



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 12.12.2016
COM(2016) 787 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Διάσωση ζωών: Ενίσχυση της ασφάλειας των αυτοκινήτων στην ΕΕ

**Υποβολή έκθεσης σχετικά με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των προηγμένων
στοιχείων ασφάλειας των αυτοκινήτων, τη σχέση κόστους/αποτελεσματικότητάς τους
και την εφικτότητά τους, στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού για τη γενική
ασφάλεια των οχημάτων και του κανονισμού για την προστασία των πεζών και άλλων
ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών
{SWD(2016) 431 final}**

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Διάσωση ζωών: Ενίσχυση της ασφάλειας των αυτοκινήτων στην ΕΕ

Υποβολή έκθεσης σχετικά με την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των προηγμένων στοιχείων ασφάλειας των αυτοκινήτων, τη σχέση κόστους/αποτελεσματικότητάς τους και την εφικτότητά τους, στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων και του κανονισμού για την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η οδική ασφάλεια στην ΕΕ έχει βελτιωθεί σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες, χάρη στη σθεναρή και αποτελεσματική δράση που αναλήφθηκε σε ενωσιακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο για την αντιμετώπιση προβλημάτων στους τομείς της οδικής συμπεριφοράς, των οχημάτων και των υποδομών. Ως αποτέλεσμα, οι δρόμοι της ΕΕ είναι οι ασφαλέστεροι στον κόσμο. Η αυξημένη αυτή ασφάλεια μπορεί σε μεγάλο βαθμό να αποδοθεί στις νομοθετικές απαιτήσεις της ΕΕ για την ασφάλεια των οχημάτων, οι οποίες θεσπίστηκαν κατά τη διάρκεια των εν λόγω ετών στο πλαίσιο της πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια¹.

Εξάλλου, οι εν λόγω απαιτήσεις ασφάλειας των οχημάτων προσέφεραν, επίσης, ώθηση στην ευρωπαϊκή έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία: όταν ο κλάδος χρειάστηκε να αντιμετωπίσει πιο φιλόδοξες απαιτήσεις, βρήκε τρόπους να ανταποκριθεί με καινοτόμες τεχνικές λύσεις. Δεδομένου δε ότι η ΕΕ πρωτοπόρησε στις περισσότερες από τις εν λόγω απαιτήσεις, η πλειονότητα των σχετικών λύσεων αναπτύχθηκε στην Ευρώπη, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν εδώ ποιοτικές θέσεις εργασίας προκειμένου ο κλάδος να ανταποκριθεί στις προκλήσεις. Μάλιστα, ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας αποτελεί τον κύριο πάροχο ιδιωτικών πόρων στον τομέα της έρευνας και της ανάπτυξης στην ΕΕ, θέτει δε συναφώς πρότυπα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας, όμως, εξακολουθεί να καινοτομεί και οι κανονιστικές απαιτήσεις πρέπει να επανεξεταστούν, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η ΕΕ παραμένει στην πρώτη γραμμή των διεθνών εξελίξεων, συνεχίζοντας, παράλληλα, το έργο της για τη διάσωση ζωών. Η εντυπωσιακή πρόοδος στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων έχει επιβραδυνθεί προσφάτως, ενώ το κόστος των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα εκτιμάται σε τουλάχιστον 100 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως² και εκατοντάδες οικογένειες εξακολουθούν να συνταράσσονται κάθε χρόνο εξαιτίας τροχαίων ατυχημάτων.

¹ Εκ των υστέρων αξιολόγηση του ευρωπαϊκού προγράμματος δράσης για την οδική ασφάλεια (2001-2010) — http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, ενδιάμεση αξιολόγηση των πολιτικών κατευθύνσεων για την οδική ασφάλεια 2011-2020 — <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_el.htm

Στοιχεία ενεργητικής ασφάλειας και η τεχνολογική τους ανάπτυξη οδηγούν σε σταδιακή αυτοματοποίηση των οχημάτων. Θεωρούνται ως βασικές τεχνολογίες γενικής εφαρμογής για την τόνωση και την υποστήριξη της ευρύτερης αυτοματοποίησης των οχημάτων, οι οποίες συμβάλλουν στην ψηφιοποίηση της εσωτερικής αγοράς. Κατά το παρελθόν, η ΕΕ θέσπισε την υποχρεωτική εγκατάσταση συστημάτων ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας σε όλα τα οχήματα, καθώς και προηγμένων συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης και συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας στα φορτηγά και λεωφορεία, συστήματα που εκτιμάται ότι συμβάλλουν στη μείωση του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα κατά περίπου 5 000 ετησίως. Ωστόσο, το πλήρες δυναμικό αυτών και άλλων τεχνολογιών ενεργητικής ασφάλειας μπορεί να αξιοποιηθεί μόνο μέσω της εφαρμογής τους σε ευρεία κλίμακα σε οχήματα που κινούνται στους δρόμους της ΕΕ.

Επιπλέον, πολλές από τις απαιτήσεις αυτές συνέβαλαν επίσης στη μείωση των εκπομπών CO₂ και, επομένως, στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για τη δράση για το κλίμα και των στόχων της Ενεργειακής Ένωσης. Αυτό ισχύει για τα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών στα επιβατηγά αυτοκίνητα, τα οποία εξασφάλισαν τη χρήση των εν λόγω αυτοκινήτων υπό βέλτιστες συνθήκες ως προς την πίεση των ελαστικών, με σκοπό τη μείωση της αντίστασης κύλισης και, κατά συνέπεια, τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων. Εξάλλου, οι στόχοι της δράσης για το κλίμα που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών επίσης επιβάλλουν την ανάπτυξη περαιτέρω τεχνολογιών οχημάτων που κινητροδοτούν την οδήγηση υπό βέλτιστες συνθήκες όσον αφορά την εξοικονόμηση καυσίμων, για παράδειγμα, μέσω της χρήσης προσαρμοστικών και ευφυών συστημάτων προσαρμογής της ταχύτητας και της επέκτασης της χρήσης συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών στα οχήματα επαγγελματικής χρήσης.

Περαιτέρω, καθώς οι κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν θέσει ως προτεραιότητα την αύξηση των επιπέδων αυτονομίας των οχημάτων, καθίστανται πλέον ευρέως διαθέσιμες τεχνολογίες αισθητήρων που είναι ακριβείς, αξιόπιστες, ανθεκτικές και οικονομικά προσιτές. Οι τεχνολογίες δε αυτές είναι απαραίτητες για την πλήρη ανίχνευση του περιβάλλοντος γύρω από το όχημα, η οποία συμβάλλει στην ενίσχυση της ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά τους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών, και στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της συνακόλουθης ρύπανσης, δεδομένου ότι το 15 % του συνόλου των περιστατικών κυκλοφοριακής συμφόρησης στην Ευρώπη οφείλεται σε ατυχήματα³.

Στην παρούσα έκθεση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσιάζει τα πορίσματα της ανάλυσής της σχετικά με σειρά νέων μέτρων ασφάλειας. Επιπλέον, προτείνει μια κατεύθυνση για το μέλλον, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την εφικτότητα και τη σχέση κόστους/αποτελέσματος των προτεινόμενων μέτρων. Λεπτομερής επεξήγηση των μέτρων περιλαμβάνεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που προσαρτάται στην παρούσα έκθεση. Τα μέτρα αυτά αποτελούν τη βάση για μια ευρεία δημόσια συζήτηση, στην οποία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Τέλος, ως γενικό πλαίσιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιδιώκει με το έργο αυτό να συμβάλει στην πραγμάτωση των προτεραιοτήτων που συνδέονται με την ανάπτυξη, την απασχόληση και τις επενδύσεις στην ΕΕ, με την προώθηση των πλέον αποδοτικών καινοτομιών και τη διατήρηση ποιοτικών θέσεων εργασίας στην Ευρώπη, καθώς και με την ψηφιοποίηση της εσωτερικής αγοράς μέσω της προώθησης των στοιχείων ασφάλειας που θεωρούνται βασικές τεχνολογίες γενικής εφαρμογής για την τόνωση και την υποστήριξη της σε ευρεία κλίμακα

³ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm

αυτοματοποίησης των οχημάτων, αλλά και να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της Ενεργειακής Ένωσης για μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών.

2. ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Από το 2009 και εφεξής, τα τροχαία ατυχήματα δεν αποτελούν πλέον την κύρια αιτία θανάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση⁴. Ο αριθμός των νεκρών από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ μειώθηκε σημαντικά κατά τα τελευταία 13 έτη, με μείωση, συγκεκριμένα, του εν λόγω αριθμού κατά 53 % περίπου, από τους 54 300 νεκρούς το 2001 στους 25 900 νεκρούς το 2014⁵. Ωστόσο, τα τροχαία ατυχήματα εξακολουθούν να πλήττουν εκατοντάδες χιλιάδες οικογένειες και να προκαλούν τεράστιο οικονομικό κόστος κάθε έτος. Ως εκ τούτου, το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας παραμένει οξύ. Επιπλέον, μολονότι έχουν παρατηρηθεί μεγάλες ετήσιες μειώσεις, οι αριθμοί των θανάτων φαίνεται να παρουσιάζουν στασιμότητα από το 2013 και εφεξής. Μάλιστα, αρκετά κράτη μέλη αναφέρουν ότι ο αριθμός των θυμάτων παρουσιάζει εκ νέου αυξητική τάση⁶.

Για να επιτευχθεί ο στρατηγικός στόχος της ΕΕ για μείωση στο μισό του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα, από περίπου 31 000 το 2010 σε 15 000 το 2020⁶, όπως αναφέρεται στις πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020⁷, απαιτείται να καταβληθούν πρόσθετες προσπάθειες, καθώς φαίνεται πολύ πιθανό να μην επιτευχθεί ο εν λόγω στόχος.

Κατά μέσο όρο, η πλειονότητα των θανάτων από τροχαία ατυχήματα, και συγκεκριμένα το 55 % αυτών, οφείλεται σε ατυχήματα σε μη αστικές οδούς, το 38 % των εν λόγω θανάτων οφείλεται σε ατυχήματα σε αστικές περιοχές, ενώ μόνο το 7 % αυτών οφείλεται σε ατυχήματα σε αυτοκινητοδρόμους. Οι πεζοί και οι ποδηλάτες αντιπροσωπεύουν συνολικά το 30 % των θανάτων από τροχαία ατυχήματα, αλλά το 43 % σχεδόν των θανάτων από ατυχήματα σε αστικές περιοχές⁸. Οι αριθμοί αυτοί παρέχουν μια γενική ένδειξη των τομέων για βελτίωση στους οποίους θα μπορούσε να στοχεύσει η αναθεώρηση των κανονισμών για τη γενική ασφάλεια και την προστασία των πεζών.

Εμπειρογνώμονες ανέφεραν ότι στο 95 % περίπου των τροχαίων ατυχημάτων υπεισέρχεται σε κάποιο επίπεδο ανθρώπινο σφάλμα, ενώ εκτιμάται ότι το 75 % των τροχαίων ατυχημάτων οφείλεται αποκλειστικά σε ανθρώπινο σφάλμα⁹. Έρευνες έχουν καταδείξει ότι, μεταξύ των κύριων αιτιών ατυχημάτων που οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα, η υπερβολική ταχύτητα, η διάσπαση της προσοχής και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ αποτελούν ορισμένες από τις πλέον σημαντικές πτυχές. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής «CARS 2020: σχέδιο δράσης για μια ανταγωνιστική και βιώσιμη αυτοκινητοβιομηχανία στην Ευρώπη»¹⁰ και το σχέδιο δράσης που περιγράφεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020»¹¹, για την οδική ασφάλεια απαιτείται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση και η ασφάλεια του οχημάτων αποτελεί έναν μόνο από σειρά παραγόντων που καθορίζουν το

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_el.htm

⁷ COM(2010) 389 τελικό.

⁸ CARE, κατανομή των θανάτων ανά τρόπο μεταφοράς στην ΕΕ το 2013.

⁹ Πηγή: έκθεση του 2002 της ομάδας εργασίας eSafety.

¹⁰ COM(2012) 636 final.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0389&qid=1477651660807&from=EL>

αποτελεσμα. Για να είναι αποτελεσματική, η πολιτική για την οδική ασφάλεια στο σύνολό της πρέπει να λαμβάνει υπόψη το πλήρες φάσμα των εν λόγω παραγόντων, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται η οδηγική συμπεριφορά και οι οδικές υποδομές, και να παρακολουθεί στενά τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ τους.

Ωστόσο, δεδομένης της σημασίας που έχουν οι απαιτήσεις ασφάλειας των οχημάτων μεταξύ των εν λόγω παραγόντων, και σε εκπλήρωση των υποχρεώσεων της υποβολής εκθέσεων βάσει των κανονισμού για τη γενική ασφάλεια και του κανονισμού για την προστασία των πεζών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε τη συζήτηση για τις προτεραιότητες για παρέμβαση στον τομέα αυτόν και για τη λήψη τεκμηριωμένων μέτρων που επιτυγχάνουν μέγιστο θετικό αντίκτυπο συνολικά.

Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών, καθώς και στους επιβαίνοντες σε οχήματα που παρουσιάζουν εγγενή ευπάθεια λόγω της ηλικίας τους, δηλαδή τους ηλικιωμένους¹² και τα παιδιά μικρής ηλικίας¹³. Προσοχή θα πρέπει επίσης να δοθεί στην αξιολόγηση των τεχνολογιών που εκμεταλλεύονται τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ του οδηγού, του οχήματος και του περιβάλλοντος οδήγησης, όπως τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS), οι οποίες, με τον τρόπο αυτόν, ενισχύουν τις τάσεις ψηφιοποίησης στην ΕΕ, σε αρμονία με τη στρατηγική για την ψηφιακή ενιαία αγορά.

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΧΑΡΗ ΣΕ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ

Υπάρχουν εύγλωττα παραδείγματα αποτελεσματικών απαιτήσεων ασφάλειας οι οποίες έχουν ήδη καταστεί υποχρεωτικές στην ΕΕ, όπως οι διατάξεις για την παθητική ασφάλεια των επιβατηγών αυτοκινήτων έναντι μετωπικής και πλευρικής σύγκρουσης, καθώς και για την προστασία των πεζών, οι οποίες θεσπίστηκαν σταδιακά κατά τα τελευταία 15 έτη¹⁴. Οι εν λόγω εξελίξεις στον τομέα της ασφάλειας των οχημάτων θεωρήθηκαν κρίσιμες όσον αφορά τη συμβολή των παρεμβάσεων της ΕΕ στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και των θανάτων και τραυματισμών κατά τα τελευταία 15 έτη, μείωση που κατέστησε την ΕΕ την ασφαλέστερη περιοχή παγκοσμίως στο επίπεδο της ασφάλειας των οχημάτων¹⁵.

Ειδικά για την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών, όπως των ποδηλατών, θεσπίστηκε και τέθηκε σταδιακά σε εφαρμογή, για τα ελαφρά επιβατηγά αυτοκίνητα από το 2005 έως το 2013, ένα σύνολο ολοκληρωμένων απαιτήσεων, οι οποίες από το 2011 τίθενται σταδιακά σε εφαρμογή, και έως το 2019 θα έχουν τεθεί πλήρως σε εφαρμογή, και για τα βαρέα αυτοκίνητα και τα ελαφρά φορτηγά. Η σύγκριση της κατάστασης στην ΕΕ το 2013 με αυτήν το 2004 όσον αφορά τον αριθμό των θανάτων πεζών και ποδηλατών δείχνει μείωση των θανάτων κατά 37 % και κατά 32 %, αντιστοίχως¹⁶.

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf

¹⁴ ΠΟΥ, έκθεση για την παγκόσμια κατάσταση στον τομέα της οδικής ασφάλειας, 2015, ενότητα 3.

¹⁵ Η αξιολόγηση των πολιτικών κατευθύνσεων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2011-2020¹⁵ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «ιδίως, η νομοθεσία για την ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων που τέθηκε σε εφαρμογή πριν από το 2011 είναι πιθανό να συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών στο σύνολο των 28 κρατών μελών της ΕΕ κατά την τρέχουσα περίοδο-στόχο. Αυτός ο τομέας δραστηριότητας είναι μακράν ο πλέον αποδοτικός και αποτελεσματικός όλων των δραστηριοτήτων της Επιτροπής για την οδική ασφάλεια, προσθέτει την περισσότερη αξία σε αυτά που μπορούν να επιτευχθούν από τα κράτη μέλη ...» —http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf

¹⁶ CARE, ποσοστιαία μεταβολή στον αριθμό των θανάτων ανά τρόπο μεταφοράς, 2013.

Ο κανονισμός για τη γενική ασφάλεια έχει θεσπίσει υποχρέωση ύπαρξης διάταξης υπενθύμισης της χρήσης ζώνης ασφαλείας για τον οδηγό, αγκυρώσεων ISOFIX για την ασφαλή εγκατάσταση παιδικών καθισμάτων στα αυτοκίνητα και συστήματος παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών για την αποτροπή εκρήξεων ελαστικών αυτοκινήτων που μπορούν να οδηγήσουν σε απώλεια του ελέγχου. Η ύπαρξη συστήματος προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας και συστήματος αυτόνομης πέδησης έκτακτης ανάγκης κατέστη υποχρεωτική για τα νέα φορτηγά και λεωφορεία, ενώ θεσπίστηκε υποχρέωση ύπαρξης συστήματος ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας και φανών πορείας ημέρας για όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα. Τα πρόσφατα αυτά μέτρα τέθηκαν σταδιακά σε εφαρμογή από το 2011 έως το 2015. Ως εκ τούτου, δεδομένης της σχετικά χαμηλής ακόμη διείσδυσης στην αγορά των χρησιμοποιούμενων τεχνολογιών, δεν κατέστη δυνατή προς το παρόν η λεπτομερής αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους.

4. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΗΓΜΕΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Σύμφωνα με τον κανονισμό για τη γενική ασφάλεια¹⁷ και τον κανονισμό για την προστασία των πεζών¹⁸, η Επιτροπή οφείλει να παρακολουθεί τις τεχνικές εξελίξεις στο πεδίο των αυξημένων απαιτήσεων παθητικής ασφάλειας, να εξετάσει την ενδεχόμενη προσθήκη νέων και βελτιωμένων στοιχείων ασφάλειας, καθώς και βελτιωμένων τεχνολογιών ενεργητικής ασφάλειας, και να υποβάλει σχετικές εκθέσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Οι σχετικές υποχρεώσεις προβλέπονται στο άρθρο 17 του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια και στο άρθρο 12 του κανονισμού για την προστασία των πεζών.

4.1. ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΚΑΙ ΜΗ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

Για να επιτύχει τον ως άνω στόχο της παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, η Επιτροπή δρομολόγησε το 2014 μελέτη σχετικά με τα *Οφέλη και εφικτότητα μιας σειράς νέων τεχνολογιών και μη ρυθμιζόμενων μέτρων στους τομείς της ασφάλειας των επιβατών οχημάτων και της προστασίας των ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών* («Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users»), στο πλαίσιο του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια και του κανονισμού για την προστασία των πεζών, η οποία δημοσιεύθηκε στο EU Bookshop τον Μάρτιο του 2015¹⁹.

Τόσο η εκπόνηση από την Επιτροπή της συγγραφής υποχρεώσεων για τη μελέτη όσο και οι λεπτομερείς πληροφορίες και τα στοιχεία που παρασχέθηκαν κατά τη διάρκεια της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε μεταγενέστερα για λογαριασμό της Επιτροπής στηρίχθηκαν σε μεγάλο βαθμό σε εντατική συνεργασία και διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Επιπλέον, πριν από την ολοκλήρωσή της, η μελέτη συζητήθηκε διεξοδικά με τις αρχές των κρατών μελών και διεθνείς εταίρους.

Η Επιτροπή επιθυμούσε να διασφαλίσει ότι οι πληροφορίες θα συγκεντρώνονταν και θα παρέχονταν κατά τρόπο που να καθιστά δυνατή την κατάταξη των πιθανών μελλοντικών μέτρων ασφάλειας κατά σειρά προτεραιότητας. Προς τον σκοπό αυτόν, η μελέτη παρέχει μια

¹⁷ EE L 200 της 31.7.2009, σ. 1.

¹⁸ EE L 35 της 4.2.2009, σ. 1.

¹⁹ http://bookshop.europa.eu/el/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1lSR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

επισκόπηση της εφικτότητας και της σχέσης κόστους/οφέλους ενός ευρέος φάσματος 55 δυνητικών μέτρων, τα οποία θα μπορούσαν ενδεχομένως να συμπεριληφθούν στους αναθεωρημένους κανονισμούς για τη γενική ασφάλεια και την προστασία των πεζών. Τα αποτελέσματα της μελέτης παρέχουν ενδεικτικές εκτιμήσεις των σχετικών σχέσεων κόστους/οφέλους, προκειμένου τα εν λόγω μέτρα να διακριθούν μεταξύ αυτών που είναι πολύ πιθανό, αυτών που είναι μετρίως πιθανό και αυτών που είναι απίθανο να επιφέρουν όφελος ανάλογο προς το κόστος εφαρμογής τους.

Στο πλαίσιο της παρούσας έκθεσης της Επιτροπής, η προκαταρκτική αξιολόγηση των βελτιωμένων στοιχείων ασφάλειας αναπτύχθηκε περαιτέρω και μετατράπηκε σε κατάλογο με συγκεκριμένα μέτρα που θα μπορούσαν να είναι τόσο αποδοτικά σε όρους κόστους/αποτελεσματικότητας όσο και εφικτά στην υλοποίησή τους. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν την υιοθέτηση ενεργητικών συστημάτων, όπως συστημάτων αυτόνομης πέδησης έκτακτης ανάγκης και ενεργητικών τεχνολογιών παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας, τη βελτίωση στοιχείων παθητικής ασφάλειας, όπως την τοποθέτηση διατάξεων υπενθύμισης της χρήσης ζώνης ασφαλείας σε όλα τα καθίσματα, καθώς και βελτιωμένα χαρακτηριστικά για τη μείωση των επιπτώσεων τυχόν πρόσκρουσης του κεφαλιού πεζού στο μπροστινό μέρος του οχήματος και συστήματα εντοπισμού ποδηλατών σε περίπτωση επικείμενης σύγκρουσης. Άλλοι τομείς υψηλού ενδιαφέροντος αφορούν τη βελτίωση της άμεσης ορατότητας και την εξάλειψη των τυφλών σημείων στα φορτηγά για την προστασία των ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών. Στην ενότητα 5 παρέχεται μια ολοκληρωμένη συναφής επισκόπηση, ενώ όλες οι λεπτομέρειες περιλαμβάνονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα έκθεση.

4.2. ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ

Τα προγράμματα αξιολόγησης και βαθμολόγησης των καταναλωτικών αυτοκινήτων, όπως το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης των νέων μοντέλων αυτοκινήτων (Euro NCAP)²⁰, έχουν ενθαρρύνει τους κατασκευαστές οχημάτων να αναπτύσσουν οχήματα που είναι ασφαλέστερα από ό,τι απαιτείται από τη νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια των οχημάτων και να εγκαθιστούν τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες ασφάλειας σε μεγάλο ποσοστό των μοντέλων που διαθέτουν στην αγορά. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι οι προσπάθειες αυτές επίσης συμβάλλουν στο υψηλό επίπεδο ασφάλειας στους δρόμους της ΕΕ.

Ωστόσο, μολονότι οι κατασκευαστές γενικά επιδιώκουν να επιτύχουν την υψηλότερη δυνατή βαθμολογία σε αστέρια για τα μοντέλα τους με τις υψηλότερες πωλήσεις στις αγορές των βασικών κρατών μελών, υπάρχουν ενδείξεις ότι δεν απολαμβάνουν όλες οι χώρες ισότιμη διανομή των αυτοκινήτων με τις υψηλότερες βαθμολογίες στις εγχώριες αγορές τους. Σε ορισμένες περιπτώσεις, συγκεκριμένα μοντέλα με χαμηλή βαθμολογία προορίζονται ειδικά για ορισμένες (λιγότερο εύπορες) αγορές και δεν διατίθενται στις άλλες. Σε άλλες περιπτώσεις, τα μοντέλα που φυσιολογικά λαμβάνουν υψηλή βαθμολογία εμφανίζουν στην πράξη λιγότερο καλές επιδόσεις, διότι, σε συγκεκριμένες χώρες, τους έχουν αφαιρεθεί τα μη υποχρεωτικά προηγμένα στοιχεία ασφάλειας, για παράδειγμα, για λόγους μείωσης του

²⁰ Το Euro NCAP είναι ένα προαιρετικό ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης των επιδόσεων των αυτοκινήτων στον τομέα της ασφάλειας, το οποίο υποστηρίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και πολλές ευρωπαϊκές κυβερνήσεις, καθώς και από αυτοκινητικές οργανώσεις και οργανώσεις καταναλωτών. Το Euro NCAP δημοσιεύει εκθέσεις σχετικά με την ασφάλεια που παρέχουν τα νέα αυτοκίνητα, απονέμοντας βαθμούς σε «αστέρια» με βάση τις επιδόσεις των οχημάτων σε σειρά δοκιμών πρόσκρουσης, συμπεριλαμβανομένων μετωπικής πρόσκρουσης, πλευρικής πρόσκρουσης, πρόσκρουσης σε στύλο και πρόσκρουσης σε πεζό. Η μέγιστη βαθμολογία είναι πέντε αστέρια.

κόστους που συνδέεται με τοπικές φορολογικές πολιτικές. Η κοινή αυτή πρακτική εξηγείται από τον (έως πρόσφατα) εφαρμοζόμενο στο εν λόγω σύστημα βαθμολόγησης κανόνα που όριζε ότι ορισμένο στοιχείο ασφάλειας δεν απαιτούνταν να είναι εγκατεστημένο σε όλα τα αυτοκίνητα του υπό αξιολόγηση μοντέλου αλλά μόνο στην πλειονότητά τους²¹.

Ως αποτέλεσμα των ανωτέρω, υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι δεν έχουν όλοι οι πολίτες της ΕΕ πρόσβαση σε αυτοκίνητα με εξίσου υψηλό επίπεδο ασφάλειας, αλλά ότι αυτό εξαρτάται από τις εσωτερικές πολιτικές και τις στρατηγικές διανομής των κατασκευαστών αυτοκινήτων και των εισαγωγέων τους, οι οποίες διαφοροποιούνται, ιδίως, ανάλογα με την αγοραστική δύναμη των καταναλωτών στην εκάστοτε αγορά. Το γεγονός δε αυτό οδηγεί σε μια κατάσταση κατά την οποία ένα από τα πέντε αυτοκίνητα που αγοράζονται δεν διαθέτει απαραίτητως τα προηγμένα στοιχεία ασφάλειας των οποίων την ύπαρξη υποδηλώνει η βαθμολογία σε αστέρια του αυτοκινήτου. Παρά ταύτα, πολλά από τα στοιχεία που προωθούνται από τα προγράμματα αξιολόγησης είναι συνήθη και, λόγω οικονομικών κλίμακας, το κόστος τους θα πρέπει να έχει μειωθεί σημαντικά κατά τα τελευταία έτη. Η καθιέρωση των εν λόγω στοιχείων ως υποχρεωτικών θα μπορούσε να οδηγήσει σε πιο ίσα επίπεδα ασφάλειας.

4.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΕΧΟΝΤΟΣ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Για να καταστεί δυνατή μια πιο φιλόδοξη και εναρμονισμένη κατάσταση ως προς την ασφάλεια σε ολόκληρη την ΕΕ, η αναθεώρηση των ενωσιακών κανονισμών για την ασφάλεια των οχημάτων θα πρέπει να αξιολογήσει τα στοιχεία ασφάλειας που εξετάζονται για ενδεχόμενη υποχρεωτική συμπερίληψη ως προς την ικανότητά τους να επιφέρουν αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας των οχημάτων στο επίπεδο που αντιστοιχεί στο τρέχον επίπεδο αναφοράς που παρέχουν τα βασικά αυτοκίνητα με τις υψηλότερες πωλήσεις στην ΕΕ.

Όσον αφορά τα επαγγελματικά οχήματα και τα λεωφορεία, η κατάσταση επίσης απαιτεί προσοχή. Ενώ για τα επιβατηγά αυτοκίνητα η έμφαση δίνεται στην προστασία των επιβατών και στην προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών, αυτό δεν είναι πάντα εμφανές για τις άλλες κατηγορίες οχημάτων. Μολονότι πλέον απαιτούνται τα στοιχειώδη στοιχεία ασφάλειας, όπως η γενική δομική ακεραιότητα και η ύπαρξη ζωνών ασφαλείας, καθώς και η ύπαρξη συστημάτων αυτόνομης πέδησης και προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας, σχετικά λίγη προσοχή έχει δοθεί στην περαιτέρω προώθηση και βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας που παρέχουν τα εν λόγω οχήματα. Το γεγονός αυτό αντιβαίνει στην ανάγκη καλύτερης προστασίας των επιβατών των εν λόγω οχημάτων, δεδομένου του σημαντικού ακόμη μεριδίου επί του συνολικού αριθμού θυμάτων που τους αναλογεί, καθώς και στην ανάγκη προστασίας των ποδηλατών και των πεζών, οι οποίοι ολοένα και περισσότερο εμπλέκονται σε ατυχήματα που έχουν ως συνέπεια σοβαρούς τραυματισμούς και θανάτους στις πόλεις της ΕΕ²².

4.4. ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΡΟΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Λαμβάνοντας υπόψη ρυθμιστικές δράσεις σε άλλες περιοχές του κόσμου, ιδίως στις ΗΠΑ και την Ιαπωνία, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να δρομολογήσει μελέτες για την εξέταση των συγκεκριμένων ειδών ατυχημάτων που επιχειρείται να αντιμετωπιστούν στις εν λόγω

²¹ <http://www.euroncap.com/en/about-euro-ncap/how-to-read-the-stars>

²² CARE, κατανομή των θανάτων ανά τρόπο μεταφοράς στην ΕΕ το 2013 έναντι του 2011.

περιοχές, ώστε να διαπιστωθεί αν υφίσταται ή όχι ανάγκη αντιμετώπισης παρόμοιων περιστατικών στην Ευρώπη. Οι μελέτες αυτές θα πρέπει να σχηματίσουν μια επίκαιρη εικόνα της κατάστασης στην ΕΕ και να προσδιορίσουν τα αντισταθμιστικά μέτρα που τυχόν πρέπει να ληφθούν. Τα εν λόγω ατυχήματα μπορεί να αφορούν μετωπικές συγκρούσεις, πλευρικές συγκρούσεις, ατυχήματα με ανατροπή του οχήματος και οπίσθιες συγκρούσεις, ιδίως με έμφαση στα αποτελέσματα που οφείλονται στην ευρεία διάδοση των οχημάτων ψυχαγωγίας/εργασίας (SUV), τα οποία διαθέτουν υψηλότερο κέντρο βάρους, μεγαλύτερη μάζα και επιθετικό εμπρόσθιο σχεδιασμό, στοιχεία που συνδέονται με τραυματισμούς διαφόρων και εύαλωτων επιβατών, καθώς και με πυρκαγιές σε οχήματα έπειτα από ατύχημα. Κατάλογος των προτεινόμενων μελετών περιλαμβάνεται στο συνημμένο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

4.5. ΑΝΑΓΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Σε κάθε θάνατο από τροχαίο ατύχημα αντιστοιχούν πολλοί περισσότεροι σοβαροί τραυματισμοί με συνέπειες που αλλάζουν τη ζωή των θυμάτων τους. Μάλιστα, οι σοβαροί τραυματισμοί είναι όχι μόνο πιο κοινοί αλλά συχνά και πιο δαπανηροί για την κοινωνία, λόγω των μακροπρόθεσμων αναγκών αποκατάστασης και υγειονομικής περίθαλψης που δημιουργούν.

Κεντρική θέση στη στρατηγική για τη μείωση των θυμάτων καταλαμβάνει η απαίτηση για καλής ποιότητας, αναλυτικά δεδομένα σχετικά με τα ατυχήματα. Η ύπαρξη τέτοιων δεδομένων θεωρείται θεμελιώδης προϋπόθεση για τη χάραξη και την παρακολούθηση πολιτικής για την οδική ασφάλεια στην ΕΕ. Τα δεδομένα απαιτούνται για την αξιολόγηση των επιδόσεων του οδικού δικτύου και των οχημάτων στον τομέα της ασφάλειας, καθώς και για τον τεκμηριωμένο σχεδιασμό περαιτέρω δράσεων. Ήδη από πολλά χρόνια έχει διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχει στην ΕΕ καμία βάση δεδομένων σχετικά με ατυχήματα η οποία να μπορεί από μόνη της να ικανοποιήσει όλες τις ανάγκες και ότι υφίστανται συναφώς σημαντικά κενά, συμπεριλαμβανομένου όσον αφορά την ύπαρξη αναλυτικών δεδομένων σχετικά με τις αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων και τραυματισμών²³.

Από το 2015, τα κράτη μέλη άρχισαν να υποβάλλουν για πρώτη φορά δεδομένα σχετικά με τους σοβαρούς τραυματισμούς βαρύτητας MAIS3+ της διεθνούς κλίμακας βαρύτητας τραύματος (Maximum Abbreviated Injury Score), η οποία υποδηλώνει σοβαρό τραυματισμό. Πρόκειται για σημαντικό βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση. Ωστόσο, χρειάζεται να συζητηθεί η ανάγκη υλοποίησης μιας πρωτοβουλίας για την έναρξη συλλογής σε πανευρωπαϊκό επίπεδο αναλυτικών δεδομένων σχετικά με τα ατυχήματα, τα οποία να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χάραξη πολιτικής στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

Η ευρύτερη διαθεσιμότητα ακριβών, πανευρωπαϊκής εμβέλειας, αναλυτικών δεδομένων σχετικά με τα ατυχήματα θα ήταν χρήσιμη τόσο για την περαιτέρω αναθεώρηση των κανόνων για την ασφάλεια των οχημάτων όσο και για τον σχεδιασμό οποιωνδήποτε άλλων μέτρων οδικής ασφάλειας.

5. ΒΑΣΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΟΥΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΠΙΘΑΝΗ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

²³ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών (2001).

Για την αναβάθμιση της ασφάλειας των οχημάτων, έχουν προσδιοριστεί τέσσερις βασικοί τομείς δράσης, που περιλαμβάνουν 19 συγκεκριμένα μέτρα. Κατά το παρόν στάδιο, από την ανάλυσή μας που αναφέρεται στην ενότητα 4.1. ανωτέρω, φαίνεται ότι τα επιλεγέντα μέτρα είναι πράγματι εφικτά και αποδοτικά σε όρους κόστους/αποτελεσματικότητας, πλην όμως θα πρέπει να μελετηθούν περαιτέρω. Για να εξεταστεί ενδελεχώς το κατά πόσο τα εν λόγω μέτρα είναι πράγματι εφικτά και αποδοτικά, θα πρέπει, σε επόμενο στάδιο, να συζητηθούν περαιτέρω με τους ενδιαφερόμενους φορείς και να μελετηθούν περαιτέρω από την Επιτροπή, ώστε να καταλήξουμε τελικά σε μια αδιάσειστη εκτίμηση του αντικτύπου τους σε όρους πραγματικής ενίσχυσης της ασφάλειας των οχημάτων στην ΕΕ.

Μια συνοπτική επισκόπηση των στοχευμένων μέτρων περιλαμβάνεται στους βασικούς τομείς ασφάλειας των οχημάτων που περιγράφονται στη συνέχεια.

5.1. ΜΕΤΡΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Αυτός ο βασικός τομέας καλύπτει μέτρα που παρέχουν τη δυνατότητα πλήρους αποφυγής ατυχημάτων, σε αντιδιαστολή προς τον απλό μετριασμό των επιπτώσεών τους, και θεωρείται γενικά ως ο πλέον σημαντικός τομέας μελλοντικών νομοθετικών εξελίξεων σχετικά με την ασφάλεια των οχημάτων. Τα στοιχεία ασφάλειας που καλύπτονται συναφώς είναι: τα συστήματα αυτόνομης πέδησης έκτακτης ανάγκης, τα ευφυή συστήματα προσαρμογής της ταχύτητας, τα συστήματα υποβοήθησης της παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας και τα συστήματα ανίχνευσης υπνηλίας και παρακολούθησης της εγρήγορσης του οδηγού.

5.2. ΜΕΤΡΑ ΠΑΘΗΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο τομέας αυτός καλύπτει μέτρα τα οποία αποσκοπούν στον μετριασμό των επιπτώσεων ατυχημάτων και τα οποία συνίστανται στη θέσπιση νέων απαιτήσεων ή την ενίσχυση υφισταμένων μέτρων σχετικά με: τη σήμανση πέδησης έκτακτης ανάγκης (αναλάμποντες φανοί πέδησης), την υπενθύμιση της χρήσης ζώνης ασφαλείας, τις δοκιμές μετωπικής σύγκρουσης, τις δοκιμές πλευρικής σύγκρουσης, τις δοκιμές οπίσθιας σύγκρουσης, την τυποποίηση της διεπαφής των διατάξεων ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση υψηλής αλκοολαιμίας του οδηγού, τα συστήματα καταγραφής δεδομένων σε περίπτωση σύγκρουσης και τα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών.

5.3. ΦΟΡΤΗΓΑ ΚΑΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Τα μέτρα που εξετάζονται για τη βελτίωση της ασφάλειας των φορτηγών και των λεωφορείων συνίστανται στη θέσπιση νέων απαιτήσεων ή τη βελτίωση υφισταμένων απαιτήσεων σχετικά με: τον εμπρόσθιο σχεδιασμό και την άμεση ορατότητα, την οπίσθια προστασία των φορτηγών και των ρυμουλκούμενων έναντι ενσφήνωσης (οπίσθιος προφυλακτήρας), την πλευρική προστασία (πλευρικοί προφυλακτήρες) και την πυρασφάλεια για τα λεωφορεία.

5.4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Τέλος, στον τομέα αυτόν προβλέπεται η θέσπιση απαιτήσεων για συστήματα ανίχνευσης πεζών και ποδηλατών (συνδεδεμένα με συστήματα αυτόνομης πέδησης έκτακτης ανάγκης), στοιχεία προστασίας για την περίπτωση πρόσκρουσης κεφαλιού σε κολόνα Α ή το εμπρόσθιο αλεξήνεμο, καθώς και συστήματα ανίχνευσης προσώπων που βρίσκονται πίσω από το όχημα σε περίπτωση οπισθοπορείας.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως προαναφέρθηκε στην ενότητα 3 ανωτέρω, οι κανόνες για την ασφάλεια των οχημάτων που ισχύουν σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελούν ένα ολοκληρωμένο σύνολο αποδεδειγμένης αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας. Το σχέδιο δράσης που περιγράφεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020»²⁴ καλύπτει ευρείες πτυχές που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια, ιδίως τα οχήματα καθαυτά, αλλά και την οδηγική συμπεριφορά και τις οδικές υποδομές. Η ενδιάμεση αξιολόγηση της πολιτικής αυτής²⁵ επιβεβαίωσε ότι έχει επιτευχθεί σημαντική και ιδιαίτερα ουσιαστική πρόοδος όσον αφορά τη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα. Η μελέτη κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι η νομοθεσία για τα μηχανοκίνητα οχήματα αποτελεί πράγματι παράγοντα με καίρια επίδραση στη μείωση των θυμάτων.

Η παρούσα έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο παρέχει μια συνολική επισκόπηση της κατάστασης και προτείνει μια κατεύθυνση για το μέλλον όσον αφορά τη βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων, προς όφελος όλων των χρηστών των οδών, δηλαδή όλων των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Επιτροπή εξέτασε μέτρα που προσφέρουν τη δυνατότητα επίτευξης οριακών αλλά σημαντικών βελτιώσεων για την αντιμετώπιση σειράς ζητημάτων σχετικά με την ασφάλεια των οχημάτων. Η Επιτροπή θα εξετάσει ποια από τα εν λόγω μέτρα θα μπορούσαν να καθιερωθούν νομοθετικά, κατόπιν κατάλληλων εκτιμήσεων του αντικτύπου τους σε επίπεδο κόστους και οφέλους, και λαμβανομένων, μεταξύ των άλλων, υπόψη του συνολικού αντικτύπου τους στην ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας της ΕΕ και της ανάγκης για ένα εύλογο χρονοδιάγραμμα για να πραγματοποιηθούν οι σχετικές προσαρμογές στη βιομηχανία του κλάδου.

Οποιοσδήποτε νέες απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια των οχημάτων για τις οδούς της Ευρώπης θα πρέπει να προάγουν την καινοτομία και τις επενδύσεις για τη δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας στην ΕΕ και να ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων της ΕΕ. Θα πρέπει, επίσης, να προάγουν την πραγμάτωση της δέσμευσης της Ένωσης να επιτύχει ουσιαστική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο πλαίσιο της στρατηγικής της για την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος.

²⁴

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0389&qid=1477651660807&from=EL>

²⁵ COM(2015) 116 final.