utanför städerna som byggts med hjälp av EU-medel. I synnerhet bör det bli möjligt för de sex länderna på västra Balkan att ansluta sig till EU utan att erfarit brister i fråga om säkerhet eller infrastruktur.

Bryssel den 17 oktober 2018.

Luca JAHIER  
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs  
ordförande

<sup>(10)</sup> TEN/673, Uppkopplad och automatiserad rörlighet, Ulrich Samm, 2018.

<sup>(11)</sup> TEN/666, Hållbar mobilitet i EU, Giulia Barbucci, 2018.

<sup>(12)</sup> INT/863, Fordonssäkerhet/skydd för oskyddade trafikanter, Raymond Hencks, 2018.

<sup>(13)</sup> TEN/673, Uppkopplad och automatiserad rörlighet, Ulrich Samm, 2018.

<sup>(14)</sup> COM(2018) 274, s. 7.

<sup>(15)</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_STATEMENT-15-4826\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_en.htm)