

Βρυξέλλες, 13.2.2026
COM(2026) 77 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Ενδιάμεση έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την
οδική ασφάλεια**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κάθε χρόνο χάνονται σχεδόν 20 000 ζωές στους δρόμους της ΕΕ —ένας βαρύς φόρος αίματος που δεν αποτελεί απλή στατιστική, αλλά μια πραγματικότητα που διαλύει οικογένειες, βυθίζει κοινότητες στο πένθος και στερεί για πάντα ανυπολόγιστο ανθρώπινο δυναμικό. Έως και πέντε φορές περισσότεροι άνθρωποι —100 000 άτομα— τραυματίζονται σε τροχαία, με συνέπειες που ανατρέπουν ριζικά την πορεία της ζωής τους. Πρόκειται για τραυματισμούς που αλλάζουν ριζικά τη ζωή των θυμάτων, καθώς συχνά συνεπάγονται μόνιμη αναπηρία, χρόνιους πόνους και απώλεια των μέσων βιοπορισμού· έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής, οι οποίες δεν περιορίζονται στα άμεσα θύματα, αλλά επεκτείνονται στις οικογένειες, στους φροντιστές και στα ευρύτερα κοινωνικά δίκτυα.

Η πλέον ορατή και τραγική διάσταση των τροχαίων συγκρούσεων είναι το ανθρώπινο κόστος. Ωστόσο, υπάρχει και η οικονομική επιβάρυνση από τα τροχαία δυστυχήματα: σε χρηματικούς όρους, το κόστος των τροχαίων δυστυχημάτων στην ΕΕ εκτιμάται σε 2 % του ΑΕΠ ετησίως¹. Σε διαφορετική περίπτωση, οι πόροι αυτοί θα μπορούσαν να τροφοδοτήσουν την καινοτομία, την εκπαίδευση, την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και άλλες κρίσιμες δημόσιες επενδύσεις. Η οδική ασφάλεια θα πρέπει να αποτελεί πυλώνα της οικονομικής ανταγωνιστικότητας της ΕΕ, δεδομένου ότι επηρεάζει άμεσα την αποτελεσματική κυκλοφορία των εμπορευμάτων και των εργαζομένων, καθώς και το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων σε όλους τους τομείς.

Η μετάβαση σε ασφαλέστερη και πιο βιώσιμη κινητικότητα είναι επίσης απαραίτητη για τη διατήρηση της βιομηχανικής υπεροχής και της ανταγωνιστικότητας της ΕΕ στις παγκόσμιες αγορές². Οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές αυτοκινήτων και τα δίκτυα προμηθευτών τους βρίσκονται στην πρώτη γραμμή της ανάπτυξης προηγμένων τεχνολογιών ασφάλειας, από τα αυτόνομα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης έως τη συνδεσιμότητα των οχημάτων, πράγμα που καθιστά την ΕΕ παγκόσμια ηγέτιδα όσον αφορά την καινοτομία στον τομέα της ασφάλειας αυτοκινήτων. Οι δεσμεύσεις για την οδική ασφάλεια όχι μόνο σώζουν ζωές, αλλά προωθούν επίσης την τεχνολογική πρόοδο, δημιουργούν θέσεις εργασίας υψηλής ειδίκευσης και διατηρούν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ΕΕ στην ταχέως εξελισσόμενη παγκόσμια αγορά αυτοκινήτων. Οι επενδύσεις στην οδική ασφάλεια συμβάλλουν επίσης στην ετοιμότητα και την ανθεκτικότητα της ΕΕ, διασφαλίζοντας τη συνέχεια και την αξιοπιστία των κρίσιμων οδικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών, ειδικότερα όταν οι οδικοί διάδρομοι και οι οδικοί κόμβοι στηρίζουν τόσο τις μη στρατιωτικές όσο και τις αμυντικές ανάγκες.

Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της έχουν αναλάβει ανέκκλητη δέσμευση για επίτευξη οδικής ασφάλειας. Σε επίπεδο ΕΕ, η δέσμευση αυτή αποτυπώθηκε —πιο πρόσφατα— στο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030³, στο οποίο

¹ EC Handbook on the external costs of transport (Εγχειρίδιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών) 2019 (επίκειται νέα έκδοση).

² Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία [COM(2025) 95 final της 5ης Μαρτίου 2025], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

³ COM(2018) 293 final: Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Η Ευρώπη σε κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα για την Ευρώπη: ασφαλή, συνδεδεμένη και καθαρή, παράρτημα

επαναλήφθηκαν οι κοινοί στόχοι για τη μείωση του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών σε τροχαία δυστυχήματα έως το 2030⁴ και για την επίτευξη του «οράματος μηδενικών απωλειών» —δηλαδή της σχεδόν πλήρους εξάλειψης των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα έως το 2050. Για την επίτευξη των στόχων αυτών, τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει και εφαρμόσει εθνικές στρατηγικές, σχέδια δράσης και άλλες μορφές δέσμευσης, όπως διπλωματικές συμφωνίες και ομοσπονδιακές δομές συνεργασίας.

Στο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030 ακολουθήθηκαν οι βασικοί τομείς προτεραιότητας της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος, όπως ασφαλές οδικό και παρόδιο δίκτυο, ασφαλέστερα οχήματα, ασφαλέστερη χρήση του οδικού δικτύου, βελτιωμένη απόκριση μετά από σύγκρουση και καλύτερη συλλογή και ανάλυση δεδομένων. Στο πλαίσιο αυτό τονίστηκε η κρίσιμη σημασία της αντιμετώπισης των κύριων παραγόντων κινδύνου —υπερβολική ταχύτητα, οδήγηση σε κατάσταση μέθης, διάσπαση της προσοχής και μη χρήση προστατευτικού εξοπλισμού— με παράλληλη έμφαση ιδίως στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές.

Η παρούσα ανακοίνωση αποτελεί μια ενδιαμέση έκθεση σχετικά με την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια, στην οποία γίνεται απολογισμός των εξελίξεων από το 2019 και μετά, προσδιορίζονται οι αναδυόμενες προκλήσεις που δεν είχαν προβλεφθεί πλήρως στο αρχικό πλαίσιο και προτείνονται προσαρμογές ώστε να διασφαλιστεί ότι η ΕΕ παραμένει στη σωστή κατεύθυνση για την επίτευξη των στόχων της για το 2030. Περιλαμβάνει ανάλυση η οποία αποκαλύπτει ότι έχει σημειωθεί ενθαρρυντική πρόοδος σε ορισμένους τομείς, αλλά επισημαίνονται επίσης ορισμένα σημαντικά κενά που απαιτούν άμεση προσοχή και ενισχυμένη δράση για να σωθούν ανθρώπινες ζωές, να μειωθεί η οικονομική επιβάρυνση και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της ΕΕ.

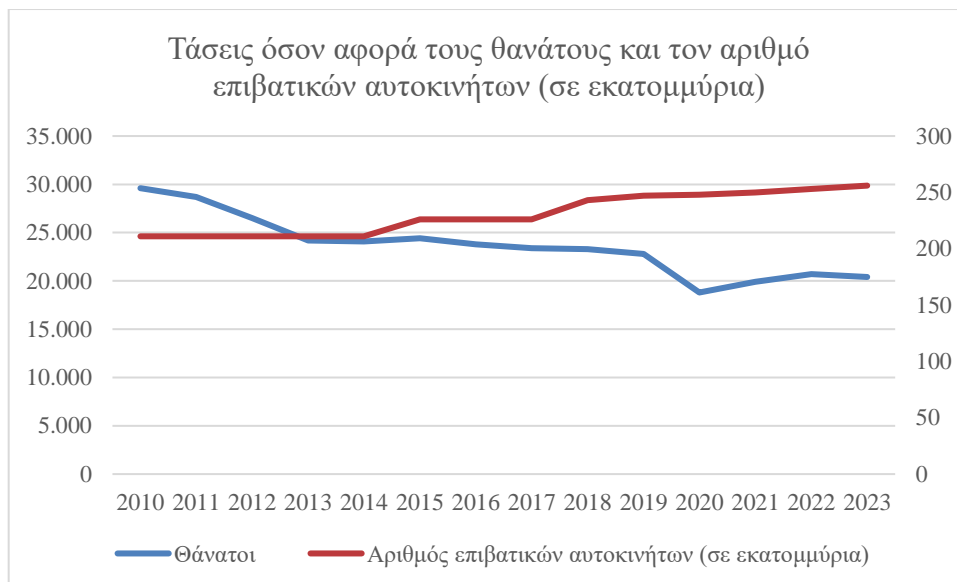
1.1. ΠΡΟΟΛΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Από τα τελευταία στοιχεία προκύπτει ότι το 2024 καταγράφηκαν 19 900 θανατηφόρα τροχαία δυστυχήματα στην ΕΕ. Αυτό σημαίνει ότι καταγράφηκαν 440 λιγότεροι θάνατοι σε σύγκριση με το 2023 —δηλαδή σημειώθηκε μείωση κατά 2 %⁵. Δεδομένης της αύξησης του αριθμού των οχημάτων ανά άτομο και του αριθμού των διανυθέντων χιλιομέτρων, πρόκειται για σημαντικό επίτευγμα το οποίο όμως ταυτόχρονα αναδεικνύει την ανάγκη για συνεχείς προσπάθειες σε όλα τα επίπεδα.

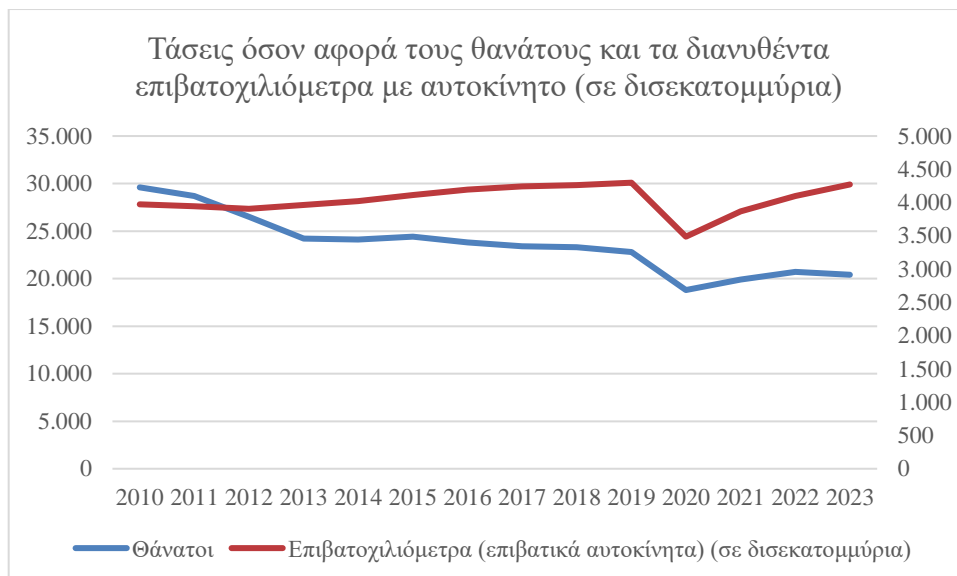
1 [COM(2018) 293 της 17ης Μαΐου 2018], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

⁴ Έκτοτε αποφασίστηκε ότι το έτος αναφοράς, από το οποίο θα μετράται η πρόοδος, θα είναι το 2019.

⁵ Μολονότι η μείωση αυτή αποτελεί πρόοδο, η συνολική πορεία υπολείπεται σημαντικά του στόχου για ετήσια μείωση κατά 4,6 % που απαιτείται για την επίτευξη του στόχου μείωσης κατά το ήμισυ των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα έως το 2030.



Γράφημα 1 Τάσεις όσον αφορά τον αριθμό των θανάτων και τον αριθμό των επιβατικών αυτοκινήτων (σε εκατομμύρια) στην ΕΕ κατά την περίοδο 2010-2023. Πηγές: Βάση δεδομένων CARE της ΕΕ για τα τροχαία δυστυχήματα· για δεδομένα σχετικά με τα επιβατικά αυτοκίνητα βλ. Eurostat (διαδικτυακός κωδικός δεδομένων [road_eqs_carage](#))



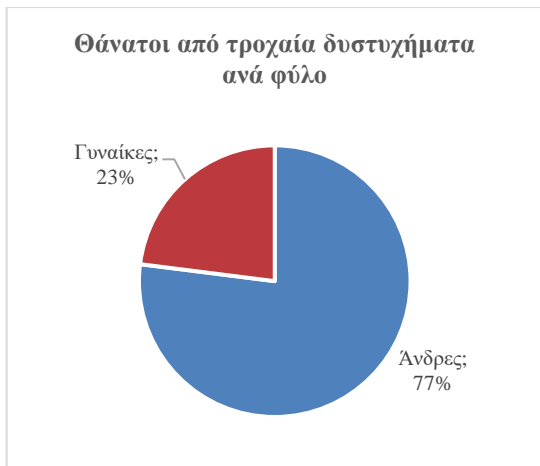
Γράφημα 2 Τάσεις όσον αφορά τον αριθμό των θανάτων και τον αριθμό των διανυθέντων χιλιομέτρων με επιβατικό αυτοκίνητο (σε δισεκατομμύρια) στην ΕΕ κατά την περίοδο 2010-2023. Πηγές: Βάση δεδομένων CARE της ΕΕ για τα τροχαία δυστυχήματα· για δεδομένα σχετικά με τα διανυθέντα χιλιόμετρα με επιβατικό αυτοκίνητο βλ. Eurostat (διαδικτυακός κωδικός δεδομένων [road_pa_mov](#))

Από το έτος αναφοράς 2019 και μετά οι θάνατοι από τροχαία δυστυχήματα έχουν μειωθεί κατά 12 % σε ολόκληρη την ΕΕ, αλλά η βελτίωση αυτή συγκαλύπτει σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών. Λίγα μόνο κράτη μέλη —το Βέλγιο, η Βουλγαρία, η Δανία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία και η Σλοβενία— βρίσκονται επί του παρόντος στη σωστή κατεύθυνση για την επίτευξη του στόχου μείωσης κατά 50 % με ορίζοντα το 2030. Σε ορισμένα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων της Ιρλανδίας και της Εσθονίας, σημειώθηκε αύξηση των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα, ενώ σε άλλα, όπως η Γαλλία, η Ιταλία και οι Κάτω Χώρες, παρατηρήθηκαν μόνο οριακές βελτιώσεις. Το 2024 το ποσοστό θνητότητας κυμαινόταν από 20 θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκων στη Σουηδία έως 78 θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκων στη Ρουμανία.

Για την καλύτερη κατανόηση αυτών των τάσεων, η Επιτροπή συνεργάστηκε με τα κράτη μέλη για την παρακολούθηση των επιδόσεών τους σύμφωνα με βασικούς δείκτες επιδόσεων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια. Τα έργα αυτά, δηλαδή το Baseline⁶ και το Trendline⁷, παρείχαν πληροφορίες σχετικά με τους παράγοντες που συνδέονται με τους κινδύνους σύγκρουσης και τραυματισμού και αποκάλυψαν σημαντικές διαφορές μεταξύ των χωρών. Βλ. ενότητα 2 κατωτέρω.

⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.



Γράφημα 3 Κατανομή των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα στην ΕΕ ανά φύλο και ηλικιακή ομάδα, 2023. Πηγές: Βάση δεδομένων CARE της ΕΕ για τα τροχαία δυστυχήματα: για πληθυσμιακά δεδομένα βλ. Eurostat (διαδικτυακός κωδικός δεδομένων [demo_pjan](#))

Όσον αφορά τη γεωγραφική και δημογραφική κατανομή των θυμάτων από τροχαία δυστυχήματα, διαφαίνονται ορισμένες σαφείς τάσεις. Οι αγροτικές οδοί εξακολουθούν να αποτελούν το πλέον επικίνδυνο είδος οδού. Ο αριθμός των ανδρών που έχουν χάσει τη ζωή τους σε τροχαία δυστυχήματα υπερβαίνει κατά πολύ τον αριθμό των γυναικών. Το δυσανάλογα υψηλό ποσοστό των νέων και των ηλικιωμένων —ιδίως των πεζών και των ποδηλατών— που χάνουν τη ζωή τους σε τροχαία δυστυχήματα προκαλεί επίσης ολόένα και μεγαλύτερη ανησυχία.



Γράφημα 4 Θάνατοι από τροχαία δυστυχήματα λόγω συγκρούσεων στην ΕΕ ανά είδος χρήστη του οδικού δικτύου και άλλο κύριο όχημα που εμπλέκεται στη σύγκρουση, 2023. Πηγή: Βάση δεδομένων CARE της ΕΕ για τα τροχαία δυστυχήματα

Σε απόλυτους όρους, οι επιβάτες αυτοκινήτων έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να χάσουν τη ζωή τους σε τροχαίο δυστύχημα. Περίπου το 44 % του συνόλου των θανάτων αφορά επιβάτες αυτοκινήτων, ενώ ακολουθούν οι πεζοί, οι μοτοσικλετιστές και οι ποδηλάτες. Ωστόσο, όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο, οι

μοτοσικλετιστές διατρέχουν πολύ μεγαλύτερο κίνδυνο να χάσουν τη ζωή τους σε τροχαίο δυστύχημα. Οι εργαζόμενοι σε οδικά έργα και το προσωπικό συντήρησης αποτελούν ειδική ομάδα κινδύνου. Περαιτέρω ανάλυση των εν λόγω γεωγραφικών και δημογραφικών κατανομών των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων παρατίθεται στις εκθέσεις του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας της ΕΕ⁸.

Οι εκθέσεις δείχνουν ότι πολλοί θάνατοι επιβατών αυτοκινήτων και μοτοσικλετιστών προκαλούνται από σύγκρουση με εμπλοκή ενός μόνο οχήματος, ενώ οι πεζοί και οι ποδηλάτες είναι ιδιαίτερα ευάλωτοι όταν εμπλέκονται σε σύγκρουση με αυτοκίνητο.

Η πρόοδος που έχει σημειωθεί όσον αφορά την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες ελαφρών ηλεκτρικών συσκευών κινητικότητας, είναι ανομοιογενής. Μεταξύ του 2019 και του 2023 καταγράφηκαν περίπου 900 λιγότεροι θάνατοι πεζών. Ωστόσο, η μείωση των θανάτων ποδηλατών και μοτοσικλετιστών ήταν πολύ μικρότερη, δεδομένου ότι σε κάθε κατηγορία καταγράφηκαν περίπου 100 λιγότεροι θάνατοι σε ολόκληρη την ΕΕ. Στις πόλεις, σχεδόν το 70 % των ατόμων που έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία δυστυχήματα ήταν ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου. Το ποσοστό αυτό παραμένει σταθερά υψηλό, πράγμα που καταδεικνύει την επιτακτική ανάγκη να αναληφθεί δράση για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στις πόλεις.

Παράλληλα, σημειώθηκε μεγάλη αύξηση στη χρήση άλλων συσκευών προσωπικής κινητικότητας, όπως τα ηλεκτρικά πατίνια, στο οδικό δίκτυο της ΕΕ, με ανάλογη αύξηση του αριθμού των τραυματισμών και των θανάτων στην εν λόγω κατηγορία. Η συλλογή δεδομένων στη βάση δεδομένων CARE⁹ για τη συγκεκριμένη κατηγορία χρηστών του οδικού δικτύου ξεκίνησε το 2023. Επί του παρόντος, εξετάζεται ο τρόπος αντιμετώπισης των προκλήσεων ασφάλειας που συνδέονται με την κατηγορία αυτή. Στο πλαίσιο μελέτης της Επιτροπής¹⁰ που πραγματοποιήθηκε το 2024 εξετάστηκαν οι προκλήσεις και οι ευκαιρίες που συνδέονται με τη ρύθμιση των συσκευών προσωπικής κινητικότητας και διατυπώθηκαν συστάσεις σχετικά με τη θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων για την αντιμετώπιση του κατακερματισμού που επικρατεί επί του παρόντος σε ολόκληρη την ΕΕ.

Η ομάδα εμπειρογνομόνων για την αστική κινητικότητα¹¹ εξέδωσε σειρά συστάσεων¹², οι οποίες επικεντρώνονται στην προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Σύμφωνα με αυτές τις συστάσεις, η εφαρμογή ορίου ταχύτητας 30 km/h στις αστικές περιοχές αποτελεί το μέτρο που έχει τον μεγαλύτερο δυνατό αντίκτυπο, ενώ ακολουθούν η ανάπτυξη απαιτήσεων ποιότητας για τις οδικές υποδομές που εξυπηρετούν τις εν λόγω

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_el.

⁹ Βάση δεδομένων της ΕΕ με αναλυτικά δεδομένα σχετικά με τροχαία δυστυχήματα που έχουν ως συνέπεια τον θάνατο ή τον τραυματισμό: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_el.

¹⁰ Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices — Final Report (1.0) [Μελέτη σχετικά με την ανάγκη θέσπισης εναρμονισμένων κανόνων για τη στήριξη της αύξησης της μικροκινητικότητας και της ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας για τις συσκευές προσωπικής κινητικότητας — Τελική έκθεση (1.0)], Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ Ομάδα εμπειρογνομόνων για την αστική κινητικότητα (E03863) που συστάθηκε με την απόφαση C(2022) 5320 final της Επιτροπής.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_el.

ομάδες, όπως οι ασφαλείς διαβάσεις πεζών και οι διαχωρισμένοι πεζόδρομοι και ποδηλατόδρομοι.

2. ΒΑΣΙΚΟΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Παρά τις επενδύσεις δεκαετιών στην οδική ασφάλεια, τις εκστρατείες ευαισθητοποίησης και τα νομοθετικά μέτρα, οι συμπεριφορικοί παράγοντες κινδύνου εξακολουθούν να στοιχίζουν ανθρώπινες ζωές. Οι κυριότεροι εξ αυτών είναι η υπερβολική ή ακατάλληλη ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και/ή ναρκωτικών, η διάσπαση της προσοχής και η μη χρήση ζώνης ασφαλείας. Περαιτέρω λεπτομέρειες για καθέναν από τους εν λόγω παράγοντες κινδύνου παρατίθενται στην ανάλυση που δημοσιεύεται στο Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας της ΕΕ¹³. Ενδεικτικά αναφέρονται οι εξής παράγοντες:

Οδήγηση σε κατάσταση μέθης: περίπου το 25 % του συνόλου των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων στην ΕΕ σχετίζεται με το αλκοόλ. Από τη διενέργεια τυχαίων ελέγχων αλκοτέστ σε οδηγούς προκύπτει υψηλός βαθμός συνολικής συμμόρφωσης με τα όρια κατανάλωσης αλκοόλ, σε ποσοστό περίπου 98 %. Ωστόσο, ακόμα και αυτό το φαινομενικά μικρό ποσοστό μη συμμόρφωσης της τάξης του 2 % μεταφράζεται σε περίπου πέντε εκατομμύρια οδηγούς υπό την επήρεια αλκοόλ στο οδικό δίκτυο της ΕΕ.

Υπερβολική ταχύτητα: η υπερβολική ή ακατάλληλη ταχύτητα εκτιμάται ότι ευθύνεται άμεσα για το 30 % περίπου όλων των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων στην ΕΕ. Σε πολλές χώρες, η συμμόρφωση με τα όρια ταχύτητας στο οδικό δίκτυο των πόλεων μειώνεται σε ποσοστό μικρότερο του 50 %.

Διάσπαση της προσοχής: από διεξοδικές αναλύσεις των συγκρούσεων στην ΕΕ προκύπτει ότι η διάσπαση της προσοχής του οδηγού αποτελεί παράγοντα που συμβάλλει στο 10-30 % των θανατηφόρων συγκρούσεων, ανάλογα με τη χώρα και την πηγή δεδομένων.

Μη χρήση ζώνης ασφαλείας: πάνω από το ένα τέταρτο των επιβατών αυτοκινήτων που έχασαν τη ζωή τους σε συγκρούσεις δεν φορούσαν ζώνη ασφαλείας εκείνη τη στιγμή. Σύμφωνα με έρευνες παρατήρησης, σε ορισμένες χώρες αναφέρονται ποσοστά συμμόρφωσης κάτω του 50 % όσον αφορά τα οπίσθια καθίσματα, στοιχείο που αποτυπώνει ένα σημαντικό κενό ασφαλείας.

Στο πλαίσιο των μέτρων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας πρέπει να εφαρμόζεται η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων συμπεριφοράς, παράλληλα με άλλα μέτρα για τη βελτίωση των οδικών υποδομών και της ασφάλειας των οχημάτων, καθώς και για την αποτελεσματική παροχή περίθαλψης μετά από σύγκρουση.

3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΥΣΤΗΜΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Με βάση τα στοιχεία από την εφαρμογή ενωσιακών και εθνικών στρατηγικών, σχεδίων δράσης και άλλων στρατηγικών εγγράφων, καθώς και από τις παρατηρήσεις των εκπροσώπων των κρατών μελών, προκύπτει ότι ορισμένες συστημικές προκλήσεις εξακολουθούν να παρεμποδίζουν την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων με ορίζοντα το 2030.

¹³ Βλ. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_el για λεπτομερείς εκθέσεις σχετικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών, τον προστατευτικό εξοπλισμό, όπως οι ζώνες ασφαλείας, τη διάσπαση της προσοχής του οδηγού και την ταχύτητα. Βλ. επίσης https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_el για μελέτη του 2022 με θέμα την [πρόληψη της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών](#).

- Η **επιβολή** των κανόνων οδικής κυκλοφορίας εξακολουθεί να αποτελεί πρόκληση, με διαρθρωτικές ελλείψεις σε υπαλλήλους της τροχαίας και περιορισμένα αυτοματοποιημένα συστήματα καμερών.
- **Περιορισμένη κοινωνική αποδοχή**, ιδίως των μέτρων επιβολής της νομοθεσίας. Η αντίσταση της κοινής γνώμης στην αυτοματοποιημένη επιβολή της νομοθεσίας, στα χαμηλότερα όρια ταχύτητας και στις αυστηρότερες κυρώσεις αντικατοπτρίζει μια ευρύτερη πολιτισμική αδιαφορία σχετικά με την ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στην ασφάλεια έναντι της ευκολίας κινητικότητας. Παραδείγματα αποτελούν οι περιπτώσεις όπου άτομα τα οποία διαμαρτύρονται για τα μέτρα ηπιότερης κυκλοφορίας αποζηλώνουν ή βάζουν φωτιά σε κάμερες ταχύτητας.
- **Έλλειψη ικανότητας**: οι αρχές που είναι αρμόδιες για τις υποδομές οδικής ασφάλειας, την προσαρμογή της κυκλοφορίας και την επιβολή της νομοθεσίας, ιδίως οι δημοτικές αρχές, συχνά δεν διαθέτουν ειδικευμένο προσωπικό. Σε πολλά κράτη μέλη της ΕΕ εξακολουθούν να υπάρχουν ελλείψεις εκπαιδευτών και εξεταστών οδήγησης, καθώς και ατόμων που είναι υπεύθυνα για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων.
- **Ανεπαρκής χρηματοδότηση**: πολλά κράτη μέλη δεν διαθέτουν ειδικούς προϋπολογισμούς για την οδική ασφάλεια σε εθνικό και σε τοπικό επίπεδο και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να προσλάβουν ειδικευμένο προσωπικό για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων που αφορούν την ασφάλεια των οδικών υποδομών ή για τη διατήρηση επαρκούς αριθμού προσωπικού για την επιβολή της νομοθεσίας.
- Η **πολιτική βούληση** σε όλα τα επίπεδα παραμένει ασυνεπής, με την οδική ασφάλεια να αντιμετωπίζεται συχνά ως τεχνικό και όχι πολιτικό ζήτημα. Η διστακτικότητα ανάληψης δράσης μπορεί να οφείλεται στην ανεπαρκή κατανόηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων των τραυματισμών από τροχαία δυστυχήματα.
- Εξακολουθούν να υπάρχουν **προκλήσεις όσον αφορά τη διακυβέρνηση**, καθώς οι αρμοδιότητες είναι κατακεραματισμένες σε διάφορα διοικητικά επίπεδα και τομείς.
 - Σε **επίπεδο ΕΕ**, η ενισχυμένη εντολή που δόθηκε στην ομάδα υψηλού επιπέδου για την οδική ασφάλεια¹⁴, η οποία της έδωσε τη δυνατότητα να παρέχει στρατηγικές συμβουλές και να διατυπώνει πιο συχνά παρατηρήσεις, μπορεί να μην είχε πάντα ως αποτέλεσμα η ΕΕ να δώσει επαρκής συνέχεια στα ζητήματα που θέτουν οι εκπρόσωποι των κρατών μελών της ΕΕ στους τομείς πολιτικής που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια.
 - Το πλαίσιο διακυβέρνησης της ΕΕ για την οδική ασφάλεια δεν είναι επαρκώς δομημένο ώστε να υποστηρίξει την ευρύτερη ανάπτυξη των αυτοματοποιημένων οχημάτων στην οδική κυκλοφορία ούτε για να αξιοποιήσει τα μαζικά δεδομένα με σκοπό την ανάληψη δράσης για την οδική ασφάλεια. Έχουν συσταθεί εκτελεστικοί οργανισμοί στους οποίους έχουν ανατεθεί εντολές ασφάλειας για άλλους τρόπους μεταφοράς, αλλά δεν υπάρχει κοινό πλαίσιο για τη στήριξη της παρακολούθησης, του συντονισμού και των τεχνικών εργασιών που απαιτούνται για την ασφαλή ανάπτυξη των αυτοματοποιημένων οχημάτων στο οδικό δίκτυο της ΕΕ.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_el.

Αυτό μπορεί να αποτελεί μια χαμένη ευκαιρία τόσο για την οδική ασφάλεια όσο και για την οικονομία της ΕΕ.

- Εν τω μεταξύ, σε **εθνικό επίπεδο**, παρά τα πολλά θετικά παραδείγματα, η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των αρχών που είναι αρμόδιες για τους τομείς των μεταφορών, της οικονομίας, της υγείας, της δικαιοσύνης και της εκπαίδευσης συχνά υπονομεύει την εφαρμογή της ολιστικής προσέγγισης που απαιτείται για την οδική ασφάλεια¹⁵.

¹⁵ Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) συνιστά τον ορισμό «επικεφαλής οργανισμού», την κατάρτιση εθνικών στρατηγικών και τον καθορισμό εθνικών ποσοτικοποιημένων στόχων. Βλ. Belin M-Å, Khayesi M, Tran N., «“Road safety is no accident”: building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009-2023», («Η οδική ασφάλεια δεν είναι θέμα τύχης»: ανάπτυξη αποτελεσματικών επικεφαλής οργανισμών, στρατηγικών και στόχων για την οδική ασφάλεια σε παγκόσμιο επίπεδο, 2009-2023) *Injury Prevention*, 15 Ιουλίου 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

4. ΤΙ ΕΧΕΙ ΓΙΝΕΙ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ;

Το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030¹⁶ αποτελεί το στρατηγικό έγγραφο πολιτικής για την τρέχουσα δεκαετία. Σε αυτό προσδιορίστηκαν τέσσερις κύριοι τομείς δράσης (τομείς παρέμβασης) που αντιστοιχούν στους τέσσερις πυλώνες της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος: ασφαλές οδικό και παρόδιο δίκτυο, ασφαλή οχήματα, ασφαλής χρήση του οδικού δικτύου, και αποτελεσματική αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Η Επιτροπή έχει αναλάβει δράση σε καθέναν από αυτούς τους τομείς μέσω θέσπισης νομοθεσίας, χορήγησης χρηματοδότησης, προβολής και ανάπτυξης ικανοτήτων.

4.1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Η κατασκευή ικανοποιητικού οδικού και παρόδιου δικτύου είναι καίριας σημασίας για την αύξηση της ασφάλειας των χρηστών του οδικού δικτύου. Τον Οκτώβριο του 2019 η ΕΕ εξέδωσε αναθεωρημένη οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (στο εξής: οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών)¹⁷ με σκοπό τη μείωση τόσο του αριθμού όσο και της σοβαρότητας των συγκρούσεων. Οι αναθεωρημένοι κανόνες επέκτειναν το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας πέραν του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), στους αυτοκινητόδρομους, στις κύριες οδούς και σε όλες τις οδούς εκτός αστικών περιοχών που κατασκευάζονται με τη χρήση ενωσιακών κονδυλίων. Αυτό σημαίνει ότι οι αγροτικές οδοί, όπου καταγράφονται περισσότεροι από τους μισούς θανάτους από τροχαία δυστυχήματα, εμπίπτουν πλέον στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, πράγμα που διασφαλίζει ότι η ασφάλεια ενσωματώνεται σε όλες τις φάσεις της μελέτης, του σχεδιασμού και της λειτουργίας του οδικού δικτύου.

Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας ευρείας κλίμακας, τα κράτη μέλη πρέπει να διενεργούν τακτικές αξιολογήσεις ολόκληρου του οδικού δικτύου, με βάση μια μεθοδολογία κλιμάκωσης του κινδύνου που συμβάλλει στον καλύτερο εντοπισμό των κινδύνων σύγκρουσης σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού δικτύου. Το αποτέλεσμα θα είναι ότι οι επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας θα στοχεύουν στα πλέον επικίνδυνα τμήματα και, ως εκ τούτου, θα συμβάλλουν στη διοχέτευση των επενδύσεων εκεί που χρειάζονται περισσότερο. Η Επιτροπή έχει παράσχει καθοδήγηση¹⁸ για να βοηθήσει τις εθνικές αρχές στην εκτέλεση των καθηκόντων τους, καθώς και έναν χάρτη της Ευρώπης¹⁹ στον οποίο παρουσιάζεται ολόκληρο το οδικό δίκτυο που καλύπτεται από την οδηγία.

Η Επιτροπή καταρτίζει επί του παρόντος κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον σχεδιασμό ασφαλούς οδικού δικτύου και οδικών υποδομών φιλικών προς τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, σε συνέχεια της ευρωπαϊκής διακήρυξης για την ποδηλασία²⁰ και της απαίτησης της οδηγίας για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών

¹⁶ COM(2018) 293 final, παράρτημα 1.

¹⁷ Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2019, σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 305 της 26.11.2019, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook (Μεθοδολογία αξιολόγησης της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου και εγχειρίδιο εφαρμογής), 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en.

¹⁹ [TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network | European Transport Infrastructure](#)

²⁰ [Ευρωπαϊκή διακήρυξη για την ποδηλασία \(ΕΕ C, C/2024/2377, 3.4.2024\).](#)

υποδομών να λαμβάνονται συστηματικά υπόψη οι ευάλωτοι χρήστες σε όλες τις διαδικασίες διαχείρισης της οδικής ασφάλειας.

Η οδηγία για τα ευφυή συστήματα μεταφορών²¹ προβλέπει στατικούς και δυναμικούς κανονισμούς κυκλοφορίας, όπως όρια ταχύτητας στο εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, στους αυτοκινητόδρομους, στις κύριες οδούς και στους αστικούς κόμβους. Θα βελτιώσει τη συμμόρφωση των οδηγών και θα οδηγήσει σε ασφαλέστερη και ευφυέστερη κυκλοφορία, παρέχοντας υποστήριξη για τον ευφυή έλεγχο ταχύτητας και τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα.

4.2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Τα ασφαλή οχήματα αποτελούν τον δεύτερο πυλώνα του ασφαλούς συστήματος. Τα οχήματα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια και η ταχεία εξέλιξη της τεχνολογίας συνεπάγεται την απαίτηση να δίνεται συνεχώς προσοχή σε ρυθμιστικό επίπεδο.

Ο κανονισμός για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων²², στον οποίο καθορίζονται ελάχιστα πρότυπα ασφάλειας για όλα τα νέα οχήματα που πωλούνται στην αγορά της ΕΕ, άρχισε να ισχύει πλήρως τον Ιούλιο του 2024. Με τον κανονισμό θεσπίστηκαν απαιτήσεις που περιλαμβάνουν σημαντικές δυνατότητες βελτίωσης της ασφάλειας, όπως τα συστήματα ευφυούς ελέγχου ταχύτητας, η υποβοήθηση της παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας, τα συστήματα ενημέρωσης «τυφλού σημείου» και τα συστήματα ανίχνευσης οπισθοπορείας, καθώς και διευρυμένες περιοχές προστασίας πρόσκρουσης της κεφαλής, ικανές να μετριάζουν τους τραυματισμούς σε περίπτωση σύγκρουσης με ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Η Επιτροπή συνεργάζεται διαρκώς με τα κράτη μέλη και τους συμφεροντούχους για την εφαρμογή του κανονισμού και του κανονιστικού πλαισίου για τα αυτοματοποιημένα οχήματα.

Τον Απρίλιο του 2025 η Επιτροπή πρότεινε την αναθεώρηση των ενωσιακών κανόνων σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων²³. Στόχος είναι η διατήρηση της ασφάλειας των οχημάτων καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους και η μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και θορύβου, ιδίως ενόψει των τεχνολογικών εξελίξεων και στο πλαίσιο της γήρανσης του στόλου των οχημάτων της ΕΕ. Οι προτεινόμενοι νέοι κανόνες αποσκοπούν στην προσαρμογή των περιοδικών τεχνικών επιθεωρήσεων στις οποίες υποβάλλονται τα ηλεκτρικά οχήματα και τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του

²¹ Οδηγία (ΕΕ) 2023/2661 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 2023, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

²² [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019](#), 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.

²³ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2014/45/ΕΕ για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και της οδηγίας 2014/47/ΕΕ σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση [COM(2025) 180 final] και πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων και τα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων που καταγράφονται στα εθνικά μητρώα οχημάτων και για την κατάργηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου [COM(2025) 179 final].

οδηγού, στην καθιέρωση υποχρεωτικών περιοδικών τεχνικών επιθεωρήσεων για τις μοτοσυκλέτες και ετήσιων επιθεωρήσεων για τα παλαιότερα αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, στην εισαγωγή προηγμένων μεθόδων ελέγχου των εκπομπών για τον εντοπισμό οχημάτων υψηλών εκπομπών και στην υποχρεωτική διενέργεια ελέγχων της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων κατά τις οδικές επιθεωρήσεις. Εκτιμάται ότι, εάν εφαρμοστούν, όλα αυτά τα μέτρα θα σώσουν τη ζωή περίπου 7 000 ατόμων και θα αποτρέψουν την πρόκληση περίπου 65 000 σοβαρών τραυματισμών μεταξύ του 2026 και του 2050.

4.3. ΑΣΦΑΛΗΣ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Η ασφαλής χρήση του οδικού δικτύου, η οποία περιλαμβάνει κατάλληλα επίπεδα ταχύτητας, απερίσπαστη οδήγηση χωρίς την επήρεια αλκοόλ και χρήση εξοπλισμού ασφαλείας, αποτελεί τον τρίτο τομέα δράσης στο τρέχον πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030 και τον τρίτο πυλώνα της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος. Η χορήγηση αδειών οδήγησης, η στοχευμένη εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση και τα ισχυρά καθεστώτα επιβολής της νομοθεσίας αποτελούν σημαντικές συνιστώσες μιας δομής κινήτρων που ενθαρρύνει την ασφαλή χρήση του οδικού δικτύου και των οχημάτων.

Τον Οκτώβριο του 2025 η ΕΕ ενέκρινε αναθεώρηση της **οδηγίας για την άδεια οδήγησης**²⁴. Πέραν της θέσπισης των φορητών αδειών οδήγησης, οι νέοι κανόνες προβλέπουν την οδήγηση με συνοδό για τους νέους εκπαιδευόμενους οδηγούς, αυστηρότερους κανόνες και/ή κυρώσεις για αρχάριους οδηγούς που συλλαμβάνονται να οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών, μεγαλύτερη επίγνωση των κινδύνων, καλύτερη προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου και νέο πλαίσιο που παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να ελέγχουν τη διανοητική και σωματική ικανότητα οδήγησης ενός ατόμου καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του.

Μολονότι οι προηγούμενοι κανόνες της ΕΕ βελτίωσαν τη συμμόρφωση των οδηγών που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι με τους κανονισμούς για την οδική ασφάλεια, εξακολουθούσε να υπάρχει σημαντικό κενό: περίπου το 40 % των διασυνοριακών παραβάσεων έμεινε ατιμώρητο λόγω προκλήσεων που αφορούν την ταυτοποίηση των παραβατών και την επιβολή προστίμων και αποφάσεων στέρησης του δικαιώματος οδήγησης. Οι αδυναμίες αυτές αντιμετωπίστηκαν με τη νέα οδηγία για την άδεια οδήγησης. Για σοβαρές παραβάσεις, όπως η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών, η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας άνω των 50 km/h ή η παράβαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και η πρόκληση θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού σε άλλους, το κράτος μέλος που εκδίδει την άδεια οδήγησης θα υποχρεούται να επιβάλει απόφαση **στέρησης του δικαιώματος οδήγησης** παρόμοιας ισχύος με την ποινή που επιβλήθηκε από το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση. Το αποτέλεσμα θα είναι η επιβολή κυρώσεων σε επίπεδο ΕΕ. Επιπλέον, η προσφάτως εκδοθείσα **οδηγία για τη διασυνοριακή επιβολή της νομοθεσίας**²⁵ αυξάνει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών με την καθιέρωση

²⁴ [Οδηγία \(ΕΕ\) 2025/2205 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2025, για τις άδειες οδήγησης](#), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και την κατάργηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής.

²⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2024/3237 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2024, για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια.

διαδικασίας αμοιβαίας συνδρομής για την αποτελεσματική επιβολή χρηματικών ποινών για ευρύτερο φάσμα τροχαίων παραβάσεων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια.

Η **ταχύτητα** παραμένει ο κύριος παράγοντας που συμβάλλει στα τροχαία δυστυχήματα. Η υπερβολική ή ακατάλληλη ταχύτητα αφορά το 10-15 % όλων των δυστυχημάτων και περίπου το 30 % των θανατηφόρων δυστυχημάτων, ενώ επίσης επιδεινώνει τις συνέπειες κάθε δυστυχήματος. Εάν ένας πεζός παρασυρθεί από αυτοκίνητο που κινείται με ταχύτητα 30 km/h, έχει 90 % πιθανότητες επιβίωσης· εάν κινείται με ταχύτητα 50 km/h, η πιθανότητα αυτή μειώνεται στο 20 %²⁶. Ενώ η ταχύτητα παραμένει ένα πολιτικά και πολιτισμικά ευαίσθητο ζήτημα, οι πρωτοβουλίες για τη μείωση της ταχύτητας αποφέρουν σημαντικά οφέλη, όχι μόνο όσον αφορά τη μείωση των τροχαίων δυστυχημάτων, των θανάτων και των τραυματισμών, αλλά και όσον αφορά το περιβάλλον, μέσω της μείωσης των εκπομπών, των επιπέδων ηχορύπανσης και της κατανάλωσης καυσίμων.

Πολλές πρωτοβουλίες που προωθούνται σε επίπεδο ΕΕ καλύπτουν ήδη εξ ορισμού την ταχύτητα. Στις πρωτοβουλίες αυτές περιλαμβάνονται ο κανονισμός της ΕΕ για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων και η προαναφερθείσα οδηγία για τη διασυννοριακή επιβολή της νομοθεσίας. Πολλές εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές έχουν ήδη θεσπίσει ή σχεδιάζουν να θεσπίσουν νέες πρωτοβουλίες διαχείρισης της ταχύτητας, όπως η δημιουργία ζωνών ταχύτητας 30 km/h στις πόλεις, ιδίως σε περιοχές όπου οι ενεργοί και ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου και τα οχήματα συνυπάρχουν συχνά με προγραμματισμένο τρόπο²⁷.

Άλλες αρχές επέλεξαν άλλου είδους μέτρα: για παράδειγμα, επικεντρώθηκαν στη βελτίωση του σχεδιασμού των υποδομών για την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, στον καλύτερο εντοπισμό των κινδύνων και στη διαχείριση ή στον διαχωρισμό των ροών κυκλοφορίας, στην επιβολή ορίων ταχύτητας και στη βελτίωση της εκπαίδευσης και της επικοινωνίας.

4.4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Η ταχεία αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης είναι ζωτικής σημασίας για τη διάσωση ανθρώπινων ζωών και τον περιορισμό του βαθμού σοβαρότητας των τραυματισμών. Η δράση της ΕΕ για την παροχή περίθαλψης μετά από σύγκρουση, δηλαδή ο τέταρτος πυλώνας της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος, αποσκοπεί στη μείωση του χρόνου που μεσολαβεί μεταξύ της σύγκρουσης και της άφιξης ιατρικών ομάδων στον τόπο της σύγκρουσης. Η ταχύτερη ανταπόκριση των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης βελτιώνει σημαντικά τις πιθανότητες επιβίωσης: σε μελέτη από την Ισπανία²⁸

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

²⁷ Βλ. G. Yannis και E. Michelaraki, «Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review», (Αποτελεσματικότητα της εφαρμογής ορίου ταχύτητας 30 km/h — Βιβλιογραφική ανασκόπηση), *Journal of Safety Research* 92 (2025) 490–503, όπου αναφέρεται ότι «Από τα τρέχοντα επιστημονικά στοιχεία προκύπτει ότι η καθιέρωση ορίων ταχύτητας 30 km/h στις πόλεις μπορεί να αποτρέψει πάνω από το 40 % των θανάτων, έχοντας παράλληλα σημαντικές θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, στην κατανάλωση ενέργειας και στη δημόσια υγεία, όπως μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και αύξηση του περπατήματος και της ποδηλασίας».

²⁸ Sánchez-Mangas R, García-Ferrrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, «The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?», (Πιθανότητα θανάτου σε τροχαία

αναφέρεται ότι η μείωση του χρόνου ιατρικής απόκρισης κατά 10 λεπτά συνδέεται με τη μείωση της πιθανότητας θανάτου κατά ένα τρίτο.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της μελέτης στο πλαίσιο του έργου Trendline, στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες ο χρόνος απόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης υπολογίζεται στα 10 λεπτά ή λιγότερο στα μισά περιστατικά. Στο 95 % των περιπτώσεων, ο χρόνος απόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης υπολογίζεται σε περίπου 25 λεπτά ή λιγότερο. Κατά μέσο όρο, ο χρόνος απόκρισης στις αγροτικές περιοχές υπερβαίνει κατά 10 λεπτά τον χρόνο απόκρισης στις αστικές περιοχές.

Η νομοθεσία της ΕΕ για το σύστημα eCall κατέστησε υποχρεωτικά τα αυτοματοποιημένα συστήματα κλήσης έκτακτης ανάγκης βάσει του αριθμού κλήσης 112 σε όλα τα νέα αυτοκίνητα που πωλούνται στην ΕΕ από την 1η Απριλίου 2018 και μετά. Από ανάλυση στη Φινλανδία²⁹ προκύπτει ότι η χρήση του συστήματος eCall μειώνει τον χρόνο που μεσολαβεί μεταξύ της αρχικής κλήσης προς τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και της άφιξης ιατρικών ομάδων στον τόπο της σύγκρουσης από 25 σε 22 λεπτά. Το σύστημα μειώνει ακόμη περισσότερο τον χρόνο απόκρισης στους αυτοκινητόδρομους: από 20 σε 14 λεπτά.

Το 2024 η Επιτροπή επικαιροποίησε τη νομοθεσία για το σύστημα eCall ώστε να καταστεί δυνατή η χρήση του με τις πλέον πρόσφατες τεχνολογίες επικοινωνιών³⁰ από την 1η Ιανουαρίου 2026 για τους νέους τύπους οχημάτων και από την 1η Ιανουαρίου 2027 για όλα τα νέα οχήματα. Αντιθέτως, η σταδιακή κατάργηση των δικτύων κινητών επικοινωνιών 2G και 3G σε ολόκληρη την ΕΕ κατά τα επόμενα έτη θα δημιουργήσει κίνδυνο τα υφιστάμενα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με συσκευές eCall 2G-3G να μην είναι πλέον σε θέση να χρησιμοποιούν την υπηρεσία eCall.

4.5. ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΟΛΗ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΕ

Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της έχουν κοινή ευθύνη και συντρέχουσα αρμοδιότητα όσον αφορά την πολιτική για την οδική ασφάλεια. Η βελτίωση της ασφάλειας προϋποθέτει συντονισμένη δράση από όλα τα μέρη και σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης: δημόσιες αρχές, βιομηχανία, ενώσεις χρηστών, μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ), σχολεία και ερευνητές.

Σε επίπεδο ΕΕ, η **ομάδα υψηλού επιπέδου για την οδική ασφάλεια**, η οποία απαρτίζεται από υψηλόβαθμους εθνικούς εκπροσώπους, αποτελεί φόρουμ ανταλλαγής απόψεων και διαβούλευσης με τα κράτη μέλη. Τα μέλη της ομάδας υψηλού επιπέδου συζητούν την πρόοδο σε εθνικό επίπεδο και συχνά εγείρουν ζητήματα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία θα ήθελαν να αναληφθεί δράση σε επίπεδο ΕΕ, όπως η ρύθμιση των συσκευών προσωπικής κινητικότητας ή η εφαρμογή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας στα αυτοματοποιημένα οχήματα.

Η Επιτροπή διοργανώνει διετείς **διασκέψεις με θέμα τα αποτελέσματα για την οδική ασφάλεια** με σκοπό τη συζήτηση της προόδου, την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και

δυστυχήματα. Πόσο σημαντική είναι η ταχεία ιατρική απόκριση;) Accident Analysis & Prevention 2010, τόμος 42, τεύχος 4, Ιούλιος 2010, σελίδες 1048-1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

³⁰ Δίκτυα κλήσεων πακετομεταγωγής IMS, όπως 4G και 5G.

τη συμμετοχή των συμφεροντούχων. Ένας **Ευρωπαϊός Συντονιστής για την Οδική Ασφάλεια** συντονίζει τις προσπάθειες με τα κράτη μέλη.

Η Επιτροπή ενθαρρύνει την ανάληψη εθελοντικών δεσμεύσεων στο πλαίσιο του **Ευρωπαϊκού Χάρτη Οδικής Ασφάλειας**³¹, της μεγαλύτερης στον κόσμο πλατφόρμας της κοινωνίας των πολιτών για την οδική ασφάλεια, η οποία απαριθμεί περισσότερα από 4 300 μέλη. Τα ετήσια βραβεία τιμούν τις καινοτόμες πρωτοβουλίες, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης των ασφαλών ευρωπαϊκών πόλεων.

Χρησιμοποιώντας τη χρηματοδότηση της ΕΕ, το **πρόγραμμα ανταλλαγών της ΕΕ για την οδική ασφάλεια**³² υλοποιεί δραστηριότητες ανάπτυξης ικανοτήτων και αδελφοποίησης πόλεων για τα κράτη μέλη με το μεγαλύτερο περιθώριο βελτίωσης των επιδόσεών τους. Οι υπάλληλοι δημιουργούν εταιρικές σχέσεις με ομολόγους τους σε άλλες χώρες μέσω της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών και της προβολής επιτυχημένων πρωτοβουλιών. Το αποτέλεσμα αρκετών συνεργατικών ανταλλαγών ήταν να σημειωθεί απτή πρόοδος όσον αφορά τις εθνικές στρατηγικές και τον σχεδιασμό για την οδική ασφάλεια. Μετά τη συνεργασία με τη Σουηδία, η Λιθουανία ξεκίνησε εργασίες για τη διεύρυνση της εφαρμογής των οδικών υποδομών 2 + 1³³. Η Ρουμανία έχει αρχίσει προετοιμασίες για την εγκατάσταση εθνικού δικτύου σταθερών καμερών ταχύτητας, εμπνευσμένου από το ισπανικό σύστημα, με την εφαρμογή του να έχει προγραμματιστεί επί του παρόντος για το 2026. Η Λετονία άρχισε να εξετάζει τις δυνατότητες εμπεριστατωμένης διερεύνησης συγκρούσεων, ακολουθώντας τη μεθοδολογία της Φινλανδίας. Εν τω μεταξύ, στο πλαίσιο του νέου κώδικα οδικής κυκλοφορίας στην Ελλάδα, τα όρια ταχύτητας στις αστικές περιοχές μειώθηκαν στα 30 km/h και πρόκειται να εισαχθούν πρόσθετα μέτρα με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των μοτοσικλετιστών, κατόπιν δραστηριοτήτων ανταλλαγής γνώσεων με την Ισπανία και τη Δανία.

Αυτές οι προσπάθειες προάσπισης πέτυχαν να φέρουν σε επαφή τους συμφεροντούχους της κοινότητας που ασχολείται με την οδική ασφάλεια και να προωθήσουν ένα ορισμένο επίπεδο αμοιβαίας αξιολόγησης και μάθησης μεταξύ των κρατών μελών. Ωστόσο, η πολιτική ιεράρχηση των προτεραιοτήτων για την οδική ασφάλεια και η ενσωμάτωση των προβληματισμών σχετικά με την οδική ασφάλεια σε άλλους τομείς, όπως η οικονομική πολιτική, η υγεία και η ασφάλεια στον χώρο εργασίας, εξακολουθούν να εμπίπτουν κατά κύριο λόγο στην εθνική αρμοδιότητα.

4.6. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Η χρηματοδότηση είναι καίριας σημασίας για την εφαρμογή λύσεων οδικής ασφάλειας και την επιτάχυνση της προόδου σχετικά με την οδική ασφάλεια σε ολόκληρη την Ευρώπη, ιδίως σε χώρες που υστερούν όσον αφορά τις επιδόσεις οδικής ασφάλειας.

Η ΕΕ έχει χρησιμοποιήσει τρία κύρια μέσα για τη χρηματοδότηση εθνικών και περιφερειακών έργων υποδομών μεταφορών που συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια: το

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

³³ Η οδός 2 + 1 αποτελεί είδος οδού με δύο λωρίδες κυκλοφορίας προς τη μία κατεύθυνση και μία λωρίδα προς την αντίθετη κατεύθυνση, οι οποίες διαχωρίζονται με νησίδα ή στηθαίο, με την πρόσθετη λωρίδα κυκλοφορίας να εναλλάσσεται ανά μερικά χιλιόμετρα. Ο σχεδιασμός επιτρέπει την ασφαλή προσπέραση, ενώ παράλληλα διατηρεί το κόστος κατασκευής χαμηλότερο από την κατασκευή μιας πλήρους οδού με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ), των οποίων η διαχείριση ασκείται από κοινού από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη, και τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ), τον οποίο διαχειρίζεται απευθείας η Επιτροπή. Επιπλέον, ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας έχει στηρίζει έργα που συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια.

Στο πλαίσιο του ΜΣΕ, η ΕΕ χρηματοδότησε επίσης έργα για τη διασυνοριακή ανάπτυξη ικανοτήτων, όπως οι αξιολογήσεις ολόκληρου του δικτύου οδικών υποδομών, οι βασικοί δείκτες επιδόσεων, οι εκστρατείες επιβολής της νομοθεσίας και η υλοποίηση υπηρεσιών ευφών συστημάτων μεταφορών σε διασυνοριακό επίπεδο.

Σε πρόσφατη έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ)³⁴ εκτιμάται ότι, κατά την τελευταία δεκαετία, δεσμεύτηκε ποσό ύψους 6 663 εκατ. EUR³⁵ από τη χρηματοδότηση που χορηγήθηκε από το ΕΤΠΑ, το ΤΣ και τον ΜΣΕ —ποσό που αντιστοιχεί σε λίγο περισσότερο από το 2 % της αξίας των εν λόγω ταμείων— για έργα που αφορούσαν την οδική ασφάλεια. Ωστόσο, οι εκτιμήσεις αυτές καλύπτουν επίσης έργα υποδομής και άλλα έργα στα οποία η οδική ασφάλεια αποτελεί απλώς συμπληρωματικό στόχο και όχι τον κύριο σκοπό της δράσης. Το Ελεγκτικό Συνέδριο συνέστησε να δοθεί προτεραιότητα στη συγχρηματοδότηση από την ΕΕ για πρωτοβουλίες με τον μεγαλύτερο αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια.

Έχει επίσης διατεθεί χρηματοδότηση για περαιτέρω έρευνα στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη», μεταξύ άλλων για τις ασφαλείς υποδομές, τα ασφαλή οχήματα, την ασφαλή χρήση του οδικού δικτύου και την παροχή περίθαλψης μετά από σύγκρουση. Για την περίοδο 2021-2027 το ποσό που διατίθεται σε ερευνητικά έργα για την οδική ασφάλεια ανέρχεται σε περίπου 123 εκατ. EUR, ποσό που αντιπροσωπεύει περίπου το 0,13 % της συνολικής αξίας του τρέχοντος προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη».

Όσον αφορά τη χρηματοδότηση, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) έχει αναγάγει σε προτεραιότητα την ενσωμάτωση της ασφάλειας σε όλες τις επενδύσεις στο οδικό δίκτυο στο πλαίσιο της δανειοδοτικής πολιτικής της στον τομέα των μεταφορών του 2022, η ενδιάμεση επανεξέταση της οποίας έχει προγραμματιστεί για το 2026. Επιπλέον, οι διασφαλίσεις για την οδική ασφάλεια ενσωματώνονται στα περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα που ισχύουν για όλες τις δραστηριότητες της ΕΤΕπ. Μέσω της πλατφόρμας για ασφαλέστερες μεταφορές, η ΕΤΕπ στήριξε τις στοχευμένες επενδύσεις στην οδική ασφάλεια, την παροχή συμβουλευτικής υποστήριξης και τεχνικής βοήθειας, με την ανάπτυξη έργων σε διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ. Εντός της ΕΕ, η ΕΤΕπ επιβάλλει τη συμμόρφωση με την οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών και την οδηγία για την ασφάλεια των σηράγγων³⁶, συμπεριλαμβανομένης της διενέργειας εκτιμήσεων επιπτώσεων της οδικής ασφάλειας και ελέγχων οδικής ασφάλειας.

³⁴ Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, ειδική έκθεση 04/2024, Επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια: Ωρα για επιτάχυνση, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_EL.pdf.

³⁵ ΜΣΕ: 1 477 εκατ. EUR· ΕΤΠΑ και ΤΣ: 5 186 εκατ. EUR.

³⁶ Οδηγία 2004/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου.

4.6.1. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ

Μεταξύ του 2021 και του 2025 το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη» στήριξε πάνω από 20 έργα έρευνας και καινοτομίας που επικεντρώνονται στην οδική ασφάλεια.

Οι χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ ερευνητικές δραστηριότητες για την οδική ασφάλεια κάλυψαν τέσσερις βασικούς τομείς, οι οποίοι αντιστοιχούν στους τέσσερις πυλώνες της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος: ασφαλείς υποδομές, ασφαλή οχήματα, ασφαλής χρήση του οδικού δικτύου και ταχεία και αποτελεσματική παροχή περίθαλψης μετά από σύγκρουση.

Τα έργα που σχετίζονται με τις υποδομές, τα οποία θα βρίσκονται σε εξέλιξη έως την περίοδο 2026-2027, αποσκοπούν στη δημιουργία ενός πλαισίου για την αξιολόγηση της ασφάλειας βάσει δεδομένων (Evoroads³⁷), στην ανάπτυξη υποδομών για τη βέλτιστη παρακολούθηση της οδικής ασφάλειας (iDriving³⁸) και στην ανάπτυξη λύσεων οδικής ασφάλειας για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου σε αστικά περιβάλλοντα (Soteria³⁹).

Όσον αφορά την ασφάλεια των οχημάτων, τα τρέχοντα έργα καλύπτουν θέματα όπως η ανάπτυξη συστημάτων ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας για μελλοντικά αυτόνομα οχήματα (SAFE-UP⁴⁰) και η διαμεσολάβηση μεταξύ της οδήγησης με άνθρωπο οδηγό και της αυτοματοποιημένης οδήγησης (Mediator⁴¹).

Τα πρόσφατα έργα που αφορούν την ασφαλή χρήση του οδικού δικτύου ποικίλουν από την αξιολόγηση της ασφάλειας για τους χρήστες του οδικού δικτύου σε αστικές περιοχές (PHOEBE⁴²) έως τη διαχείριση του αστικού χώρου για την εφαρμογή προτύπων ενεργού κινητικότητας (REALLOCATE⁴³) και την ανάπτυξη μεθόδων ανίχνευσης της κατανάλωσης αλκοόλ και ναρκωτικών και της κόπωσης των επαγγελματιών οδηγών (PANACEA⁴⁴).

Όσον αφορά την ταχεία και αποτελεσματική παροχή περίθαλψης μετά τη σύγκρουση, δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη αποτελεσματικών αντιμέτρων και μέτρων μετά τη σύγκρουση για όλες τις μεθόδους οδικών μεταφορών, στη σύνδεση ιατρικών και τεχνικών εργαλείων (ProAct_Us⁴⁵) και στην αξιολόγηση των μακροπρόθεσμων συνεπειών των τροχαίων δυστυχημάτων (IMPROVA⁴⁶).

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idriving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

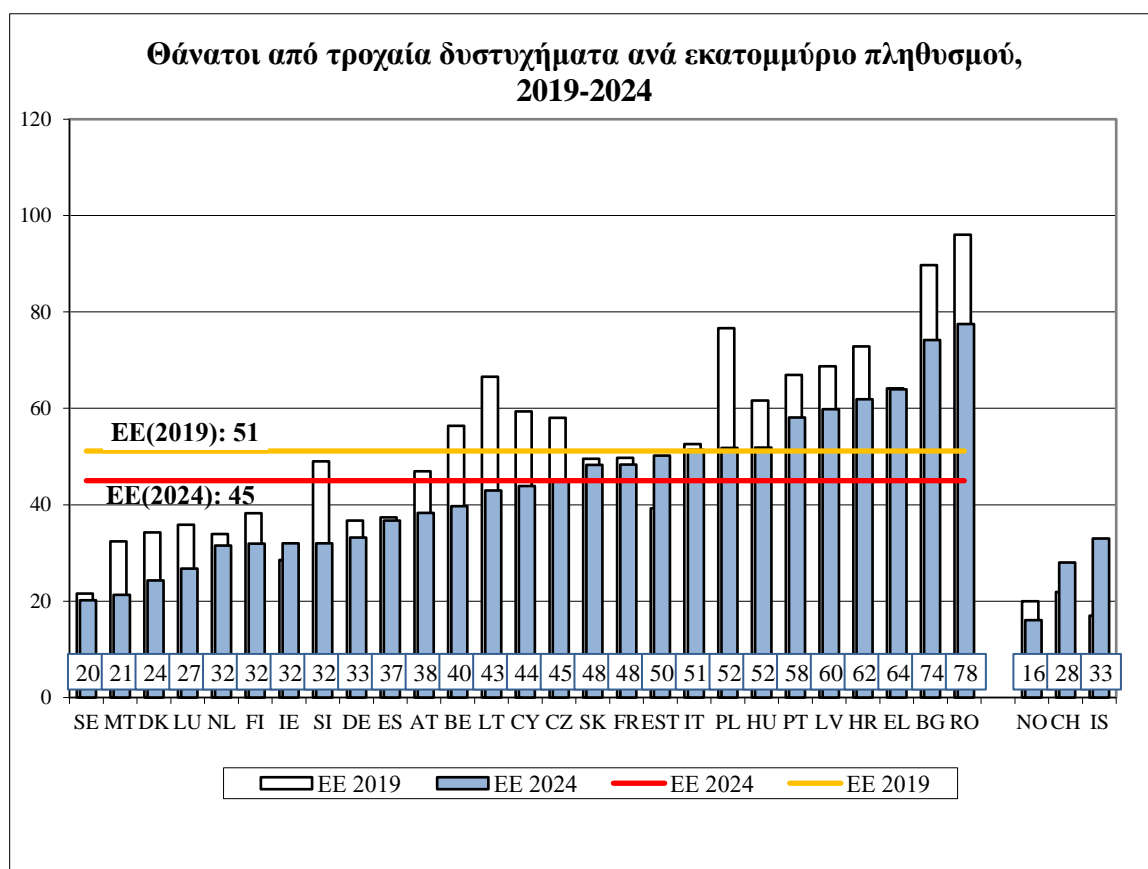
⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.

4.7. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Μολονότι αναλαμβάνονται σημαντικές πρωτοβουλίες σε επίπεδο ΕΕ όσον αφορά τη νομοθεσία, τη χρηματοδότηση, την έρευνα και την προβολή, την πρωταρχική ευθύνη για την οδική ασφάλεια φέρουν φορείς σε εθνικό, περιφερειακό και δημοτικό επίπεδο.

Στις ειδικές ανά χώρα εκθέσεις που δημοσιεύονται με την παρούσα έκθεση περιγράφονται τα πολυάριθμα μέτρα που λαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο. Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα μέτρα αυτά πλαισιώνονται από πολυετείς στρατηγικές, σχέδια δράσης ή προγράμματα σε κυβερνητικό επίπεδο για τον καθορισμό διακριτών εθνικών προτεραιοτήτων, τη διάθεση χρηματοδότησης και τον ορισμό συγκεκριμένων στόχων.

Οι συγκεκριμένες εκθέσεις ανά χώρα δείχνουν σαφώς ότι, σε πολλές περιπτώσεις, η σταθερή ανάληψη δράσης, η πραγματοποίηση επενδύσεων και η ιεράρχηση των προτεραιοτήτων για την οδική ασφάλεια έχουν αποδώσει καρπούς. Για παράδειγμα, παρόλο που εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν προκλήσεις, η Πολωνία, η Λιθουανία και η Σλοβενία πέτυχαν μείωση των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων κατά 33-35 % το 2024 σε σύγκριση με το 2019, με αποτέλεσμα να βρίσκονται στη σωστή κατεύθυνση για την επίτευξη του στόχου μείωσης κατά 50 % έως το 2030. Εν τω μεταξύ, ορισμένες χώρες, μεταξύ των οποίων η Βουλγαρία, η Ρουμανία και η Ελλάδα, εξακολουθούν να καταγράφουν σημαντικά υψηλότερους αριθμούς θανάτων από τροχαία δυστυχήματα σε σύγκριση με τον μέσο όρο της ΕΕ, στοιχείο που αναδεικνύει την ανάγκη ανάληψης περαιτέρω δράσης στα εν λόγω κράτη μέλη. Αν και το 2025 θεσπίστηκαν νέα μέτρα πολιτικής για την οδική ασφάλεια σε ορισμένες χώρες, ο αντίκτυπός τους δεν αντικατοπτρίζεται ακόμη στα δεδομένα οδικής ασφάλειας.



Γράφημα 5 Θάνατοι από τροχαία δυστυχήματα στην ΕΕ ανά εκατομμύριο πληθυσμού, 2019-2024. Πηγές: Βάση δεδομένων CARE της ΕΕ για τα τροχαία δυστυχήματα: για πληθυσμιακά δεδομένα βλ. Eurostat (διαδικτυακός κωδικός δεδομένων [demo_pjan](#))

Τα επιτυχημένα μέτρα μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με το εθνικό πλαίσιο. Στα μέτρα που έχουν σημειώσει σημαντικές επιτυχίες περιλαμβάνονται οι ειδικά προσαρμοσμένες επενδύσεις σε οδικές υποδομές και στην αστική οδική ασφάλεια στην Πολωνία· η εφαρμογή ορίου ταχύτητας 30 km/h στα αστικά κέντρα σε ολόκληρη την Ισπανία· η ανάπτυξη εκτεταμένου δικτύου αυτοματοποιημένων καμερών κυκλοφορίας στη Γαλλία· η δημιουργία μιας νέας εθνικής πολιτικής πλατφόρμας για την οδική ασφάλεια για όλα τα επίπεδα ομοσπονδιακής και περιφερειακής διακυβέρνησης στο Βέλγιο· και η υλοποίηση εμπειριστατωμένων και άρτια εκτελεσμένων εκστρατειών ευαισθητοποίησης για την οδική ασφάλεια στη Δανία.

Λεπτομέρειες σχετικά με τα χαρακτηριστικά οδικής ασφάλειας κάθε κράτους μέλους παρατίθενται στις εκθέσεις ανά χώρα που δημοσιεύονται από κοινού με την παρούσα ανακοίνωση⁴⁷.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en?prefLang=el
<https://lex.europa.eu/homepage.html?locale=el>

[https://eur-](https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=el)

5. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΜΕ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Αρκετά ζητήματα που δεν είχαν προσελκύσει ιδιαίτερο ενδιαφέρον κατά την έγκριση του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030 έχουν έκτοτε αναδειχθεί ως τομείς που επιβάλλουν την ανάληψη στοχευμένης δράσης για τη μείωση των επιπτώσεών τους στην οδική ασφάλεια.

5.1. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Η δημογραφική δομή της ΕΕ υφίσταται σημαντικές αλλαγές που έχουν άμεσες επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Ο πληθυσμός γηράσκει, ενώ το ποσοστό των πολιτών ηλικίας 65 ετών και άνω προβλέπεται να αυξηθεί από 22 % το 2024 σε 30 % έως το 2050⁴⁸. Αυτή η δημογραφική αλλαγή ενέχει ιδιαίτερες προκλήσεις, καθώς οι ηλικιωμένοι χρήστες του οδικού δικτύου γίνονται περισσότερο ευάλωτοι λόγω της σωματικής αδυναμίας, του βραδύτερου χρόνου αντίδρασης και των υψηλότερων ποσοστών σοβαρότητας των τραυματισμών⁴⁹.

Η τάση για μεγαλύτερη αστικοποίηση συνεχίζεται, δεδομένου ότι πάνω από το 75 % του πληθυσμού της ΕΕ ζει πλέον σε αστικές περιοχές⁵⁰. Αυτή η συγκέντρωση ατόμων σε δομημένα περιβάλλοντα δημιουργεί νέα δυναμική όσον αφορά την κινητικότητα, όπως μεγαλύτερη ποικιλία τρόπων κινητικότητας, αυξημένο όγκο πεζών και ποδηλατών και μεγαλύτερη πυκνότητα κυκλοφορίας.

5.2. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας βιώνει έναν πρωτοφανή τεχνολογικό μετασχηματισμό με σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια. Τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού (ADAS) αρχίζουν να αποτελούν συνήθη χαρακτηριστικά, με τεχνολογίες όπως η αυτόματη πέδηση έκτακτης ανάγκης, η υποβοήθηση της παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας και το σύστημα ευφυούς ελέγχου ταχύτητας που αποφέρουν μετρήσιμα οφέλη για την ασφάλεια. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η επιτυχία αυτών των χαρακτηριστικών είναι καίριας σημασίας να διασφαλιστεί η αποδοχή τους από τους οδηγούς.

Οι τεχνολογίες συνδεδεμένων οχημάτων διευκολύνουν την αποστολή προειδοποιήσεων κινδύνου σε πραγματικό χρόνο και τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης της κυκλοφορίας. Η επικοινωνία μεταξύ οχημάτων και μεταξύ οχημάτων και υποδομών μπορεί να προειδοποιεί τους οδηγούς για επικίνδυνες συνθήκες, τοποθεσίες ατυχημάτων και

⁴⁸ Πηγή: Eurostat (διαδικτυακοί κωδικοί δεδομένων [proj_23np](#) και [demo_pjanbroad](#)), σχετικό άρθρο στη σελίδα «Statistics Explained» (Επεξήγηση στατιστικών στοιχείων): https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ Βλ. θεματική έκθεση για τους ηλικιωμένους στις ιστοσελίδες https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_el και <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Πηγή: Eurostat (διαδικτυακός κωδικός δεδομένων [cens_21urb01](#)), βλ. επίσης: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

βέλτιστες διαδρομές. Η εφαρμογή αυτών των τεχνολογιών στα κράτη μέλη αποδεικνύει την προστιθέμενη αξία τους. Έχει αποδειχθεί ότι οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης φθάνουν στον προορισμό τους ταχύτερα και ασφαλέστερα και οι οδικοί μεταφορείς διαθέτουν ακριβείς πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τις μέσες ταχύτητες και την πυκνότητα της κυκλοφορίας. Η αποτελεσματικότητα του συστήματος ενισχύεται με κάθε νέο όχημα που προστίθεται, αλλά δεν έχει ακόμη επιτευχθεί ολοκληρωμένη κάλυψη σε επίπεδο ΕΕ, ιδίως για τις υπηρεσίες επικοινωνίας μεταξύ οχημάτων.

Η σταδιακή εισαγωγή αυτοματοποιημένων οχημάτων παρουσιάζει ταυτοχρόνως ευκαιρίες και προκλήσεις. Μολονότι έχει αποδειχθεί ότι τα υψηλότερα επίπεδα αυτοματοποίησης μειώνουν τις επιπτώσεις του ανθρώπινου σφάλματος, η μεταβατική περίοδος θα δημιουργήσει νέες προκλήσεις, μεταξύ των οποίων η διαχείριση της ασφαλούς αλληλεπίδρασης μεταξύ αυτόνομων οχημάτων και οχημάτων με άνθρωπο οδηγό σε συνθήκες μεικτής κυκλοφορίας, η διασφάλιση της ασφάλειας των μη μηχανοκίνητων χρηστών του οδικού δικτύου και η στοιχειοθέτηση ευθύνης για τροχαίες συγκρούσεις στις οποίες εμπλέκονται αυτοματοποιημένα οχήματα.

5.3. ΕΞΕΛΙΣΣΟΜΕΝΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ο τομέας των μεταφορών και της κινητικότητας βρίσκεται σε φάση μετασχηματισμού λόγω της ανάπτυξης νέων υπηρεσιών και της αλλαγής της συμπεριφοράς των χρηστών του οδικού δικτύου. Η διάδοση των λύσεων μικροκινητικότητας, όπως τα ηλεκτρικά πατίνια, τα ηλεκτρικά ποδήλατα και άλλες συσκευές προσωπικής κινητικότητας, έχει δημιουργήσει νέες κατηγορίες ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου· οι χρήστες αυτοί αναγκάζονται συχνά να μοιράζονται τον περιορισμένο αστικό χώρο με πεζούς και ποδηλάτες.

Οι υπηρεσίες μίσθωσης οχημάτων και διαμοιρασμού αυτοκινήτων έχουν μεταβάλει τα πρότυπα μετακίνησης, με ενδεχόμενο αποτέλεσμα την αύξηση των οχηματοχιλιομέτρων στις πόλεις και την παράλληλη συγκέντρωση των δραστηριοτήτων σε περιόδους αιχμής.

Η οικονομία περιστασιακής απασχόλησης έχει οδηγήσει στην επέκταση των υπηρεσιών παράδοσης με τη χρήση μοτοσικλετών και ποδηλάτων που χρησιμοποιούνται από εργαζομένους οι οποίοι αντιμετωπίζουν χρονικές πιέσεις και οικονομικούς περιορισμούς που συχνά ενθαρρύνουν την υιοθέτηση συμπεριφορών ανάληψης κινδύνων⁵¹, ενώ οι τύποι οχημάτων που χρησιμοποιούνται από τους διανομείς, μεταξύ των οποίων τα ηλεκτρικά πατίνια που εισάγονται παράνομα ή τα μη εγκεκριμένα μοτοποδήλατα που υπερβαίνουν τα ισχύοντα όρια ταχύτητας, έχουν αυξήσει τους κινδύνους για την οδική ασφάλεια.

5.4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Η κλιματική αλλαγή έχει αναδειχθεί ως ένας σημαντικός αλλά υποτιμημένος παράγοντας που επηρεάζει την οδική ασφάλεια. Τα ακραία καιρικά φαινόμενα γίνονται ολοένα και

⁵¹ Βλ.: The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers (Το ανθρώπινο κόστος των ταχέων παραδόσεων: Συστηματική ανασκόπηση της βιβλιογραφίας σχετικά με τους επαγγελματικούς κινδύνους και τα αποτελέσματα ασφάλειας για τους εργαζομένους στον τομέα της παράδοσης στο τελικό στάδιο) — <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

πιο συχνά και σοβαρά και δημιουργούν επικίνδυνες συνθήκες οδήγησης. Οι καύσωνες μπορούν να προκαλέσουν φθορά των οδοστρωμάτων και να επηρεάσουν τις επιδόσεις των οδηγών, ενώ η αυξημένη συχνότητα καταγίδων, πλημμυρών και παγετών δημιουργεί επικίνδυνες συνθήκες που απαιτούν προσαρμοζόμενες υποδομές και ικανότητες αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Η αύξηση της θερμοκρασίας επηρεάζει επίσης τις επιδόσεις των οχημάτων, ιδίως των ηλεκτρικών οχημάτων, και μπορεί να αυξήσει τον κίνδυνο βλάβης των ελαστικών. Το φαινόμενο αστικής θερμικής νησίδας επιδεινώνει τις απειλές αυτές στις πόλεις, όπου οι επιφανειακές θερμοκρασίες μπορούν να υπερβούν σημαντικά τις θερμοκρασίες αέρα περιβάλλοντος.

5.5. ΚΥΒΕΡΝΟΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΔΕΛΟΜΕΝΩΝ

Λόγω της αύξησης της συνδεσιμότητας μεταξύ των οχημάτων προέκυψαν νέα τρωτά σημεία τα οποία μόλις που είχαν αναγνωριστεί κατά την αρχική ανάπτυξη του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030. Οι κυβερνοαπειλές για τα συνδεδεμένα και τα αυτοματοποιημένα οχήματα έχουν τη δυνατότητα πρόκλησης συγκρούσεων, απενεργοποίησης των συστημάτων ασφάλειας και υπονόμευσης της ιδιωτικότητας, τρωτά σημεία τα οποία θα αντιμετωπιστούν επίσης μέσω του κανονισμού για την κυβερνοανθεκτικότητα⁵².

Η συλλογή δεδομένων είναι πλέον πολύ πιο διαδεδομένη κατά την τελευταία πενταετία, αλλά το δυναμικό των μαζικών δεδομένων δεν έχει ακόμη μετατραπεί σε αξιοποιήσιμες πληροφορίες για την οδική ασφάλεια. Σπανίως ανταλλάσσονται τα δεδομένα επί του οχήματος που τηρούνται από τους κατασκευαστές οχημάτων, τα δεδομένα σχετικά με αξιώσεις για ατυχήματα που τηρούνται από ασφαλιστές και τα δεδομένα σχετικά με περιστατικά ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης που τηρούνται από νοσοκομεία και υπηρεσίες ασθενοφόρων για την επίτευξη σκοπών οδικής ασφάλειας. Για παράδειγμα, τα δεδομένα που προέρχονται από ηλεκτρονικά συστήματα καταγραφής δεδομένων οχημάτων είναι προσβάσιμα μόνο για συγκεκριμένους ερευνητικούς σκοπούς, όπως η έρευνα σχετικά με συμβάντα κατά τα δευτερόλεπτα που προηγούνται μιας συγκεκριμένης σύγκρουσης, τα οποία όμως δεν διατίθενται σε αναλυτική μορφή ώστε να συμβάλλουν στην τεκμηρίωση της χάραξης πολιτικής.

6. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΜΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Τα τροχαία δυστυχήματα συνεπάγονται μια τεράστια κοινωνική, οικονομική και υγειονομική επιβάρυνση για την οικονομία της ΕΕ. Το εξωτερικό κοινωνικοοικονομικό κόστος των θανατηφόρων, των σοβαρών και των ελαφρών τραυματισμών εκτιμάται ότι ανέρχεται περίπου στο 2 % του ΑΕΠ των χωρών της ΕΕ⁵³. Το κόστος αυτό παραμένει σταθερά υψηλό παρά την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά τη μείωση της συχνότητας και του βαθμού σοβαρότητας των συγκρούσεων. Η μείωση των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα κατά το ήμισυ έως το 2030 (σε σχέση με το 2019) θα

⁵² [Κανονισμός - 2024/2847 - EL - EUR-Lex](#)

⁵³ European Commission Handbook on the external costs of transport (Εγχειρίδιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών) 2019 (επίκειται νέα έκδοση).

αποτρέψει περίπου 11 000 θανάτους και θα συμβάλει στη μείωση των περίπου 100 000 σοβαρών τραυματισμών που σημειώνονται κάθε χρόνο στους δρόμους μας.

Οι **δαπάνες ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και αποκατάστασης** αποτελούν τον πλέον άμεσο και ορατό οικονομικό αντίκτυπο. Το κόστος των ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, της νοσηλείας, της αποκατάστασης και της μακροχρόνιας περίθαλψης των θυμάτων συγκρούσεων επιβαρύνει τους προϋπολογισμούς ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης σε όλα τα κράτη μέλη⁵⁴. Επιπλέον, το ποσοστό των σοβαρών τραυματισμών μειώνεται με βραδύτερο ρυθμό σε σύγκριση με το ποσοστό των θανάτων. Το κόστος της αντιμετώπισης των επιπτώσεων που έχουν τα τροχαία δυστυχήματα στην **ψυχική υγεία** των επιζώντων, των οικογενειών και των μαρτύρων προσθέτει μια περαιτέρω οικονομική επιβάρυνση⁵⁵.

Η **απώλεια παραγωγικότητας και οικονομικής παραγωγής** αποτελεί μια δεύτερη σημαντική συνιστώσα των επιπτώσεων των συγκρούσεων. Κάθε θανατηφόρο τροχαίο δυστύχημα συνεπάγεται απώλεια δεκαετιών ζωής, τόσο σε προσωπικό όσο και σε επίπεδο εργασίας, ενώ οι σοβαροί τραυματισμοί συχνά οδηγούν σε μόνιμη αναπηρία ή σε μειωμένη ικανότητα εργασίας. Η απώλεια παραγωγικότητας οφείλεται στη μείωση του χρόνου εργασίας και στο κόστος αντικατάστασης του ανθρώπινου κεφαλαίου, αλλά και στην αδυναμία των πληγέντων να παράσχουν μη αμειβόμενη εργασία, όπως οικιακές ή εθελοντικές εργασίες.

Το **κόστος υποδομών και αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης** περιλαμβάνει την ανάπτυξη υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, τη διαχείριση της κυκλοφορίας κατά τις εργασίες απομάκρυνσης των οχημάτων και καθαρισμού του οδοστρώματος, τις υλικές ζημιές και την επισκευή ή την αντικατάσταση οχημάτων. Αυτό το άμεσο κόστος αυξάνεται, καθώς τα οχήματα και οι οδικές υποδομές αποκτούν πιο εξελιγμένες τεχνολογικές ικανότητες και, ως εκ τούτου, η επισκευή ή η αντικατάστασή τους είναι πιο δαπανηρή.

Οι **διοικητικές δαπάνες** προκύπτουν από τις δαπάνες για την αποστολή αστυνομικών, πυροσβεστικών και άλλων (μη ιατρικών) υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης στον τόπο των συγκρούσεων. Υπάρχουν επίσης περαιτέρω δαπάνες που συνδέονται με την απονομή δικαιοσύνης, όπως δικαστικές δαπάνες, δαπάνες για την άσκηση δίωξης κατά των παραβατών, δαπάνες άσκησης αγωγών και ασφαλιστικές δαπάνες.

Πέραν του άμεσου κόστους, τα τροχαία δυστυχήματα έχουν σημαντικές έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις. Στα παραδείγματα περιλαμβάνονται η απώλεια χρόνου και η αυξημένη κατανάλωση καυσίμων που προκαλούνται από την **κυκλοφοριακή συμφόρηση** λόγω των συγκρούσεων.

⁵⁴ Βλ.: Study to Support Assessment of the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 At the Mid-Point (Μελέτη για την υποστήριξη της αξιολόγησης του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030) <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>
<https://op.europa.eu/el/>

⁵⁵ Για παράδειγμα, στο πλαίσιο του έργου IMPROVA που χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη» διενεργήθηκε συστηματική ανασκόπηση περισσότερων από 1 400 μελετών σχετικά με τις ψυχολογικές επιπτώσεις των τροχαίων δυστυχημάτων και εντοπίστηκε μια σειρά μακροπρόθεσμων συνεπειών, στις οποίες περιλαμβάνονται διαταραχές που σχετίζονται με το στρες (όπως η διαταραχή μετατραυματικού στρες και διαταραχές προσαρμογής), αγχώδεις διαταραχές και φοβίες, διαταραχές της διάθεσης (όπως κατάθλιψη) και άλλες λειτουργικές διαταραχές.

7. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Για την αξιοποίηση του δυνητικού οικονομικού οφέλους από την πρόληψη των τροχαίων δυστυχημάτων απαιτούνται σημαντικές αλλά οικονομικά αποδοτικές επενδύσεις. Απαιτείται συντονισμένη χρηματοδότηση σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης για τη βελτίωση των υποδομών, την ενίσχυση της επιβολής της νομοθεσίας, την εφαρμογή τεχνολογιών για την ασφάλεια των οχημάτων και τη δημιουργία εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Ωστόσο, έρευνες δείχνουν ότι η οικονομική απόδοση αυτών των επενδύσεων υπερβαίνει σημαντικά το κόστος, με αποτέλεσμα η βελτίωση της οδικής ασφάλειας να αποτελεί ένα από τα πλέον οικονομικά αποδοτικά μέτρα δημόσιας πολιτικής που διαθέτουμε⁵⁶. Υπάρχουν αδιαμφισβήτητα οικονομικά επιχειρήματα υπέρ της ταχύτερης ανάληψης δράσης για την οδική ασφάλεια, καθώς το κόστος της αδράνειας υπερβαίνει κατά πολύ τις επενδύσεις που απαιτούνται για την αποτελεσματική ανάληψη δράσης.

Το ΕΕΣ, στην ειδική έκθεσή του για το 2024, επισήμανε ότι, συχνά, η οδική ασφάλεια δεν ήταν βασικό κριτήριο για την επιλογή έργων υποδομών που συγχρηματοδοτούνται από την ΕΕ· στα κριτήρια επιλογής συχνά δεν λαμβάνονταν υπόψη τα τμήματα του οδικού δικτύου με υψηλά ποσοστά ατυχημάτων. Το ΕΕΣ συνέστησε σαφέστερη προτεραιοποίηση, ώστε οι μελλοντικές χρηματοδοτικές προσπάθειες να επικεντρωθούν στα μέτρα που είναι πιθανότερο να μειώσουν τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς.

Πέραν της ανάγκης για επενδύσεις σε νέες και ανασχεδιασμένες οδικές υποδομές, πρέπει επίσης να διατεθούν κονδύλια για τη συντήρηση των εν λόγω οδικών υποδομών. Όχι μόνο είναι περισσότερα τα νέα οχήματα στο οδικό δίκτυο της ΕΕ —από το 2019 έχει σημειωθεί αύξηση κατά σχεδόν 5 εκατομμύρια επιβατικά αυτοκίνητα και κατά πάνω από 270 000 φορτηγά⁵⁷— αλλά και ο αντίκτυπος της κλιματικής αλλαγής εκδηλώνεται μέσω της αυξημένης συχνότητας και της έντασης των πυρκαγιών, των καταιγίδων και των πλημμυρών, παράμετροι που συνολικά έχουν επιπτώσεις στην οδική ακεραιότητα και ασφάλεια. Μια περαιτέρω πτυχή είναι η αυξανόμενη ανάγκη διευκόλυνσης της στρατιωτικής κινητικότητας και της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις διπλής χρήσης σε ολόκληρη την ΕΕ, κατάσταση που απαιτεί αναβαθμίσεις σε επιλεγμένα τμήματα των οδικών υποδομών (π.χ. σε οδούς, γέφυρες και σήραγγες) για τη διασφάλιση της δομικής ευρωστίας και της επιχειρησιακής ανθεκτικότητας. Οι εν λόγω αναβαθμίσεις θα πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία νέων σημείων συμφόρησης και να διατηρείται η λειτουργικότητα υπό αυξημένα φορτία και ακραίες συνθήκες (π.χ. αυξημένες ροές βαρέων οχημάτων, αναδρομολόγηση έπειτα από συμβάν).

Οι παράγοντες κινδύνου και οι προκλήσεις στο οδικό δίκτυο αναδεικνύουν επίσης τη διαρκή ανάγκη πραγματοποίησης επενδύσεων σε δυνατότητες ανίχνευσης και επιβολής της νομοθεσίας όσον αφορά περιπτώσεις υπερβολικής ταχύτητας, οδήγησης υπό την

⁵⁶ Σε πρόσφατη μελέτη της Ολλανδίας (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) υπολογίστηκε ότι ο λόγος κόστους–οφέλους των εθνικών επενδύσεων σε οδικές υποδομές κυμαινόταν από 1:7 έως 1:2,5. Σε παλαιότερη έκθεση της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης των Διευθυντών Οδικών Αρτηριών συνοψίζονται οι λόγοι κόστους–οφέλους για μια σειρά μέτρων οδικής ασφάλειας: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών, διάσπασης της προσοχής, παραβίασης κόκκινου φωτεινού σηματοδότη και μη χρήσης ζώνης ασφαλείας. Οι επενδύσεις αυτές πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι αστυνομικές υπηρεσίες διαθέτουν επαρκείς πόρους για τη στελέχωση και τη διαχείριση των οδικών ελέγχων και πρέπει να υποστηρίζουν αυτοματοποιημένα συστήματα εντοπισμού με κάμερα και επιβολής της νομοθεσίας.

Η επιβολή της νομοθεσίας θα πρέπει να συνοδεύεται από τη χρηματοδότηση αποτελεσματικών εκστρατειών ευαισθητοποίησης και εκπαίδευσης σχετικά με την οδική ασφάλεια. Οι εκστρατείες αυτές πρέπει να είναι προσαρμοσμένες σε διάφορες ομάδες-στόχους (παιδιά, έφηβοι, εκπαιδευόμενοι και αρχάριοι οδηγοί, πιο πεπειραμένοι οδηγοί και λοιποί χρήστες οδικών δικτύων, όπως ποδηλάτες και άτομα που χρησιμοποιούν συσκευές προσωπικής κινητικότητας) και σε διάφορες ομάδες κινδύνου, όπως νέοι άνδρες, ηλικιωμένοι και μοτοσικλετιστές. Οι εν λόγω εκστρατείες είναι προτιμότερο να διεξάγονται σε εθνικό ή σε περιφερειακό επίπεδο, ωστόσο οι αρχές των κρατών μελών ζήτησαν από την ΕΕ να στηρίζει την προετοιμασία και την εκτέλεση τέτοιων εκστρατειών⁵⁸ και να διευκολύνει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών⁵⁹.

8. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Η παρούσα ενδιάμεση έκθεση καταδεικνύει την ανάγκη για ταχεία και στοχευμένη ανάληψη δράσης σε πολλαπλά μέτωπα. Η Επιτροπή έχει προσδιορίσει μια σειρά προτεραιοτήτων για όλα τα σχετικά επίπεδα διακυβέρνησης (ενωσιακό και εθνικό), με την υλοποίηση υφιστάμενων ή νέων δράσεων που απαιτούν άμεση προσοχή, σταθερή δέσμευση και ειδική χρηματοδότηση από όλους τους συμφεροντούχους.

8.1. ΤΑΧΥΤΕΡΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η συνεχής πρόκληση της μείωσης των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία δυστυχήματα επιβάλλει να δοθεί προτεραιότητα στην πραγματοποίηση επενδύσεων για την αναβάθμιση των οδικών υποδομών.

Η Επιτροπή καταρτίζει επί του παρόντος κατευθυντήριες γραμμές προς τις αρχές που είναι αρμόδιες για τις οδικές υποδομές σχετικά με τον σχεδιασμό «συγκοινωνικών παρόδιων χώρων», «αυτοεξηγούμενων και αυτοεπιβαλλόμενων οδών» και απαιτήσεων ποιότητας όσον αφορά τις οδικές υποδομές για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα δημοσιευθούν το 2026.

Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ⁶⁰ επικαιροποιήθηκε επίσης το 2024 προκειμένου να συμπεριληφθούν νέες απαιτήσεις ασφάλειας για το ευρωπαϊκό δίκτυο. Τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (στο εξής: ΣΒΑΚ) πρέπει πλέον να καλύπτουν και

⁵⁸ Για παράδειγμα, η ΕΕ συγχρηματοδότησε, μέσω του προγράμματος Erasmus+, το πρόγραμμα «Knights for Road Safety» για την εκπαίδευση σε θέματα οδικής ασφαλείας που απευθύνεται σε μαθητές.

⁵⁹ Οι εκπαιδευτικές εκστρατείες για την οδική ασφάλεια παρουσιάζονται συχνά στα ετήσια βραβεία αριστείας της ΕΕ για την οδική ασφάλεια.

⁶⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.

ζητήματα οδικής ασφάλειας και τα κράτη μέλη υποχρεούνται να συλλέγουν δεδομένα σχετικά με την ασφάλεια για κάθε αστικό κόμβο. Ο σχεδιασμός των υποδομών πρέπει να ανταποκρίνεται στις επιχειρησιακές ανάγκες, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας.

Η Επιτροπή δεσμεύεται:

- να συνεχίσει να στηρίζει τα κράτη μέλη για την αντιμετώπιση των ζητημάτων που προσδιορίζονται στις ανά χώρα εκθέσεις για την οδική ασφάλεια (συνοδεύουν την παρούσα έκθεση), μεταξύ άλλων σε περίπτωση που η εν λόγω στήριξη θα προσδιορίζεται από τα κράτη μέλη στα οικεία εθνικά και περιφερειακά σχέδια εταιρικής σχέσης για επενδύσεις και μεταρρυθμίσεις για την περίοδο χρηματοδότησης 2028-2034·
- να θέσει ως προϋπόθεση για την πραγματοποίηση επενδύσεων σε οδικές υποδομές στην ΕΕ τη συμπερίληψη στοιχείων οδικής ασφάλειας στα τμήματα του οδικού δικτύου με το μεγαλύτερο περιθώριο βελτίωσης της ασφάλειας⁶¹ και όπου η ανάληψη στοχευμένης δράσης μπορεί να επιφέρει τη μέγιστη δυνατή βελτίωση⁶², μεταξύ άλλων για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου·
- να στηρίζει τα κράτη μέλη στην εφαρμογή, όσον αφορά τις επενδύσεις τους στο οδικό δίκτυο, των επικείμενων κατευθυντήριων γραμμών του 2026 σχετικά με τον σχεδιασμό συγχωρούντων παρόδιων χώρων, αυτοεξηγούμενων και αυτοεπιβαλλόμενων οδών και υποδομών για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου·
- να στηρίζει τα κράτη μέλη στην ενσωμάτωση των απαιτήσεων για την οδική ασφάλεια, την ανθεκτικότητα και τη λειτουργικότητα στα έργα συντήρησης και αναβάθμισης του οδικού δικτύου που υλοποιούνται για τη διευκόλυνση της στρατιωτικής κινητικότητας ή της διπλής χρήσης, ιδίως των έργων που αφορούν σημεία συμφόρησης, όπως γέφυρες και σήραγγες, μεταξύ άλλων μέσω κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον σχεδιασμό· για τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να εξεταστούν οι διαδικασίες οδικής ασφάλειας που ορίζονται στην οδηγία 2008/96/EK για τα τμήματα του οδικού δικτύου που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, αλλά είναι σημαντικά για τη στρατιωτική κινητικότητα·
- να υποστηρίξει τη δωρεάν παροχή ευρύτερου φάσματος ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες, συμπεριλαμβανομένων ενδεχομένως πληροφοριών για συμβάντα όπως «τέλος ουράς αναμονής» ή «προσεγγίζοντα οχήματα έκτακτης ανάγκης» σε εκτεταμένο γεωγραφικό δίκτυο· για τον σκοπό αυτόν, προγραμματίζεται

⁶¹ Με βάση τα άρθρα 5, 6α και 6δ της οδηγίας για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών, με την οποία καταρτίζεται χάρτης της ΕΕ για την αποτίμηση επικινδυνότητας των οδών που καλύπτουν το οδικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ και το σύνολο των αυτοκινητόδρομων, των κύριων οδικών αξόνων που συνδέουν μεγάλες πόλεις ή περιφέρειες και των υπεραστικών οδικών αξόνων που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ.

⁶² Θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στα πλέον προβληματικά τμήματα του οδικού δικτύου τα οποία προσδιορίζονται στο έγγραφο «Network Wide Road Safety Assessment [Methodology](#) and Implementation Handbook» (Μεθοδολογία αξιολόγησης της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου και εγχειρίδιο εφαρμογής) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2023) ή σύμφωνα με τις εθνικές μεθοδολογίες που συμμορφώνονται με το άρθρο 5 της οδηγίας 2008/96/EK (οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών).

αναθεώρηση των υφιστάμενων τεχνικών προδιαγραφών⁶³ στο πλαίσιο της οδηγίας για τα ευφυή συστήματα μεταφορών⁶⁴.

- να στηρίζει περαιτέρω τα κράτη μέλη στην ανάπτυξη βελτιωμένων λύσεων διαχείρισης της κυκλοφορίας και έξυπνης επιβολής της νομοθεσίας⁶⁵.
- να εξετάσει τον βέλτιστο τρόπο προώθησης της περαιτέρω υιοθέτησης των συνεργατικών ευφυών συστημάτων μεταφορών (C-ITS), μεταξύ άλλων μέσω τεχνικών προδιαγραφών.
- να εκδώσει έγγραφο καθοδήγησης προς τα κράτη μέλη σχετικά με τη συνεχή παροχή της υπηρεσίας eCall για οχήματα εξοπλισμένα με eCall 2G/3G, μεταξύ άλλων σχετικά με πιθανά ρυθμιστικά εργαλεία σε εθνικό επίπεδο για τη διατήρηση τουλάχιστον ενός δικτύου κυκλωματομεταγωγής έως το 2030.

8.2. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΟΤΡΟΠΗΣ

Η αποτελεσματικότητα των μέτρων οδικής ασφάλειας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη συνεπή και ορατή επιβολή τους.

Η Επιτροπή:

- θα συνεχίσει να στηρίζει τα κράτη μέλη στην ανάπτυξη ισχυρών στρατηγικών επιβολής για την αντιμετώπιση των επίμονων προκλήσεων της υπερβολικής ταχύτητας, της οδήγησης σε κατάσταση μέθης και της διάσπασης της προσοχής με την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μέσω πρωτοβουλιών και ομάδων όπως η ομάδα υψηλού επιπέδου για την οδική ασφάλεια, το πρόγραμμα ανταλλαγών για την οδική ασφάλεια, ο Ευρωπαϊκός Χάρτης Οδικής Ασφάλειας και η ομάδα εμπειρογνομόνων στο πλαίσιο της CARE. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνεται η χρήση αυτοματοποιημένων τεχνολογιών επιβολής και η παροχή τεκμηριωμένης έρευνας σχετικά με επιτυχείς προσεγγίσεις.
- θα εξακολουθήσει να διευκολύνει την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των αρχών που είναι αρμόδιες για τις άδειες οδήγησης και τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, μεταξύ άλλων μέσω της χρήσης εργαλείων τεχνολογίας των πληροφοριών (ΤΠ), όπως το MoveHub.
- θα ενισχύσει την αποτελεσματικότητα της αμοιβαίας συνδρομής όσον αφορά την επιβολή ποινών για παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια με σαφέστερα προσδιορισμένες διαδικασίες και θα παράσχει οικονομική στήριξη για τον σκοπό αυτόν.
- θα εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές προς τα κράτη μέλη σχετικά με τη διαχείριση της ταχύτητας.

⁶³ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 886/2013 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2013, προς συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δεδομένα και τις διαδικασίες για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες.

⁶⁴ [Οδηγία \(ΕΕ\) 2023/2661 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 2023, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς.](#)

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_el.

8.3. ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Αξιοποιώντας το κανονιστικό πλαίσιο δεκαετιών για την ασφάλεια των οχημάτων, και πιο πρόσφατα αυτό του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων⁶⁶, η Επιτροπή:

- θα εργαστεί για την επιτάχυνση της ανάπτυξης προηγμένων συστημάτων ασφάλειας και τη στήριξη της μετάβασης σε συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα οχήματα·
- θα διενεργήσει αξιολόγηση των μέτρων ασφάλειας του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων το 2027.

Επιπλέον, η Επιτροπή διευκολύνει τη δημιουργία διασυνοριακών κλινών δοκιμών, παρέχοντας τη δυνατότητα μεγάλης κλίμακας δοκιμών πριν από την ανάπτυξη αυτόνομων οχημάτων τόσο για τη μεταφορά επιβατών όσο και για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο ενιαίου διασυνοριακού καθεστώτος αδειοδότησης. Οι εν λόγω κλίνες δοκιμών αναμένεται να συμβάλουν στην ετοιμότητα της αγοράς και στην εμπορική εκμετάλλευση των αυτόνομων οχημάτων και να προσδιορίσουν χαρακτηριστικά τα οποία ενδέχεται να χρειάζονται βελτίωση για λόγους ασφάλειας. Χάρη στην πρωτοβουλία αυτή τα κράτη μέλη θα μπορέσουν να αναπτύξουν περαιτέρω συνδεδεμένες υποδομές [συμπεριλαμβανομένων των συνεργατικών ευφών συστημάτων μεταφορών (C-ITS)] για την ταχύτερη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ οχημάτων και υποδομών, βελτιώνοντας έτσι περαιτέρω την οδική ασφάλεια.

8.4. ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Βασιζόμενη σε μελέτη⁶⁷ που εξετάζει τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που συνδέονται με τη ρύθμιση των συσκευών προσωπικής κινητικότητας, η Επιτροπή δεσμεύεται:

- να αντλήσει συμπεράσματα σχετικά με τα δυνητικά οφέλη της εναρμόνισης των τεχνικών προδιαγραφών των συσκευών προσωπικής κινητικότητας⁶⁸.
- να καταρτίσει κατευθυντήριες γραμμές προς τα κράτη μέλη και τις περιφερειακές και τοπικές διοικήσεις σχετικά με τα ζητήματα που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τη διασφάλιση της ασφάλειας των οδηγών και άλλων χρηστών του οδικού δικτύου κατά τη χρήση συσκευών προσωπικής κινητικότητας· οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα καλύπτουν την καθοδήγηση που παρέχεται στον θεματικό οδηγό ΣΒΑΚ του 2021 σχετικά με την ασφαλή χρήση συσκευών μικροκινητικότητας⁶⁹.

⁶⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144.

⁶⁷ Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices — Final Report (1.0) [Μελέτη σχετικά με την ανάγκη θέσπισης εναρμονισμένων κανόνων για τη στήριξη της αύξησης της μικροκινητικότητας και της ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας για τις συσκευές προσωπικής κινητικότητας — Τελική έκθεση (1.0)], Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

⁶⁸ Όπως ζητήθηκε από τους υπουργούς Μεταφορών κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας τον Δεκέμβριο του 2025.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_el.

8.5. ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ

Το τρέχον πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη» για την περίοδο 2021-2027 θα εξακολουθήσει να δίνει προτεραιότητα στην έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της οδικής ασφάλειας, με ιδιαίτερη έμφαση στην κατανόηση και στην αντιμετώπιση των αναδυόμενων προκλήσεων. Στους ερευνητικούς τομείς προτεραιότητας περιλαμβάνονται η οδική ασφάλεια και η ανθεκτικότητα του οδικού δικτύου στις αγροτικές περιοχές, η ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες συσκευών μικροκινητικότητας, καθώς και η χρήση τεχνητής νοημοσύνης και μαζικών δεδομένων για την πρόβλεψη και την αποφυγή τροχαίων δυστυχημάτων.

Η Επιτροπή θα στηρίζει επίσης την καινοτομία στις τεχνολογίες ασφάλειας των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών ανθρώπου/τεχνολογίας στα συστήματα των οχημάτων. Θα ενθαρρύνει περαιτέρω τη συνεργασία μεταξύ κατασκευαστών αυτοκινήτων, εταιρειών τεχνολογίας και ερευνητικών ιδρυμάτων μέσω της σύμπραξης για συνδεδεμένη, συνεργατική και αυτοματοποιημένη κινητικότητα (σύμπραξη CCAM).

8.6. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ

Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να στηρίζει τις ανταλλαγές βέλτιστων πρακτικών για την εκπαίδευση και την ευαισθητοποίηση σχετικά με την οδική ασφάλεια, ειδικότερα μέσω του Χάρτη Οδικής Ασφάλειας της ΕΕ⁷⁰, του προγράμματος ανταλλαγών της ΕΕ σχετικά με την οδική ασφάλεια και των διετών διασκέψεων της.

Η Επιτροπή θα επιδιώξει επίσης να ενσωματώσει την εκπαίδευση και την ευαισθητοποίηση σχετικά με την οδική ασφάλεια σε άλλα μέσα χρηματοδότησης και προβολής που χρησιμοποιεί η ΕΕ, μεταξύ άλλων στο πρόγραμμα Erasmus+ και σε περιπτώσεις που προσδιορίζονται από τα κράτη μέλη στα οικεία εθνικά και περιφερειακά σχέδια εταιρικής σχέσης για την περίοδο χρηματοδότησης 2028-2034, ιδίως σε σχέση με την αστική και την αγροτική κινητικότητα.

8.7. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΡΓΟΔΟΤΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Η Επιτροπή θα καλέσει τους εργοδότες τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημόσιου τομέα να υιοθετήσουν εταιρικές πολιτικές που δίνουν προτεραιότητα στην ασφάλεια των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Οι συστάσεις αυτές προτείνεται να βασιστούν στις συστάσεις της ομάδας ακαδημαϊκών εμπειρογνομόνων για την 4η παγκόσμια υπουργική διάσκεψη για την οδική ασφάλεια⁷¹ που πραγματοποιήθηκε στο Μαρακές του Μαρόκου τον Απρίλιο του 2025.

Οι συστάσεις αυτές περιλαμβάνουν τη διασφάλιση της ενσωμάτωσης στοιχείων οδικής ασφάλειας σε κανονισμούς και πρακτικές για την ασφάλεια στην εργασία, με τις κρατικές αρχές και τους οργανισμούς να δίνουν το παράδειγμα. Αυτό θα μπορούσε να

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

⁷¹ Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety (Σώζοντας ζωές μετά το 2025: Λαμβάνοντας περαιτέρω μέτρα: Συστάσεις της ομάδας ακαδημαϊκών εμπειρογνομόνων για την 4η παγκόσμια υπουργική διάσκεψη για την οδική ασφάλεια), Σουηδική υπηρεσία μεταφορών, 2025.

επιτευχθεί με την ανάπτυξη νοοτροπίας ασφάλειας σε ολόκληρο τον οργανισμό και την εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας, όπως το ISO 45001 ή το ISO 39001.

Οι οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών, συμπεριλαμβανομένων των ομάδων προάσπισης της οδικής ασφάλειας, των οργανώσεων υποστήριξης των θυμάτων και των επαγγελματικών ενώσεων, διαδραματίζουν καίριο ρόλο στη διατήρηση της ευαισθητοποίησης του κοινού, στην υποστήριξη της χάραξης πολιτικών και στην παροχή υπηρεσιών στα θύματα συγκρούσεων και στις οικογένειές τους.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να ασκεί πιέσεις για να διασφαλίσει την εν λόγω συμμετοχή του ιδιωτικού και τρίτου τομέα στην οδική ασφάλεια, μεταξύ άλλων μέσω: των διετών διασκέψεών της, του Χάρτη Οδικής Ασφάλειας της ΕΕ και των ετήσιων βραβείων αριστείας της ΕΕ για την οδική ασφάλεια⁷².

8.8. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΛΟΓΟΔΟΣΙΑ

Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρέχει μηχανισμούς παρακολούθησης και λογοδοσίας στους επαγγελματίες του τομέα της οδικής ασφάλειας για την προώθηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων για το 2030 και, εντέλει, για την επίτευξη του οράματος μηδενικών απωλειών έως το 2050. Αυτό θα επιτευχθεί με τους εξής τρόπους:

- με τη βάση δεδομένων CARE και την ομάδα εμπειρογνομόνων για τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τους θανάτους και τους τραυματισμούς από τροχαία δυστυχήματα και με τη χρήση τυποποιημένων εργαλείων υποβολής στοιχείων, καθώς και μέσω συνεργασίας με τα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων που συλλέγονται σχετικά με τους σοβαρούς τραυματισμούς και για την ανάλυση των δεδομένων για ορισμένους τύπους οχημάτων
- με το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας⁷³ και τη δημοσίευση αξιόπιστων και συγκρίσιμων δεδομένων σχετικά με τα τροχαία δυστυχήματα, καθώς και με διεξοδική ανάλυση και παροχή πληροφοριών σχετικά με τις τάσεις, τις πρακτικές και τις πολιτικές για την οδική ασφάλεια στην ΕΕ.

8.9. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Η συνεχής ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών και η κατάλληλη παρακολούθηση των ζητημάτων που τίθενται μέσω της ομάδας υψηλού επιπέδου για την οδική ασφάλεια, υπό την αιγίδα της Επιτροπής, αναμένεται να οδηγήσουν σε περαιτέρω βελτιώσεις.

Οι νέες προκλήσεις μπορούν να αντιμετωπιστούν μέσω της έγκρισης τύπου, της λήψης εθνικών μέτρων ή της νομοθεσίας της ΕΕ. Η κατασκευή βελτιωμένων υποδομών βασίζεται κατά κύριο λόγο στην εθνική χρηματοδότηση και η οδική ασφάλεια πρέπει να ανταγωνιστεί άλλες εθνικές πολιτικές προτεραιότητες. Η εκπαίδευση και η επιβολή της νομοθεσίας θα εξακολουθήσουν να αποτελούν εθνική αρμοδιότητα, η οποία θα εξαρτάται από τους διαθέσιμους πόρους και την πολιτική βούληση. Με την πρόσφατη

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_el.

έναρξη ισχύος της δέσμης νομοθετικών μέτρων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια⁷⁴, και με την επιφύλαξη της έκβασης των προτάσεων για τους τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων, επικαιροποιήθηκαν τα μέτρα σχετικά με την οδική ασφάλεια που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της ΕΕ. Συνολικά, η πρόοδος αναμένεται να είναι σταθερή, αλλά σταδιακή και να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πολιτική βούληση.

Ταυτόχρονα, το οικοσύστημα των συμφεροντούχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια δεν έχει διαμορφωθεί κατάλληλα ώστε να αποκομίσει τα δυνητικά σημαντικά οφέλη της οδικής ασφάλειας που υπόσχεται η πρόοδος στις τεχνολογίες αυτοματισμού των οχημάτων. Μολονότι το σχέδιο δράσης για την αυτοκινητοβιομηχανία⁷⁵ προσδιορίζει τον τομέα αυτό ως καθοριστική συνιστώσα του μελλοντικού θεματολογίου της ΕΕ για την ανταγωνιστικότητα, δεν έχει ακόμη δημιουργηθεί το θεσμικό πλαίσιο πέραν του σταδίου των δοκιμών. Υπάρχουν, ωστόσο, σημαντικές δυνατότητες χρηματοδότησης των εν λόγω δομών, σε μεγάλο βαθμό μέσω της επιβολής τελών χρήσης.

Κατά την εξέταση των ζητημάτων διακυβέρνησης, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των στρατηγικών διασυνοριακών διαδρόμων και κόμβων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εξυπηρετούν λειτουργίες διπλής χρήσης. Εν προκειμένω περιλαμβάνεται η διασφάλιση της συνοχής μεταξύ της οδικής ασφάλειας, της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ, της κυβερνοασφάλειας και των ζητημάτων ανθεκτικότητας.

Η Επιτροπή δεσμεύεται:

- για την επέκταση των έργων ανάπτυξης ικανοτήτων και των ανταλλαγών ορθών πρακτικών για την οδική ασφάλεια μεταξύ των αρχών σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης·
- για τη διατύπωση παρατηρήσεων με πιο δομημένο τρόπο προς τα κράτη μέλη σχετικά με τις κοινές ανησυχίες που εξέφρασαν στην ομάδα υψηλού επιπέδου για την οδική ασφάλεια·
- για την εξέταση της ανάγκης υλοποίησης αλλαγών στις δομές διακυβέρνησης της ΕΕ όσον αφορά την ασφαλή εισαγωγή συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων.

Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη:

- να διασφαλίσουν ότι διαθέτουν δομές και οντότητες για τη διακυβέρνηση και τον συντονισμό της οδικής ασφάλειας οι οποίες λειτουργούν ικανοποιητικά·
- να διαθέσουν επαρκή χρηματοδότηση σε προγράμματα ασφάλειας·

⁷⁴ Πρόκειται για τρεις οδηγίες: [οδηγία \(ΕΕ\) 2025/2205 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2025, για τις άδειες οδήγησης· οδηγία \(ΕΕ\) 2025/2206 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2025, για την τροποποίηση της οδηγίας \(ΕΕ\) 2025/2205 όσον αφορά ορισμένες αποφάσεις στέρησης του δικαιώματος οδήγησης· οδηγία \(ΕΕ\) 2024/3237 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2024, για την τροποποίηση της οδηγίας \(ΕΕ\) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια.](#)

⁷⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία [COM(2025) 95 final της 5ης Μαρτίου 2025], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

- να αναλάβουν τη δέσμευση για τακτική παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων προόδου.

Η Επιτροπή καλεί τις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές:

- να υιοθετήσουν ολοκληρωμένες προσεγγίσεις για την οδική ασφάλεια που ενσωματώνουν την ασφάλεια στον σχεδιασμό της χρήσης γης και των μεταφορών·
- να εφαρμόσουν στρατηγικές διαχείρισης της ταχύτητας·
- να εξασφαλίσουν επαρκείς υποδομές για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου·
- να αναπτύξουν ικανότητες αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η παρούσα επισκόπηση της εφαρμογής του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030 αποκαλύπτει τη σκληρή πραγματικότητα: μολονότι έχει σημειωθεί πρόοδος, ο ρυθμός βελτίωσης είναι ανεπαρκής σε πολλά κράτη μέλη σε βαθμό που δυσχεραίνει την επίτευξη του στόχου της ΕΕ με ορίζοντα το 2030. Ωστόσο, η επανεξέταση περιλαμβάνει επίσης ορισμένα θετικά στοιχεία: επισημαίνονται ορισμένα αποτελεσματικά μέτρα που θα μπορούσαν να αναπαραχθούν ή να κλιμακωθούν και γίνεται αναφορά στην ελπιδοφόρα εισαγωγή νέων τεχνολογιών και μεθόδων που μπορούν να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια. Επιπλέον, ορισμένες δράσεις και επενδύσεις χρειάζονται χρόνο για να έχουν αντίκτυπο και δεν αντικατοπτρίζονται αμέσως στα δεδομένα οδικής ασφάλειας. Είναι σημαντικό η Επιτροπή και τα κράτη μέλη να συνεχίσουν να αναλαμβάνουν δράση για την επίτευξη τόσο βραχυπρόθεσμων όσο και μακροπρόθεσμων θετικών αποτελεσμάτων.

Τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται συνοπτικά στην παρούσα έκθεση καταδεικνύουν τα αποτελέσματα που μπορούν να επιτευχθούν όταν οι φορείς σε όλα τα επίπεδα —από τα φυσικά πρόσωπα έως τις δομές διακυβέρνησης σε επίπεδο ΕΕ— συμβάλλουν στην εφαρμογή της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος, εντός των πεδίων αρμοδιοτήτων τους. Ωστόσο, η επιβράδυνση της προόδου προς την επίτευξη του οράματος μηδενικών απωλειών —στο πλαίσιο της ραγδαίας αύξησης της κυκλοφορίας και των νέων κοινωνικών και τεχνολογικών τάσεων— θέτει υπό αμφισβήτηση το αν η τρέχουσα «εργαλειοθήκη» για την οδική ασφάλεια είναι κατάλληλη για το μέλλον.

Η ανάλυση καταδεικνύει ότι οι προκλήσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας γίνονται ολοένα και πιο σύνθετες, καθώς επηρεάζονται από τη δημογραφική αλλαγή, τον τεχνολογικό μετασχηματισμό, την κλιματική αλλαγή και τα μεταβαλλόμενα πρότυπα κινητικότητας που δεν είχαν προβλεφθεί πλήρως κατά την ανάπτυξη του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030.

Ωστόσο, η έκθεση αποκαλύπτει επίσης σημαντικές ευκαιρίες για την επίτευξη προόδου. Η τεχνολογική πρόοδος όσον αφορά την ασφάλεια των οχημάτων, η αυξανόμενη ευαισθητοποίηση σχετικά με τα οικονομικά οφέλη των επενδύσεων στην ασφάλεια και η ολοένα και μεγαλύτερη πολιτική εστίαση στη βιώσιμη κινητικότητα δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες για την ταχεία ανάληψη δράσης.

Το ζητούμενο είναι να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες αυτές μέσω συντονισμένων, διαρκών προσπαθειών που υποστηρίζονται από επαρκείς πόρους σε ολόκληρη την ΕΕ και εντός των κρατών μελών σε όλα τα επίπεδα της διακυβέρνησης και της κοινωνίας. Οι

επενδύσεις στην οδική ασφάλεια αποφέρουν σημαντικά οφέλη, όχι μόνο με τη μορφή αποφυγής του κόστους αλλά και με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της οικονομικής παραγωγικότητας. Το επιχείρημα υπέρ της ανάληψης δράσης είναι πειστικό τόσο από κοινωνική όσο και από οικονομική άποψη.

Η επιτυχία θα εξαρτηθεί από την ανανέωση της πολιτικής δέσμευσης, την επαρκή χρηματοδότηση, τη μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των συμφεροντούχων και την προθυμία υιοθέτησης καινοτόμων προσεγγίσεων για την αντιμετώπιση των επίμονων προκλήσεων. Η Επιτροπή είναι πρόθυμη να στηρίζει τα κράτη μέλη και τους συμφεροντούχους σε αυτό το κρίσιμο εγχείρημα, έχοντας κατά νου ότι για την επίτευξη του οράματος μηδενικών απωλειών θα απαιτηθεί ανάληψη συλλογικής δράσης και κοινής ευθύνης.

Οι ζωές που μπορούν να σωθούν, οι τραυματισμοί που μπορούν να προληφθούν και τα οικονομικά οφέλη που μπορούν να εξασφαλιστούν αιτιολογούν τις διαρκείς προσπάθειες που θα απαιτηθούν για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια.

Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη και όλους τους συμφεροντούχους να δεχτούν επείγοντως την πρόκληση για τη δημιουργία ενός μέλλοντος στο οποίο η ΕΕ θα πλησιάζει όσο το δυνατόν περισσότερο τον στόχο του μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές και η κινητικότητα θα είναι βιώσιμη και ασφαλής. Χωρίς την ανανέωση της δέσμευσης, την πραγματοποίηση επενδύσεων και την ανάληψη δράσης σε όλα τα κράτη μέλη και σε επίπεδο ΕΕ, αυτή η προσπάθεια να σώσουμε ανθρώπινες ζωές στους δρόμους μας θα παραμείνει ευσεβής πόθος.