

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/... και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009»**

[COM(2018) 286 final — 2018/0145 (COD)]

(2018/C 440/14)

Εισηγητής: ο κ. **Raymond HENCKS**

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 28.5.2018 Συμβούλιο, 4.6.2018
Νομική βάση	Άρθρο 114 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αρμόδιο τμήμα	Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση
Υιοθετήθηκε από το τμήμα	4.9.2018
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	19.9.2018
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	537
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	193/1/2

## 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Τις τελευταίες δεκαετίες, η οδική ασφάλεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) βελτιώθηκε σημαντικά χάρη στην ενίσχυση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, των απαιτήσεων που διέπουν τη συμπεριφορά των οδηγών και των συνθηκών εργασίας και κατάρτισης των επαγγελματιών οδηγών, στη βελτίωση των οδικών υποδομών και της απόδοσης των υπηρεσιών αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, καθώς και στην επιβολή αυστηρότερων νομοθετικών απαιτήσεων της ΕΕ όσον αφορά την ασφάλεια των οχημάτων, στις οποίες η αυτοκινητοβιομηχανία ανταποκρίθηκε πάντοτε με καινοτόμες τεχνικές λύσεις.

1.2. Παρά ταύτα, ο αριθμός των ανθρώπων που χάνουν τη ζωή τους στους δρόμους της Ένωσης παραμένει πολύ πάνω από τον στόχο που έθεσε η ΕΕ στη λευκή βίβλο για τις μεταφορές του 2011, ήτοι να προσεγγίσει τον στόχο του μηδενικού αριθμού θανάτων με ορίζοντα το 2050 και να μειώσει κατά το ήμισυ τον αριθμό των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων έως το 2020.

1.3. Τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα οφείλονται αποκλειστικά σε ανθρώπινο λάθος, το οποίο συνδέεται συχνά με υπερβολική ταχύτητα, απόσπαση της προσοχής ή οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος. Επομένως, θα πρέπει να ενθαρρυνθούν περαιτέρω, ή ακόμη και να εξαναγκασθούν οι πολίτες της ΕΕ να αναλάβουν την πρωταρχική ευθύνη για τη δική τους ασφάλεια και την ασφάλεια των άλλων χρηστών του οδικού δικτύου στην Ένωση, υιοθετώντας την κατάλληλη συμπεριφορά.

1.4. Κατά συνέπεια, πρέπει να υιοθετηθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση ως προς την οδική ασφάλεια, η οποία θα καλύπτει τη συμπεριφορά των οδηγών, τις συνθήκες εργασίας και τα προσόντα των επαγγελματιών οδηγών και τις υποδομές. Τα συστήματα ασφαλείας επί των οχημάτων, τα οποία είναι σε θέση να προλαμβάνουν ή να διορθώνουν ανθρώπινα σφάλματα, αποτελούν και αυτά έναν ακόμη αποφασιστικό παράγοντα ασφαλείας.

1.5. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόθεση της Επιτροπής ως προς την επιβολή, για όλα τα οχήματα, ενός νέου φάσματος προηγμένων μέτρων ασφαλείας στον βασικό εξοπλισμό για τα οδικά οχήματα, κυρίως συστημάτων παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, ευφυούς ελέγχου της ταχύτητας, παρακολούθησης της υπνηλίας και της προσοχής του οδηγού, αναγνώρισης της απόσπασης της προσοχής, ανίχνευσης οπισθοπορείας, σήματος επείγουσας στάθμευσης και πέδησης έκτακτης ανάγκης.

1.6. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί επίσης με την πρόταση τα βαρέα φορτηγά οχήματα και τα λεωφορεία να είναι υποχρεωτικά εξοπλισμένα με σύστημα ανίχνευσης και προειδοποίησης για τον ευάλωτο χρήστη της οδού που βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από το εμπρόσθιο τμήμα του οχήματος και το τμήμα του οχήματος προς το πεζοδρόμιο, να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται ούτως ώστε να βελτιώνεται η ορατότητα του ευάλωτου χρήστη της οδού από τη θέση καθίσματος του οδηγού και να είναι εφοδιασμένα με σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας. Εκφράζει επίσης την ικανοποίησή της για την πρόσθετη υποχρέωση σχεδιασμού και κατασκευής λεωφορείων κατά τρόπο που να επιτρέπει την πρόσβαση και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων.

1.7. Από την άλλη πλευρά, αναρωτιέται γιατί η Επιτροπή δεν επιβάλλει την εγκατάσταση συστήματος για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος και περιορίζεται απλώς στην πρόβλεψη της διευκόλυνσης εγκατάστασης ενός τέτοιου συστήματος. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η εγκατάσταση συστήματος για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος πρέπει να αποτελεί υποχρέωση και όχι επιλογή.

1.8. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ συνιστά την πρόβλεψη συστήματος καταγραφής συμβάντος (ατυχήματος) για τα φορτηγά, βαρέα φορτηγά οχήματα και λεωφορεία δεδομένου ότι, ακόμη και αν οι ταχογράφοι παρέχουν ήδη ορισμένα δεδομένα οδήγησης, δεν αποθηκεύουν τα σημαντικά δεδομένα κατά τη διάρκεια και μετά το ατύχημα.

1.9. Τέλος, η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι τα αυστηρότερα από τα επιβαλλόμενα από την ευρωπαϊκή νομοθεσία συστήματα ασφαλείας, τα οποία ορισμένοι κατασκευαστές εγκαθιστούν σε εθελοντική βάση, περιορίζονται συχνά στα ανώτερης κατηγορίας μοντέλα, σε βάρος των φθινότερων μοντέλων, τα οποία στερούνται προηγμένων μεν αλλά μη υποχρεωτικών μέτρων ασφαλείας. Ως εκ τούτου, δεν έχουν όλοι οι πολίτες της ΕΕ πρόσβαση σε αυτοκίνητα με ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας. Προς διόρθωση του φαινομένου αυτού, η ΕΟΚΕ συνιστά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επιβάλλει την προσαρμογή των ευρωπαϊκών προτύπων στις τεχνολογικές εξελίξεις εντός συντομότερης προθεσμίας, και για τον υπό εξέταση κανονισμό, αλλά και κατά γενικό κανόνα.

1.10. Αυτό ισχύει και για τα βαρέα φορτηγά και τα λεωφορεία, ιδίως όσον αφορά το σύστημα ανίχνευσης και προειδοποίησης για τον ευάλωτο χρήστη της οδού που βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από το εμπρόσθιο τμήμα του οχήματος και το τμήμα του οχήματος προς το πεζοδρόμιο, η εγκατάσταση του οποίου προβλέπεται μεν από την υπό εξέταση πρόταση κανονισμού, θα έπρεπε όμως επίσης να καταστεί υποχρεωτική εντός συντομότερης προθεσμίας.

## 2. Εισαγωγή

2.1. Τις τελευταίες δεκαετίες, η οδική ασφάλεια βελτιώθηκε σημαντικά, κυρίως χάρη στα εγκατεστημένα επί των οχημάτων προηγμένα συστήματα ασφαλείας, στη βελτίωση των οδικών υποδομών, στην ενίσχυση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, σε εκστρατείες ευαισθητοποίησης των οδηγών, αλλά και στην ταχύτητα και την ικανότητα των υπηρεσιών αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

2.2. Ωστόσο, εξακολουθούν να υφίστανται σημαντικές διαφορές μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών, παρά τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία, μέσω των διαφόρων προγραμμάτων και κατευθυντήριων γραμμών της, επιδιώκει την εναρμόνιση των κανόνων ασφαλείας σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

2.3. Για παράδειγμα:

- η οδική σήμανση και η ελάχιστη ηλικία οδήγησης δεν είναι οι ίδιες παντού·
- σε ορισμένες χώρες επιτρέπεται η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση με τη χρήση λυσιχερούς συσκευής (hands-free)·
- το επιτρεπόμενο ποσοστό αλκοολαιμίας ποικίλλει, ανάλογα με τα κράτη μέλη, μεταξύ μηδενικής ανοχής και μιας κάπως ανεκτικής προσέγγισης·
- τα όρια ταχύτητας διαφέρουν·
- ο εξοπλισμός ασφαλείας που απαιτείται για τους ποδηλάτες (κράνος) και τους αυτοκινητιστές (φωσφορίζον γιλέκο ασφαλείας, τρίγωνο προειδοποίησης κινδύνου, κουτί πρώτων βοηθειών, πυροσβεστήρας) δεν είναι ο ίδιος παντού·

2.4. Το 2017, ο αριθμός των ανθρώπων που έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους της ΕΕ ανήλθε σε 25 300, σημειώνοντας μείωση κατά 2 % σε ένα έτος <sup>(1)</sup>, ποσοστό το οποίο παραμένει ωστόσο σαφώς ανεπαρκές για να μειωθεί ουσιαστικά ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα <sup>(2)</sup>, ώστε να προσεγγίσουμε τον στόχο του μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές με ορίζοντα το 2050.

2.5. Περίπου 135 000 άνθρωποι τραυματίστηκαν σοβαρά πέρυσι <sup>(3)</sup>, πολλοί από τους οποίους ήταν πεζοί, ποδηλάτες και μοτοσυκλετιστές, οι οποίοι θεωρούνται από την Επιτροπή ιδιαίτερα «ευάλωτοι» χρήστες.

2.6. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το κοινωνικοοικονομικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων εκτιμάται σε 120 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως (ιατρική περίθαλψη, ανικανότητα προς εργασία κ.λπ.).

<sup>(1)</sup> Δελτίο Τύπου της Επιτροπής της 10ης Απριλίου 2018 IP/18/2761.

<sup>(2)</sup> Δελτίο Τύπου της Επιτροπής της 10ης Απριλίου 2018 IP/18/2761.

<sup>(3)</sup> Δελτίο Τύπου της Επιτροπής της 10ης Απριλίου 2018 IP/18/2761.

### 3. Η πρόταση της Επιτροπής

3.1. Η υπό εξέταση πρωτοβουλία αποτελεί μέρος της τρίτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα με θέμα «Η Ευρώπη σε κίνηση», η οποία έχει ως στόχο να καταστήσει την ευρωπαϊκή κινητικότητα ασφαλέστερη και πιο προσιτή, την ευρωπαϊκή βιομηχανία ανταγωνιστικότερη και τις θέσεις εργασίας στην Ευρώπη ασφαλέστερες, καθώς και να οδηγήσει σε καλύτερη προσαρμογή στην επιτακτική ανάγκη της καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής, ιδίως με την ενίσχυση των απαιτήσεων για τα συστήματα ασφαλείας στα οδικά οχήματα.

3.2. Δεδομένου ότι οι ισχύουσες διατάξεις σχετικά με τη διαδικασία έγκρισης τύπου της ΕΕ στο πλαίσιο της προστασίας των πεζών και της ασφάλειας του υδρογόνου είναι, σε μεγάλο βαθμό, ξεπερασμένες λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων, καταργούνται οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 78/2009 (προστασία των πεζών), (ΕΚ) αριθ. 79/2009 (υδρογονοκίνητα μηχανοκίνητα οχήματα) και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 (απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων οχημάτων) και αντικαθίστανται από τις αντίστοιχες διατάξεις των κανονισμών του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) και τις τροποποιήσεις αυτών, που έχει υπερψηφίσει ή εφαρμόζει η Ένωση, σύμφωνα με την απόφαση 97/836/ΕΚ.

3.3. Γενικά, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων διατηρείται, ωστόσο, στο επίπεδο των εφαρμοστέων επί του παρόντος χαρακτηριστικών ασφάλειας των οχημάτων και των σχετικών εξαιρέσεων, το πεδίο εφαρμογής επεκτείνεται, ώστε να συμπεριληφθούν όλες οι κατηγορίες οχημάτων και να καταργηθούν οι υφιστάμενες εξαιρέσεις για τα οχήματα ψυχαγωγίας/εργασίας (SUV) και τα μικρά φορτηγά.

3.4. Το σχέδιο κανονισμού ορίζει τις γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων και παρέχει κατάλογο με τομείς ασφάλειας για τους οποίους αναπτύσσονται (ή χρειάζεται να αναπτυχθούν) περαιτέρω λεπτομερείς κανόνες στο πλαίσιο παράγωγου δικαίου. Όλοι οι κανονισμοί οδικής ασφάλειας του ΟΗΕ που είναι εφαρμοστέοι σε υποχρεωτική βάση στην ΕΕ περιλαμβάνονται σε παράρτημα του υπό εξέταση σχεδίου κανονισμού.

3.5. Η υπό εξέταση πρόταση προβλέπει επίσης εξουσιοδότηση της Επιτροπής να καθορίζει λεπτομερείς κανόνες και τεχνικές απαιτήσεις με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

3.6. Το τρέχον πεδίο εφαρμογής της υποχρέωσης εξοπλισμού των επιβατικών αυτοκινήτων με σύστημα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών επεκτείνεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

3.7. Καθίσταται υποχρεωτικό για όλα τα οχήματα ένα φάσμα προηγμένων χαρακτηριστικών ασφαλείας, όπως ο ευφυής έλεγχος ταχύτητας, τα συστήματα παρακολούθησης υπνηλίας και προσοχής του οδηγού ή αναγνώρισης της απόσπασης της προσοχής, η ανίχνευση οπισθοπορίας, το σήμα επείγουσας στάθμευσης, η διευκόλυνση της εγκατάστασης συστήματος για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος και το προηγμένο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης.

3.8. Τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα θα πρέπει επίσης να εξοπλίζονται με:

- σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος (ατυχήματος)·
- σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας· και
- σύστημα μετωπικής προστασίας που θα έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με διευρυμένη περιοχή προστασίας πρόσκρουσης της κεφαλής του ευάλωτου χρήστη της οδού.

Τα φορτηγά και τα βαρέα φορτηγά οχήματα (κατηγορίες N2 και N3) και τα λεωφορεία (κατηγορίες M2 και M3) πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

- σύστημα ανίχνευσης και προειδοποίησης για τον ευάλωτο χρήστη της οδού που βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από το εμπρόσθιο τμήμα του οχήματος και το τμήμα του οχήματος προς το πεζοδρόμιο και να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται ούτως ώστε να βελτιώνεται η ορατότητα του ευάλωτου χρήστη της οδού από τη θέση καθίσματος του οδηγού, και
- σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας.

Επιπλέον, τα λεωφορεία πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που να επιτρέπει την πρόσβαση σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων.

Τα υδρογονοκίνητα οχήματα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος V του υπό εξέταση κανονισμού.

Όσον αφορά τα αυτοματοποιημένα οχήματα, απαιτείται να αναπτυχθούν περαιτέρω λεπτομερείς κανόνες και τεχνικές διατάξεις ως βάση για τη διάδοση των αυτοματοποιημένων οχημάτων.

#### 4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1. Η ΕΟΚΕ συγχαίρει την Επιτροπή για την πρωτοβουλία της να καταστήσει υποχρεωτικό ένα νέο φάσμα προηγμένων μέτρων ασφαλείας στον βασικό εξοπλισμό για τα οδικά οχήματα. Ωστόσο, επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι, πέρα από τις αναθεωρήσεις των υποχρεωτικών ελάχιστων προτύπων για τα νέα αυτοκίνητα που πωλούνται στην ευρωπαϊκή αγορά, θα πρέπει να ενθαρρυνθούν περαιτέρω οι πολίτες της ΕΕ, ή ακόμη και να εξαναγκασθούν, να αναλάβουν, με την κατάλληλη συμπεριφορά, την πρωταρχική ευθύνη για τη δική τους ασφάλεια και την ασφάλεια των άλλων χρηστών του οδικού δικτύου στην ΕΕ.

4.2. Από μόνα τους, τα νέα μέτρα σχετικά με τα ενσωματωμένα επί των οχημάτων συστήματα ασφαλείας, όσο χρήσιμα και απαραίτητα και αν είναι αυτά, κινδυνεύουν να έχουν περιορισμένο μόνον αντίκτυπο στην επιδιωκόμενη μείωση των σοβαρών οδικών ατυχημάτων, εάν δεν ληφθούν άλλα συμπληρωματικά μέτρα σχετικά με τη συμπεριφορά των χρηστών, τις συνθήκες εργασίας και τα προσόντα των επαγγελματιών οδηγών και τις οδικές υποδομές. Ο συνεχιζόμενος μεγάλος αριθμός τροχαίων ατυχημάτων, με αποτέλεσμα μεγάλο αριθμό θανάτων και σοβαρών τραυματισμών, απαιτεί μια δυναμική περαιτέρω προσαρμογή της πολιτικής για την οδική ασφάλεια με βάση την οποία, παράλληλα με την ενίσχυση των απαιτήσεων για τα χαρακτηριστικά ασφαλείας των οδικών οχημάτων και των προληπτικών μέτρων, θα λαμβάνονται επίσης αποτρεπτικά μέτρα έναντι όσων δεν τηρούν τους κανόνες και θέτουν σε κίνδυνο τη δική τους ζωή και των άλλων.

4.3. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι, αν και θα πρέπει να προωθηθούν οι τεχνολογίες αλληλεπίδρασης μεταξύ των οδηγών, καθώς και τα ευφυή συστήματα μεταφορών, δεν μπορεί να αναμένεται ότι η κινητικότητα του μέλλοντος —ιδίως τα ευφυή συστήματα μεταφορών και πλήρως αυτοματοποιημένης οδήγησης— θα είναι σε θέση να αντιμετωπίσει τις τρέχουσες προκλήσεις σε βραχυπρόθεσμο ή μεσοπρόθεσμο ορίζοντα.

4.4. Σύμφωνα με την Επιτροπή, το αναθεωρημένο πλαίσιο θα είναι καλύτερα προσαρμοσμένο στη βελτίωση της προστασίας του ευάλωτου χρήστη της οδού. Το άρθρο 3 στοιχείο (1) του υπό εξέταση κανονισμού ορίζει τον ευάλωτο χρήστη ως τον «[χρήστη] της οδού που χρησιμοποιεί μηχανοκίνητο δίτροχο όχημα ή [χρήστη] που δεν χρησιμοποιεί μηχανοκίνητα οχήματα, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες». Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι ο ορισμός αυτός δεν καλύπτει απαραίτητως όλες τις κατηγορίες «υψηλού κινδύνου», μεταξύ άλλων τα πρόσωπα με εγγενή αδυναμία σχετιζόμενη με την ηλικία τους (παιδιά, ηλικιωμένοι) ή με αναπηρία.

4.5. Είναι ευρέως γνωστό ότι οι κίνδυνοι που διατρέχουν οι χρήστες της οδού οφείλονται κυρίως στη συμπεριφορά των οδηγών (υπερβολική ταχύτητα, κατάχρηση οινόπνευματος ή ναρκωτικών ουσιών, χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών κατά την οδήγηση οχήματος, στιγμές απόσπασης της προσοχής, φυσική κατάσταση των οδηγών, υπερβολική διάρκεια οδήγησης, μη συμμόρφωση με τις περιόδους ανάπαυσης) και στις ακατάλληλες υποδομές (έλλειψη σχεδιασμού για τους πεζούς, έλλειψη φωτισμού κατάλληλου για τις περιστάσεις).

4.6. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ επικροτεί το γεγονός ότι, προκειμένου να αποφευχθούν μερικοί από τους κινδύνους αυτούς, η Επιτροπή απαιτεί τη συστηματική εγκατάσταση στα νέα αυτοκίνητα:

- συστήματος προσαρμοστικής ρύθμισης και ευφυούς ελέγχου της ταχύτητας το οποίο, παράλληλα με την πτυχή της ασφαλείας, ενθαρρύνει μια συμπεριφορά που ευνοεί την οικονομία καυσίμου και, ως εκ τούτου, τη μείωση της ρύπανσης,
- συστήματος ελέγχου της πίεσης των ελαστικών,
- προηγμένων συστημάτων παρακολούθησης της υπνηλίας του οδηγού και αναγνώρισης της απόσπασης της προσοχής.

4.7. Από την άλλη πλευρά, η ΕΟΚΕ αναρωτιέται γιατί ο προτεινόμενος κανονισμός δεν επιβάλλει το σύστημα για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινόπνευματος αλλά περιορίζεται στην πρόβλεψη της διευκόλυνσης εγκατάστασης ενός τέτοιου συστήματος. Σύμφωνα με μελέτη του «Verband der TÜV e.V.»<sup>(4)</sup>, το 11 % των ατυχημάτων το 2016 οφειλόταν σε οδηγούς που αναγνωρίστηκε ότι τελούσαν σε κατάσταση μέθης. Δεδομένου ότι ο αριθμός των περιπτώσεων οδήγησης σε μη ανιχνευθείσα κατάσταση μέθης είναι 1 στις 600, ο αριθμός των ατυχημάτων που οφείλονται στην κατάχρηση οινόπνευματων ποτών εκτιμάται ότι υπερβαίνει το 25 %. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η εγκατάσταση συσκευής ανίχνευσης οινόπνευματος δεν θα πρέπει να περιορίζεται στους παραβάτες ή άδεια των οποίων έχει ανασταλεί με απόφαση δικαστηρίου λόγω οδήγησης σε κατάσταση μέθης ή υπό την επήρεια ναρκωτικών, αλλά θα έπρεπε να είναι υποχρεωτική γενικά.

4.8. Η ΕΟΚΕ συνιστά την πρόβλεψη συστήματος καταγραφής συμβάντος (ατυχήματος) τόσο για τα φορτηγά όσο και για τα λεωφορεία, δεδομένου ότι, ακόμη και αν οι ταχογράφοι των οχημάτων αυτών παρέχουν ήδη ορισμένα δεδομένα οδήγησης, δεν αποθηκεύουν τα σημαντικά δεδομένα κατά τη διάρκεια και μετά το ατύχημα.

4.9. Σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής, που συνοδεύει την πρόταση κανονισμού, κατά τη διάρκεια μιας περιόδου 16 ετών, η εισαγωγή των υπό εξέταση νέων χαρακτηριστικών ασφαλείας αναμένεται να συμβάλει στη μείωση του αριθμού θανάτων και σοβαρών τραυματισμών κατά 24 794 και 140 740 αντίστοιχα. Η ΕΟΚΕ διερωτάται μήπως τέτοιου είδους εκτιμήσεις, με λεπτομέρεια σε επίπεδο μονάδας, κινδυνεύουν να θεωρηθούν αναξιόπιστες και να υπονομεύσουν την προστιθέμενη αξία ολόκληρης της εκτίμησης επιπτώσεων.

<sup>(4)</sup> [https://etsc.eu/wp-content/uploads/5\\_VdTÜV\\_DeVol\\_Brussels.PPT\\_17.06.18.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/5_VdTÜV_DeVol_Brussels.PPT_17.06.18.pdf).

4.10. Τέλος, η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή στο γεγονός ότι οι κατασκευαστές αναπτύσσουν, σε εθελοντική βάση, οχήματα με υψηλότερα πρότυπα ασφαλείας από τα επιβαλλόμενα από την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Δυστυχώς, οι βελτιώσεις αυτές περιορίζονται συχνά στα ανώτερης κατηγορίας μοντέλα που διατίθενται στις κύριες αγορές των κρατών μελών, σε βάρος των φθηνότερων μοντέλων, τα οποία στερούνται προηγμένων μεν αλλά μη υποχρεωτικών μέτρων ασφαλείας. Ως εκ τούτου, δεν έχουν όλοι οι πολίτες της ΕΕ πρόσβαση σε αυτοκίνητα με ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας. Προς διόρθωση του φαινομένου αυτού, η ΕΟΚΕ συνιστά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επιβάλλει την προσαρμογή των ευρωπαϊκών προτύπων στις τεχνολογικές εξελίξεις ανά συντομότερα χρονικά διαστήματα.

Αυτό ισχύει και για τα βαρέα φορτηγά και τα λεωφορεία, ιδίως όσον αφορά το σύστημα ανίχνευσης και προειδοποίησης για τον ευάλωτο χρήστη της οδού που βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από το εμπρόσθιο τμήμα του οχήματος και το τμήμα του οχήματος προς το πεζοδρόμιο («τυφλά σημεία»), η εγκατάσταση του οποίου θα έπρεπε επίσης να καταστεί υποχρεωτική εντός συντομότερης προθεσμίας.

Βρυξέλλες, 19 Σεπτεμβρίου 2018.

Πρόεδρος  
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Luca JAHIER

---