ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

της

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

Η ΕΥΡΩΠΗ ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ
Βιώσιμη κινητικότητα για την Ευρώπη: ασφαλής, συνδεδεμένη και καθαρή

Παράρτημα 1: Στρατηγικό σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια

Στο παρόν παράρτημα περιγράφονται συνοπτικά συγκεκριμένες δράσεις που προβλέπονται κατά τη θητεία της παρούσας Επιτροπής, δηλαδή έως τα τέλη του τρίτου τριμήνου του 2019. **Οι εν λόγω δράσεις καθορίζονται με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα-στόχο.** Εξυπακούεται ότι δεν προδιατίθενται οι δράσεις της επόμενης Επιτροπής, καθορίζονται όμως πρόσθετες προβλεπόμενες δράσεις για την περίοδο μετά το 2019 ενδεικτικά και **χωρίς συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα-στόχο.**

1. Ενισχυμένη διακυβέρνηση της οδικής ασφάλειας

Χρειάζεται μια νέα προσέγγιση για την αντιμετώπιση της στασιμότητας των αριθμητικών στοιχείων οδικής ασφάλειας στην ΕΕ και την προσέγγιση του μακροπρόθεσμου στόχου του μηδενικού αριθμού θανατηφόρων ατυχημάτων στην ΕΕ έως το 2050 («όραμα για μηδενικές απώλειες»). Το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030, το οποίο θα καταρτιστεί αναλυτικά έως το 2019, βασίζεται στην **προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος**, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον καθορισμό σαφών **στόχων** και την παρακολούθηση της προόδου με τη χρήση συνόλου **βασικών δεικτών επιδόσεων** που σχετίζονται άμεσα με την πρόληψη των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών όλων των χρηστών του οδικού δικτύου. Προϋποθέτει **συντονισμένη δράση όλων των τομέων και για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου** στο πλαίσιο μιας δομής ενισχυμένης διακυβέρνησης.

Βασικές δράσεις στον τομέα της διακυβέρνησης

Η Επιτροπή θα αποσαφηνίσει τις αρχές που θα διέπουν το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030, το οποίο καθορίζεται στην παρούσα ανακοίνωση [δεύτερο τρίμηνο του 2019]· μεταξύ αυτών, περιλαμβάνονται τα εξής:

- κατάρτιση σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη καταλόγου βασικών δεικτών επιδόσεων που θα συνδέονται με τα στοχευόμενα αποτελέσματα·
- ενισχυμένη εντολή της ομάδας υψηλού επιπέδου για την οδική ασφάλεια (απαρτιζόμενη από υψηλόβαθμους εκπροσώπους των εθνικών διοικήσεων) ώστε να περιλαμβάνεται η παροχή στρατηγικών συμβουλών και τακτικών παρατηρήσεων· και
- ο νέος ρόλος του Ευρωπαίου Πρεσβευτή Οδικής Ασφάλειας —μιας προσωπικότητας αναγνωρισμένου κύρους— να συντονίζει τις προσπάθειες που καταβάλλουν τα κράτη μέλη για την οδική ασφάλεια και να διαδίδει τις καλές πρακτικές τόσο εντός της ΕΕ όσο και διεθνώς.

Καθ' όλη την προβλεπόμενη διάρκεια του πλαισίου, η Επιτροπή (υπό την καθοδήγηση συντονιστικής ομάδας στελεχωμένης από διάφορες ΓΔ) θα συνεργάζεται με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς για να παρακολουθεί και να επιταχύνει την πρόοδο, για παράδειγμα, με τη διοργάνωση εξαμηνιαίων διασκέψεων με θέμα τα αποτελέσματα και με την προώθηση εθελοντικών δεσμεύσεων, ιδίως στο πλαίσιο του ενισχυμένου ευρωπαϊκού χάρτη οδικής ασφάλειας[1].

[1] Ο ευρωπαϊκός χάρτης οδικής ασφάλειας αποτελεί πλατφόρμα της κοινωνίας των πολιτών που δημιουργήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και σήμερα απαριθμεί πάνω από 3 500 μέλη.

2. Ισχυρότερη χρηματοδοτική στήριξη της οδικής ασφάλειας

Σημαντικός μοχλός που διαθέτει η ΕΕ για την επιτάχυνση της επίτευξης αποτελεσμάτων είναι η στήριξη των πρωτοβουλιών με θέμα την οδική ασφάλεια μέσω διαφόρων λύσεων χρηματοδότησης. Αναβαθμίσεις των υποδομών μπορούν να στηριχθούν από περιφερειακά ταμεία στο τρέχον δημοσιονομικό πλαίσιο. Επιπλέον, στη σημερινή πρόσκληση υποβολής προτάσεων στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», διατίθενται 200 εκατ. EUR για την οδική ασφάλεια και την ψηφιοποίηση. Σε πιο μακροπρόθεσμο πλαίσιο, μεγάλη σημασία θα έχει η παροχή **σταθερών και συνεκτικών λύσεων χρηματοδότησης** για αναβαθμίσεις των υποδομών, για άλλες δράσεις που αφορούν την οδική ασφάλεια, καθώς και για την ανάπτυξη ικανοτήτων.

Βασικές δράσεις για μέτρα διευκόλυνσης και χρηματοδότηση

Η Επιτροπή:

- θα ενθαρρύνει την αξιοποίηση της χρηματοδοτικής στήριξης της ΕΕ από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία για αναβαθμίσεις υποδομών με στόχο την οδική ασφάλεια, ιδίως στα κράτη μέλη με συγκριτικά χαμηλές επιδόσεις οδικής ασφάλειας, και θα ενθαρρύνει επίσης τη χρήση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» [δεύτερο τρίμηνο του 2018]·
- θα εξορθολογήσει και θα ενισχύσει τη χρηματοδοτική στήριξη σε δράσεις με θέμα την οδική ασφάλεια στο επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο, λαμβάνοντας υπόψη τη συμπληρωματικότητα των διαφόρων χρηματοδοτικών μέσων [δεύτερο τρίμηνο του 2018]·
- θα εξετάσει τρόπους παροχής σταθερής χρηματοδοτικής στήριξης σε δράσεις με θέμα την οδική ασφάλεια στο πλαίσιο του επόμενου πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου, όπως η διοργάνωση κοινών διασυνοριακών επιχειρήσεων επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας με τη συνεργασία των αστυνομικών οργάνων [τρίτο τρίμηνο του 2018]· και
- θα διερευνήσει πιθανούς τρόπους χρηματοδοτικής στήριξης της ανάπτυξης ικανοτήτων σε επίπεδο κρατών μελών, για παράδειγμα, σε σχέση με στρατηγικές του ασφαλούς συστήματος (π.χ. μεθοδολογία μέτρησης των βασικών δεικτών επιδόσεων) [τρίτο τρίμηνο του 2019].

Επιπλέον, η Επιτροπή θα εξετάσει, σε στενή συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, πώς θα μπορούσε να διευκολυνθεί η πρόσβαση των δημόσιων αρχών σε κατάλληλη χρηματοδοτική στήριξη για την αγορά ασφαλέστερων στόλων. Άλλο παράδειγμα θα μπορούσε ενδεχομένως να αποτελέσει η δημιουργία μηχανισμού χρηματοδότησης για ασφαλέστερες μεταφορές ή η επέκταση του υφιστάμενου μηχανισμού χρηματοδότησης για καθαρότερες μεταφορές[2]. Η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης τρόπους χρηματοδότησης της έρευνας και της καινοτομίας που απαιτούνται για την ανάπτυξη και την εφαρμογή στρατηγικών του ασφαλούς συστήματος.

3. Ασφαλές οδικό και παρόδιο δίκτυο

Η προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος στον τομέα της οδοποιίας συνίσταται στην αντιστοίχιση της λειτουργίας, του σχεδιασμού και της διαρρύθμισης των οδικών αξόνων και των ορίων ταχύτητας, συνυπολογίζοντας το ανθρώπινο σφάλμα, ώστε οι συγκρούσεις να μην οδηγούν σε θανάτους και σοβαρούς τραυματισμούς. Η Επιτροπή προτείνει σήμερα να

[2] http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility

αναθεωρηθεί η οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών, ώστε να επιβληθεί **περισσότερη διαφάνεια και εντοπισμός των κινδύνων σε ολόκληρο το δίκτυο**, και να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας πέραν των διευρωπαϊκών δικτύων σε **όλους τους κύριους οδικούς άξονες.**

Βασικές δράσεις για ασφαλές οδικό και παρόδιο δίκτυο

Η Επιτροπή:

- θα διεξαγάγει προπαρασκευαστικές εργασίες και θα συστήσει ομάδα εμπειρογνωμόνων επιφορτισμένη με την κατάρτιση πλαισίου για την ταξινόμηση των οδικών αξόνων κατά τρόπο ώστε τα όρια ταχύτητας να συνάδουν περισσότερο με τον σχεδιασμό και τη διαρρύθμιση των οδικών αξόνων, σύμφωνα με την προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος [τρίτο τρίμηνο του 2019]· και
- θα διευκολύνει την ανταλλαγή εμπειριών από μεθοδολογίες του ασφαλούς συστήματος μεταξύ επαγγελματιών του κλάδου (π.χ. στο πλαίσιο ενός φόρουμ Ευρωπαίων ελεγκτών οδικής ασφάλειας) [κατά την έκδοση της αναθεωρημένης οδηγίας για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών].

Καθ' όλη την προβλεπόμενη διάρκεια του πλαισίου, η Επιτροπή θα αναζητά περαιτέρω πιθανές δράσεις της ΕΕ, όπως, για παράδειγμα, τον καθορισμό συγκεκριμένων στόχων ασφάλειας των οδικών αξόνων των διευρωπαϊκών δικτύων στην επόμενη αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών των διευρωπαϊκών δικτύων.

4. Ασφαλή οχήματα

Η ΕΕ έχει μειώσει επιτυχώς τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς με τη βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων μέσω διαδοχικών τροποποιήσεων του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων και του κανονισμού για την ασφάλεια των πεζών. Η Επιτροπή προτείνει την αναθεώρηση των εν λόγω κανονισμών ώστε να καταστούν **υποχρεωτικά ορισμένα σημαντικά χαρακτηριστικά ασφαλείας**, όπως το ευφυές σύστημα ελέγχου ταχύτητας, το σύστημα αυτόνομης πέδησης έκτακτης ανάγκης (μεταξύ άλλων, για την προστασία πεζών και ποδηλατών) ή η βελτιωμένη άμεση ορατότητα για τα φορτηγά. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στις εργασίες της ΕΕ και στο πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών όσον αφορά την κατάρτιση νέων κανονισμών για την ασφάλεια των οχημάτων (για παράδειγμα, συστήματα αυτόνομης πέδησης έκτακτης ανάγκης για τα φορτηγά, συστήματα αναγνώρισης πεζών και ποδηλατών και πρότυπα άμεσης ορατότητας). Οι **δημόσιες συμβάσεις** αποτελούν επίσης ενδιαφέρουσα ευκαιρία για την άσκηση θετικής επιρροής ως προς τον ρυθμό εξάπλωσης της χρήσης τεχνολογιών ασφάλειας.

Επιπλέον, η Επιτροπή προτείνει την αναθεώρηση του κανονισμού για τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων, με στόχο τη βελτίωση της πληροφόρησης των καταναλωτών, ιδίως όσον αφορά τις **επιδόσεις ασφάλειας των ελαστικών επισώτρων.**

Βασικές δράσεις για ασφαλή οχήματα

Η Επιτροπή:

- θα αρχίσει να αξιολογεί κατά πόσον είναι εφικτή και οικονομικά αποδοτική η εκ των υστέρων εγκατάσταση προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης στον υπάρχοντα στόλο (ιδίως σε λεωφορεία και φορτηγά) [τέταρτο τρίμηνο του 2018]· και
- θα ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να εξετάσουν ενδεχόμενα εθνικά κίνητρα, χωρίς να διαστρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά, ώστε να επισπεύσουν την εξάπλωση της χρήσης δοκιμασμένων τεχνολογιών με διάφορους τρόπους, όπως, δημόσιες συμβάσεις, πολιτικές για την ασφαλή μετακίνηση, φορολογικά και ασφαλιστικά κίνητρα [δεύτερο τρίμηνο του 2018].

Η Επιτροπή θα αναζητήσει εθελοντικές δεσμεύσεις, για παράδειγμα, από:

- εργοδότες/ενώσεις οδικών μεταφορέων (π.χ. χρήση οχημάτων εξοπλισμένων με τα πλέον πρόσφατα χαρακτηριστικά ασφαλείας πέραν όσων απαιτούνται βάσει νόμου),
- δημόσιες αρχές (π.χ. πόλεις οι οποίες στις δημόσιες συμβάσεις προτιμούν την αγορά όχι μόνο των καθαρότερων αλλά και των ασφαλέστερων αυτοκινήτων για τους στόλους τους),
- κατασκευαστές (π.χ. εγκατάσταση χαρακτηριστικών ασφαλείας πέραν των ελάχιστων απαιτήσεων για όλα τα τμήματα τιμών),
- ασφαλιστές (π.χ. προσαρμογή της διάρθρωσης των ασφαλίστρων υπέρ των ασφαλέστερων οχημάτων),
- τον τομέα ενοικίασης αυτοκινήτων και συνεπιβατισμού (π.χ. προώθηση της χρήσης ασφαλών αυτοκινήτων στις δραστηριότητες ενοικίασης και μίσθωσης αυτοκινήτων, τακτικής συντήρησης) και
- σχολές οδήγησης (π.χ. κατάρτιση νέων και υπαρχόντων οδηγών και αναβατών στη χρήση νέων χαρακτηριστικών ασφαλείας των οχημάτων).

Η Επιτροπή θα αξιολογήσει την ανάγκη λήψης περαιτέρω μέτρων, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τους κανόνες των ελαστικών επισώτρων για τον έλεγχο των επιδόσεων πρόσφυσης των ελαστικών επισώτρων στο τέλος του κύκλου ζωής τους· όσον αφορά το νομικό πλαίσιο για τους τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων και δράσεις για την αντιμετώπιση πιθανών παρεμβάσεων παραποίησης σε οχήματα από τους ιδιοκτήτες/κατόχους· και όσον αφορά την ενίσχυση των ζητημάτων ασφάλειας στη νομοθεσία της ΕΕ που αφορά τις δημόσιες συμβάσεις.

5. Ασφαλής χρήση του οδικού δικτύου

Η ασφαλής **συμπεριφορά** των χρηστών του οδικού δικτύου (η ταχύτητα, η χρήση προστατευτικού εξοπλισμού, όπως ζώνης ασφαλείας και προστατευτικού κράνους, η οδήγηση χωρίς την επήρεια οινοπνεύματος και άλλων ναρκωτικών, η αποφυγή απόσπασης προσοχής των οδηγών, των αναβατών και των πεζών) και η **επιβολή** της διαδραματίζουν επίσης καθοριστικό ρόλο στην πρόληψη και τον περιορισμό των επιπτώσεων των σοβαρών συγκρούσεων. Η πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού γενικής ασφάλειας και ασφάλειας των πεζών καλύπτει ορισμένα στοιχεία που εγγυώνται υψηλά οφέλη για την ασφάλεια (ευφυές σύστημα ελέγχου ταχύτητας, τεχνολογία ανίχνευσης υπνηλίας και τυποποιημένες διεπαφές για την ακινητοποίηση του οχήματος σε περίπτωση υψηλής αλκοολαιμίας του οδηγού).

Βασικές δράσεις για την ασφαλή χρήση του οδικού δικτύου

Η Επιτροπή:

- θα αρχίσει να εξετάζει επιλογές για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της οδηγίας για τη διασυνοριακή επιβολή του νόμου σε τροχαίες παραβάσεις, βάσει αξιολόγησης που διεξήχθη το 2016 [τέταρτο τρίμηνο του 2018]·
- θα δρομολογήσει μελέτη σκοπιμότητας για πιθανή νομοθετική πρωτοβουλία σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης [πρώτο τρίμηνο του 2019]·
- θα μεταφέρει τους κανόνες της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ), ώστε να καταστεί η υπενθύμιση πρόσδεσης της ζώνης ασφαλείας υποχρεωτική σε όλα τα καθίσματα [τέταρτο τρίμηνο του 2018]·
- θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη, ώστε να καταστούν εφικτές οι απαραίτητες προϋποθέσεις για τη λειτουργία απενεργοποιήσιμου ευφυούς συστήματος ελέγχου ταχύτητας όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τη διαθεσιμότητα ορίων ταχύτητας σε ψηφιακή μορφή, και θα εξετάσει κατά πόσον είναι εφικτό και αποδεκτό μη απενεργοποιήσιμο ευφυές σύστημα ελέγχου ταχύτητας στο μέλλον [τρίτο τρίμηνο του 2019]· και
- θα αρχίσει να εξετάζει τρόπους ενίσχυσης της σύστασης της ΕΕ σχετικά με το επιτρεπόμενο ποσοστό αλκοολαιμίας, για παράδειγμα, με τη σύσταση αυστηρότερων ορίων για τους επαγγελματίες οδηγούς και/ή τους αρχάριους οδηγούς και με την παροχή καθοδήγησης στη χρήση συστημάτων ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση υψηλής αλκοολαιμίας του οδηγού [τρίτο τρίμηνο του 2018].

Η Επιτροπή θα αναζητήσει εθελοντικές δεσμεύσεις, για παράδειγμα, από:

- εργοδότες/ενώσεις οδικών μεταφορέων (π.χ. ενισχυμένη εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση των επαγγελματιών οδηγών, πέραν των νομικών απαιτήσεων για την κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών),
- τον τομέα της εκπαίδευσης (π.χ. συμπερίληψη της οδικής ασφάλειας στο τακτικό πρόγραμμα σπουδών) και οργανώσεις χρηστών (π.χ. προώθηση της ασφαλούς συμπεριφοράς, λαμβανομένων υπόψη παραγόντων ηλικίας και φύλου),
- δημόσιες αρχές (π.χ. απαίτηση εγκατάστασης συστημάτων ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση υψηλής αλκοολαιμίας του οδηγού στις δημόσιες συμβάσεις),
- φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν (π.χ. εκστρατείες ενημέρωσης για τη ζώνη ασφαλείας) και
- εταιρείες ταξί και συνεπιβατισμού (π.χ. εξοπλισμός των στόλων τους με παιδικά καθίσματα).

Η Επιτροπή θα προσπαθήσει να ενθαρρύνει και να στηρίξει, στο πλαίσιο του μελλοντικού προγράμματος έρευνας και καινοτομίας, την έρευνα στην ανάπτυξη μεθόδων ελέγχου και οικονομικότερων εργαλείων ανίχνευσης ναρκωτικών ουσιών, την αυτοματοποιημένη αξιολόγηση της ικανότητας οδήγησης, καθώς και την πρόληψη της απόσπασης προσοχής, μεταξύ άλλων, από ηλεκτρονικά συστήματα ενσωματωμένα στα οχήματα. Θα εξετάσει το ενδεχόμενο επιβολής επιμέρους ηλεκτρονικών υπενθυμίσεων πρόσδεσης της ζώνης ασφαλείας στα πούλμαν και εκπόνησης κώδικα ορθής πρακτικής σε συνεργασία με τον κλάδο, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα συστήματα πληροφοριών και τα τηλέφωνα επί των οχημάτων είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο που επιτρέπει την ασφαλή χρήση. Η Επιτροπή θα εξετάσει την ανάγκη λήψης περαιτέρω μέτρων, για παράδειγμα, όσον αφορά τον ορισμό και την εφαρμογή της έννοιας του «ασφαλούς ορίου ταχύτητας», τα κράνη ποδηλατών και τον προστατευτικό ρουχισμό για μοτοσικλετιστές, και/ή κλιμακωτή χορήγηση αδειών οδήγησης σε αρχάριους οδηγούς.

6. Άμεση και αποτελεσματική επέμβαση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

Οι συνέπειες των τραυματισμών μειώνονται με την αποτελεσματική παροχή ιατρικής περίθαλψης μετά τη σύγκρουση, μεταξύ άλλων, με την άμεση διακομιδή στην κατάλληλη ιατρική μονάδα από ειδικευμένο προσωπικό. Για τον λόγο αυτόν, θα πρέπει να παρακολουθούνται στενά τα αποτελέσματα της εγκατάστασης του συστήματος «**eCall**», δηλαδή της αυτοματοποιημένης κλήσης έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση σύγκρουσης.

Βασικές δράσεις για την επέμβαση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

Η Επιτροπή:

- θα αρχίσει να αξιολογεί τα αποτελέσματα του eCall και την πιθανή επέκτασή του σε άλλες κατηγορίες οχημάτων (βαρέα φορτηγά οχήματα, λεωφορεία και πούλμαν, μοτοσικλέτες και γεωργικοί ελκυστήρες) [τρίτο τρίμηνο του 2019] και
- θα διευκολύνει τις στενότερες επαφές μεταξύ των αρμόδιων για την οδική ασφάλεια αρχών και του τομέα της υγείας, με στόχο να αξιολογηθούν περαιτέρω πρακτικές και ερευνητικές ανάγκες (π.χ. διασφάλιση ορθής αντιστοίχισης των τραυματισμών με ειδικευμένο προσωπικό και κατάλληλες ιατρικές μονάδες) [τρίτο τρίμηνο του 2018].

Η Επιτροπή θα αναζητήσει εθελοντικές δεσμεύσεις, για παράδειγμα, από:

- φορείς εκμετάλλευσης εμπορικών μεταφορών και φορείς συγκοινωνιών (π.χ. κατάρτιση των οδηγών στην παροχή πρώτων βοηθειών),
- κατασκευαστές (π.χ. εγκατάσταση ή εκ των υστέρων εγκατάσταση του eCall σε νέα αυτοκίνητα υπαρχόντων τύπων),
- ασφαλιστές (π.χ. μείωση των ασφαλίστρων για οχήματα με εγκατεστημένο eCall).

7. Μελλοντική βιωσιμότητα του οδικού δικτύου

Η συνδεσιμότητα και η αυτοματοποίηση συνεπάγονται τεράστιες δυνατότητες για την οδική ασφάλεια μακροπρόθεσμα, ωστόσο, συνεπάγονται και κινδύνους οι οποίοι πρέπει να αντιμετωπιστούν, όπως, για παράδειγμα, κίνδυνοι που σχετίζονται με την **ασφάλεια στον κυβερνοχώρο** και τη λειτουργία οχημάτων υψηλής αυτοματοποίησης σε συνθήκες **μεικτής κυκλοφορίας**. Επομένως, στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, η Επιτροπή προτείνει συνολική στρατηγική για τη συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα.

Η **συνεργατική οικονομία** (για παράδειγμα, τα συστήματα συνεπιβατισμού και κοινόχρηστων ποδηλάτων) και ορισμένα **περιβαλλοντικά μέτρα** προσφέρουν ευκαιρίες για αμοιβαία οφέλη, όταν συνδυάζονται με μέτρα οδικής ασφάλειας (π.χ. ασφαλέστερο και ελκυστικότερο περιβάλλον για πεζούς και ποδηλάτες), συνεπάγονται όμως και κινδύνους, όπως την ύπαρξη περισσότερων απροστάτευτων χρηστών του οδικού δικτύου.

Οι μελλοντικές πρωτοβουλίες θα πρέπει να συνυπολογίζουν τις ειδικές ανάγκες των **ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου** και των διαφορετικών **ομάδων χρηστών** (ηλικία, φύλο, αναπηρίες). Επιπλέον, ο τομέας της **ασφάλειας στην εργασία** ενδεχομένως χρειάζεται ενισχυμένα μέτρα.

Βασικές δράσεις για τις αναδυόμενες προκλήσεις

Η Επιτροπή:

- θα εγκρίνει προδιαγραφές σχετικά με τα συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών (κατ' εξουσιοδότηση πράξη δυνάμει της οδηγίας για τα ευφυή συστήματα μεταφορών),

συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων επικοινωνίας μεταξύ οχημάτων και μεταξύ οχήματος και υποδομής[3] [τέταρτο τρίμηνο του 2018]·

- θα συνεργαστεί στενά με τους ενδιαφερόμενους φορείς ώστε να δρομολογηθεί διαδικασία για την εκπόνηση κώδικα δεοντολογίας για την ασφαλή μετάβαση σε υψηλότερα επίπεδα αυτοματοποίησης, να εξασφαλίζεται ότι τα θέματα της οδικής ασφάλειας (μεικτή κυκλοφορία, αλληλεπίδραση με τους λοιπούς χρήστες του οδικού δικτύου, φάλαγγες οχημάτων) λαμβάνονται πλήρως υπόψη στις απαιτήσεις και τις διαδικασίες, και, ειδικότερα, να διασφαλίζεται η συνοχή των εθνικών κανόνων κυκλοφορίας και η πρόληψη ασυμβατότητας με τους κανόνες της ΕΕ για τα οχήματα [τρίτο τρίμηνο του 2019]· και
- θα δημιουργήσει πρόκληση ή βραβείο ασφαλούς πόλης [τρίτο τρίμηνο του 2019].

Η Επιτροπή θα αναζητήσει εθελοντικές δεσμεύσεις, για παράδειγμα, από:

- φορείς εκμετάλλευσης, διαχειριστές στόλων και μεταφορείς (π.χ. έγκριση εταιρικής πολιτικής οδικής ασφάλειας),
- επαγγελματικές ενώσεις (π.χ. παροχή καθοδήγησης σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις σε θέματα οδικής ασφάλειας, ιδίως ασφάλειας των ημιφορτηγών διανομής σε αστικές περιοχές) και
- εθνικές αρχές (π.χ. μίμηση παραδειγμάτων καλής πρακτικής στην καταπολέμηση των παρεμβάσεων παραποίησης σε οχήματα και τη διοργάνωση σχετικών εκστρατειών ενημέρωσης).

Καθ' όλη την προβλεπόμενη διάρκεια του πλαισίου, η Επιτροπή θα αξιολογεί την ανάγκη λήψης περαιτέρω μέτρων σε επίπεδο ΕΕ, για παράδειγμα, για την προώθηση της εναρμόνισης των διεπαφών ανθρώπου-μηχανής εγκατεστημένων στα οχήματα, ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλοι οι οδηγοί και οι χρήστες μπορούν να αλληλεπιδρούν με τα οχήματα χωρίς να υπονομεύεται η ασφάλεια, καθώς και για την πρόσβαση σε δεδομένα επί του οχήματος. Η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον απαιτείται αναθεώρηση της νομοθεσίας για τις άδειες οδήγησης, τους τεχνικούς ελέγχους, την κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών και τον χρόνο οδήγησης, ώστε να ληφθούν υπόψη εξελίξεις στη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτόνομη κινητικότητα. Επιπλέον, η Επιτροπή θα διερευνήσει πτυχές της οδικής ασφάλειας που σχετίζονται με τον σχεδιασμό αστικής κινητικότητας, την ασφάλεια στην εργασία, την ικανότητα οδήγησης οχημάτων και δικύκλων και τα νέα επιχειρηματικά μοντέλα ατομικών μεταφορών.

Η Επιτροπή θα ενθαρρύνει και θα στηρίξει επίσης την έρευνα και την καινοτομία, στο πλαίσιο του επόμενου προγράμματος-πλαισίου, με στόχο την τεκμηρίωση της πολιτικής οδικής ασφάλειας, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τα νέα μοντέλα κινητικότητας και τις αλλαγές της κοινωνίας, την αλληλεπίδραση μεταξύ ανθρώπων και τεχνολογίας, ιδίως τις διεπαφές ανθρώπου-μηχανής και την ασφαλή μετάβαση στην αυτοματοποίηση, την επιβολή των κανόνων και την ασφάλεια.

8. Ο παγκόσμιος ρόλος της ΕΕ: εξαγωγή της οδικής ασφάλειας

Εκτός της ΕΕ, η Επιτροπή εστιάζει την προσοχή της όσον αφορά την οδική ασφάλεια στις

[3] Βλέπε COM(2018) 283 - Ανακοίνωση: «Οδεύοντας προς την αυτοματοποιημένη κινητικότητα: Μια στρατηγική της ΕΕ για την κινητικότητα του μέλλοντος»

άμεσα γειτονικές της χώρες, ιδίως στις χώρες των **Δυτικών Βαλκανίων** και της **Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης** —οι οποίες επί του παρόντος ετοιμάζονται να υπογράψουν δηλώσεις για την οδική ασφάλεια στη διάρκεια του 2018— καθώς και στην Τουρκία.

Επιπλέον, θα πρέπει να εξεταστεί ο ρόλος της ΕΕ στον τομέα της οδικής ασφάλειας στο πλαίσιο των **Ηνωμένων Εθνών** και, ειδικότερα, της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη.

Βασικές δράσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας εκτός της ΕΕ

Η Επιτροπή:

- θα αναπτύξει περαιτέρω συνεργασία στον τομέα της οδικής ασφάλειας με τις γειτονικές χώρες της ΕΕ, ιδίως με τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων και της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης, αξιοποιώντας τις δηλώσεις για την οδική ασφάλεια που θα εκδοθούν το 2018, ιδίως με την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και τη στήριξη της ανάπτυξης ικανοτήτων [τρίτο τρίμηνο του 2018].

Η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης πιθανούς τρόπους ενίσχυσης του συντονισμού των κανόνων κυκλοφορίας (Συμβάσεις της Γενεύης και της Βιέννης των Ηνωμένων Εθνών), και σε επίπεδο ΕΕ, ώστε οι κανόνες κυκλοφορίας να μπορούν να προσαρμοστούν εναρμονισμένα στη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτόνομη κινητικότητα. Τέλος, η Επιτροπή θα εξετάσει πιθανούς τρόπους συνεργασίας με διεθνείς πρωτοβουλίες χρηματοδότησης, όπως το καταπιστευματικό ταμείο των Ηνωμένων Εθνών για την οδική ασφάλεια.