

**ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ**

**ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Βρυξέλλες, 25 Σεπτεμβρίου 2019  
(OR. en)**

**2018/0129 (COD)**

**PE-CONS 69/19**

**TRANS 152  
CODEC 556**

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ**

**Θέμα: ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών**

**ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2019/...**  
**ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της ...

**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,

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>1</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> ΕΕ C 168 της 16.5.2019, σ. 81.

<sup>2</sup> ΕΕ C ....

<sup>3</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Απριλίου 2019 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της ....

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 20ής Ιουλίου 2010 προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» ανέφερε τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης για τη μείωση του αριθμού των θανάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ έως το 2020 σε σύγκριση με το 2010 και την προσέγγιση του στόχου επίτευξης μηδενικού αριθμού θανάτων έως το 2050. Ωστόσο, η πρόοδος προς την επίτευξη αυτών των στόχων παρουσιάζει στασιμότητα τα τελευταία έτη. Στα συμπεράσματά του για την οδική ασφάλεια, της 8ης Ιουνίου του 2017, το Συμβούλιο ενέκρινε ένα νέο ενδιάμεσο στόχο μείωσης στο μισό του αριθμού των σοβαρών τραυματισμών έως το 2030 σε σύγκριση με το 2020, υιοθετώντας τη δήλωση της Βαλέτας του Μαρτίου 2017. Ως εκ τούτου, απαιτείται να καταβληθούν περισσότερες προσπάθειες προκειμένου να επιτευχθούν και οι δύο αυτοί στόχοι.
- (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 τα τροχαία ατυχήματα δεν οδηγούν σε σοβαρούς ή μοιραίους τραυματισμούς θα πρέπει να αποτελεί κοινή ευθύνη σε όλα τα επίπεδα. Πιο συγκεκριμένα, ο σωστός σχεδιασμός, καθώς και η κατάλληλη συντήρηση και η σαφής σήμανση και σηματοδότηση των οδών, θα πρέπει να μειώσουν την πιθανότητα τροχαίων ατυχημάτων, ενώ η «συγχωρούσα οδική υποδομή» (δηλαδή οδοί που έχουν σχεδιαστεί με έξυπνο τρόπο ώστε τα σφάλματα κατά την οδήγηση να μην έχουν αμέσως σοβαρές ή μοιραίες συνέπειες) θα πρέπει να μειώσουν τη σοβαρότητα των ατυχημάτων. Η Επιτροπή θα πρέπει να εκπονήσει κατευθυντήριες γραμμές για την παροχή και τη συντήρηση των «συγχωρούντων παρόδιων χώρων», με βάση την εμπειρία όλων των κρατών μελών.

- (3) Οι οδικοί άξονες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου (δίκτυο ΔΕΔ-Μ) που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> είναι 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 («RISM») που εφαρμόζονται στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ 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/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup> ότι τα κράτη μέλη τα οποία έχουν εφαρμόσει αρχές 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. Συνεπώς, είναι επίσης επιθυμητό οι εν λόγω αρχές RISM να εφαρμόζονται σε άλλα τμήματα του ευρωπαϊκού οδικού δικτύου.
- (5) Είναι σημαντικό τα οδικά τμήματα που κατασκευάζονται σε γέφυρες και τα τμήματα οδικών οδών τα οποία διέρχονται από σήραγγες οι οποίες αποτελούν μέρος του δικτύου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας να καλύπτονται επίσης από την παρούσα οδηγία όσον αφορά την οδική ασφάλεια, με εξαίρεση τις σήραγγες που καλύπτονται από την οδηγία 2004/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>3</sup>.

---

<sup>1</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).

<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).

<sup>3</sup> 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 (ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 39).

- (6) Για λόγους οδικής ασφάλειας, είναι σημαντικό να καλύπτονται επίσης από την παρούσα οδηγία οι εισοδοί και έξοδοι στις περιοχές στάθμευσης κατά μήκος του δικτύου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ιδίως δε οι αυτοκινητόδρομοι και οι κύριες οδοί.
- (7) Οι εποχικές συνθήκες διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών και των περιφερειών. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι εν λόγω συνθήκες στις εθνικές διατάξεις μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.
- (8) Μεγάλο ποσοστό των τροχαίων ατυχημάτων σημειώνονται σε μικρό ποσοστό οδών με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο 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 άλλες κύριες οδούς πέραν του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της ασφάλειας των οδικών υποδομών σε ολόκληρη την Ένωση.
- (9) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι αυτή η επέκταση του πεδίου εφαρμογής θα έχει το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, είναι λογικό οι κύριες οδοί πλην των αυτοκινητοδρόμων να περιλαμβάνουν όλες τις οδούς που ανήκουν στην υψηλότερη κατηγορία οδού κάτω από την κατηγορία «αυτοκινητόδρομος» στην εθνική ταξινόμηση των οδών. Για τον ίδιο λόγο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να διασφαλίσουν ότι τουλάχιστον όλες οι οδοί στις οποίες εφαρμοζόταν η οδηγία 2008/96/EK πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων σε εθελοντική βάση, εξακολουθούν να καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.
- (10) Η 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 διασφαλίζει ότι τα κονδύλια της Ένωσης δεν χρησιμοποιούνται για την κατασκευή επισφαλών οδών.

- (11) Η οδηγία 2008/96/EK καλύπτει αποκλειστικά οδικές υποδομές. Συνεπώς, η παρούσα οδηγία δεν επηρεάζει τον νόμο περί οδικής κυκλοφορίας, ούτε και την αρμοδιότητα των κρατών μελών να λαμβάνουν αυτονόμως αποφάσεις όσον αφορά το δίκαιο στον τομέα της οδικής κυκλοφορίας. Η Σύμβαση της Γενεύης των Ηνωμένων Εθνών για την οδική κυκλοφορία της 19ης Σεπτεμβρίου 1949 και η Σύμβαση της Βιέννης για την οδική κυκλοφορία της 8ης Νοεμβρίου 1968, καθώς και η Σύμβαση της Βιέννης περί οδικής σημάτωσης και σηματοδοτήσεως της 8ης Νοεμβρίου 1968, θα πρέπει να γίνουν σεβαστές από τα συμβαλλόμενα μέρη.
- (12) Η αξιολόγηση της ασφάλειας 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 ενδεδειγμένων 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, μεταξύ άλλων μέσω δεδομένων που συλλέγονται με ηλεκτρονικά και ψηφιακά μέσα, με στόχο την αύξηση της οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση.
- (13) 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 της ασφάλειας 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.
- (14) Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα, η αντικειμενικότητα και η αποτελεσματικότητα των διαδικασιών RISM, είναι χρήσιμο να επιτραπεί στα κράτη μέλη να επωφελούνται, όπου ενδείκνυται, από τη συνεχή ανάπτυξη τεχνολογιών για τον έλεγχο οδικών τμημάτων, την καταγραφή των συνθηκών οδικής ασφάλειας και τη συλλογή άλλων δεδομένων σχετικών με την ασφάλεια του οδικού δικτύου.

- (15) 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 αυτόν τον σκοπό, τα σχέδια δράσης προτεραιότητας θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι αναγκαίες παρεμβάσεις υλοποιούνται το συντομότερο δυνατό. Ειδικότερα, τα ευρήματα της αξιολόγησης της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου θα πρέπει να ακολουθούνται είτε από στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας είτε, εάν αυτό είναι εφικτό και οικονομικά αποδοτικό, από άμεση λήψη διορθωτικών μέτρων που αποσκοπούν στο να εξαλείψουν ή να μειώσουν τους κινδύνους για την οδική ασφάλεια χωρίς να επιβάλουν περιττό διοικητικό φόρτο.
- (16) Οι επιδόσεις όσον αφορά την ασφάλεια των υφιστάμενων οδών θα πρέπει να βελτιωθούν με στόχευση των επενδύσεων στα οδικά τμήματα όπου παρατηρείται το υψηλότερο ποσοστό ατυχημάτων και όπου υπάρχουν οι περισσότερες δυνατότητες μείωσης των ατυχημάτων.
- (17) Χρηματοδότηση και οικονομικά κίνητρα σε επίπεδο Ένωσης μπορούν, σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες, να χρησιμοποιούνται για να παράσχουν στήριξη για τέτοιου είδους επενδύσεις, συμπληρώνοντας αντίστοιχες εθνικές επενδύσεις και κίνητρα.
- (18) Τα τμήματα του οδικού δικτύου που οδηγούν σε οδικές σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου που καλύπτεται από την οδηγία 2004/54/EK 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 που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία.
- (19) Το 2017 οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου αντιπροσώπευαν το 47 % των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην Ένωση. Η διασφάλιση της συνεκτίμησης των αναγκών των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου σε όλες τις διαδικασίες RISM και η ανάπτυξη απαιτήσεων ποιότητας για τις υποδομές για αυτούς τους χρήστες του οδικού δικτύου αναμένεται συνεπώς ότι θα βελτιώσουν την οδική ασφαλείά τους.

- (20) Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στα κράτη μέλη να βελτιώσουν τις διαδικασίες τους που αποσκοπούν στη διασφάλιση της επιχειρησιακής χρήσης των οδικών σημάτων και της οδικής σηματοδότησης τους, θα πρέπει να καθοριστούν κοινές προδιαγραφές προκειμένου να προωθηθεί η αποτελεσματική αναγνωσιμότητα και ανιχνευσιμότητα των οδικών σημάτων και της οδικής σηματοδότησης για τους ανθρώπινους οδηγούς και τα αυτοματοποιημένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης.
- (21) Η βελτίωση της ασφάλειας αποτελεί προτεραιότητα και για τις ισόπεδες διαβάσεις (π.χ. σηματοδότηση, βελτίωση υποδομών). Σύμφωνα με την έκθεση για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων στην ΕΕ του 2018 του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το 2016 σημειώθηκαν 433 σημαντικά ατυχήματα σε 108 000 ισόπεδες διαβάσεις στην Ένωση, με αποτέλεσμα 255 νεκρούς και 217 σοβαρά τραυματισμένους. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να εντοπίζονται οι ισόπεδες διαβάσεις που ενέχουν υψηλό κίνδυνο για την ασφάλεια, με σκοπό τη βελτίωσή τους.
- (22) Οι υψηλής ποιότητας οδικές σημάσεις και οδική σηματοδότηση έχουν ζωτική σημασία για την υποστήριξη των οδηγών, καθώς και των συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων. Οι κοινές προδιαγραφές για τις οδικές σημάσεις και την οδική σηματοδότηση θα πρέπει να αποτελούν τη βάση που ανοίγει τον δρόμο για την ανάπτυξη προηγμένων συστημάτων συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας. Θα ήταν προτιμότερη μια κοινή Ευρωπαϊκή προσέγγιση σύμφωνα με τη σύμβαση της Βιέννης για την οδική σήμανση και σηματοδότηση του 1968.



- (23) Για την ενίσχυση των αναμενόμενων αποτελεσμάτων από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τη διασφάλιση επαρκούς επιπέδου ασφάλειας σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των υπηρεσιών τους πολιτικής προστασίας, αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και τροχαίας, κατά περίπτωση, και ιδίως σε διασυνοριακά οδικά τμήματα. Όταν απαιτείται συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών στις εν λόγω δραστηριότητες, ο μηχανισμός πολιτικής προστασίας της Ένωσης σύμφωνα με την απόφαση 1313/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> παρέχει ένα πλαίσιο για τον σκοπό αυτό.
- (24) Με την επιφύλαξη της νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις, ιδίως της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>, οι τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την ασφάλεια θα πρέπει να δημοσιοποιούνται, όταν οι δημόσιες συμβάσεις εκτελούνται στον τομέα των οδικών υποδομών.
- (25) Προκειμένου να διασφαλιστεί διαφάνεια και να βελτιωθεί η λογοδοσία, θα πρέπει να υποβάλλονται εκθέσεις για τους χαρακτηρισμούς της οδικής ασφάλειας, έτσι ώστε οι χρήστες του οδικού δικτύου να μπορούν να ενημερώνονται σχετικά με την κατάσταση της υποδομής και να αυξάνεται η ευαισθητοποίησή τους.
- (26) Θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η ανταλλαγή εμπειριών όσον αφορά τις μεθοδολογίες ασφαλούς συστήματος μεταξύ επαγγελματιών και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ελεγκτών οδικής ασφάλειας.
- (27) Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων των αξιολογήσεων της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου αναμένεται να καταστήσει δυνατή τη σύγκριση του επιπέδου εγγενούς ασφάλειας των οδικών υποδομών σε ολόκληρη την Ένωση.

---

<sup>1</sup> Απόφαση αριθ. 1313/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, περί μηχανισμού πολιτικής προστασίας της Ένωσης (ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 924).

<sup>2</sup> Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243).

- (28) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, και συγκεκριμένα η καθιέρωση διαδικασιών για την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας σε όλο το δίκτυο ΔΕΔ-Μ και στο δίκτυο αυτοκινητόδρομων και κύριων οδών σε ολόκληρη την Ένωση, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, διότι η βελτίωση είναι αναγκαία σε ολόκληρη την Ένωση προκειμένου να διασφαλιστεί σύγκλιση προς υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας των οδικών υποδομών, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη αυτού του στόχου. Ως αποτέλεσμα της δράσης σε επίπεδο Ένωσης, τα ταξίδια σε ολόκληρη την Ένωση αναμένεται να καταστούν ασφαλέστερα, και αυτό με τη σειρά του θα επιφέρει βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και θα στηρίξει τον στόχο της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής.
- (29) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το περιεχόμενο των διαδικασιών RISM εξακολουθεί να ανταποκρίνεται στις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές γνώσεις, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό την προσαρμογή των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας στην τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομώνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>1</sup>. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομώνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

---

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

- (30) Απαιτείται η λήψη ειδικών μέτρων για τη συνεχή βελτίωση των πρακτικών διαχείρισης της οδικής 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 ενιαίες προϋποθέσεις εφαρμογής των σχετικών διατάξεων της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>.
- (31) Επομένως, η οδηγία 2008/96/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

---

<sup>1</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).

*Άρθρο 1*  
*Τροποποιήσεις της οδηγίας 2008/96/EK*

Η οδηγία 2008/96/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 1*

*Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής*

1. 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 ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου από τα κράτη μέλη.
2. Η παρούσα οδηγία ισχύει για τις οδούς που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, τους αυτοκινητόδρομους και τους άλλους κύριους άξονες, είτε είναι στο στάδιο του σχεδιασμού είτε υπό κατασκευή είτε έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία.
3. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επίσης σε οδούς και σε έργα οδικών υποδομών που δεν καλύπτονται από την παράγραφο 2 και που βρίσκονται εκτός αστικών περιοχών, δεν εξυπηρετούν παρόδιες ιδιοκτησίες και ολοκληρώνονται με ενωσιακή χρηματοδότηση, με εξαίρεση τις οδούς που δεν είναι ανοικτές σε γενική κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως οι ποδηλατόδρομοι, ή τις οδούς που δεν έχουν σχεδιαστεί για γενική κυκλοφορία, όπως οι οδοί προσπέλασης σε βιομηχανικές, γεωργικές ή δασικές τοποθεσίες.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τις κύριες οδούς που παρουσιάζουν χαμηλό κίνδυνο για την ασφάλεια, βάσει δεόντως αιτιολογημένων λόγων που συνδέονται με τους όγκους κυκλοφορίας και τις στατιστικές ατυχημάτων.

Τα κράτη μέλη μπορούν να περιλαμβάνουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τις οδούς που δεν αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3.

Κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή, έως τις ... [24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας], τον κατάλογο των αυτοκινητοδρόμων και των κύριων οδών στην επικράτειά του και, στη συνέχεια, κάθε μεταγενέστερη μεταβολή. Επιπλέον, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τον κατάλογο των οδικών αρτηριών που εξαιρούνται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο ή που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και, στη συνέχεια, κάθε μεταγενέστερη μεταβολή.

Η Επιτροπή δημοσιεύει τον κατάλογο των οδών που κοινοποιούνται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

5. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στις οδούς σε σήραγγες που καλύπτονται από την οδηγία 2004/54/EK.».

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\*·

---

\* 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).»·

β) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:

«1α. ««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 τροχιοδρομική γραμμή, ποδηλατολωρίδα ή λωρίδα για πεζούς·
- γ) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένα ως αυτοκινητόδρομος·
- 1β. ««κύρια οδός»»: οδός εκτός αστικών περιοχών που συνδέει μεγάλες πόλεις ή περιοχές, ή και τα δύο, και που ανήκει στην υψηλότερη κατηγορία οδού κάτω από την κατηγορία «αυτοκινητόδρομος» στην εθνική ταξινόμηση των οδών που ισχύει στις ... [ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας στην ΕΕ]·»·»
- γ) το σημείο 5 απαλείφεται·
- δ) τα σημεία 6 και 7 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «6. ««χαρακτηρισμός της ασφάλειας»»: η κατάταξη των τμημάτων του υφιστάμενου οδικού δικτύου σε κατηγορίες ανάλογα με την αντικειμενικά μετρούμενη εγγενή ασφάλειά τους·
7. ««στοχευμένη επιθεώρηση οδικής ασφάλειας»»: στοχευμένη έρευνα για να εντοπισθούν επικίνδυνες συνθήκες, ελαττώματα και προβλήματα που αυξάνουν τον κίνδυνο ατυχημάτων και τραυματισμών, με βάση επιτόπια επίσκεψη σε υφιστάμενη οδό ή τμήμα οδού·»·
- ε) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:
- «7α. «περιοδική επιθεώρηση οδικής ασφάλειας»: ο τακτικός περιοδικός έλεγχος των χαρακτηριστικών και των ελαττωμάτων που απαιτούν εργασίες συντήρησης για λόγους ασφάλειας·»·

στ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«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) Στο άρθρο 4 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6. Η Επιτροπή καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές για τον σχεδιασμό «συγχωρούντων παρόδιων χώρων» και «αυτοεξηγούμενων και αυτοεπιβαλλόμενων οδών» κατά τον αρχικό έλεγχο του σταδίου σχεδιασμού, καθώς και κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις απαιτήσεις ποιότητας σε σχέση με τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές εκπονούνται σε στενή συνεργασία με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών.».

4) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 5*

*Αξιολόγηση της ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου*

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι διενεργείται αξιολόγηση της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου που είναι σε λειτουργία και καλύπτεται από την παρούσα οδηγία.
2. Οι αξιολογήσεις ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου προβαίνουν σε εκτίμηση του κινδύνου ατυχήματος και πρόσκρουσης, με βάση:
  - α) πρωτίστως, οπτική επιθεώρηση, είτε επιτόπου είτε με ηλεκτρονικά μέσα, των χαρακτηριστικών σχεδιασμού της οδού (εγγενής ασφάλεια) και



- β) ανάλυση τμημάτων του οδικού δικτύου τα οποία είναι σε λειτουργία για πάνω από τρία χρόνια και στα οποία έχει συμβεί μεγάλος αριθμός σοβαρών ατυχημάτων σε αναλογία προς τη ροή της κυκλοφορίας.
3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η πρώτη αξιολόγηση ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου διενεργείται το αργότερο έως το 2024. 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.
4. Όταν διενεργούν την αξιολόγηση ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου, τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν υπόψη τα ενδεικτικά στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.
5. Η Επιτροπή παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη μεθοδολογία για την εκτέλεση συστηματικών αξιολογήσεων ασφάλειας και χαρακτηρισμών της ασφάλειας σε ολόκληρο το δίκτυο.
6. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της παραγράφου 1 και με σκοπό την ιεράρχηση των αναγκών για περαιτέρω δράση, τα κράτη μέλη ταξινομούν όλα τα τμήματα του οδικού δικτύου σε τουλάχιστον τρεις κατηγορίες σύμφωνα με το επίπεδο ασφαλείας τους.».

5) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 6  
Περιοδικές επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας»*

β) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι πραγματοποιούνται περιοδικές επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας με επαρκή συχνότητα, ώστε να διασφαλίζονται τα ενδεδειγμένα επίπεδα ασφάλειας στην υπό εξέταση οδική υποδομή.»

γ) η παράγραφος 2 απαλείφεται·

δ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 με επαρκή συχνότητα, ώστε να διασφαλίζονται τα ενδεδειγμένα επίπεδα ασφάλειας, ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, διενεργούνται τουλάχιστον κάθε έξι έτη.»

6) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

*«Άρθρο 6α*

*Διαδικασίες παρακολούθησης για οδούς σε λειτουργία*

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα ευρήματα των αξιολογήσεων ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παρακολουθούνται είτε με στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας είτε με άμεσα διορθωτικά μέτρα.
2. Όταν διενεργούν στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας, τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν υπόψη τα ενδεικτικά στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα Πα.
3. Οι στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας διεξάγονται από ομάδες εμπειρογνομόνων. Τουλάχιστον ένα μέλος της ομάδας εμπειρογνομόνων πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο α).
4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι στα πορίσματα των στοχευμένων επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας δίνεται συνέχεια με αιτιολογημένες αποφάσεις στις οποίες προσδιορίζεται εάν είναι αναγκαία η λήψη διορθωτικών μέτρων. Πιο συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη προσδιορίζουν τα οδικά τμήματα όπου είναι αναγκαίες βελτιώσεις της ασφάλειας των οδικών υποδομών και καθορίζουν την ιεράρχηση μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας των συγκεκριμένων οδικών τμημάτων.
5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα διορθωτικά μέτρα στοχεύουν πρωτίστως σε οδικά τμήματα με χαμηλά επίπεδα ασφάλειας τα οποία προσφέρονται για την υλοποίηση μέτρων με υψηλό δυναμικό για αύξηση της ασφάλειας και μείωση του κόστους των ατυχημάτων.

6. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν και επικαιροποιούν τακτικά σχέδια μέτρων προτεραιότητας βάσει κινδύνου για να παρακολουθούν την υλοποίηση των καθορισμένων διορθωτικών μέτρων.

#### *Άρθρο 6β*

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

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

#### *Άρθρο 6γ*

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

1. Τα κράτη μέλη, στις υφιστάμενες και μελλοντικές τους διαδικασίες για οδική σήμανση και οδική σηματοδότηση, δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στην αναγνωσιμότητα και την ανιχνευσιμότητα των οδηγών και των αυτοματοποιημένων συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης. Οι διαδικασίες αυτές λαμβάνουν υπόψη τις κοινές προδιαγραφές, όταν έχουν καθοριστεί τέτοιες κοινές προδιαγραφές σύμφωνα με την παράγραφο 3.
2. Ομάδα εμπειρογνομόνων που συστάθηκε από την Επιτροπή αξιολογεί, το αργότερο έως τα τέλη Ιουνίου 2021, την ευκαιρία θέσπισης κοινών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων διάφορων στοιχείων που αποσκοπούν στη διασφάλιση της επιχειρησιακής χρήσης των οδικών σημάτων και των οδικών σηματοδοτήσεων, προκειμένου να ενισχυθεί η δυνατότητα αποτελεσματικής αναγνωσιμότητας και ανιχνευσιμότητας των οδικών σημάτων και των οδικών σηματοδοτήσεων για τους οδηγούς και τα αυτοματοποιημένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης. Η εν λόγω ομάδα αποτελείται από εμπειρογνώμονες που ορίζονται από τα κράτη μέλη. Η αξιολόγηση περιλαμβάνει διαβούλευση με την Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη.

Η αξιολόγηση πραγματοποιείται λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) την αλληλεπίδραση μεταξύ των διάφορων τεχνολογιών υποβοήθησης του οδηγού και της υποδομής,
  - β) την επίδραση των καιρικών και ατμοσφαιρικών φαινομένων, καθώς και την κυκλοφορία στην οδική σήμανση και την οδική σηματοδότηση που χρησιμοποιείται στην επικράτεια της Ένωσης,
  - γ) το είδος και τη συχνότητα των προσπαθειών συντήρησης που απαιτούνται για διάφορες τεχνολογίες, μαζί με εκτίμηση των δαπανών.
3. Λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση κοινών προδιαγραφών, σχετικά με τις διαδικασίες των κρατών μελών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, με στόχο τη διασφάλιση της επιχειρησιακής χρήσης των οδικών σημάτων και των οδικών σηματοδοτήσεων, όσον αφορά την αποτελεσματική αναγνωσιμότητα και ανιχνευσιμότητα των οδικών σημάτων και των οδικών σηματοδοτήσεων για τους οδηγούς και τα αυτοματοποιημένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 13 παράγραφος 2.

Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο δεν θίγουν την αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Τυποποίησης όσον αφορά τα πρότυπα για τις οδικές σημάσεις και σηματοδοτήσεις.

### *Άρθρο 6δ*

#### *Πληροφορίες και διαφάνεια*

Η Επιτροπή δημοσιεύει ευρωπαϊκό χάρτη του οδικού δικτύου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ο οποίος είναι προσβάσιμος επιγραμμικά και αναδεικνύει τις διαφορετικές κατηγορίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 6.

### *Άρθρο 6ε*

#### *Εθελοντική αναφορά*

Τα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθεια για να θεσπίσουν εθνικό σύστημα για τον σκοπό εθελοντικής υποβολής αναφοράς, προσβάσιμο επιγραμμικά από όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου, προκειμένου να διευκολύνουν τη συλλογή των στοιχείων των περιστατικών που μεταδίδονται από τους χρήστες του οδικού δικτύου και τα οχήματα, καθώς και κάθε άλλη σχετική με την ασφάλεια πληροφορία την οποία ο αναφέρων θεωρεί ότι συνιστά πραγματικό ή δυνητικό κίνδυνο για την ασφάλεια των οδικών υποδομών.».

7) Στο άρθρο 7 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την παροχή κατευθυντήριων γραμμών σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να δηλώνεται η σοβαρότητα του ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού θανάτων και τραυματιών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 13 παράγραφος 2.».

8) Στο άρθρο 9 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Σε σχέση με τους ελεγκτές οδικής ασφάλειας που εκπαιδεύονται από τις ... [πέντε έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας], τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα προγράμματα κατάρτισης για τους ελεγκτές οδικής ασφάλειας περιλαμβάνουν πτυχές που αφορούν ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου και την υποδομή για παρόμοιους χρήστες.».

9) Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 10*

*Ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών*

Προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των οδών της Ένωσης, η Επιτροπή καθορίζει σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών, το οποίο καλύπτει, μεταξύ άλλων, προγράμματα κατάρτισης για οδική ασφάλεια, τα ήδη υπάρχοντα έργα στον τομέα της ασφάλειας των οδικών υποδομών και τις δοκιμασμένες τεχνολογίες στον τομέα της οδικής ασφάλειας.».

10) Στο άρθρο 11 η παράγραφος 2 διαγράφεται.

11) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 11α*

*Υποβολή εκθέσεων*

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή έως τις 31 Οκτωβρίου 2025 για την ταξινόμηση ασφάλειας όλου του οδικού δικτύου που αξιολογήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 5. Όπου είναι δυνατόν, η έκθεση βασίζεται σε κοινή μεθοδολογία. Κατά περίπτωση, η έκθεση καλύπτει επίσης τον κατάλογο των διατάξεων των εθνικών επικαιροποιημένων κατευθυντήριων γραμμών, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των βελτιώσεων όσον αφορά την τεχνολογική πρόοδο και την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Από την 31η Οκτωβρίου 2025, οι εκθέσεις αυτές υποβάλλονται ανά πενταετία.
2. Με βάση την ανάλυση των εθνικών εκθέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, σε πρώτο βαθμό έως τις 31 Οκτωβρίου 2027 και κάθε πέντε έτη μετά, η Επιτροπή συντάσσει και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1, καθώς και σχετικά με ενδεχόμενα περαιτέρω μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας και πιθανών προσαρμογών στην τεχνική πρόοδο.».



12) Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 12*

*Τροποποίηση των παραρτημάτων*

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12α για την τροποποίηση των παραρτημάτων, προκειμένου να τα προσαρμόζει στην τεχνολογική πρόοδο.».

13) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 12α*

*Άσκηση της εξουσιοδότησης*

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 για περίοδο πέντε ετών από την ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 12 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος τυχόν κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου\*.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 12 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

---

\* EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.».

- 14) 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 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

---

\* 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).».

- 15) Τα παραρτήματα τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

*Άρθρο 2*

*Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία το αργότερο έως την ... [24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας].  
Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

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

### *Άρθρο 3*

#### *Έναρξη ισχύος*

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

### *Άρθρο 4*

#### *Αποδέκτες*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

...

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα της οδηγίας 2008/96/ΕΚ τροποποιούνται ως εξής:

1) Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι  
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ  
ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ»·

β) στο τμήμα 2, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) κυκλοφορία (π.χ. όγκος κυκλοφορίας, κατηγοριοποίηση κυκλοφορίας ανά τύπο), συμπεριλαμβανομένων των εκτιμώμενων ροών πεζών και ποδηλάτων που προσδιορίζονται βάσει της χρήσης παρακείμενης γης»·

2) Το παράρτημα ΙΙ τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ  
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ»·

β) στο τμήμα 1 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«ιδ) μέτρα για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:

ι) μέτρα για τους πεζούς,

- ii) μέτρα για τους ποδηλάτες, συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης εναλλακτικών διαδρομών ή διαχωριστικών διατάξεων από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων υψηλής ταχύτητας,
  - iii) μέτρα για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα,
  - iv) πυκνότητα και τοποθεσία των διασταυρώσεων για πεζούς και ποδηλάτες,
  - v) μέτρα για τους πεζούς και τους ποδηλάτες στις επηρεαζόμενες οδούς της περιοχής,
  - vi) διαχωρισμός των πεζών και των ποδηλατών από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων υψηλής ταχύτητας ή ύπαρξη άμεσων εναλλακτικών διαδρομών σε οδούς χαμηλότερης κατηγορίας,»
- γ) στο τμήμα 2, το στοιχείο η) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «η) μέτρα για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:
    - i) μέτρα για τους πεζούς,
    - ii) μέτρα για τους ποδηλάτες,
    - iii) μέτρα για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα,».

3) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο παράρτημα:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙα

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΣΤΟΧΕΥΜΕΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΟΔΙΚΗΣ  
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Χάραξη και διατομή οδού:

- α) απόσταση ορατότητας και αναγνώρισης σημάτων,
- β) όριο ταχύτητας και δημιουργία ζωνών ταχύτητας,
- γ) αυτονόητη χάραξη (δηλαδή χάραξη «ευανάγνωστη» από τους χρήστες του οδικού δικτύου),
- δ) πρόσβαση σε παρακείμενα ακίνητα και συγκροτήματα,
- ε) πρόσβαση οχημάτων έκτακτης ανάγκης και εξυπηρέτησης,
- στ) τερματικά σε γέφυρες και αναχώματα,
- ζ) παρόδιος σχεδιασμός (ερείσματα, ρείθρα οδοστρώματος, κλίση και κράσπεδα).

2. Διασταυρώσεις και κόμβοι:

- α) καταλληλότητα του τύπου διασταύρωσης/κόμβου,
- β) γεωμετρία της διάταξης της διασταύρωσης/του κόμβου,
- γ) ορατότητα και αναγνώριση (αντίληψη) των διασταυρώσεων,

- δ) ορατότητα στη διασταύρωση,
  - ε) διαμόρφωση των βοηθητικών λωρίδων στις διασταυρώσεις,
  - στ) έλεγχος της κυκλοφορίας στη διασταύρωση (π.χ. έλεγχος με σήμα διακοπής πορείας, σήματα κυκλοφορίας κ.λπ.),
  - ζ) ύπαρξη διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων.
3. Μέτρα για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:
- α) μέτρα για τους πεζούς,
  - β) μέτρα για τους ποδηλάτες,
  - γ) μέτρα για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα,
  - δ) συγκοινωνίες και υποδομές,
  - ε) ισόπεδες διαβάσεις (σημειώνοντας ιδίως τους τύπους διαβάσεων και εάν αυτές είναι επανδρωμένες, μη επανδρωμένες, χειροκίνητες ή αυτόματες).
4. Φωτισμός, σήματα και διαγραμμίσεις:
- α) συνεκτικά οδικά σήματα, ορατότητα χωρίς εμπόδια,
  - β) ευανάγνωστο των οδικών σημάτων (θέση, μέγεθος, χρώμα),



- γ) πινακίδες σήμανσης,
  - δ) συνεκτικές οδικές διαγραμμίσεις και οριοθέτηση,
  - ε) ευανάγνωστο των οδικών διαγραμμίσεων (θέση, διαστάσεις και αντανακλαστικότητα υπό συνθήκες ξηρασίας και υγρασίας),
  - στ) κατάλληλη αντίθεση των οδικών διαγραμμίσεων,
  - ζ) φωτισμός οδών και διασταυρώσεων,
  - η) κατάλληλος οδικός εξοπλισμός.
5. Σήματα κυκλοφορίας:
- α) λειτουργία,
  - β) ορατότητα.
6. Αντικείμενα, λωρίδες έκτακτης ανάγκης και οδικά συστήματα συγκράτησης:
- α) παρόδιο περιβάλλον των οδών, συμπεριλαμβανομένου του πρασίνου,
  - β) παρόδιοι κίνδυνοι και οριογραμμή οδοστρώματος ή απόσταση από ποδηλατόδρομο,
  - γ) φιλική προς τον χρήστη προσαρμογή οδικών συστημάτων συγκράτησης (κεντρικές νησίδες και στηθαία πρόσκρουσης για την αποτροπή κινδύνων για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου),

- δ) άκρα στηθαίων πρόσκρουσης,
- ε) κατάλληλα οδικά συστήματα συγκράτησης σε γέφυρες και αναχώματα,
- στ) φράχτες (σε οδούς περιορισμένης πρόσβασης).

7. Οδόστρωμα:

- α) ελαττώματα οδοστρώματος,
- β) αντίσταση ολίσθησης,
- γ) χαλαρό υλικό/χάλικες/λίθοι,
- δ) συγκέντρωση νερού, αποστράγγιση υδάτων.

8. Γέφυρες και σήραγγες:

- α) παρουσία και αριθμός γεφυρών,
- β) παρουσία και αριθμός σηράγγων,
- γ) οπτικά στοιχεία που αντιπροσωπεύουν κινδύνους για την ασφάλεια της υποδομής.

9. Άλλα θέματα:

- α) πρόβλεψη ασφαλών χώρων στάθμευσης και χώρων ανάπαυσης,
- β) μέτρα για την κυκλοφορία βαρέων φορτηγών οχημάτων,

- γ) θάμβωση προβολέων,
- δ) οδικά έργα,
- ε) επισφαλείς δραστηριότητες παραπλεύρως της οδού,
- στ) κατάλληλη ενημέρωση μέσω εξοπλισμού ITS (π.χ., πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων),
- ζ) άγρια πανίδα και ζώα,
- η) προειδοποιήσεις για σχολική ζώνη (κατά περίπτωση).».

4) Το παράρτημα III αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ  
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ  
ΔΙΚΤΥΟΥ

1. Γενικά:

- α) τύπος οδού ως προς τον τύπο και το μέγεθος των περιοχών/πόλεων που συνδέει,
- β) μήκος οδικού τμήματος,
- γ) τύπος περιοχής (αγροτική, αστική),
- δ) χρήση γης (εκπαιδευτική, εμπορική, βιομηχανική και κατασκευαστική, κατοικίες, γεωργική και αγροτική, αδόμητες περιοχές),

- ε) πυκνότητα σημείων πρόσβασης σε ακίνητα,
- στ) ύπαρξη οδού εξυπηρέτησης (π.χ. για μαγαζιά),
- ζ) ύπαρξη οδικών έργων,
- η) ύπαρξη χώρου στάθμευσης.

2. Όγκοι κυκλοφορίας:

- α) όγκοι κυκλοφορίας
- β) παρατηρούμενοι όγκοι κυκλοφορίας μοτοσικλετών,
- γ) παρατηρούμενοι όγκοι κυκλοφορίας πεζών σε αμφότερες τις πλευρές, σημειώνοντας «κατά μήκος» ή «σε διαβάσεις»,
- δ) παρατηρούμενοι όγκοι κυκλοφορίας ποδηλάτων και στις δύο πλευρές, σημειώνοντας «κατά μήκος» ή «διελεύσεως»,
- ε) παρατηρούμενοι όγκοι κυκλοφορίας βαρέων φορτηγών οχημάτων,
- στ) εκτιμώμενες ροές πεζών που προσδιορίζονται βάσει της χρήσης παρακείμενης γης,
- ζ) εκτιμώμενες ροές ποδηλάτων που προσδιορίζονται βάσει της χρήσης παρακείμενης γης.

3. Δεδομένα ατυχημάτων:

- α) αριθμός, τοποθεσία και αιτία θανάτων ανά ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου,
- β) αριθμός και τοποθεσία σοβαρών τραυματιών ανά ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου.

4. Λειτουργικά χαρακτηριστικά:

- α) όριο ταχύτητας (γενικό, για μοτοσικλετιστές· για φορητά),
- β) λειτουργική ταχύτητα (85° εκατοστημόριο),
- γ) διαχείριση ταχύτητας ή/και αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας,
- δ) ύπαρξη συσκευών ITS: ειδοποιήσεις αναμονής, πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων,
- ε) προειδοποίηση για σχολική ζώνη,
- στ) παρουσία επιβλέποντος σχολικής διάβασης σε καθορισμένες περιόδους.

5. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά:

- α) χαρακτηριστικά διατομής (αριθμός, τύπος και πλάτος λωρίδων, μορφή και υλικό κεντρικών διαμέσων ερεισμάτων, ποδηλατόδρομοι, πεζοδρόμια κ.λπ.), συμπεριλαμβανομένης της ποικιλομορφίας τους,
- β) οριζόντια καμπυλότητα,
- γ) κλίση και κατακόρυφη χάραξη,
- δ) απόσταση ορατότητας και αναγνώρισης σημάτων.

6. Αντικείμενα, λωρίδες έκτακτης ανάγκης και οδικά συστήματα συγκράτησης:
- α) παρόδιο περιβάλλον των οδών και λωρίδες έκτακτης ανάγκης,
  - β) παρόδια σταθερά εμπόδια (π.χ. πόλοι φωτισμού, δέντρα κ.λπ.),
  - γ) απόσταση εμποδίων από τον παρόδιο χώρο,
  - δ) πυκνότητα εμποδίων,
  - ε) λωρίδες με τραχεία επιφάνεια,
  - στ) οδικά συστήματα συγκράτησης.
7. Γέφυρες και σήραγγες:
- α) παρουσία και αριθμός γεφυρών, καθώς και σχετικές πληροφορίες που τις αφορούν,
  - β) παρουσία και αριθμός των σηράγγων, καθώς και σχετικές πληροφορίες που τις αφορούν,
  - γ) οπτικά στοιχεία που αντιπροσωπεύουν κινδύνους για την ασφάλεια της υποδομής.
8. Διασταυρώσεις:
- α) τύπος διασταύρωσης και αριθμός βραχιόνων (σημειώνοντας ιδίως τον τύπο χειρισμού και την ύπαρξη προστατευόμενων στροφών),

- β) διοχέτευση,
- γ) ποιότητα διασταύρωσης,
- δ) όγκος κίνησης στη διασταυρούμενη οδό,
- ε) παρουσία ισόπεδων διαβάσεων (σημειώνοντας ιδίως τους τύπους διαβάσεων και εάν αυτές είναι επανδρωμένες, μη επανδρωμένες, χειροκίνητες ή αυτόματες).

9. Συντήρηση:

- α) ελαττώματα οδοστρώματος,
- β) αντίσταση ολίσθησης οδοστρώματος,
- γ) κατάσταση ερεισμάτων (συμπεριλαμβανομένου του πρασίνου),
- δ) κατάσταση σημάτων, διαγραμμίσεων και οριοθέτησης,
- ε) κατάσταση οδικών συστημάτων συγκράτησης.

10. Διευκολύνσεις για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:

- α) διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων (ισόπεδες διαβάσεις και ανισόπεδη διάβαση),
- β) διαβάσεις για ποδήλατα (ισόπεδες διαβάσεις και ανισόπεδη διάβαση),
- γ) φράχτης για τους πεζούς,

- δ) ύπαρξη πεζοδρομίου ή διαχωριστική διευκόλυνση,
  - ε) διευκολύνσεις για ποδήλατα και είδος αυτών των διευκολύνσεων (ποδηλατόδρομοι, ποδηλατολωρίδες, άλλο),
  - στ) ποιότητα των διαβάσεων πεζών ως προς την ευδιακριτότητα και τη σήμανση κάθε διευκόλυνσης,
  - ζ) διευκολύνσεις διάβασης πεζών και ποδηλάτων σε βραχίονα εισόδου δευτερεύουσας οδού στο δίκτυο,
  - η) ύπαρξη εναλλακτικών διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες, όταν δεν υπάρχουν διαχωρισμένες διευκολύνσεις.
11. Συστήματα πριν και μετά τη σύγκρουση όσον αφορά τραυματισμούς από οδικά ατυχήματα και στοιχεία μετριάσμού της σοβαρότητας:
- α) επιχειρησιακά κέντρα δικτύου και άλλες εγκαταστάσεις περιπολίας,
  - β) μηχανισμοί γνωστοποίησης των συνθηκών οδήγησης στους χρήστες του οδικού δικτύου, ώστε να προλαμβάνονται ατυχήματα ή συμβάντα,
  - γ) συστήματα AID (αυτόματης ανίχνευσης συμβάντων): αισθητήρες και κάμερες,
  - δ) συστήματα διαχείρισης συμβάντων,
  - ε) συστήματα επικοινωνίας με υπηρεσίες άμεσης επέμβασης.».



- 5) Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:
- α) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. τοποθεσία του ατυχήματος (όσον το δυνατόν πιο ακριβής), συμπεριλαμβανομένων των συντεταγμένων GNSS.»
- β) το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «5. σοβαρότητα του ατυχήματος.»
-