

Folketinget — Europaudvalget
Christiansborg, den 10. januar 2007
EU-Konsulenten

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere

Nyt forslag om forvaltning af sikkerheden på de europæiske veje

Resumé

Kommissionen har fremsat et direktivforslag, som sigter på at forbedre sikkerheden på de europæiske veje.

Forslaget opstiller særlige krav til hvordan medlemsstaterne skal gennemføre forvaltning og kontrol i forbindelse med udbygning eller vedligeholdelse af de veje, som indgår i det transeuropæiske net. Forslaget indfører krav om fire forskellige typer af trafiksikkerhedsrevisioner før, under og efter et vejinfrastrukturprojekt.

Nogle af de tiltag, som forslaget indfører, kan være forbundet med nye udgifter for medlemsstaterne.

Kommissionen har fremsat et nyt direktivforslag¹, der skal forbedre sikkerheden på de europæiske veje ved at ensrette sikkerhedsprocedurer og forvaltning i forbindelse med anlæggelse og vedligeholdelse af vejnettet. Forslaget retter sig mod de vejstrækninger, som indgår i det transeuropæiske net (TEN-T)².

¹ KOM (2006) 569 endelig, fremsat den 5. oktober 2006.

² Se kort over TEN-T i de respektive medlemslandene her: http://ec.europa.eu/ten/transport/maps/schema_en.htm#road

Mål og midler

Det overordnede formål med forslaget er at integrere overvejelser om vejsikkerhed i alle faser af udbygning og vedligeholdelse af det transeuropæiske vejnet.

Dette skal opnås ved at indføre analyser af sikkerhedsaspekter af vejinfrastruktur parallelt med de eksisterende analyser af miljømæssige (VVM-redegørelser) og økonomiske konsekvenser.

Midlet til at opnå dette er at gennemføre fire forskellige typer af trafiksikkerhedsrevisioner:

- Konsekvensanalyser forud for og under anlæggelse / renovering af TEN-T-veje.
- Sikkerhedsanalyser under selve anlæggelsen / renoveringen af TEN-T-veje.
- Analyser af særligt farlige vejstrækninger med høj ulykkesfrekvens på TEN-T-veje.
- Regelmæssige sikkerhedsinspektioner efter anlæggelse / renovering af TEN-T-veje.

Dertil kommer uddannelse af revisionspersonale i medlemsstaterne, samt minimumskrav til de nationale procedurer for analyse af vejsikkerhed.

Generelt opstiller forslaget nogle ganske detaljerede krav til, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere deres vejinfrastruktur. Forslaget pålægger også medlemsstaterne at dokumentere dette arbejde i en række forskellige rapporter til Kommissionen, herunder indsamling af data om ulykkesfrekvenser, vejnettets sikkerhed etc.

Der findes i dag ingen bestemmelser af samme karakter på transportområdet. Forslaget vil også indføre minimumsstandarder.

Baggrund

I 2001 udsendte Kommissionen en hvidbog³ om transportpolitik, som blandt andet indeholdt en målsætning om at nedbringe antallet af trafikofre ved at indføre sikkerhedsrevisioner, konsekvensanalyser etc. Målene i denne hvidbog er endnu ikke opnået, hvorfor Kommissionen nu ønsker at indføre en egentlig regulering på området, som kan virkeliggøre målsætningen.

³ Hvidbogen KOM (2001) 370 endelig: "Den europæiske transportpolitik frem til 2110 – De svære valg".

Kommissionen lægger i direktivforslaget vægt på, at der er store dele af vejnettet i EU, som ikke lever op til nutidens standarder, og som derfor udgør en risiko for brugerne.

Desuden henviser Kommissionen til en opfordring fra Europa-Parlamentet om, at der fremlægges retningslinier for eliminering af højrisikosteder og indførelse af sikkerhedsrevisioner på de europæiske veje⁴.

Besparelser og omkostninger

Kommissionen skønner, at anvendelsen af direktivet på TEN-T-veje alene vil kunne nedbringe antallet af trafikdræbte med 600 og antallet af skadede i trafikken med 7000 personer om året. I forslaget skønnes dette at svare til en samfundsmæssig besparelse på 2,4 mia. euro om året.

Ligeledes skønner Kommissionen, at medlemsstaternes omkostninger til gennemførelse af forslaget vil være lave i forhold til gevinsten. Der forudses omkostninger til:

- **Trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser** ved vejinfrastrukturprojekter: Disse sammenlignes med omkostningerne til VVM-redegørelser, der typisk ligger mellem 0,2 og 0,5 % af anlægsprojektets omkostninger.
- **Sikkerhedsrevisioner**: Disse vil udgøre under 1 % af de samlede anlægsomkostninger.
- **Regelmæssige trafiksikkerhedsinspektioner**: Disse skønnes at ligge på 3-5 mio. euro årligt for en stor medlemsstat med ca. 5000 kilometer TEN-T-vej⁵.
- **Forvaltning af vejnettets sikkerhed**: Disse forventes også at udgøre 3-5 mio. euro for et større medlemsland med ca. 5000 kilometer TEN-T-vej.

Ifølge en undersøgelse foretaget af Kommissionen omfatter den danske forvaltning af vejnettet allerede tiltag, der svarer til dem, som direktivet vil indføre⁶. Undersøgelsens resultat bygger på Danmarks egen vurdering af, hvorvidt den nuværende danske forvaltning af vejsikkerheden lever op til de krav, som stilles i det nye forslag. Såfremt forslaget vedtages, vil det imidlertid være op til Kommissionen efterfølgende at vurdere, om den danske forvaltning faktisk opfylder kravene i direktivet.

⁴ Europa-Parlamentets beslutning A5-0381/2000 af 18. januar 2001:
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P5-TA-2001-0031+0+DOC+XML+V0//DA>

⁵ Danmark har ca. 800 km TEN-T-vej, inkl. både eksisterende og planlagte vejstrækninger.

⁶ Se Kommissionens 'Impact Assessment' til forslaget, SEK (2006) 1231:
<http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/2/2006/EN/2-2006-1231-EN-1-0.Pdf>

Beslutningsprocedurer

Forslaget skal vedtages af Rådet og Europa-Parlamentet under den fælles beslutningsprocedure. Ingen af disse institutioner har udtalt sig om forslaget endnu.

Derudover indfører forslaget en række minimumskrav til medlemsstaternes procedurer mht. at sikre vejinfrastrukturens sikkerhed. Det præcise indhold af minimumskravene skal vedtages af en arbejdsgruppe under Kommissionen på baggrund af en forskriftprocedure⁷.

Hjemmel og nærhedsprincippet

Forslaget har hjemmel i TEF art. 71 (transport / transportsikkerhed).

Domstolen har tidligere fastslået, at EU på baggrund af art. 71 TEF har kompetence til at vedtage fælles bestemmelser, der tilsigter at forbedre **færdselssikkerheden** og at fjerne nationale uligheder, som er egnet til i væsentlig grad at fordreje konkurrencevilkårene inden for transportsektoren.

Denne fortolkning findes i dommen i sagerne C-184/02 og C-223/02⁸, som slår fast, at EU har kompetence til at fastsætte en øvre grænse for arbejdstiden for chauffører⁹ med henvisning til bl.a. konsekvenserne for vejsikkerheden.

Mht. **nærhedsprincippet** understreger Kommissionen i en meddelelse fra 2006¹⁰, med henvisning til 2003- handlingsprogrammet om trafiksikkerhed¹¹, at indsatsen mod trafikulykker er en fælles opgave. I meddelelsen gør Kommissionen imidlertid også opmærksom på, at nogle af de påkrævede tiltag på området entydigt hører under **medlemsstaternes enekompetence**, mens andre tiltag kræver initiativer på fællesskabsniveau.

I det nye direktivforslag peger Kommissionen på, at EU's mål om øget trafiksikkerhed ikke i tilstrækkelig grad har kunnet indfries via udbredelse af bedste praksis. Desuden fremfører Kommissionen, at de medlemslande, som har størst problemer på området, er positivt stemte over for regulering, hvorfor der er behov for juridisk bindende regler på området.

⁷ Denne komite-procedure har hjemmel i Rådets afgørelse 1999/468 (art. 5).

⁸ Dommen omfatter begge sager.

⁹ Sagerne var anlagt af hhv. Spanien og Finland, som ønskede direktiv 2002/15/EF (om arbejdstid for personer der udfører mobile vejtransporter) ophævet.

¹⁰ KOM (2006) 74, indledningen, side 2 i den danske sprogudgave.

¹¹ "Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden – halvering af antallet af trafikofre inden 2010: en fælles opgave" KOM (2003) 311.

Desuden argumenterer Kommissionen for, at det transeuropæiske vejnet er væsentligt for samhørigheden og velfærden i EU. I forlængelse heraf mener Kommissionen, at det er vigtigt at øge sikkerheden på dette vejnet, således at dets potentiale mht. udvikling af samhørighed og velfærd udnyttes fuldt ud.

Kommissionen understreger også, at det fremsatte forslag kun omfatter tiltag, som er absolut nødvendige for at opnå det ønskede resultat, og som dermed er i overensstemmelse med **proportionalitetsprincippet**¹².

Med venlig hilsen

Signe Riis Andersen
(36 96)

¹² Se i øvrigt Kommissionens 'Impact Assessment' til forslaget hvor der redegøres nærmere for forslagets forhold til hhv. nærheds- og proportionalitetsprincippet, SEK (2006) 1231: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/2/2006/EN/2-2006-1231-EN-1-0.Pdf>