



Βρυξέλλες, 18 Μαΐου 2018  
(OR. en)

9040/18

---

---

**Διοργανικός φάκελος:  
2018/0129 (COD)**

---

---

**TRANS 208  
IA 136**

#### **ΠΡΟΤΑΣΗ**

---

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	17 Μαΐου 2018
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2018) 274 final
Θέμα:	Πρόταση για ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/EK για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο COM(2018) 274 final.

σνημμ.: COM(2018) 274 final



Βρυξέλλες, 17.5.2018  
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών**

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### • Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η οδική ασφάλεια στην ΕΕ έχει βελτιωθεί σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες χάρη στη δράση που έχει αναληφθεί σε επίπεδο ΕΕ και σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Από το 2001 έως το 2010, ο αριθμός θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ μειώθηκε κατά 43 % και κατά 19 % επιπλέον από το 2010 έως το 2016. Το 2016, 25 620 άτομα έχασαν τη ζωή τους στο οδικό δίκτυο της ΕΕ, δηλαδή 510 άτομα λιγότερα ως προς το 2015 και περίπου 5 900 άτομα λιγότερα ως προς το 2010.

Παρότι ορισμένα κράτη μέλη συνεχίζουν να σημειώνουν σημαντική πρόοδο κάθε χρόνο, τα ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ παρουσιάζουν στασιμότητα τα τελευταία έτη. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς στον τομέα της οδικής ασφάλειας έχουν αντιδράσει στην επιβράδυνση, ανανεώνοντας τη δέσμευσή τους σε αυτό τον σκοπό, όπως εκφράστηκε από τους υπουργούς μεταφορών της ΕΕ στο πλαίσιο της δήλωσης της Βαλέτας<sup>1</sup> σχετικά με την οδική ασφάλεια τον Μάρτιο του 2017.

Βάσει αυτής της πολιτικής ώθησης, η Επιτροπή προτείνει επίσης, παράλληλα με την παρούσα πρωτοβουλία, ένα πλαίσιο για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2020-2030, το οποίο θα ανταποκρίνεται καλύτερα στις γνωστές προκλήσεις και στις αλλαγές στην κινητικότητα που οφείλονται σε κοινωνικές τάσεις (π.χ., περισσότεροι ποδηλάτες και πεζοί, γηράσκουσα κοινωνία) και τεχνολογικές εξελίξεις. Το προτιμώμενο πλαίσιο ακολουθεί την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος. Αυτή η προσέγγιση βασίζεται στην αρχή ότι οι άνθρωποι μπορούν και θα συνεχίσουν να κάνουν λάθη και ότι οι φορείς σε όλα τα επίπεδα είναι από κοινού υπεύθυνοι να εξασφαλίζουν ότι τα τροχαία ατυχήματα δεν οδηγούν σε σοβαρούς ή μοιραίους τραυματισμούς. Σύμφωνα με την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος, η ασφάλεια όλων των μερών του συστήματος πρέπει να βελτιώνεται —οδοί και παρόδιοι χώροι, ταχύτητες, οχήματα και χρήση του οδικού δικτύου—, ώστε εάν ένα μέρος δεν λειτουργεί σωστά, τα υπόλοιπα μέρη να συνεχίσουν να προστατεύουν τους εμπλεκομένους.

Οι οδικές υποδομές θα συνεχίσουν να αποτελούν σε πολύ μεγάλο βαθμό μέρος της νέας προσέγγισης. Ο σωστός σχεδιασμός και η κατάλληλη συντήρηση των οδών μπορούν να μειώσουν την πιθανότητα τροχαίων ατυχημάτων, ενώ η «συγχωρούσα» οδική υποδομή (δηλ., οδοί που έχουν σχεδιαστεί με έξυπνο τρόπο ώστε τα σφάλματα κατά την οδήγηση να μην έχουν αμέσως σοβαρές συνέπειες) μπορεί να μειώσει τη σοβαρότητα των ατυχημάτων που συμβαίνουν.

Η οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών<sup>2</sup> (εφεξής «η οδηγία RISM») εκδόθηκε το 2008 προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα ζητήματα που αφορούν την οδική ασφάλεια βρίσκονται στην πρώτη γραμμή όλων των φάσεων του σχεδιασμού, της κατασκευής και της λειτουργίας των οδικών υποδομών. Ωστόσο, υπάρχουν μεγάλες διαφορές στον τρόπο με τον οποίο η οδηγία έχει εφαρμοστεί από τα κράτη μέλη, καθώς πολλές χώρες με υψηλές επιδόσεις υπερβαίνουν τις απαιτήσεις της οδηγίας, ενώ άλλες χώρες παρουσιάζουν υστέρηση.

<sup>1</sup> <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>.

<sup>2</sup> Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών, ΕΕ L 319 της 29.11.2008, σ. 59-67.

Ο γενικός στόχος της προτεινόμενης πρωτοβουλίας είναι η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και των σοβαρών τραυματισμών στα οδικά δίκτυα της ΕΕ με τη βελτίωση των επιδόσεων ασφάλειας των οδικών υποδομών. Οι ειδικοί στόχοι είναι οι εξής:

- βελτίωση της παρακολούθησης των ευρημάτων που προκύπτουν από τις διαδικασίες διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών·
- ενίσχυση της εναρμόνισης και της ανταλλαγής γνώσεων μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με αυτές τις διαδικασίες και απαιτήσεις·
- προστασία των ευάλωτων χρηστών των οδών·
- βελτίωση της εξάπλωσης νέων τεχνολογιών· και
- επίτευξη σταθερά υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας σε όλα τα κράτη μέλη, με αποδοτική χρήση των περιορισμένων χρηματοδοτικών πόρων.

Στόχος της αναθεωρημένης οδηγίας είναι η επίτευξη αυτών των στόχων με την εισαγωγή των ακόλουθων κύριων αλλαγών:

- επιβολή διαφάνειας και παρακολούθησης των διαδικασιών διαχείρισης της ασφάλειας των υποδομών·
  - καθιέρωση αξιολόγησης ολόκληρου του οδικού δικτύου, μια συστηματική και προορατική διαδικασία χαρτογράφησης των κινδύνων για την αξιολόγηση της εγγενούς ασφάλειας των οδών σε ολόκληρη την ΕΕ·
  - επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας πέραν του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), ώστε να καλύπτει τους αυτοκινητόδρομους και τους κύριους άξονες εκτός του δικτύου, καθώς και όλες τις οδούς εκτός των αστικών περιοχών που κατασκευάζονται με τη χρήση κονδυλίων της ΕΕ εν όλω ή εν μέρει·
  - καθορισμός γενικών απαιτήσεων για τις επιδόσεις όσον αφορά τη σήμανση του οδοστρώματος και την οδική σηματοδότηση, ώστε να διευκολυνθεί η ανάπτυξη συνεργατικών, συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων συστημάτων κινητικότητας· και
  - καθιέρωση της υποχρέωσης ώστε να λαμβάνονται συστηματικά υπόψη οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου σε όλες τις διαδικασίες διαχείρισης της οδικής ασφάλειας.
- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η πρωτοβουλία αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των αδυναμιών της οδηγίας 2008/96/ΕΚ.

Η πρωτοβουλία συνδέεται στενά με την πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια<sup>3</sup> και του κανονισμού για την ασφάλεια των πεζών<sup>4</sup>. Στόχος της πρότασης είναι η βελτίωση των κανόνων ασφάλειας των οχημάτων με την προσθήκη χαρακτηριστικών ασφάλειας, μεταξύ των οποίων είναι τα συστήματα ενεργού ασφάλειας που έχουν σχεδιαστεί

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, ΕΕ L 200 της 31.7.2009.

<sup>4</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών, ΕΕ L 35 της 4.2.2009.

για την πρόληψη των ατυχημάτων και χαρακτηριστικών για την προστασία των ευάλωτων χρηστών. Οι δύο πρωτοβουλίες είναι αλληλένδετες διότι η τεχνολογία των οχημάτων βασίζεται στην υποδομή (π.χ. ορατή οδική σήμανση για τη υποβοήθηση της παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας).

Όσον αφορά τις τεχνολογικές εξελίξεις, η πρόταση συνδέεται επίσης στενά με τις πρωτοβουλίες που αποτελούν μέρος της στρατηγικής της Επιτροπής για συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών (C-ITS)<sup>5</sup>.

Όλες αυτές οι πρωτοβουλίες θα πρέπει να θεωρείται ότι αποτελούν μέρος ενός ευρέος φάσματος μέτρων που αφορούν την οδική ασφάλεια σύμφωνα με την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος.

Η σχέση μεταξύ της οδηγίας RISM και της οδηγίας 2004/54/EK σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο («οδηγία για την ασφάλεια των σηράγγων») αξιολογήθηκε στο πλαίσιο καταλληλότητας και απλούστευσης του κανονιστικού πλαισίου.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση βασίζεται στη δημιουργία μιας Ευρώπης που προστατεύει, ενδυναμώνει και υπερασπίζεται στην οποία εστιάζει η Επιτροπή Juncker. Εντάσσεται στο πλαίσιο των προσπαθειών της Επιτροπής να φέρει τους Ευρωπαίους πολίτες πιο κοντά στην ΕΕ, καθιστώντας την προστασία τους προτεραιότητα. Συμβάλλει επίσης στην υλοποίηση του Ευρωπαϊκού Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων, ο οποίος ορίζει ότι «κάθε άνθρωπος έχει δικαίωμα πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες καλής ποιότητας, στις οποίες περιλαμβάνονται οι μεταφορές».

Συνάδει με τους στόχους που ορίζονται στη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές<sup>6</sup> και στις πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020<sup>7</sup>, ενώ παράλληλα αποτελεί μέρος του νέου πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2020-2030. Είναι συνεπής με τις προσπάθειες της Επιτροπής για τη διευκόλυνση λύσεων συνδεδεμένης, συνεργατικής και αυτοματοποιημένης κινητικότητας, και πιο συγκεκριμένα με την [ανακοίνωση για τη δημιουργία κλινών δοκιμών συλλογικής συνδεδεμένης αυτόνομης κινητικότητας], και αποτελεί μέρος της τρίτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, όπως παρουσιάστηκαν στο πλαίσιο των προτάσεων για την Ενεργειακή Ένωση.

## **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

- **Νομική βάση**

Η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα στον τομέα της ασφάλειας των μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Η πρόταση βασίζεται στο άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, το οποίο παρέχει τη βάση για τη θέσπιση μέτρων με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών,

<sup>5</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών, ένα ορόσημο προς τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα» (COM/2016/0766 final).

<sup>6</sup> Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», (COM(2011) 144 final).

<sup>7</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» (COM(2010) 389 final).

συμπεριλαμβανομένης της οδικής ασφάλειας. Δεδομένου ότι η αρμοδιότητα είναι συντρέχουσα, τίθενται ζητήματα που αφορούν την επικουρικότητα..

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Οι αρνητικοί εξωγενείς παράγοντες των τροχαίων ατυχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των θανάτων και της συμφόρησης, αποτελούν διασυννοριακό πρόβλημα, η επίλυση του οποίου δεν είναι εφικτή μόνο με εθνική ή τοπική δράση. Για την επίτευξη και τη διατήρηση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την ΕΕ, για το κύριο οδικό δίκτυο απαιτείται η στοχευμένη χρήση εναρμονισμένων διαδικασιών διαχείρισης της οδικής ασφάλειας βάσει κατάλληλου και αναλογικού κανονιστικού πλαισίου. Το αναγκαίο επίπεδο ασφαλούς κινητικότητας για τις βασικές συνιστώσες του οδικού δικτύου της ΕΕ δεν θα επιτυγχανόταν χωρίς παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ, δεδομένου ότι η εθελοντική δράση δεν υποστηρίζεται από όλα τα κράτη μέλη.

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση, καθώς και οι διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων<sup>8</sup> έχουν επιβεβαιώσει ότι η υφιστάμενη οδηγία έχει αποφέρει αποτελέσματα και τυγχάνει ευρείας αποδοχής μεταξύ των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων μερών. Συνεπώς, η επικαιροποίηση του πλαισίου προκειμένου να περιληφθούν νέες εξελίξεις και η αύξηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας συνιστούν λογική απάντηση στα παραπάνω ζητήματα.

Όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής πέραν του δικτύου ΔΕΔ-Μ, είναι σαφές ότι οι άξονες του ΔΕΔ-Μ εξαρτώνται από συνδετήριες οδούς που συνδέουν σημαντικά κέντρα οικονομικής δραστηριότητας με το δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Πολλές οδοί που δεν αποτελούν μέρος του δικτύου ΔΕΔ-Μ είναι σημαντικές για τη συνολική λειτουργία των οδικών μεταφορών εντός της ΕΕ και αντιπροσωπεύουν σημαντικούς όγκους της εθνικής και διεθνούς κυκλοφορίας. Τα επίπεδα οδικής ασφάλειας σε αυτές τις οδούς μπορούν να είναι σημαντικά χαμηλότερα από τις οδούς του ΔΕΔ-Μ, οι οποίες αντιπροσωπεύουν μόνο το 8 % των θανατηφόρων δυστυχημάτων στην ΕΕ.

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση έχει καταδείξει ότι τα κράτη μέλη που έχουν εφαρμόσει στις εθνικές τους οδούς διαδικασίες που προβλέπονται στην οδηγία RISM για ορισμένο χρονικό διάστημα επιτυγχάνουν πολύ καλύτερες επιδόσεις ασφάλειας σε σύγκριση με τα κράτη μέλη που δεν πράττουν το ίδιο. Λόγω των υψηλών όγκων κυκλοφορίας, το κύριο οδικό δίκτυο της ΕΕ αντιπροσωπεύει υψηλό ποσοστό νεκρών λόγω ατυχημάτων σε σύγκριση με το ποσοστό που έχουν αυτές οι οδοί στο συνολικό οδικό δίκτυο (το 15 % του οδικού δικτύου εκτός αστικών περιοχών όσον αφορά τα οδικά χιλιόμετρα αντιπροσωπεύει περίπου το 39 % του συνόλου των νεκρών λόγω ατυχημάτων στην ΕΕ). Κατά συνέπεια, η ανάληψη συντονισμένης δράσης για το κύριο οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένου του τμήματος που δεν ανήκει στο ΔΕΔ-Μ) θα συμβάλει στην επίτευξη τόσο του μεσοπρόθεσμου στόχου της ΕΕ για μείωση των νεκρών κατά το ήμισυ έως το 2030 όσο και του μακροπρόθεσμου στόχου του μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές έως το 2050.

Χωρίς την παρέμβαση της ΕΕ, οι τρέχουσες διαφορές στις εθνικές προσεγγίσεις θα εξακολουθούσαν να υφίστανται, καθώς πολλά κράτη μέλη, και ιδίως εκείνα με υψηλότερα ποσοστά θανάτων, δεν θα εφαρμόζαν συστηματικά τις αρχές της οδηγίας εάν δεν υπήρχαν δεσμευτικοί κανόνες σε επίπεδο ΕΕ. Μια τέτοια κατάσταση θα οδηγούσε σε ανεπαρκείς επιδόσεις οδικής ασφάλειας σε συνεχή βάση στα συγκεκριμένα κράτη μέλη, κάτι που θα επηρέαζε επίσης δυσμενώς τις επιδόσεις οδικής ασφάλειας ολόκληρης της ΕΕ.

---

<sup>8</sup> SWD(2018)175.

Τα κύρια οφέλη της δράσης της ΕΕ έγκεινται στη σύγκλιση προς υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας των υποδομών σε ολόκληρη την ΕΕ, η επίτευξη των οποίων αποτελεί τον στόχο της πρωτοβουλίας. Η μετακίνηση σε ολόκληρη την ΕΕ θα πρέπει να καταστεί ασφαλέστερη. Κατά αυτό τον τρόπο, οι χώρες που δεν παρουσιάζουν τόσο καλές επιδόσεις ως προς άλλες θα μπορέσουν να επωφεληθούν από την πείρα πιο προηγμένων χωρών. Αυτό με τη σειρά του αναμένεται να βελτιώσει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, εξασφαλίζοντας πιο ομαλή και πιο συνεκτική ταξιδιωτική εμπειρία για τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές και να λειτουργήσει υποστηρικτικά προς τον στόχο της ΕΕ για οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή.

Χωρίς την παρέμβαση της ΕΕ, δεν θα ήταν δυνατή η συγκρίσιμη επισκόπηση της κατάστασης της οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την ΕΕ όσον αφορά τα κύρια οδικά δίκτυα των κρατών μελών, ούτε θα υπήρχαν συγκρίσιμοι τρόποι για την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων όσον αφορά τη χρηματοδότηση από την ΕΕ.

- **Αναλογικότητα**

Οι επιλογές πολιτικής που αξιολογήθηκαν στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων αντιπροσωπεύουν διάφορους βαθμούς αναλογικότητας ως προς την επίτευξη των στόχων πολιτικής. Παρότι όλες οι επιλογές πολιτικής περιλαμβάνουν αποδεδειγμένα μέτρα για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος των θανατηφόρων ατυχημάτων και των σοβαρών τραυματισμών, η πιο φιλόδοξη επιλογή πολιτικής ήταν η λιγότερο αναλογική. Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας στα κύρια οδικά δίκτυα των κρατών μελών είναι αναλογική, καθώς καλύπτει το σχετικά μικρό ποσοστό του 15 % του οδικού δικτύου από άποψη μήκους. Ωστόσο, αυτό το ποσοστό αντιστοιχεί περίπου στο 39 % των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων στην ΕΕ.

Το κόστος για τα κράτη μέλη είναι περιορισμένο σε σύγκριση με τα οφέλη, με την προτιμώμενη επιλογή πολιτικής να είναι τρεις φορές λιγότερο δαπανηρή και ταυτόχρονα πιο ευέλικτη από την πιο φιλόδοξη επιλογή που αξιολογήθηκε.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Επειδή η προς τροποποίηση νομική πράξη είναι οδηγία, η τροποποιητική πράξη θα πρέπει να λάβει την ίδια μορφή.

### **3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η Επιτροπή δημοσίευσε τα ευρήματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης της υφιστάμενης οδηγίας το 2015<sup>9</sup>. Τα εν λόγω πορίσματα μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- η οδηγία έχει οδηγήσει σε διαφορετικό τρόπο σκέψης και αντιμετώπισης όσον αφορά τη διαχείριση της οδικής ασφάλειας·
- έχει ενθαρρύνει τη γενικευμένη χρήση των διαδικασιών διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών, οι οποίες έχουν καθιερωθεί πλέον σε όλα τα κράτη μέλη και

<sup>9</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

βασίζονται σε ένα ελάχιστο σύνολο υποχρεωτικών ενωσιακών κανόνων για τη διαχείριση των οδών του ΔΕΔ-Μ.

- προβλέπει «κοινό λεξιλόγιο» για την εφαρμογή μέτρων για την ασφάλεια των οδικών υποδομών· και
- σε εθνικό επίπεδο, έχει δρομολογήσει μια κανονιστική και επιχειρησιακή διαδικασία, η οποία δεν θα εφαρμοζόταν σε τόσο εκτεταμένο βαθμό χωρίς την παρέμβαση της ΕΕ.

Από την άλλη πλευρά, η οδηγία δεν φαίνεται να έχει δημιουργήσει κίνητρο για την επέκταση της ανταλλαγής ορθών πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον, το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας περιορίζεται στους άξονες του ΔΕΔ-Μ, οι οποίοι είναι κατά κύριο λόγο αυτοκινητόδρομοι και αντιπροσωπεύουν περίπου μόνον το 8 % του συνόλου των νεκρών λόγω τροχαίων ατυχημάτων στην ΕΕ. Ωστόσο, η πλειονότητα των κρατών μελών εφαρμόζει μία ή περισσότερες διαδικασίες διαχείρισης της οδικής ασφάλειας της οδηγίας σε τμήματα των οδικών τους δικτύων πέραν του δικτύου ΔΕΔ-Μ σε εθελοντική βάση.

Από την αξιολόγηση δεν προέκυψαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η ενσωμάτωση της οδηγίας στην οδηγία για την ασφάλεια των σηράγγων θα οδηγούσε σε περαιτέρω βελτίωση της ασφάλειας των οδικών σηράγγων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

#### • Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Στο πλαίσιο της προετοιμασίας της εκτίμησης επιπτώσεων για την παρούσα πρόταση, η Επιτροπή έχει διεξαγάγει μια σειρά δραστηριοτήτων διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Ορισμένες από αυτές τις δραστηριότητες αποτελούσαν μέρος της μελέτης εκτίμησης επιπτώσεων που εκπόνησε εξωτερικός ανάδοχος (COWI). Έχουν διεξαχθεί οι ακόλουθες δραστηριότητες διαβούλευσης:

- διάσκεψη ενδιαφερόμενων μερών, η οποία διοργανώθηκε από την Επιτροπή τον Μάρτιο του 2017 στη Βαλέτα της Μάλτας·
- συναντήσεις με σημαντικά ενδιαφερόμενα μέρη·
- στοχευμένη έρευνα μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών (διεξήχθη από την COWI)·
- ατομικές συνεντεύξεις με επιλεγμένα ενδιαφερόμενα μέρη (πραγματοποιήθηκαν από την COWI)·
- ανοικτή δημόσια διαβούλευση, η οποία πραγματοποιήθηκε από τις 14 Ιουνίου έως τις 10 Σεπτεμβρίου 2017· και
- συνεδριάσεις της επιτροπής για την ασφάλεια των οδικών σηράγγων και της επιτροπής για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών.

Η μεγάλη πλειονότητα των συμμετεχόντων θεωρούσε ότι το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ, τόσο ως προς τη διαχείριση της ασφάλειας των υποδομών όσο και ως προς την ασφάλεια των σηράγγων, αντιμετωπίζει το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας σε μεγάλο βαθμό ή σε αρκετά επαρκή βαθμό. Ωστόσο, αναφέρθηκαν ειδικότερα στα ακόλουθα ζητήματα όσον αφορά το ισχύον πλαίσιο: έλλειψη εναρμόνισης, έλλειψη ανταλλαγής πληροφοριών και περιορισμένο πεδίο εφαρμογής

Τα ενδιαφερόμενα μέρη στη διάσκεψη ενδιαφερόμενων μερών στη Μάλτα τον Μάρτιο του 2017 συνέστησαν στην Επιτροπή να αναθεωρήσει την οδηγία RISM ώστε να εστιάσει



περισσότερο σε μετρήσιμες εκροές και λιγότερο σε εισροές, πέραν της επανεξέτασης των στόχων του προγράμματος (για το ΔΕΔ-Μ) και των χρηματοδοτικών μέσων.

Συνολικά, υποστηρίχθηκε σχεδόν ομόφωνα η άποψη ότι απαιτούνται βελτιώσεις όσον αφορά τη συντήρηση και την επισκευή των υφιστάμενων οδών, την αναβάθμιση των χαρακτηριστικών ασφάλειας των υφιστάμενων οδών και την ενίσχυση της προστασίας των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Οι απόψεις δίσταντο σε μεγαλύτερο βαθμό όσον αφορά την ανάγκη να επέλθουν βελτιώσεις στην ποιότητα του εξοπλισμού οδικού δικτύου (όπως τα στηθαία ασφαλείας) και ορατότητας της οδικής σήμανσης και της οδικής σηματοδότησης. Ωστόσο, η σαφής πλειονότητα των συμμετεχόντων εξακολουθούσε να πιστεύει ότι απαιτούνται βελτιώσεις. Υπήρξε ευρεία συναίνεση ότι θα πρέπει να υπάρχουν κοινές απαιτήσεις για τις επιδόσεις σε επίπεδο ΕΕ όσον αφορά την ορατότητα της οδικής σήμανσης και της οδικής σηματοδότησης.

Από την ανοικτή δημόσια διαβούλευση προέκυψε επίσης ότι υπάρχει ευρεία συναίνεση όσον αφορά την ανάγκη χρήσης συγκρίσιμων μεθοδολογιών σε ολόκληρη την ΕΕ για τη μέτρηση της ασφάλειας των οδικών υποδομών.

Όσον αφορά την προθυμία για την ανάπτυξη λύσεων συνεργατικής, συνδεδεμένης και αυτόνομης κινητικότητας, οι απόψεις δίσταντο ως προς το εάν οι υλικές υποδομές πρέπει να προσαρμοστούν στις ανάγκες των οχημάτων με υψηλό βαθμό αυτοματισμού ή εάν τα οχήματα πρέπει να κατασκευάζονται κατά τρόπο που να μπορούν να προσαρμοστούν στις υφιστάμενες υποδομές. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εναρμόνιση των υλικών υποδομών θα είναι αναγκαία σε ορισμένο βαθμό ώστε να καταστεί δυνατή η ομαλή ανάπτυξη υψηλότερων επιπέδων αυτοματισμού και να εξασφαλιστεί ότι τα αυτοματοποιημένα οχήματα λειτουργούν με ασφάλεια στη μεικτή κυκλοφορία. Σε πρόσφατη έκθεση της ειδικής ομάδας για την αυτοματοποίηση στις οδικές μεταφορές TM 2.0<sup>10</sup> (η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους δημόσιων αρχών, παρόχους υπηρεσιών, προμηθευτές, κατασκευαστές και ερευνητές) υποστηρίζεται αυτό το συμπέρασμα.

Στο πλαίσιο των παρατηρήσεων σχετικά με τις ανάγκες των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου επισημάνθηκε η δυσκολία επιβολής μεμονωμένων μέτρων όσον αφορά ορισμένους τύπους ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Εντέλει, η Επιτροπή έκρινε ότι είναι προτιμότερο να μην επιβληθούν ειδικά μέτρα, αλλά να προβλεφθεί μια γενική απαίτηση να λαμβάνονται υπόψη όλες οι ανάγκες όλων των ομάδων ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου στις διαδικασίες διαχείρισης της οδικής ασφάλειας και να εξευρεθεί η πλέον κατάλληλη λύση που θα ανταποκρίνεται στις τοπικές περιστάσεις.

Οι απόψεις δίσταντο όσον αφορά το ενδεχόμενο επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της νομοθεσίας πέραν του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Οι ιδιωτικές εταιρείες και οι ΜΚΟ έτειναν περισσότερο στην άποψη ότι το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας θα πρέπει να καλύπτει όλες τις οδούς ή όλες τις κύριες και εθνικές οδούς, ενώ οι δημόσιες αρχές είχαν περισσότερο την άποψη ότι το πεδίο εφαρμογής θα πρέπει να καλύπτει το δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Αρκετοί από τους συμμετέχοντες στην έρευνα ενδιαφερόμενων μερών επεσήμαναν «τη διστακτικότητα των κρατών μελών να αποδεχτούν την επέκταση σε οδούς που δεν αποτελούν μέρος του ΔΕΔ-Μ» για λόγους επικουρικότητας. Ένα κράτος μέλος παρατήρησε ότι, εκτός από το ζήτημα της επικουρικότητας, ήταν προτιμότερο να μην γίνει επέκταση του πεδίου εφαρμογής των οδηγιών (πέραν του ΔΕΔ-Μ), ώστε να διατηρηθεί η δυνατότητα προσαρμογής των προσεγγίσεων και των διατάξεων στις ιδιαιτερότητες των δικτύων και των διαχειριστών τους.

<sup>10</sup> <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>

Ωστόσο, οι συμμετέχοντες αναγνώρισαν επίσης το μεγάλο δυναμικό μείωσης των ατυχημάτων, διότι τα περισσότερα δυστυχήματα σημειώνονται εκτός του δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την ασφάλεια των μεταφορών υποστήριξε ότι το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας θα πρέπει να επεκταθεί ώστε να καλύπτει όλους τους αυτοκινητόδρομους, όλες τις οδούς για τις οποίες έχει χορηγηθεί συγχρηματοδότηση από την ΕΕ και όλες τις κύριες αγροτικές και τις κύριες αστικές οδούς. Αυτό απαιτείται ενόψει του νέου στόχου για την εστίαση στη μείωση των σοβαρών τραυματισμών και των θανάτων (διότι το ποσοστό των τραυματισμών που προκύπτουν σε αστικές περιοχές είναι μεγαλύτερο), καθώς και διότι οι χρήστες του οδικού δικτύου θα πρέπει να δικαιούνται ίσα επίπεδα ασφάλειας σε όλες τις οδούς.

Εντέλει, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δικαιολογείται και είναι αναλογική η περιορισμένη επέκταση πέραν του ΔΕΔ-Μ για να καλυφθούν οι κύριοι άξονες, όπου σημειώνεται πολύ μεγαλύτερος αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων, χωρίς την επιβολή δυσανάλογου φόρτου εργασίας και κόστους στα κράτη μέλη.

#### • Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας

Η Επιτροπή επιδίωξε να εξασφαλίσει εξωτερική εμπειρογνωσία μέσω σύναψης σύμβασης για την εκπόνηση μελέτης στήριξης με μια κοινοπραξία με επικεφαλής την Ecogys, η οποία απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες από την COWI και την SWOV. Η εκπόνηση της εν λόγω μελέτης ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 2016. Τα πορίσματα της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων βασίζονται στην τελική έκθεση της σύμβασης.

Επιπλέον, συνήφθη σύμβαση με έναν εξωτερικό εμπειρογνώμονα (τον καθηγητή Γιώργο Γιαννή από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο) για την παροχή συμπληρωματικής ανάλυσης, επιστημονικής ανασκόπησης και πρόσθετης επικύρωσης.

Μια ενδεικτική λίστα των εξωτερικών μελετών που χρησιμοποιήθηκαν για την κατάρτιση της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων παρέχεται στα παραρτήματα της έκθεσης. Συνολικά, οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν είναι πολυάριθμες, σε μεγάλο βαθμό εξαντλητικές και αντιπροσωπευτικές των διαφόρων ομάδων ενδιαφερόμενων μερών.

#### • Εκτίμηση επιπτώσεων

Η πρωτοβουλία βασίζεται σε εκτίμηση επιπτώσεων, για την οποία εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου. Η επιτροπή διατύπωσε συστάσεις, απευθύνοντας έκκληση για αιτιολόγηση και αποσαφήνιση ιδίως για:

- την αναμενόμενη συνεισφορά της πρωτοβουλίας στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης ασφαλούς συστήματος για την οδική ασφάλεια, καθώς και τη σχέση και τη συμπληρωματικότητά της με την παράλληλη γενική πρωτοβουλία για την ασφάλεια των οχημάτων και την ασφάλεια των πεζών·
- την αναλογικότητα της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής, ιδίως όσον αφορά τους χρηματοδοτικούς περιορισμούς· και
- την ανάγκη εξαγωγής ορισμένων συμπερασμάτων από τις αξιολογήσεις της ισχύουσας οδηγίας, καθώς και της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηρόδρομων, καθώς και όσον αφορά τον τρόπο αντιμετώπισης ζητημάτων που άπτονται της επιβολής.

Οι παρατηρήσεις λήφθηκαν υπόψη στην αναθεωρημένη εκτίμηση επιπτώσεων. Παρέχουν περαιτέρω επεξηγήσεις, όπως αναφέρεται στο παράρτημα I της έκθεσης εκτίμησης

επιπτώσεων. Μεταξύ άλλων προσαρμογών, έγιναν οι ακόλουθες τροποποιήσεις για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα αναφέρονται παραπάνω:

- Προστέθηκαν επεξηγήσεις για την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος, τη συμβολή μεμονωμένων πρωτοβουλιών, τη σχέση με την παράλληλη γενική πρωτοβουλία για την ασφάλεια των οχημάτων και την ασφάλεια των πεζών και την αντίστοιχη συνεισφορά τους στον γενικό στόχο.
- Η έλλειψη χρηματοδότησης θεωρήθηκε βασικό πρόβλημα και ένας ειδικός επεκτάθηκε ώστε να ληφθούν υπόψη οι χρηματοδοτικοί περιορισμοί. Περιλήφθηκε το κόστος συμμόρφωσης για κάθε κράτος μέλος με ορίζοντα το 2030.
- Προστέθηκαν επιπλέον στοιχεία σχετικά με τα ευρήματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης. Επεξηγήθηκε επίσης η προτεινόμενη προσέγγιση για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με την ισχύουσα νομοθεσία.

Πιθανά μέτρα πολιτικής συνδυάστηκαν σε έξι επιλογές πολιτικής με διαφορετικά επίπεδα φιλοδοξίας. Αξιολογήθηκαν χωριστά οι επιλογές πολιτικής που περιορίζουν την παρέμβαση πολιτικής στο ΔΕΔ-Μ (επιλογές πολιτικής 1-3) και εκείνες που επεκτείνουν το πεδίο εφαρμογής πέραν του ΔΕΔ-Μ (επιλογές πολιτικής Α-Γ). Λόγω της συμπληρωματικής φύσης των μέτρων διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών, οι λύσεις 1 έως 3 είναι εναλλακτικές, αλλά βασίζονται η μία στην άλλη με κλιμακούμενο τρόπο. Ομοίως, οι επιλογές πολιτικής που επεκτείνουν τις παρεμβάσεις πολιτικής πέραν του ΔΕΔ-Μ είναι εναλλακτικές, αλλά βασίζονται η μία στην άλλη.

Η επιλογή πολιτικής 1 καλύπτει την ελάχιστη αλλαγή με το ελάχιστο κόστος, λαμβάνοντας υπόψη επικείμενες τεχνολογικές αλλαγές και προτείνοντας περιορισμένες νομοθετικές αλλαγές, οι οποίες μπορούν να εφαρμοστούν σχετικά εύκολα και γρήγορα. Περιλαμβάνει μη νομοθετικά, «ήπια» μέτρα, όπως η προαγωγή της ανταλλαγής γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών για την υποστήριξη της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών διαχείρισης που περιλαμβάνονται ήδη στην ισχύουσα οδηγία. Αυτή η επιλογή πολιτικής εισάγει επίσης νομοθετικά μέτρα για τη βελτίωση της διαφάνειας των διαδικασιών διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών και μια σαφή απαίτηση για εστίαση στην αξιολόγηση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου στο πλαίσιο των διαδικασιών της οδηγίας RISM. Τέλος, δημιουργεί επίσης βελτιωμένη διασύνδεση μεταξύ της οδηγίας RISM και της οδηγίας για την ασφάλεια των σηράγγων μέσω της αναθεώρησης της οδηγίας RISM, εστιάζοντας ιδίως στις περιοχές μετάβασης μεταξύ ανοικτών οδών και σηράγγων και στη διενέργεια κοινών ελέγχων σε αυτές τις περιοχές, στους οποίους θα συμμετέχει προσωπικό που ασχολείται τόσο με την οδική ασφάλεια όσο και με την ασφάλεια των σηράγγων.

Η επιλογή πολιτικής 2 υπερβαίνει τα παραπάνω, καθώς περιλαμβάνει στοιχεία από την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος. Εισάγει μια νέα διαδικασία, την αξιολόγηση σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο, για την τακτική αξιολόγηση και σύγκριση της εκ κατασκευής ασφάλειας του οδικού δικτύου, με στόχο τον προληπτικό εντοπισμό των τμημάτων του οδικού δικτύου όπου απαιτείται περαιτέρω επιθεώρηση και παρέμβαση. Εισάγει επίσης γενικές απαιτήσεις για τις επιδόσεις για ορισμένα κατασκευαστικά στοιχεία των οδικών υποδομών, ώστε να διευκολυνθεί η ανάπτυξη συνεργατικής, συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας. Αποσκοπεί επίσης στην αντιμετώπιση της έλλειψης συνεκτικών και συγκρίσιμων δεδομένων για το επίπεδο ασφάλειας του οδικού δικτύου της ΕΕ. Η κατευθυντήρια αρχή στην οποία εδράζεται η επιλογή πολιτικής 2 είναι ότι η νομοθεσία της ΕΕ θα απαιτεί από τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν και να παρακολουθούν δεόντως τις διαδικασίες της οδηγίας RISM, με στόχο τον εντοπισμό διαφόρων δυνητικών κινδύνων όσον αφορά τις οδικές υποδομές. Ωστόσο, τα κράτη μέλη θα διατηρήσουν την ευελιξία να

καθορίζουν το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας των οδικών υποδομών. Η επιλογή των κατάλληλων τεχνικών λύσεων συνεχίζει επίσης να εναπόκειται στα κράτη μέλη, ενώ η νομοθεσία της ΕΕ θα ορίζει μόνο τις γενικές απαιτήσεις για τις επιδόσεις, ώστε να στηρίξει την ομαλή ανάπτυξη της δημιουργίας κλινών δοκιμών συλλογικής συνδεδεμένης αυτόνομης κινητικότητας (π.χ. οπτική αναγνώριση της οδικής σήμανσης και της οδικής σηματοδότησης).

Η επιλογή πολιτικής 3 ορίζει ένα ελάχιστο επίπεδο ασφάλειας προς επίτευξη στους άξονες του ΔΕΔ-Μ και καθορίζει ελάχιστες απαιτήσεις για τις επιδόσεις όσον αφορά τον εξοπλισμό του οδικού δικτύου. Η εν λόγω επιλογή πολιτικής αντιπροσωπεύει μια προσέγγιση που επικεντρώνεται στα αποτελέσματα, η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την επίτευξη ομοιόμορφου επιπέδου ελάχιστης ασφάλειας σε ολόκληρο το δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Το ελάχιστο επίπεδο ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθεί θα καθοριστεί σε επίπεδο ΕΕ. Τα κράτη μέλη θα διατηρήσουν την ευελιξία να επιλέγουν αντίμετρα για την ασφάλεια των οδικών υποδομών.

Σε αντίθεση με τις επιλογές πολιτικής 1-3, οι επιλογές πολιτικής Α, Β και Γ περιλαμβάνουν ορισμένο βαθμό επέκτασης των διαδικασιών της οδηγίας RISM πέραν του ΔΕΔ-Μ. Η επέκταση περιορίζεται στις κύριες ή εθνικές οδούς που συνήθως αντιπροσωπεύουν τα κύρια οδικά δίκτυα των κρατών μελών.

Η επιλογή πολιτικής Α περιλαμβάνει ένα νομοθετικό μέτρο, το οποίο ορίζει ότι οποιοδήποτε οδικό έργο στο εθνικό οδικό δίκτυο που χρηματοδοτείται πλήρως ή εν μέρει με κονδύλια της ΕΕ θα πρέπει να υπόκειται στις διαδικασίες που προβλέπονται στην οδηγία RISM.

Στόχος της επιλογής πολιτικής Β είναι να εξασφαλιστεί ότι οι διαδικασίες της οδηγίας RISM που έχουν ήδη καθιερωθεί εφαρμόζονται σε ευρύτερο οδικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των αυτοκινητόδρομων και των πολυσύχναστων οδών των κύριων οδικών δικτύων των κρατών μελών. Αυτή η επιλογή πολιτικής αντιπροσωπεύει μια μετρίως φιλόδοξη υποχρεωτική επέκταση του πεδίου εφαρμογής των διαδικασιών της ισχύουσας οδηγίας RISM. Έχει αντίκτυπο μόνο στα κράτη μέλη που δεν έχουν επεκτείνει ακόμα την εφαρμογή αυτών των διαδικασιών σε εθελοντική βάση.

Στόχος της επιλογής πολιτικής Γ είναι η επέκταση της εφαρμογής της φιλοσοφίας της προορατικής διαχείρισης της οδικής ασφάλειας σε ολόκληρο το δίκτυο στα κύρια οδικά δίκτυα των κρατών μελών. Αυτή η επιλογή πολιτικής αντιπροσωπεύει πιο φιλόδοξη επέκταση της εφαρμογής των αναθεωρημένων διαδικασιών της οδηγίας RISM σε ευρύτερο οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητόδρομων και των κύριων οδών) πέραν του ΔΕΔ-Μ.

Στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων, ο συνδυασμός της επιλογής πολιτικής 2 και της επιλογής πολιτικής Γ κρίθηκε ως η προτιμώμενη επιλογή.

Με αυτό τον συνδυασμό θα μπορούσαν να σωθούν περισσότερες από 3 200 ζωές και να αποφευχθούν περισσότερο από 20 700 σοβαροί τραυματισμοί κατά το διάστημα 2020-2030 σε σύγκριση με την αρχική κατάσταση (σώσιμο 14 650 ζώων και αποφυγή 97 502 σοβαρών τραυματισμών κατά το διάστημα 2020-2050). Μόνο για το 2030, τα μέτρα για τις οδικές υποδομές θα έχουν ως αποτέλεσμα να σωθούν 562 ζωές και να προληφθούν 3 675 σοβαροί τραυματισμοί.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Σύμφωνα με το πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT), έχει αξιολογηθεί το ενδεχόμενο διοικητικής απλούστευσης,

ιδίως με τη συγχώνευση της οδηγίας REFIT με την οδηγία για την ασφάλεια των σηράγγων. Στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων και της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν εντοπίστηκαν οφέλη για την οδική ασφάλεια τα οποία θα αποκομίζονταν από τη συγχώνευση των οδηγιών. Δεδομένου ότι δεν εντοπίστηκαν μειώσεις στον διοικητικό φόρτο, μια τέτοια συγχώνευση δεν θεωρήθηκε επωφελής ή επιθυμητή.

Η πρόταση εισάγει νέα προορατική διαδικασία RISM βάσει κινδύνου, την αξιολόγηση σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο, χωρίς να αυξάνει τον συνολικό αριθμό διαδικασιών. Αυτό επιτυγχάνεται με την ενσωμάτωση των χρήσιμων στοιχείων από προηγούμενη διαδικασία αντίδρασης (και ιδίως τον εντοπισμό περιοχών υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων) στις διαδικασίες που εφαρμόζονται στις εν λειτουργία οδούς.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ειδικότερα στον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις για την ΕΕ, παρότι η αξιολόγηση ολόκληρου του οδικού δικτύου θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο για τη στόχευση των δαπανών της ΕΕ.

#### **5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων διαπιστώνεται μια σειρά πιθανών δεικτών προόδου που θα μπορούσαν να χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της προόδου. Στην πρόταση αποφεύγεται η επιβολή αδικαιολόγητου διοικητικού φόρτου στα κράτη μέλη με περιορισμό των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων στον βασικό δείκτη εκροής, δηλαδή την αξιολόγηση της ασφάλειας των οδών που καλύπτονται από τις διαδικασίες.

Για να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις της νομοθεσίας, θα είναι επίσης απαραίτητο να διενεργηθεί ενδελεχής αξιολόγηση μόλις αρχίσουν να εφαρμόζονται σταδιακά όλες οι αλλαγές. Το κατάλληλο χρονοδιάγραμμα για τη διενέργεια αυτής της αξιολόγησης θα καθορισθεί μετά την έναρξη εφαρμογής του νέου πλαισίου στο σύνολό του.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Δεδομένου του πεδίου εφαρμογής της πρότασης και λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι απλώς τροποποιεί την οδηγία 2008/96/EK, την οποία όλα τα κράτη μέλη έχουν μεταφέρει πλήρως, δεν κρίνεται δικαιολογημένη ή αναλογική η απαίτηση για περαιτέρω επεξηγηματικά έγγραφα.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Το άρθρο 1 παράγραφος 1 τροποποιείται ώστε να περιληφθούν παραπομπές σε μία νέα και μία μετονομασθείσα διαδικασία διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών («αξιολόγηση ολόκληρου του οδικού δικτύου» και «επιθεώρηση της οδικής ασφάλειας», αντίστοιχα).

Το άρθρο 1 παράγραφος 2 τροποποιείται ώστε να ανταποκρίνεται στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, με την προσθήκη στο πεδίο εφαρμογής αυτοκινητοδρόμων και κυρίων αξόνων εκτός του ΔΕΔ-Μ, ώστε να επεκταθεί η υποχρεωτική εφαρμογή των διαδικασιών της οδηγίας για την ειδική στόχευση σε πολυσύχναστους άξονες που συνδέουν μεγάλες πόλεις και περιοχές.

Το άρθρο 1 παράγραφος 3 τροποποιείται ώστε η εφαρμογή της οδηγίας να καταστεί υποχρεωτική σε οποιοδήποτε έργο οδικής υποδομής που κατασκευάζεται εκτός αστικών περιοχών και ολοκληρώνεται με τη χρήση χρηματοδότησης από την ΕΕ, ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα κονδύλια της ΕΕ δεν χρησιμοποιούνται για την κατασκευή δυνητικά επισφαλών οδών.

Το άρθρο 2 παράγραφος 1 τροποποιείται για να επικαιροποιηθεί ο ορισμός του «διευρωπαϊκού οδικού δικτύου», σύμφωνα με τον ορισμό που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Το άρθρο 2 παράγραφος 2α και το άρθρο 2 παράγραφος 2β εισάγονται για να προστεθούν οι ορισμοί του «αυτοκινητόδρομου» και του «κύριου άξονα», οι οποίοι είναι απαραίτητοι λόγω της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της νομοθεσίας.

Το άρθρο 2 παράγραφος 2γ εισάγεται για να οριστεί η «αξιολόγηση ολόκληρου του οδικού δικτύου», μια νέα διαδικασία προορατικής διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών βάσει κινδύνου (η οποία αντικαθιστά την τρέχουσα διαδικασία «κατάταξης και διαχείρισης της ασφάλειας στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο» στο άρθρο 5, η οποία είναι εκ φύσεως αντιδραστική).

Το άρθρο 2 παράγραφος 5 απαλείφεται διότι η μέθοδος της «κατάταξης τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων» ενσωματώνεται στη νέα διαδικασία «αξιολόγησης ολόκληρου του οδικού δικτύου» και στις επιθεωρήσεις της οδικής ασφάλειας.

Το άρθρο 2 παράγραφος 7 τροποποιείται για να επικαιροποιηθεί ο ορισμός της «επιθεώρησης της οδικής ασφάλειας», ώστε να αποσαφηνιστεί η στοχευμένη φύση αυτής της διαδικασίας και να διαφοροποιηθεί από τη νέα διαδικασία «αξιολόγησης ολόκληρου του δικτύου».

Το άρθρο 2 παράγραφος 10 εισάγεται για να εισαχθεί ο ορισμός των «ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου», οι οποίοι είναι τα υπεράριθμα θύματα των θανατηφόρων ατυχημάτων και σοβαρών τραυματισμών και, συνεπώς, η εφαρμογή των διαδικασιών της οδηγίας πρέπει να εστιασθεί ειδικά σε αυτούς.

Το άρθρο 5 αναθεωρείται για να αντικατασταθεί η ισχύουσα διαδικασία «κατάταξης και διαχείρισης της ασφάλειας στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο» με τη νέα προορατική διαδικασία «αξιολόγησης ολόκληρου του οδικού δικτύου» βάσει κινδύνου. Η αξιολόγηση ολόκληρου του οδικού δικτύου είναι μια προορατική αξιολόγηση βάσει κινδύνου όλων των οδών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, με σκοπό την αξιολόγηση και τη σύγκριση της εκ κατασκευής ασφάλειας των υφιστάμενων οδικών υποδομών για τον εντοπισμό πεδίων προτεραιότητας για περαιτέρω επιθεώρηση και παρέμβαση και την ενίσχυση των κατασκευαστικών στοιχείων των υποδομών σύμφωνα με την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος. Αυτή η νέα διαδικασία λαμβάνει υπόψη τα ιστορικά δεδομένα των ατυχημάτων και την ύπαρξη ήδη εντοπισμένων τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων. Αξιολογεί επίσης κατά τρόπο συστηματικό και προορατικό τους κινδύνους που ενέχουν οι οδικές υποδομές, όπως τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους, η ύπαρξη διασταυρώσεων και ισόπεδων

διαβάσεων, η ύπαρξη εμποδίων παροδίας και η διαθεσιμότητα κατάλληλων οδικών συστημάτων συγκράτησης. Κατά αυτό τον τρόπο, θα δοθεί ισχυρό κίνητρο για την παρακολούθηση των ευρημάτων και τη στόχευση των επενδύσεων στις περιοχές που διατρέχουν τον υψηλότερο κίνδυνο.

Το άρθρο 6 παράγραφος 1 τροποποιείται προκειμένου ο εντοπισμός των οδικών τμημάτων για επιθεωρήσεις της οδικής ασφάλειας να συνδεθεί με τα ευρήματα της αξιολόγησης ολόκληρου του οδικού δικτύου που διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 5.

Το άρθρο 6 παράγραφος 3 αναθεωρείται για να απαιτείται η διενέργεια κοινών επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας των περιοχών μετάβασης μεταξύ των οδών που καλύπτει η παρούσα οδηγία και των οδικών σηράγγων που καλύπτει η οδηγία 2004/54/EK. Σκοπός της διάταξης είναι να εξασφαλιστεί καλύτερη συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων φορέων που είναι υπεύθυνοι για την οδική ασφάλεια και την ασφάλεια των σηράγγων, διότι σε αυτές τις περιοχές μετάβασης έχει διαπιστωθεί εν γένει ότι σημειώνονται τα περισσότερα ατυχήματα στις περιοχές των οδικών σηράγγων.

Το άρθρο 6α εισάγεται προκειμένου να προβλεφθεί η κατάλληλη παρακολούθηση όλων των διαδικασιών διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών που προβλέπονται στην οδηγία RISM. Η έλλειψη παρακολούθησης αποτελεί μία από τις βασικές αδυναμίες που διαπιστώθηκαν κατά την αξιολόγηση της οδηγίας RISM και την εκτίμηση επιπτώσεων. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με αυτή τη διάταξη, κάθε απόφαση σχετικά με τον εάν πρέπει να δοθεί συνέχεια σε μια σύσταση που προκύπτει από μια επιθεώρηση της ασφάλειας οδού πρέπει να είναι αιτιολογημένη και δεόντως τεκμηριωμένη.

Το άρθρο 6β εισάγεται προκειμένου να παρασχεθεί προστασία στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου. Η ανάγκη για ενίσχυση της προστασίας των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου επισημάνθηκε κατά την εκπόνηση της εκτίμησης επιπτώσεων, ιδίως από σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη. Σύμφωνα με αυτό το άρθρο, στο πλαίσιο κάθε διαδικασίας RISM, η κατάσταση των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου πρέπει να αξιολογείται χωριστά.

Το άρθρο 6γ εισάγεται για να απαιτείται η εφαρμογή και η συντήρηση της οδικής σήμανσης και της οδικής σηματοδότησης, ώστε να εξασφαλίζεται ότι μπορούν να αναγνωρίζονται με αξιοπιστία. Πρόκειται για μέτρο που έχει σχεδιαστεί για την εξασφάλιση συνεκτικής ταξιδιωτικής εμπειρίας για τους χρήστες του οδικού δικτύου, τη συμβολή στην ανάπτυξη συστημάτων συνδεδεμένης και αυτόνομης κινητικότητας, καθώς και προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις που συνεπάγεται η γήρανση του πληθυσμού με διευκόλυνση της αναγνώρισης της οδικής σήμανσης και της οδικής σηματοδότησης.

Το άρθρο 11α εισάγεται προκειμένου να προβλεφθούν οι απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων για τα κράτη μέλη όσον αφορά την εφαρμογή και τα αποτελέσματα των διαδικασιών διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών. Απαιτεί, ειδικότερα, από τα κράτη μέλη να κατατάσσουν τα οδικά τους δίκτυα ανάλογα με το επίπεδο κινδύνου που διαπιστώνεται κατά τις αξιολογήσεις ολόκληρου του οδικού δικτύου. Η ισχύουσα οδηγία δεν περιλαμβάνει απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων, γεγονός που καθιστά την παρακολούθηση της προόδου, τη συγκριτική αξιολόγηση και την παρακολούθηση σε ολόκληρη την ΕΕ πολύ δύσκολο εγχείρημα. Οι απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων είναι αναγκαίες ώστε να εξασφαλιστεί ότι η εκ κατασκευής ασφάλεια του οδικού δικτύου μπορεί να μετράται και να κοινοποιείται στους χρήστες του οδικού δικτύου και ότι επιταχύνεται η τάση σύγκλισης όσον αφορά τις επιδόσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την ΕΕ.

Στο παράρτημα II εισάγονται νέες απαιτήσεις ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι ανάγκες των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου λαμβάνονται υπόψη κατά τη διενέργεια ελέγχων της οδικής ασφάλειας.

Εισάγεται ένα νέο παράρτημα Πα, το οποίο περιλαμβάνει τα στοιχεία των επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας, διότι η έμφαση θα πρέπει να δίνεται κυρίως στη βελτίωση της ασφάλειας των υφιστάμενων οδών.

Το παράρτημα III αντικαθίσταται από νέο παράρτημα στο οποίο παρατίθενται τα στοιχεία της νέας διαδικασίας «αξιολόγησης ολόκληρου του οδικού δικτύου». Αυτά τα στοιχεία περιλαμβάνουν γενικές πληροφορίες για τις οδούς που αξιολογούνται, δεδομένα για τα ατυχήματα και τους όγκους κυκλοφορίας, τα λειτουργικά χαρακτηριστικά, ειδικά ζητήματα για τη χάραξη της οδού και τα χαρακτηριστικά ασφαλείας, καθώς και τους κοινούς κινδύνους, ώστε να εξασφαλίζεται ότι η εκ κατασκευής ασφάλεια των οδών μπορεί να αξιολογείται δεόντως.

Το παράρτημα IV τροποποιείται ώστε να αποσαφηνιστεί ότι η περιγραφή της ακριβούς τοποθεσίας των ατυχημάτων περιλαμβάνει τις συντεταγμένες GNSS.



## Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ),

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>11</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>12</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Αποτελεί στρατηγικό στόχο της Ένωσης η μείωση του αριθμού των θανάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ έως το 2020 σε σύγκριση με το 2010 και ο μηδενισμός των θανατηφόρων ατυχημάτων έως το 2050 («όραμα μηδενικές απώλειες»)<sup>13</sup>. Ωστόσο, η πρόοδος προς την επίτευξη αυτών των στόχων παρουσιάζει στασιμότητα τα τελευταία έτη.
- (2) Σύμφωνα με την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος, ο θάνατος και ο σοβαρός τραυματισμός σε τροχαία ατυχήματα μπορούν να προλαμβάνονται σε μεγάλο βαθμό. Η εξασφάλιση ότι οι συγκρούσεις αυτοκινήτων δεν οδηγούν σε σοβαρούς ή μοιραίους τραυματισμούς θα πρέπει να αποτελεί κοινή ευθύνη σε όλα τα επίπεδα. Πιο συγκεκριμένα, ο σωστός σχεδιασμός και η κατάλληλη συντήρηση των οδών θα πρέπει να μειώσουν την πιθανότητα τροχαίων ατυχημάτων, ενώ η «συγχωρούσα» οδική υποδομή (δηλ., οδοί που έχουν σχεδιαστεί με έξυπνο τρόπο ώστε τα σφάλματα κατά την οδήγηση να μην έχουν αμέσως σοβαρές συνέπειες) θα πρέπει να μειώσουν τη σοβαρότητα των ατυχημάτων.
- (3) Οι οδικοί άξονες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>14</sup> είναι

<sup>11</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>12</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>13</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» (COM(2010) 389 final).

<sup>14</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

καίριας σημασίας για την υποστήριξη της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Συνεπώς, θα πρέπει να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας σε αυτούς τους άξονες.

- (4) Οι διαδικασίες διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών που εφαρμόζονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο έχουν συμβάλει στη μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων και των σοβαρών τραυματισμών στην Ένωση. Προκύπτει με σαφήνεια από την αξιολόγηση των επιπτώσεων της οδηγίας 2008/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>15</sup> ότι τα κράτη μέλη τα οποία έχουν εφαρμόσει αρχές διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών («RISM») σε εθελοντική βάση στις εθνικές οδούς τους πέραν του δικτύου ΔΕΔ-Μ έχουν επιτύχει πολύ καλύτερες επιδόσεις όσον αφορά την οδική ασφάλεια σε σύγκριση με τα κράτη μέλη που δεν το έχουν πράξει.
- (5) Μεγάλο ποσοστό των τροχαίων ατυχημάτων σημειώνονται σε μικρό ποσοστό οδών με υψηλό όγκο και ταχύτητες κυκλοφορίας και όπου υπάρχει ευρύ φάσμα κυκλοφορίας με διαφορετικές ταχύτητες. Συνεπώς, η περιορισμένη επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2008/96/EK στους αυτοκινητόδρομους και στις κύριες οδούς πέραν του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της ασφάλειας των οδικών υποδομών σε ολόκληρη την Ένωση.
- (6) Επιπλέον, με την υποχρεωτική εφαρμογή των διαδικασιών της οδηγίας 2008/96/EK σε οποιοδήποτε έργο οδικής υποδομής που κατασκευάζεται εκτός αστικών περιοχών και ολοκληρώνεται με ενωσιακή χρηματοδότηση θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι τα κονδύλια της Ένωσης δεν χρησιμοποιούνται για την κατασκευή επισφαλών οδών.
- (7) Η αξιολόγηση ολόκληρου του οδικού δικτύου βάσει κινδύνου έχει αναδειχθεί ως αποδοτικό και αποτελεσματικό εργαλείο για τον εντοπισμό τμημάτων του δικτύου τα οποία θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο πιο ενδελεχών επιθεωρήσεων της οδικής ασφάλειας, καθώς και για την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων όσον αφορά τις επενδύσεις συναρτήσει της δυνατότητάς τους να επιφέρουν βελτιώσεις στην ασφάλεια ολόκληρου του δικτύου. Κατά συνέπεια, το σύνολο του οδικού δικτύου που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία θα πρέπει να αξιολογείται συστηματικά με στόχο την αύξηση της ασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση.
- (8) Η ενσωμάτωση των στοιχείων με τις καλύτερες επιδόσεις που διαπιστώθηκαν στην προηγούμενη «εν λειτουργία διαδικασία κατάταξης και διαχείρισης της ασφάλειας στο οδικό δίκτυο» στη νέα διαδικασία αξιολόγησης ολόκληρου του οδικού δικτύου θα πρέπει να καταστήσει δυνατό τον αποτελεσματικότερο εντοπισμό των οδικών τμημάτων στα οποία οι δυνατότητες βελτίωσης της ασφάλειας είναι οι μεγαλύτερες και όπου στοχευμένες παρεμβάσεις θα πρέπει να επιφέρουν τις μεγαλύτερες βελτιώσεις.
- (9) Η συστηματική παρακολούθηση των διαδικασιών RISM είναι κρίσιμης σημασίας για την επίτευξη των βελτιώσεων στην ασφάλεια των οδικών υποδομών που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της Ένωσης για την οδική ασφάλεια. Προς αυτό τον σκοπό, τα σχέδια δράσης προτεραιότητας θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι αναγκαίες παρεμβάσεις υλοποιούνται το συντομότερο δυνατό.
- (10) Οι επιδόσεις όσον αφορά την ασφάλεια των υφιστάμενων οδών θα πρέπει να βελτιωθούν με στόχευση των επενδύσεων στα οδικά τμήματα όπου παρατηρείται υψηλό ποσοστό ατυχημάτων και όπου υπάρχουν οι περισσότερες δυνατότητες μείωσης των ατυχημάτων.

---

<sup>15</sup> Οδηγία 2008/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (EE L 319 της 29.11.2008, σ. 59).

- (11) Τα τμήματα του οδικού δικτύου που οδηγούν σε οδικές σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου που καλύπτεται από την οδηγία 2004/54/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>16</sup> παρουσιάζουν ιδιαίτερα υψηλό κίνδυνο ατυχημάτων. Θα πρέπει, συνεπώς, σε αυτά τα οδικά τμήματα να καθιερωθεί η διενέργεια κοινών επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας, στις οποίες θα συμμετέχουν εκπρόσωποι τόσο των αρχών που είναι αρμόδιες για τις οδούς όσο και των αρχών που είναι αρμόδιες για τις σήραγγες, με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας του οδικού δικτύου στο σύνολό του.
- (12) Το 2016 οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου αντιπροσώπευαν το 46 % των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην Ένωση. Η διασφάλιση της συνεκτίμησης των συμφερόντων αυτών των χρηστών σε όλες τις διαδικασίες RISM αναμένεται ότι θα επιφέρει βελτίωση της ασφάλειάς τους.
- (13) Ο σχεδιασμός και η συντήρηση των οδικών σημάτων και της οδικής σηματοδότησης αποτελούν σημαντικό στοιχείο για τη διασφάλιση της ασφάλειας των οδικών υποδομών, ιδίως λόγω της κατασκευής οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με συστήματα υποβοήθησης του οδηγού ή που διαθέτουν υψηλά επίπεδα αυτοματισμού. Πιο συγκεκριμένα, είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί ότι οι οδικές σημάσεις και η οδική σηματοδότηση μπορούν να αναγνωρίζονται εύκολα και αξιόπιστα από αυτά τα οχήματα.
- (14) Προκειμένου να εξασφαλιστεί διαφάνεια και να βελτιωθεί η λογοδοσία, θα πρέπει να υποβάλλονται εκθέσεις για βασικούς δείκτες επιδόσεων.
- (15) Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων των αξιολογήσεων ολόκληρου του οδικού δικτύου αναμένεται να καταστήσει δυνατή τη σύγκριση του επιπέδου εγγενούς ασφάλειας των υποδομών σε ολόκληρη την Ένωση.
- (16) Επειδή ο στόχος της παρούσας οδηγίας, και συγκεκριμένα η καθιέρωση διαδικασιών για την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας σε όλο το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και στο δίκτυο αυτοκινητόδρομων και κύριων οδών σε ολόκληρη την Ένωση, δεν δύναται να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά δύναται να επιτευχθεί αποτελεσματικότερα σε επίπεδο Ένωσης, διότι η βελτίωση είναι αναγκαία σε ολόκληρη την Ένωση προκειμένου να εξασφαλιστεί σύγκλιση προς υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας των οδικών υποδομών, η Ένωση δύναται να εγκρίνει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή ορίζεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτού του στόχου. Ως αποτέλεσμα της δράσης σε επίπεδο Ένωσης, η μετακίνηση σε ολόκληρη την Ένωση αναμένεται να καταστεί ασφαλέστερη, κάτι που θα επιφέρει βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και θα λειτουργήσει υποστηρικτικά προς τον στόχο της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής.
- (17) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το περιεχόμενο των διαδικασιών RISM εξακολουθεί να ανταποκρίνεται στις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές γνώσεις, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή για τον σκοπό της προσαρμογής των παραρτημάτων της οδηγίας στην τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξαγάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, κατάλληλες

---

<sup>16</sup> Οδηγία 2004/54/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (EE L 167 της 30.4.2004, σ. 39).

διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι δε διαβουλεύσεις να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>17</sup>. Ειδικότερα, για να εξασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην εκπόνηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο παραλαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την εκπόνηση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(18) Απαιτείται η λήψη ειδικών μέτρων για τη συνεχή βελτίωση των πρακτικών διαχείρισης της ασφάλειας και τη διευκόλυνση της αναγνώρισης της οδικής σήμανσης και της οδικής σηματοδότησης από τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με συστήματα υποβοήθησης του οδηγού ή διαθέτουν υψηλά επίπεδα αυτοματισμού. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής των σχετικών διατάξεων της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές εξουσίες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω εξουσίες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>18</sup>.

(19) Επομένως, η οδηγία 2008/96/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

#### *Άρθρο 1*

Η οδηγία 2008/96/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

(1) στο άρθρο 1, οι παράγραφοι 1 έως 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Σύμφωνα με την παρούσα οδηγία απαιτείται η καθιέρωση και η εφαρμογή διαδικασιών για τις εκτιμήσεις επιπτώσεων όσον αφορά την οδική ασφάλεια, τους ελέγχους οδικής ασφάλειας, τις επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας και τις αξιολογήσεις ολόκληρου του οδικού δικτύου από τα κράτη μέλη.

2. Η παρούσα οδηγία ισχύει για τις οδούς που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου, τους αυτοκινητόδρομους και τους κύριους άξονες, είτε είναι στο στάδιο του σχεδιασμού είτε υπό κατασκευή είτε έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία.

3. Η παρούσα οδηγία ισχύει επίσης για τις οδούς και τα έργα οδικών υποδομών που δεν καλύπτονται από την παράγραφο 2, βρίσκονται εκτός αστικών περιοχών και ολοκληρώνονται με ενωσιακή χρηματοδότηση εν όλω ή εν μέρει.»

(2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. “διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο”, το οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).»

β) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 2α έως 2γ:

<sup>17</sup> ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

<sup>18</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

«2α. “αυτοκινητόδρομος”, άξονας ο οποίος έχει μελετηθεί και κατασκευαστεί ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, ο οποίος δεν εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες και πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) διαθέτει, εκτός από ορισμένα σημεία της ή εκτός από προσωρινές διευθετήσεις, σε αμφότερες τις κατευθύνσεις κυκλοφορίας, χωριστά οδοστρώματα τα οποία διαχωρίζονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστική νησίδα που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία, είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα·

β) δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροchioδρομική γραμμή, ποδηλατολωρίδα ή λωρίδα για πεζούς·

γ) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένα ως αυτοκινητόδρομος·

2β. “κύριος άξονας”, οδός που δεν είναι αυτοκινητόδρομος αλλά συνδέει μεγάλες πόλεις ή περιοχές, ή και τα δύο, και ορίζεται κύριος άξονας στο EuroRegionalMap που έχει καταρτιστεί από τους εθνικούς χαρτογραφικούς και κτηματολογικούς οργανισμούς της Ευρώπης·

2γ. “αξιολόγηση ολόκληρου του οδικού δικτύου”, αξιολόγηση της ασφάλειας του οδικού δικτύου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, με στόχο τη συγκριτική αξιολόγηση του κινδύνου ατυχήματος και πρόσκρουσης·»·

γ) το σημείο 5 απαλείφεται·

δ) τα σημεία 6 και 7 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. “αξιολόγηση της ασφάλειας”, η κατάταξη των τμημάτων του υφιστάμενου οδικού δικτύου σε κατηγορίες ανάλογα με την αντικειμενικά μετρούμενη εγγενή ασφάλειά τους·

7. “επιθεώρηση της οδικής ασφάλειας”, στοχευμένη επιτόπια επιθεώρηση υφιστάμενης οδού ή τμήματος οδού με στόχο τον εντοπισμό επικίνδυνων συνθηκών, ελαττωμάτων και ανεπαρκειών που αυξάνουν τον κίνδυνο ατυχημάτων και τραυματισμών·»·

ε) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 10:

«10. “ευάλωτος χρήστης οδικού δικτύου”, οι χρήστες του οδικού δικτύου που δεν χρησιμοποιούν αυτοκίνητο, μεταξύ των οποίων είναι, ιδίως, οι ποδηλάτες και οι πεζοί, καθώς και οι χρήστες μηχανοκίνητων δικύκλων.»·

(3) το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

### **Αξιολόγηση ολόκληρου του δικτύου**

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι διενεργείται αξιολόγηση ολόκληρου του οδικού δικτύου που είναι σε λειτουργία και καλύπτεται από την παρούσα οδηγία. Οι αξιολογήσεις ολόκληρου του οδικού δικτύου περιλαμβάνουν οπτική επιθεώρηση, ανάλυση των όγκων κυκλοφορίας και αξιολόγηση των ιστορικών δεδομένων των ατυχημάτων, καθώς και αξιολόγηση του κινδύνου σύγκρουσης και της σοβαρότητας πρόσκρουσης. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η πρώτη αξιολόγηση διενεργείται το αργότερο έως το 2025. Οι μεταγενέστερες αξιολογήσεις ολόκληρου του οδικού δικτύου διενεργούνται σε συχνότητα επαρκή ώστε να εξασφαλίζονται κατάλληλα επίπεδα ασφάλειας, ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, διενεργούνται τουλάχιστον κάθε πέντε έτη.

2. Κατά τη διενέργεια της αξιολόγησης ολόκληρου του δικτύου, τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν τα στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα III.

3. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης κατά την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη ταξινομούν όλα τα τμήματα του οδικού δικτύου σε τουλάχιστον τρεις κατηγορίες σύμφωνα με την εκ κατασκευής ασφάλειά τους.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αξιολογήσεις ολόκληρου του οδικού δικτύου πραγματοποιούνται από τον αρμόδιο φορέα.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την τοποθέτηση κατάλληλων σημάτων ώστε οι χρήστες των οδών να ειδοποιούνται για την πραγματοποίηση επισκευαστικών έργων σε τμήματα των οδικών υποδομών που είναι δυνατόν να διακυβεύσουν την ασφάλεια των χρηστών. Τα σήματα αυτά συμπεριλαμβάνουν επίσης φωτεινά σήματα, ορατά τόσο την ημέρα και όσο και τη νύκτα, τοποθετούνται σε ασφαλή απόσταση και πληρούν τις διατάξεις της σύμβασης της Βιέννης περί οδικής σημάνσεως και σηματοδοτήσεως του 1968.»·

(4) το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

#### **Επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας»·**

β) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι πραγματοποιούνται επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο, προκειμένου να εντοπίζονται τα χαρακτηριστικά οδικής ασφάλειας και να προλαμβάνονται ατυχήματα. Η επιλογή των τμημάτων του οδικού δικτύου που υποβάλλονται σε αυτή την επιθεώρηση βασίζεται στα αποτελέσματα της αξιολόγησης που διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 5, ενώ δίδεται προτεραιότητα στα τμήματα υψηλού κινδύνου.»·

γ) οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κατά τη διενέργεια επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας, τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν τα στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα Ια.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την ασφάλεια των τμημάτων του οδικού δικτύου που οδηγούν σε σήραγγες οι οποίες καλύπτονται από την οδηγία 2004/54/EK, με τη διενέργεια κοινών επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας στις οποίες συμμετέχουν οι αρμόδιοι φορείς που εμπλέκονται στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2004/54/EK. Οι κοινές επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας διενεργούνται τουλάχιστον κάθε τρία έτη.»·

(5) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 6α, 6β και 6γ:

«Άρθρο 6α

#### **Διαδικασίες παρακολούθησης για εν λειτουργία άξονες**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα ευρήματα των αξιολογήσεων ολόκληρου του οδικού δικτύου που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παρακολουθούνται με στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας ή με άμεσα διορθωτικά μέτρα.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στα πορίσματα των επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 6 δίνεται συνέχεια με αιτιολογημένες αποφάσεις στις οποίες προσδιορίζεται εάν είναι αναγκαία η ανάληψη διορθωτικών μέτρων. Πιο συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη προσδιορίζουν τα οδικά τμήματα όπου είναι αναγκαίες περαιτέρω βελτιώσεις της ασφάλειας των οδικών υποδομών και καθορίζουν την ιεράρχηση μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας των συγκεκριμένων οδικών τμημάτων.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα διορθωτικά μέτρα στοχεύουν σε οδικά τμήματα με χαμηλά επίπεδα ασφάλειας τα οποία προσφέρονται για την υλοποίηση μέτρων με υψηλό λόγο οφέλους/κόστους.

4. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν και επικαιροποιούν τακτικά σχέδιο μέτρων προτεραιότητας βάσει κινδύνου για να παρακολουθούν την υλοποίηση των καθορισμένων διορθωτικών μέτρων. Κατά την κατάρτιση του σχεδίου μέτρων, τα κράτη μέλη δίνουν προτεραιότητα στα οδικά τμήματα που προσφέρονται σε μεγάλο βαθμό για βελτιώσεις της οδικής ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη παρεμβάσεις με υψηλούς λόγους οφέλους/κόστους.

Άρθρο 6β

### **Προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου**

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι ανάγκες των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου λαμβάνονται υπόψη κατά την εφαρμογή των διαδικασιών που προβλέπονται στα άρθρα 3 έως 6.

Άρθρο 6γ

### **Οδική σήμανση και οδική σηματοδότηση**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η οδική σήμανση και η οδική σηματοδότηση σχεδιάζονται ορθά και συντηρούνται δεόντως, ώστε να μπορούν να αναγνωρίζονται εύκολα και αξιόπιστα τόσο από τους οδηγούς όσο και από τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με συστήματα υποβοήθησης του οδηγού ή έχουν υψηλότερα επίπεδα αυτοματισμού.

2. Η Επιτροπή εκπονεί γενικές απαιτήσεις επιδόσεων προκειμένου να διευκολύνει την αναγνώριση της οδικής σήμανσης και της οδικής σηματοδότησης. Προς αυτόν τον σκοπό, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2.»

(6) το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

### **Ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών**

Προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των οδικών αξόνων της Ένωσης, η Επιτροπή καθορίζει σύστημα ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών, το οποίο καλύπτει, μεταξύ άλλων, τα υπάρχοντα έργα στον τομέα της ασφάλειας των οδικών υποδομών και τις αποδεδειγμένες τεχνολογίες στον τομέα της οδικής ασφάλειας.»

(7) στο άρθρο 11, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 13. Εφόσον απαιτείται η λήψη συγκεκριμένων μέτρων, τα μέτρα αυτά εγκρίνονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2.»

(8) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 11α:

«Άρθρο 11α

### **Υποβολή εκθέσεων**

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή έως την 31η Οκτωβρίου [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί το ΕΤΟΣ το οποίο υπολογίζεται 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος] και, εν συνεχεία, κάθε τρία έτη σχετικά με το ποσοστό του οδικού δικτύου που αξιολογήθηκε στο πλαίσιο της αξιολόγησης ολόκληρου του οδικού δικτύου τα προηγούμενα τρία έτη και τις επιδόσεις ασφάλειας των οδικών τμημάτων που αξιολογήθηκαν ανά κατηγορία χρηστών του οδικού δικτύου.»

(9) το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

### **Προσαρμογή στην τεχνολογική πρόοδο**

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12α για την προσαρμογή των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας στην τεχνική πρόοδο.»·

(10) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 12α:

«Άρθρο 12α

### **Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις**

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 12 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή επί αόριστο χρονικό διάστημα από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 12 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Παράγει αποτελέσματα την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που καθορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει την εγκυρότητα τυχόν κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με τους εμπειρογνώμονες που έχουν ορίσει τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας της 13ης Απριλίου 2016.

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 12 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν εγείρει αντίρρηση το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα εγείρουν αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»·

(11) το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 13

### **Διαδικασία επιτροπής**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.»·

(12) τα παραρτήματα τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.



## *Άρθρο 2*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ η οποία υπολογίζεται 18 μήνες από την έναρξη ισχύος]. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την παραπομπή αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

## *Άρθρο 3*

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

## *Άρθρο 4*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*