

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV (EU) 2019/1936**av 23. oktober 2019****om endring av direktiv 2008/96/EF om sikkerhetsforvaltning av veiinfrastrukturen**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,etter den ordinære regelverksprosedyren⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Kommisjonsmeldingen av 20. juli 2010 til Europaparlamentet, Rådet, Den økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen med tittelen «Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020» etablerte Unionens strategiske mål om å innen 2020 halvere antallet dødsulykker i trafikken sammenlignet med 2010, og å redusere antall dødsulykker til tilnærmet null innen 2050. De siste årene har imidlertid framskrittene mot disse målene stagnert. I sine konklusjoner av 8. juni 2017 om trafikksikkerhet, til støtte for Valletta-erklæringen av mars 2017, godkjente Rådet et nytt delmål om å innen 2030 halvere antallet alvorlige skader sammenlignet med 2020. Det kreves derfor større innsats for å nå begge disse målene.
- 2) Ifølge Safe System-tilnærmingen kan dødsfall og alvorlig skade ved trafikkulykker i stor grad unngås. Det bør være et felles ansvar på alle nivåer å sikre at trafikkulykker ikke fører til alvorlige eller dødelige skader. Særlig bør velkonstruerte og godt vedlikeholdte veier med tydelig oppmerking og skilting redusere sannsynligheten for trafikkulykker, mens «tilgivende» veier (veier som er utformet på en intelligent måte for å sikre at førerfeil ikke umiddelbart får alvorlige eller dødelige konsekvenser) bør redusere alvorlighetsgraden ved ulykker. Kommisjonen bør utarbeide retningslinjer om konstruksjon og vedlikehold av «tilgivende» veikanter, med utgangspunkt i erfaringene fra alle medlemsstater.
- 3) Veiene i det transeuropeiske transportnettet («TEN-T-nettet») som er identifisert i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013⁽⁴⁾, er avgjørende for å fremme europeisk integrasjon. Et høyt sikkerhetsnivå bør derfor garanteres på disse veiene.
- 4) Prosedyrene for sikkerhetsforvaltning av veiinfrastrukturen («RISM» – road infrastructure safety management) som gjennomføres på TEN-T-nettet, har bidratt til å redusere antallet drepte og hardt skadde i Unionen. Vurderingen av virkningene av europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/96/EF⁽⁵⁾ viser tydelig at medlemsstater som frivillig har anvendt RISM-prinsipper på sine nasjonale veier utenfor TEN-T-nettet, har mye bedre trafikksikkerhetsresultater enn medlemsstater som ikke har gjort det. Det er derfor ønskelig at disse RISM-prinsippene anvendes også på andre deler av det europeiske veinettet.

⁽¹⁾ EUT C 62 av 15.2.2019, s. 261.

⁽²⁾ EUT C 168 av 16.5.2019, s. 81.

⁽³⁾ Europaparlamentets holdning av 4. april 2019 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 7. oktober 2019.

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/96/EF av 19. november 2008 om sikkerhetsforvaltning av veiinfrastrukturen (EUT L 319 av 29.11.2008, s. 59).

- 5) Det er viktig at veistrekninger som går over broer og gjennom tunneler som er en del av nettet som faller inn under dette direktivets virkeområde, også omfattes av dette direktivet når det gjelder trafikksikkerhet, med unntak av tunneler som omfattes av europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/54/EF⁽⁶⁾.
- 6) Av hensyn til trafikksikkerheten er det viktig at på- og avkjøringer til parkeringsplasser langs nettet som faller inn under dette direktivets virkeområde, særlig ved motorveier og hovedveier, også omfattes av dette direktivet.
- 7) Forholdene i de ulike årstidene varierer mye fra medlemsstat til medlemsstat og fra region til region. Det er derfor viktig å ta behørig hensyn til disse forholdene i de nasjonale bestemmelsene som innarbeider dette direktivet.
- 8) En stor andel av trafikkulykkene skjer på en liten andel av veiene, der trafikkmengdene er store og farten er høy, og der det er mye forskjellig trafikk som beveger seg i ulik fart. Den begrensede utvidelsen av virkeområdet for direktiv 2008/96/EF til å omfatte motorveier og andre hovedveier utenfor TEN-T-nettet bør derfor gi et betydelig bidrag til å øke veiinfrastruktursikkerheten i hele Unionen.
- 9) For å sikre at en slik utvidelse av virkeområdet har den tilskuede virkningen, er det logisk at andre hovedveier enn motorveier omfatter alle veier som tilhører den høyeste veikategorien under kategorien «motorvei» i den nasjonale veiklassifiseringen. Av samme grunn bør medlemsstatene oppfordres til å sikre at minst alle veier som var omfattet av direktiv 2008/96/EF før ikrafttredelsen av dette direktivet, herunder på frivillig basis, også omfattes av dette direktivet.
- 10) Den obligatoriske anvendelsen av prosedyrene fastsatt i direktiv 2008/96/EF på ethvert veiinfrastrukturprosjekt utenfor byområder som ferdigstilles ved bruk av unionsmidler, bør sikre at Unionens midler ikke brukes til å bygge usikre veier.
- 11) Direktiv 2008/96/EF dekker utelukkende veiinfrastruktur. Dette direktivet berører derfor ikke veitrafikklovgivningen eller medlemsstatenes kompetanse til å treffe egne beslutninger med hensyn til veitrafikklovgivning. De forente nasjoners Genève-konvensjon om veitrafikk av 19. september 1949 og Wien-konvensjonen om veitrafikk av 8. november 1968, samt Wien-konvensjonen om veitrafikkskilt og -signaler av 8. november 1968, bør respekteres av avtalepartene.
- 12) En risikobasert veinettsevaluering har vist seg å være et effektivt verktøy for å identifisere deler av nettet der det bør foretas mer detaljerte sikkerhetsinspeksjoner, og for å prioritere investeringer etter deres potensial til å resultere i sikkerhetsforbedringer i hele veinettet. Hele veinettet som omfattes av dette direktivet, bør derfor systematisk vurderes, herunder ved hjelp av data som samles inn elektronisk og digitalt, for å øke trafikksikkerheten i hele Unionen.
- 13) Ved å integrere de beste elementene fra den tidligere prosedyren for «sikkerhetsrangering og sikkerhetsforvaltning av det eksisterende veinettet» i den nye prosedyren for veinettsevaluering bør det være mulig å bedre identifisere veistrekninger der mulighetene for å øke sikkerheten er størst, og der målrettede tiltak bør gi de største forbedringene.
- 14) For å forbedre kvaliteten, objektiviteten og effektiviteten til RISM-prosedyrene bør medlemsstatene, dersom det er hensiktsmessig, ha mulighet til å utnytte den kontinuerlige utviklingen av teknologi for inspeksjon av veistrekninger, dokumentasjon av trafikksikkerheten og innsamling av andre data om sikkerheten i veinettet.
- 15) Systematisk oppfølging av resultatene av RISM-prosedyrene er avgjørende for å oppnå de forbedringene av veiinfrastruktursikkerheten som er nødvendige for å nå Unionens trafikksikkerhetsmål. For dette formål bør prioriterte handlingsplaner sikre at de nødvendige tiltakene gjennomføres så snart som mulig. Særlig bør resultatene av veinettsevalueringen følges opp enten gjennom målrettede sikkerhetsinspeksjoner eller, dersom det er mulig og kostnadseffektivt, gjennom direkte utbedringstiltak som har som mål å fjerne eller redusere trafikksikkerhetsrisikoene uten at det medfører en unødig administrativ byrde.

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/54/EF av 29. april 2004 om minstekrav til sikkerhet i tunneler i det transeuropeiske veinettet (EUT L 167 av 30.4.2004, s. 39).

- 16) Sikkerheten på eksisterende veier bør heves ved at investeringene rettes inn mot de veistrekningene der ulykkeskonsentrasjonen er høyest og muligheten for å redusere antallet ulykker er størst.
- 17) Finansiering og økonomiske insentiver på unionsplan kan, i samsvar med gjeldende vilkår, brukes til å støtte slike investeringer, som et supplement til tilsvarende investeringer og insentiver på nasjonalt plan.
- 18) Deler av veinettet som grenser til veitunneler i det transeuropeiske veinettet som omfattes av direktiv 2004/54/EF, har særlig høy ulykkesrisiko. Det bør derfor innføres felles sikkerhetskontroller av disse veistrekningene der representanter for vedkommende myndigheter for både vei- og tunneldelene deltar, for å øke sikkerheten i veinettet som omfattes av dette direktivet.
- 19) Sårbare trafikanter utgjorde 47 % av de omkomne på veiene i Unionen i 2017. Sårbare trafikanters sikkerhet på veien bør kunne forbedres ved å sikre at det tas hensyn til behovene deres i alle RISM-prosedyrer og utviklingen av kvalitetskrav til infrastruktur for slike trafikanter.
- 20) For at medlemsstatene skal kunne forbedre sine prosedyrer for å sikre den praktiske anvendeligheten til veioppmerkingen og veiskiltene deres, bør det fastsettes felles spesifikasjoner for å bidra til at veioppmerkingen og veiskiltene er lesbare og identifiserbare for både førere og automatiserte førerstøttesystemer.
- 21) Økt sikkerhet ved planoverganger er også en prioritet (dvs. signaler og infrastrukturforbedringer). I henhold til Den europeiske unions jernbanebyrås rapport om jernbanesikkerhet og samtrafikkveie i EU fra 2018 skjedde det 433 alvorlige ulykker i 2016 på de 108 000 planovergangene i Unionen, som resulterte i 255 dødsfall og 217 tilfeller av alvorlig personskade. Planoverganger som utgjør en høy sikkerhetsrisiko, bør derfor identifiseres med sikte på å forbedre dem.
- 22) Veioppmerking og veiskilt av høy kvalitet er avgjørende som hjelp for førere og for å støtte nettilkoblede og automatiserte kjøretøyer. Felles spesifikasjoner for veioppmerking og veiskilt bør danne grunnlaget som legger til rette for innføringen av avanserte nettilkoblede og automatiserte mobilitetssystemer. En felles europeisk tilnærming i samsvar med Wien-konvensjonen av 1968 om veitrafikkskilt og signaler vil være å foretrekke.
- 23) For å styrke de forventede resultatene av anvendelsen av dette direktivet og sikre et tilstrekkelig sikkerhetsnivå i nødsituasjoner kan medlemsstatene legge til rette for samarbeid mellom tjenestene for sivil beredskap, redningstjenestene og trafikkpolitiet der det er hensiktsmessig, og særlig på grensekryssende veistrekninger. Dersom det er behov for samarbeid mellom medlemsstatene i forbindelse med disse aktivitetene, gir Unionens ordning for sivil beredskap opprettet ved europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1313/2013/EU⁽⁷⁾ en ramme for dette.
- 24) Uten at det berører regelverk om offentlige innkjøp, særlig europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/25/EU⁽⁸⁾, bør de tekniske spesifikasjonene knyttet til sikkerhet gjøres offentlig tilgjengelige ved offentlige innkjøp i veiinfrastruktursektoren.
- 25) For å oppnå åpenhet og øke ansvarligheten bør trafikksikkerhetsrangeringer rapporteres, slik at trafikantene kan få informasjon og generelt økt bevissthet om infrastrukturens tilstand.
- 26) Det bør oppmuntres til utveksling av erfaring mellom brukere av Safe System-metoder og informasjonsutveksling mellom trafikksikkerhetsrevisorer.
- 27) Offentliggjøring av resultatene av veinettsevalueringene bør gjøre det mulig å sammenligne veiinfrastruktursikkerheten i hele Unionen.

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1313/2013/EU av 17. desember 2013 om en ordning for sivil beredskap i Unionen (EUT L 347 av 20.12.2013, s. 924).

⁽⁸⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/25/EU av 26. februar 2014 om innkjøp foretatt av enheter som driver virksomhet innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester, og om oppheving av direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 av 28.3.2014, s. 243).

- 28) Ettersom målet for dette direktivet, som er å fastsette prosedyrer for å sikre gjennomgående høy trafikksikkerhet på alle veier i TEN-T-nettet og nettet av motorveier og hovedveier i hele Unionen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor, ettersom det er nødvendig med forbedringer i hele Unionen for å sikre konvergens mot høyere standarder for veiinfrastruktursikkerheten, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i den nevnte artikkelen går dette direktivet ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet. Som følge av tiltakene på unionsplan bør reiser i hele Unionen bli sikrere, og dette bør i sin tur bedre virkemåten til det indre markedet og støtte målet om økonomisk, sosial og territorial utjevning.
- 29) For å sikre at innholdet i RISM-prosedyrene fortsetter å gjenspeile den beste tilgjengelige tekniske kunnskapen, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommisjonen når det gjelder å tilpasse vedleggene til dette direktivet til den tekniske utviklingen. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at disse samrådene gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming⁽⁹⁾. For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerte rettsakter mottar Europaparlamentet og Rådet alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper der det utarbeides delegerte rettsakter.
- 30) Det er nødvendig med særlige tiltak for kontinuerlig å forbedre praksis for trafikksikkerhetsforvaltning og gjøre det lettere for kjøretøyer som er utstyrt med førerstøttesystemer eller høyere automatiseringsnivåer, å gjenkjenne veioppmerking og veiskilt. For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av de relevante bestemmelsene i dette direktivet bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁰⁾.
- 31) Direktiv 2008/96/EF bør derfor endres.

VEDTATT DETTE DIREKTIVET:

Artikkel 1

Endringer av direktiv 2008/96/EF

I direktiv 2008/96/EF gjøres følgende endringer:

- 1) Artikkel 1 skal lyde:

«*Artikkel 1*

Formål og virkeområde

1. Dette direktivet krever at medlemsstatene fastsetter og gjennomfører prosedyrer for trafikksikkerhetsmessige konsekvensanalyser, trafikksikkerhetsrevisjoner, sikkerhetsinspeksjoner og veinettsevalueringer.
2. Dette direktivet gjelder for veier som inngår i det transeuropeiske veinettet, for motorveier og for andre hovedveier, uansett om de er i prosjekteringsfasen, under bygging eller i bruk.
3. Dette direktivet får også anvendelse på veier og veiinfrastrukturprosjekter som ikke omfattes av nr. 2, som ligger utenfor byområder, som ikke har innkjørsler fra tilgrensende eiendommer, og som ferdigstilles ved bruk av unionsmidler, unntatt veier som ikke er åpne for allmenn motortrafikk, for eksempel sykkelveier eller veier som ikke er beregnet på allmenn trafikk, for eksempel atkomstveier til industri-, jordbruks- eller skogbruksområder.
4. Medlemsstatene kan unnta hovedveier med lav sikkerhetsrisiko fra virkeområdet for dette direktiv, når det er behørig begrunnet ut fra trafikkmengder og ulykkesstatistikk.

⁽⁹⁾ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

Medlemsstatene kan la veier som ikke er nevnt i nr. 2 og 3, inngå i dette direktivets virkeområde.

Hver medlemsstat skal innen 17. desember 2021 oversende Kommisjonen listen over motorveier og hovedveier på sitt territorium, og deretter eventuelle senere endringer. I tillegg skal hver medlemsstat oversende Kommisjonen listen over veier som i samsvar med dette nummeret er unntatt fra eller tatt med i dette direktivets virkeområde, og deretter eventuelle senere endringer.

Kommisjonen skal offentliggjøre listen over veier som er meldt i samsvar med denne artikkelen.

5. Dette direktivet gjelder ikke for veitunneler som omfattes av direktiv 2004/54/EF.»

2) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. «transeuropeisk veinett» veinettet som er identifisert i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013(*),

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).»

b) Nye numre skal lyde:

«1a. «motorvei» en vei som er særlig konstruert og bygd for biltrafikk, uten innkjørsler fra tilgrensende eiendommer, og som oppfyller følgende kriterier:

- a) Den har atskilte kjørebaneer i hver kjøretning som bortsett fra på særlige steder eller midlertidig er atskilt fra hverandre av en midtrabatt som ikke er beregnet på trafikk, eller unntaksvis med andre midler.
- b) Den krysses ikke på samme nivå av noen vei, jernbane- eller sporveislinje, sykkelvei eller gangvei.
- c) Den er spesifikt betegnet som motorvei.

1b. «hovedvei» en vei utenfor byområder som forbinder større byer eller regioner eller begge deler, og som tilhører den høyeste veikategorien under kategorien «motorvei» i den nasjonale veiklassifiseringen som er gjeldende 26. november 2019,»

c) Nr. 5 utgår.

d) Nr. 6 og 7 skal lyde:

«6. «sikkerhetsrangering» klassifisering av deler av det eksisterende veinettet i kategorier etter deres objektivt målte iboende sikkerhet,

7. «målrettet sikkerhetsinspeksjon» en målrettet undersøkelse for å avdekke farlige forhold, mangler og problemer som øker risikoen for ulykker og skader, basert en besiktigelse av en eksisterende vei eller veistrekning,»

e) Nytt nummer skal lyde:

«7a. «periodisk sikkerhetsinspeksjon» en ordinær periodisk kontroll av forhold og mangler som av sikkerhetsårsaker krever at det utføres vedlikehold,»

f) Nytt nummer skal lyde:

«10. «sårbar trafikant» ikke-motoriserte trafikanter, herunder særlig syklist og fotgjengere, i tillegg til brukere av tohjuls motorvogn.»

3) I artikkel 4 skal nytt nummer lyde:

«6. Kommisjonen utarbeider retningslinjer om utformingen av «tilgivende veikanter» og «selvforklarende og selvregulerende veier» i forbindelse med den første revisjonen av utformingsfasen, samt retningslinjer om kvalitetskrav med hensyn til sårbare trafikanter. Slike retningslinjer skal utarbeides i nært samarbeid med medlemsstatenes eksperter.»

4) Artikkel 5 skal lyde:

«Artikkel 5

Veinettsevaluering

1. Medlemsstatene skal sikre at det foretas en vurdering av trafikksikkerheten i hele det eksisterende veinettet som omfattes av dette direktivet.

2. Gjennom veinettsevalueringer vurderes risikoen for ulykker og alvorlighetsgraden på grunnlag av

- a) i første rekke en visuell undersøkelse, enten på stedet eller elektronisk, av veiens utformingsmessige egenskaper (ibøende sikkerhet), og
- b) en analyse av strekninger i veinettet som har vært i bruk i mer enn tre år, og der det har inntruffet et stort antall alvorlige ulykker i forhold til trafikkmengden.

3. Medlemsstatene skal sørge for at den første veinettsevalueringen gjennomføres senest innen 2024. Deretter skal etterfølgende veinettsevalueringer skje tilstrekkelig ofte til å sikre tilfredsstillende sikkerhetsnivåer, og i alle tilfeller minst hvert femte år.

4. Når medlemsstatene foretar en veinettsevaluering, kan de ta hensyn til de veiledende elementene som er angitt i vedlegg III.

5. Kommisjonen utarbeider retningslinjer om metodene for å utføre systematiske veinettsevalueringer og sikkerhetsrangeringer.

6. Medlemsstatene skal på grunnlag av resultatene av vurderingen nevnt i nr. 1 og med henblikk på prioritering av behovet for ytterligere tiltak klassifisere alle deler av veinettet i minst tre kategorier etter sikkerhetsnivå.»

5) I artikkel 6 gjøres følgende endringer:

a) Overskriften skal lyde:

«Artikkel 6

Periodiske sikkerhetsinspeksjoner»

b) Nr. 1 skal lyde:

«1. Medlemsstatene skal sikre at det gjennomføres periodiske sikkerhetsinspeksjoner tilstrekkelig ofte til å sikre at den berørte veiinfrastrukturen har et tilfredsstillende sikkerhetsnivå.»

c) Nr. 2 utgår.

d) Nr. 3 skal lyde:

«3. Medlemsstatene skal ivareta sikkerheten i deler av veinettet som grenser til veitunneler som omfattes av direktiv 2004/54/EF, gjennom felles sikkerhetsinspeksjoner som involverer de vedkommende enhetene som deltar i gjennomføringen av dette direktivet og direktiv 2004/54/EF. De felles sikkerhetsinspeksjonene skal skje tilstrekkelig ofte til å sikre tilfredsstillende sikkerhetsnivåer, og i alle tilfeller minst hvert sjetten år.»

6) Nye artikler skal lyde:

*«Artikkel 6a***Oppfølging av prosedyrer for veier som er i bruk**

1. Medlemsstatene skal sikre at resultatene av veinettsevalueringer som foretas i henhold til artikkel 5, følges opp enten gjennom målrettede sikkerhetsinspeksjoner eller gjennom direkte utbedringstiltak.
2. Når medlemsstatene gjennomfører målrettede sikkerhetsinspeksjoner, kan de ta hensyn til de veiledende elementene som er angitt i vedlegg IIa.
3. Målrettede sikkerhetsinspeksjoner skal gjennomføres av ekspertgrupper. Minst ett medlem av ekspertgruppen skal oppfylle kravene fastsatt i artikkel 9 nr. 4 bokstav a).
4. Medlemsstatene skal sikre at resultatene av målrettede sikkerhetsinspeksjoner følges opp med begrunnede beslutninger om hvorvidt det er nødvendig med utbedringstiltak. Medlemsstatene skal særlig identifisere veistrekninger der det er nødvendig med forbedringer av veiinfrastruktursikkerheten, og fastsette prioriterte tiltak for å øke sikkerheten på disse veistrekningene.
5. Medlemsstatene skal sikre at utbedringstiltak hovedsakelig rettes mot veistrekninger med lave sikkerhetsnivåer, der det kan gjennomføres tiltak med stort potensial for å forbedre sikkerheten og redusere ulykkeskostnadene.
6. Medlemsstatene skal utarbeide og regelmessig oppdatere en risikobasert prioritert handlingsplan for å spore gjennomføringen av fastsatte utbedringstiltak.

*Artikkel 6b***Beskyttelse av sårbare trafikanter**

Medlemsstatene skal sikre at det tas hensyn til sårbare trafikanters behov ved gjennomføringen av prosedyrene fastsatt i artikkel 3–6a.

*Artikkel 6c***Veioppmerking og veiskilt**

1. Medlemsstatene skal i sine eksisterende og framtidige prosedyrer for veioppmerking og veiskilt rette særlig oppmerksomhet mot å gjøre dem lesbare og identifiserbare for både førere og automatiserte førerstøttesystemer. Slike prosedyrer skal ta hensyn til eventuelle felles spesifikasjoner som er fastsatt i samsvar med nr. 3.
2. En ekspertgruppe nedsatt av Kommisjonen skal senest innen juni 2021 vurdere muligheten til å fastsette felles spesifikasjoner, herunder ulike elementer som skal sikre den praktiske anvendeligheten til veioppmerkingen og veiskiltene, for å bidra til at veioppmerkingen og veiskiltene er lesbare og identifiserbare for både førere og automatiserte førerstøttesystemer. Gruppen skal være sammensatt av eksperter utpekt av medlemsstatene. Vurderingen skal omfatte samråd med De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa.

Vurderingen skal særlig ta hensyn til følgende elementer:

- a) Samspillet mellom ulike førerstøtteteknologier og infrastrukturen.
 - b) Virkningen av værforhold, atmosfæriske fenomener og trafikk på veioppmerking og veiskilt på Unionens territorium.
 - c) Typen og hyppigheten av vedlikehold som er nødvendig for ulike teknologier, i tillegg til et kostnadsoverslag.
3. Kommisjonen kan på bakgrunn av vurderingen nevnt i nr. 2 vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette felles spesifikasjoner for medlemsstatenes prosedyrer nevnt i nr. 1 som skal sikre den praktiske anvendeligheten til veioppmerkingen og veiskiltene deres, med hensyn til at veioppmerkingen og veiskiltene er lesbare og identifiserbare for både førere og automatiserte førerstøttesystemer. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 13 nr. 2.

Gjennomføringsrettsaktene nevnt i første ledd skal ikke påvirke Den europeiske standardiseringsorganisasjons kompetanse med hensyn til standarder for veioppmerking og veiskilt.

Artikkel 6d

Informasjon og åpenhet

Kommisjonen skal offentliggjøre et europeisk kart over veinettet som omfattes av dette direktivet, som skal være tilgjengelig på internett og markere de forskjellige kategoriene som nevnt i artikkel 5 nr. 6.

Artikkel 6e

Frivillig rapportering

Medlemsstatene skal arbeide for å opprette et nasjonalt system for frivillig rapportering som er tilgjengelig på internett for alle trafikanter, for å gjøre det lettere å samle inn hendelsesinformasjon fra trafikanter og kjøretøyer og eventuelle andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som rapportøren anser at viser en faktisk eller potensiell fare for veiinfrastruktursikkerheten.»

7) I artikkel 7 skal nytt nummer lyde:

«1a. Kommisjonen kan vedta gjennomføringsrettsakter for å gi retningslinjer for rapportering av ulykkers alvorlighetsgrad, herunder antall omkomne og skadde. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 13 nr. 2.»

8) I artikkel 9 skal nytt nummer lyde:

«1a. Medlemsstatene skal sikre at opplæringsplanen for trafikksikkerhetsrevisorer som gjennomgår opplæring etter 17. desember 2024, omfatter aspekter knyttet til sårbare trafikanter og infrastrukturen for slike brukere.»

9) Artikkel 10 skal lyde:

«*Artikkel 10*

Utvexling av beste praksis

For å bedre sikkerheten på veiene i Unionen skal Kommisjonen opprette et system for utveksling av opplysninger og beste praksis mellom medlemsstatene, som blant annet omfatter opplæringsplaner for trafikksikkerhet, eksisterende prosjekter for veiinfrastruktursikkerhet og utprøvd trafikksikkerhetsteknologi.»

10) I artikkel 11 utgår nr. 2.

11) Ny artikkel skal lyde:

«*Artikkel 11a*

Rapportering

1. Medlemsstatene skal innen 31. oktober 2025 framlegge en rapport for Kommisjonen om sikkerhetsrangeringen av hele nettet som er vurdert i samsvar med artikkel 5. Dersom det er mulig, skal rapporten baseres på en felles metode. Dersom det er relevant, skal rapporten også omfatte listen over bestemmelser i nasjonale oppdaterte retningslinjer, herunder særlig forbedringer i form av teknologisk utvikling og beskyttelse av sårbare trafikanter. Fra 31. oktober 2025 skal slike rapporter framlegges hvert femte år.

2. På grunnlag av en analyse av de nasjonale rapportene nevnt i nr. 1 skal Kommisjonen, første gang innen 31. oktober 2027 og deretter hvert femte år, utarbeide og framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen av dette direktivet, særlig med hensyn til elementene nevnt i nr. 1, og om mulige ytterligere tiltak, herunder en revisjon av dette direktivet og mulige tilpasninger til den tekniske utviklingen.»

12) Artikkel 12 skal lyde:

«*Artikkel 12*

Endring av vedlegg

Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 12a med sikte på å endre vedleggene for å tilpasse dem til den tekniske utviklingen.»

13) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 12a

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 12 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 16. desember 2019. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 12 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. Beslutningen om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er offentliggjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med eksperter utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming(*).
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 12 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke vil gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

(*) EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.»

14) Artikkel 13 skal lyde:

«Artikkel 13

Komitéprosedyre

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011(*).
2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).»

15) Vedleggene endres i samsvar med vedlegget til dette direktivet.

Artikkel 2

Innarbeiding i nasjonal rett

1. Medlemsstatene skal innen 17. desember 2021 sette i kraft de lovene og forskriftene som er nødvendige for å etterkomme dette direktivet. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktivet, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktivet omhandler.

Artikkel 3

Ikrafttredelse

Dette direktivet trer i kraft den 20. dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4

Adressater

Dette direktivet er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg 23. oktober 2019.

For Europaparlamentet

D.M. SASSOLI

President

For Rådet

T. TUPPURAINEN

Formann

UOFFISIELL OVERSETTELSE

VEDLEGG

I vedleggene til direktiv 2008/96/EF gjøres følgende endringer:

1) I vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) Overskriften skal lyde:

«*VEDLEGG I*

VEILEDENDE ELEMENTER I TRAFIKKSIKKERHETSMESSIGE KONSEKVENSANALYSER»

b) I avsnitt 2 skal bokstav e) lyde:

«e) trafikk (f.eks. trafikkmengde, trafikktype), herunder anslått flyt av fotgjengere og syklende ut fra bruken av de tilgrensende arealene.»

2) I vedlegg II gjøres følgende endringer:

a) Overskriften skal lyde:

«*VEDLEGG II*

VEILEDENDE ELEMENTER I TRAFIKKSIKKERHETSREVISJONER»

b) I avsnitt 1 skal ny bokstav lyde:

«n) tilrettelegging for sårbare trafikanter:

i) tilrettelegging for fotgjengere,

ii) tilrettelegging for syklist, herunder om det finnes alternative ruter eller atskillelse fra motortrafikk med høy hastighet,

iii) tilrettelegging for tohjuls motorvogn,

iv) tetthet og plassering av kryssingssteder for fotgjengere og syklist,

v) tilrettelegging for fotgjengere og syklist på berørte veier i området,

vi) atskillelse av fotgjengere og syklist fra motortrafikk med høy hastighet eller om det finnes direkte alternative ruter på veier i lavere kategori.»

c) I avsnitt 2 skal bokstav h) lyde:

«h) tilrettelegging for sårbare trafikanter:

i) tilrettelegging for fotgjengere,

ii) tilrettelegging for syklist,

iii) tilrettelegging for tohjuls motorvogn.»

3) Nytt vedlegg skal lyde:

«*VEDLEGG IIa*

VEILEDENDE ELEMENTER I MÅLRETTEDE SIKKERHETSINSPEKSJONER

1. Veiprofil og tverrsnitt:

a) sikt og synsvidde,

b) fartsgrense og fartssoner,

- c) selvforklarende trasé (dvs. traseens «lesbarhet» for trafikanter),
- d) tilgang til tilstøtende eiendommer og bebyggelse,
- e) tilgjengelighet for utryknings- og servicekjøretøyer,
- f) sikkerhetsforanstaltninger ved broer og kulverter,
- g) utforming av veikanter (veiskulder, kjørebane kant, skjæringer og fyllinger).

2. Veikryss og planskilte kryss:

- a) egnetheten av typen veikryss eller planskilt kryss,
- b) den geometriske utformingen av veikrysset eller det planskilte krysset,
- c) veikryssenes sikt og lesbarhet (hvordan de oppfattes),
- d) sikt ved veikrysset,
- e) utforming av ekstra kjørefelt ved veikryss,
- f) regulering av veikryss (f.eks. stopplikt, trafikksignaler osv.),
- g) om det finnes kryssingssteder for fotgjengere og syklist.

3. Tilrettelegging for sårbare trafikanter:

- a) tilrettelegging for fotgjengere,
- b) tilrettelegging for syklist,
- c) tilrettelegging for tohjuls motorvogn,
- d) offentlige transportmidler og offentlig infrastruktur,
- e) planoverganger (særlig angis typen overgang og om de er bemannede, ubemannede, manuelle eller automatiserte).

4. Lys, skilt og oppmerking:

- a) enhetlige veiskilt som ikke begrenser sikten,
- b) veiskiltenes lesbarhet (plassering, størrelse og farge),
- c) skiltstolper,
- d) enhetlig veioppmerking og enhetlige linjer,
- e) veioppmerkings lesbarhet (plassering, dimensjoner og retroreflektivitet under tørre og våte forhold),
- f) veioppmerking med tilstrekkelig kontrast,
- g) belysning av opplyste veier og veikryss,
- h) egnet utstyr langs veien.

5. Trafikksignaler:
 - a) funksjon,
 - b) synlighet.
6. Gjenstander, sikkerhetssoner og veisikringsinnretninger:
 - a) miljø langs veien, herunder vegetasjon,
 - b) farer langs veien og deres avstand fra kjørebans eller sykkelveiens kant,
 - c) brukervennlig tilpasning av veisikringsinnretninger (midtrabatter og autovern for å forebygge farer for sårbare trafikanter),
 - d) avslutninger av autovern,
 - e) egnede veisikringsinnretninger ved broer og kulverter,
 - f) gjerder (ved veier med begrenset adgang).
7. Veidekke:
 - a) skader på veidekket,
 - b) friksjon,
 - c) løst materiale / grus / stein,
 - d) vannansamling, vanndrenering.
8. Bruer og tunneler:
 - a) forekomst av og antall broer,
 - b) forekomst av og antall tunneler,
 - c) visuelle elementer som utgjør sikkerhetsfarer for infrastrukturen.
9. Annet:
 - a) tilstedeværelse av sikre parkerings- og rasteplasser,
 - b) tilrettelegging for tunge kjøretøyer,
 - c) blanding fra frontlykter,
 - d) veiarbeid,
 - e) utrygge aktiviteter langs veien,
 - f) relevant informasjon i ITS-utstyr (f.eks. variable trafikkskilt),
 - g) ville dyr og husdyr,
 - h) varsler ved skoler (dersom det er relevant).»

4) Vedlegg III skal lyde:

«VEDLEGG III

VEILEDENDE ELEMENTER I VEINETTSEVALUERINGER

1. Generelt:

- a) type vei med hensyn til type av og størrelse på regioner/byer den forbinder,
- b) veistrekningens lengde,
- c) områdetype (landdistrikt, byområde),
- d) arealbruk (utdanning, handel, industri og produksjon, bolig, landbruk, utviklede områder),
- e) tetthet av atkomstpunkter til eiendommer,
- f) tilstedeværelse av atkomstveier (f.eks. til butikker),
- g) pågående veiarbeid,
- h) parkeringsmuligheter.

2. Trafikkmengde:

- a) trafikkmengde,
- b) observert mengde motorsykeltrafikk,
- c) observert mengde fotgjengertrafikk på begge sider, med angivelse av «langsgående» eller «kryssende»,
- d) observert mengde sykkeltrafikk på begge sider, med angivelse av «langsgående» eller «kryssende»,
- e) observert mengde trafikk med tunge kjøretøyer,
- f) anslått flyt av fotgjengere ut fra bruken av de tilgrensende arealene,
- g) anslått flyt av syklende ut fra bruken av de tilgrensende arealene.

3. Ulykkesdata:

- a) antall, sted for og årsak til dødsulykker etter trafikantgruppe,
- b) antall, sted for og årsak til alvorlige skader etter trafikantgruppe.

4. Bruksegenskaper:

- a) fartsgrense (generelt, for motorsykler og for lastebiler),
- b) faktisk hastighet (85-persentil),
- c) hastighetsstyring og/eller trafikkdemping,
- d) forekomst av ITS-utstyr: køvarsling, variable trafikkskilt,
- e) varsler ved skoler,
- f) tilstedeværelse av skolepatrolje i fastsatte tidsrom.

5. Geometriske egenskaper:
 - a) tverrsnittsegenskaper (antall, type og bredde på kjørefelt, midtrabattens utforming og materiale, sykkelvei, gangvei osv.), inkludert deres variabilitet,
 - b) horisontalkurvatur,
 - c) stigning og vertikal profil,
 - d) sikt og synsvidde.
6. Gjenstander, sikkerhetssoner og veisikringsinnretninger:
 - a) miljø langs veien og sikkerhetssoner,
 - b) faste hindringer langs veien (f.eks. lysstolper, trær osv.),
 - c) avstand mellom hindringer og veikanten,
 - d) tetthet av hindringer,
 - e) rumlestriper,
 - f) veisikringsinnretninger.
7. Bruer og tunneler:
 - a) forekomst av og antall broer samt relevante opplysninger om dem,
 - b) forekomst av og antall tunneler samt relevante opplysninger om dem,
 - c) visuelle elementer som utgjør sikkerhetsfarer for infrastrukturen.
8. Veikryss:
 - a) Veikrysstype og antall armer (særlig angis typen regulering og eventuell forekomst av konfliktfrie svinger),
 - b) forekomst av kanalisering,
 - c) veikrysskvalitet,
 - d) trafikkmengde på kryssende vei,
 - e) forekomst av planoverganger (særlig angis typen overgang og om de er bemannede, ubemannede, manuelle eller automatiserte).
9. Vedlikehold:
 - a) skader på veidekket,
 - b) veidekkets friksjon,
 - c) veiskulderforhold (herunder vegetasjon),
 - d) tilstand på skilt, oppmerking og linjer,
 - e) tilstand på veisikringsinnretninger.

10. Tilrettelegging for sårbare trafikanter:
 - a) kryssingssteder for fotgjengere og syklister (i plan eller planskilt),
 - b) kryssingssteder for syklister (i plan eller planskilt),
 - c) rekkverk for fotgjengere,
 - d) om det finnes fortau eller separate fasiliteter,
 - e) tilrettelegging for syklister og type tiltak (sykkelveier, sykkelfelter eller annet),
 - f) kvalitet på gangfeltene med hensyn til hvert enkelt felts synlighet og skilting,
 - g) kryssingssteder for fotgjengere og syklister der en mindre vei blir en del av veinettet,
 - h) om det finnes alternative ruter for fotgjengere og syklister der det ikke finnes separate fasiliteter.
11. Elementer i systemer som opererer før og etter trafikkulykker for å redusere alvorlighetsgraden av skader:
 - a) operasjonssentraler i nettet og annen patruljering,
 - b) mekanismer for å informere trafikanter om kjøreforhold for å forebygge ulykker og hendelser,
 - c) systemer for automatisk registrering av hendelser (AID): sensorer og kameraer,
 - d) systemer for hendeshåndtering,
 - e) systemer for kommunikasjon med nødmeldingstjenester.»
- 5) I vedlegg IV gjøres følgende endringer:
 - a) Nr. 1 skal lyde:

«1. ulykkessted (så nøyaktig som mulig), herunder GNSS-koordinater,»
 - b) Nr. 5 skal lyde:

«5. ulykkens alvorlighetsgrad.»