

EUROPEISKA KOMMISSIONEN



Bryssel den 18.9.2018
C(2018) 5993 final

Herr talman,

Kommissionen tackar för riksdagens motiverade yttrande över Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet (COM(2018) 274 final).

Som riksdagen konstaterar är syftet med förslaget att minska det stora antalet dödsoffer och svårt skadade i trafiken i EU och komma närmare det långsiktiga målet – en nollvision. Kommissionens tredje mobilitetspaket som antogs den 17 maj 2018 innehåller olika verktyg för att nå detta mål. De negativa externa effekterna sträcker sig över nationsgränserna och en lösning på EU-nivå skulle i hög grad bidra till att minska dessa effekter för EU:s alla invånare.

Utöver det allmänna målet att minska antalet dödsoffer och svårt skadade på vägarna i EU vill kommissionen också nå flera specifika mål med ändringarna till direktivet om förvaltning av vägars säkerhet. Den vill skydda oskyddade trafikanter, förbättra villkoren för spridning av ny teknik, främja harmonisering och kunskapsutbyte mellan medlemsstaterna och förbättra uppföljningen av resultaten av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet, utan att kostnaderna blir alltför stora för medlemsstaterna.

Som riksdagen konstaterar är frågan om subsidiaritet särskilt viktig när man överväger att utvidga tillämpningsområdet för denna lagstiftning till vägar utanför de transeuropeiska transportnäten, vilket är tillämpningsområdet för det nuvarande direktivet. Vägar i det transeuropeiska transportnätet utgör endast cirka 4 % av trafiknätet mellan städerna om man ser till längden, och står för omkring 8 % av dödsfallen. Samtidigt är många vägar som inte ingår i det transeuropeiska transportnätet viktiga för att vägtransporterna ska fungera generellt inom EU och utnyttjas av en betydande mängd nationell och internationell trafik. T.ex. förbinder många nationella vägar städer och industricentrum med de transeuropeiska transportnäten. Säkerheten på dessa vägar (som också är av europeiskt intresse p.g.a. den gränsöverskridande trafiken) kan vara avsevärt sämre än på de vägar som hör till det transeuropeiska transportnätet.

Urban Ahlin
Riksdagens talman
SE-100 12 Stockholm

Enligt konsekvensanalysen i förslaget står EU:s huvudvägnät på grund av höga trafikvolymerna uppskattningsvis för en mycket högre procentandel av dödsoffren i förhållande till dessa vägars andel av det totala vägnätet. Kommissionens förslag om en utvidgning står i proportion till målen eftersom förslaget endast täcker ytterligare 15 % av det vägnät som står för cirka 40 % av dödsfallen. Samordnade åtgärder på EU-nivå för huvudvägnätet (inbegripet den del som inte ingår i det transeuropeiska transportnätet) kommer därför att bidra till att uppnå både EU:s mål på medellång sikt att halvera antalet dödsoffer fram till 2020 och det långsiktiga målet att närma sig noll dödsoffer i trafiken senast 2050.

De viktigaste fördelarna med åtgärden på EU-nivå ligger i högre standarder för infrastrukturens säkerhet som närmar sig varandra över hela EU, vilket är det som initiativet syftar till att åstadkomma. Att resa i EU bör bli säkrare, och länder med sämre resultat på detta område kommer att kunna dra nytta av erfarenheterna från länder som kommit längre. Klyftan mellan medlemsstater med bättre och sämre resultat bör gradvis minska. Detta bör i sin tur få den inre marknaden att fungera bättre, genom smidigare och mer likartade resor för passagerartrafik och godstransporter, samt stödja EU:s mål om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.

Riksdagen konstaterar också att det i förslaget även ingår regler för användning och underhåll av vägmarkeringar och vägskyltar så att dessa kan avläsas på ett tillförlitligt sätt av fordon, i synnerhet automatiserade fordon. Riksdagen bedömer emellertid att sådana regler, om de ska införas, inte behöver gälla på vägar utanför det transeuropeiska transportnätet för att fylla sitt syfte.


Kommissionen anser att spridningen av viss ny säkerhetsteknik och ett säkert införande av uppkopplad och automatiserad mobilitet i EU troligtvis kommer att kräva fler harmoniseringar på EU-nivå. Vissa nya säkerhetslösningar i fordonen förutsätter införande och uppgradering av ändamålsenlig infrastruktur. Det som gäller för vägarna i det transeuropeiska transportnätet bör även gälla för andra livligt trafikerade vägar i medlemsstaternas huvudvägnät. Om samma förfaranden och allmänna funktionskrav vad gäller förvaltning av vägars säkerhet tillämpades på det transeuropeiska transportnätet och på medlemsstaternas huvudvägnät med de största trafikflödena i EU skulle det enligt kommissionen leda till en konsekvent förvaltning av vägars säkerhet och mer följdriktighet i EU-lagstiftningen på detta område.

Med hänsyn till dessa faktorer anser kommissionen därför att förslaget inte strider mot subsidiaritetsprincipen.

Kommissionen hoppas att klargörandena i denna skrivelse ger svar på de frågor som Sveriges riksdag har tagit upp och ser fram emot att fortsätta den politiska dialogen.

Med vänlig hälsning


Frans Timmermans
Förste vice ordförande


Violeta Bulc
Ledamot av kommissionen