



Βρυξέλλες, 27 Νοεμβρίου 2018  
(OR. en)

14109/1/18  
REV 1

---

---

Διοργανικός φάκελος:  
2018/0129(COD)

---

---

TRANS 530

## ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: ST 14109/18

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 9040/18 + ADD 1

Θέμα: **Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών**  
– Γενική προσέγγιση

## I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 17 Μαΐου 2018, η Επιτροπή διαβίβασε την ανωτέρω πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, ως μέρος της λεγόμενης «*τρίτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα*».
  - Ο κύριος στόχος της πρότασης είναι η μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα.
  - Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ισχύουσα οδηγία δεν επιτυγχάνει πλήρως τους στόχους της να μειώσει στο μισό τους θανάτους από οδικά ατυχήματα έως το 2020, και ότι απαιτείται ενισχυμένη δράση.
  - Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι μέρος των μετακινήσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ πραγματοποιείται σε δρόμους με χαμηλές επιδόσεις ασφάλειας. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι δρόμοι εκτός του δικτύου ΔΕΔ-Μ είχαν χαμηλή εγγενή ασφάλεια και ότι υπήρχαν μεγάλες διαφορές μεταξύ των επιδόσεων ασφάλειας των δρόμων σε διάφορα μέρη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Επιπλέον, η Επιτροπή προτείνει να ενισχυθεί η εναρμόνιση και η ανταλλαγή γνώσεων μεταξύ κρατών μελών, να προστατευθούν οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου, να βελτιωθεί η εγκατάσταση νέων τεχνολογιών και η επακολούθηση στα πορίσματα των διαδικασιών διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών.
  - Η πρόταση παρουσιάστηκε ως οδηγία τροποποίησης.
2. Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όρισε εισηγήτρια την κα Daniela Aiuto (EFDD, IT) στις 19 Ιουλίου 2018. Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας (ITRE) αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει. Η ψηφοφορία της επιτροπής έχει προγραμματιστεί για τις 3 Δεκεμβρίου 2018.
  3. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή έδωσε τη γνώμη της για την πρόταση στις 17 Οκτωβρίου 2018. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών δεν έχει εκδώσει ακόμη γνώμη.
  4. Το Σουηδικό Κοινοβούλιο (Riksdag) εξέδωσε αιτιολογημένη γνώμη σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας. Η Βουλή των Αντιπροσώπων και η Γερουσία της Τσεχίας ενέκριναν ψηφίσματα σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας.

## **II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

5. Η ομάδα «Χερσαίες Μεταφορές» άρχισε την εξέταση της πρότασης στις 12 Ιουνίου 2018 με γενική παρουσίαση από την Επιτροπή. Η εκτίμηση επιπτώσεων μελετήθηκε στις 5 Ιουλίου 2018.
6. Υπό αυστριακή προεδρία, η Ομάδα συζήτησε την πρόταση κατά τις συνεδριάσεις της στις 11 Ιουλίου, 12 Ιουλίου, 20 Σεπτεμβρίου, 24 Σεπτεμβρίου, 11 Οκτωβρίου και 12 Νοεμβρίου. Μία από τις βασικές προκλήσεις του φακέλου ήταν η επέκταση του πεδίου εφαρμογής και η αναθεώρηση του ισχύοντος συστήματος επιθεωρήσεων. Η Προεδρία ανέπτυξε συμβιβαστική λύση μεταξύ του παλαιού συστήματος των επιθεωρήσεων και της νέας προορατικής προσέγγισης που πρότεινε η Επιτροπή.

7. Η εισαγωγή νέων παραρτημάτων επέβαλε αισθητή αναδιατύπωση για να επιβεβαιωθεί η φύση τους ως κατευθυντήριων γραμμών για τα κράτη μέλη, χωρίς να επιβάλλεται αυστηρή νομική απαίτηση. Η Προεδρία, αντλώντας έμπνευση από προτάσεις των κρατών μελών αναδιατύπωσε δύο παραρτήματα στο σύνολό τους, πράγμα που τα έκανε πιο απλά και άμεσα. Η Ομάδα βρήκε ευρέως ικανοποιητικούς τους συμβιβασμούς και στις δύο περιπτώσεις.
8. Η ισχύουσα οδηγία 2008/96/EK<sup>1</sup> καλυπτόταν επίσης από την πρόταση Omnibus για την ευθυγράμμιση των διατάξεων επιτροπολογίας στην ενωσιακή νομοθεσία<sup>2</sup>, επί της οποίας επετεύχθη μερική γενική προσέγγιση στις 20 Μαρτίου 2018<sup>3</sup>. Η Προεδρία ευθυγράμμισε την παρούσα πρόταση με τη μερική γενική προσέγγιση και μετέφερε τις αλλαγές που είχαν ήδη συμφωνηθεί. Επίσης, η Προεδρία πρότεινε τροποποιήσεις στο κείμενο που είχε ήδη συμφωνηθεί, ήσσονος σημασίας –καθώς δεν συνεπάγονται άλλες λειτουργικές αλλαγές στην τροποποιητική οδηγία.

### **III. ΚΥΡΙΟ ΕΚΚΡΕΜΕΣ ΖΗΤΗΜΑ**

9. Η Ομάδα έχει εξετάσει εκτενώς τα περισσότερα ζητήματα. Το κείμενο που παρουσιάζεται εδώ δεν είναι πλήρως αποδεκτό από την Επιτροπή. Ωστόσο, η Προεδρία θεωρεί ότι το παρόν συμβιβαστικό κείμενο συνιστά ισορροπημένη αλλά και συνεκτική λύση για τα επίμαχα ζητήματα.

### **IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

10. Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων ενέκρινε το συμβιβαστικό κείμενο που παρουσίασε η Προεδρία στο παράρτημα του παρόντος εγγράφου. Κατόπιν τούτου, το κείμενο υποβάλλεται στο Συμβούλιο ΤΤΕ (Μεταφορές) στις 3 Δεκεμβρίου 2018 για να επιτευχθεί γενική προσέγγιση.

---

<sup>1</sup> Οδηγία 2008/96/EK 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)

<sup>2</sup> Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την προσαρμογή διαφόρων νομικών πράξεων οι οποίες προβλέπουν τη χρήση της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο στα άρθρα 290 και 291 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (COM(2016) 0799 τελικό - 2016/0400 (COD))

<sup>3</sup> βλ. έγγρ. ST 6933/18.

**Πρόταση**

**ΟΔΗΓΙΑΣ 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>1</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</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 στο μισό έως το 2020 σε σύγκριση με το 2010 και ο μηδενισμός των θανατηφόρων ατυχημάτων έως το 2050 («όραμα μηδενικές απώλειες»)<sup>3</sup>. Ωστόσο, η πρόοδος προς την επίτευξη αυτών των στόχων παρουσιάζει στασιμότητα τα τελευταία έτη. Τον Ιούνιο του 2017, το Συμβούλιο ενέκρινε νέο ενδιάμεσο στόχο να μειωθεί στο μισό ο αριθμός των σοβαρών τραυματισμών έως το 2030 σε σύγκριση με το 2020<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>2</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>3</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» (COM (2010) 389 τελικό)

<sup>4</sup> Συμπεράσματα του Συμβουλίου για την οδική ασφάλεια με τα οποία υιοθετείται η διακήρυξη της Βαλέτας του Μαρτίου 2017 (Βαλέτα, 28-29 Μαρτίου 2017) (ST 9994/17)

- (2) Σύμφωνα με την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος, ο θάνατος και ο σοβαρός τραυματισμός σε τροχαία ατυχήματα μπορούν να προληφθούν 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 δρόμων θα πρέπει να μειώσουν την πιθανότητα τροχαίων ατυχημάτων, ενώ δρόμοι που «συγχωρούν» (δηλ. 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>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 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/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</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/ΕΚ στους αυτοκινητόδρομους και σε άλλες κύριες οδούς πέραν του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της ασφάλειας των οδικών υποδομών σε ολόκληρη την Ένωση.

---

<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).

- (5α) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι αυτή η επέκταση του πεδίου εφαρμογής θα έχει το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, είναι λογικό οι άλλες κύριες οδοί να περιλαμβάνουν τουλάχιστον εκείνες τις οδούς που συνδέουν μεγάλες πόλεις ή περιφέρειες και που ανήκουν στην υψηλότερη κατηγορία οδού κάτω από την κατηγορία «αυτοκινητόδρομος» στην εθνική ταξινόμηση των οδών.
- (6) Επιπλέον, με την υποχρεωτική εφαρμογή των διαδικασιών της οδηγίας 2008/96/ΕΚ 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.
- (6α) Η οδηγία 2008/96/ΕΚ 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 εντολές στον τομέα του δικαίου οδικής κυκλοφορίας. Οι συμβάσεις για την οδική κυκλοφορία του 1949 (εφεξής «Σύμβαση της Γενεύης για την οδική κυκλοφορία») και του 1968 («Σύμβαση της Βιέννης για την οδική κυκλοφορία»), καθώς και η Σύμβαση περί οδικής σημάσεως και σηματοδότησεως του 1968 θα πρέπει να αναγνωριστούν.
- (7) 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 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 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.
- (8α) Προκειμένου να αυξηθεί η ποιότητα, η αντικειμενικότητα και η αποτελεσματικότητα των διαδικασιών διαχείρισης της οδικής ασφάλειας, είναι χρήσιμο να επιτραπεί στα κράτη μέλη να αξιοποιούν, όπου ενδείκνυται, τη συνεχή ανάπτυξη τεχνολογιών για τον έλεγχο οδικών τμημάτων, την τεκμηρίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας και τη συλλογή άλλων δεδομένων σχετικών με την ασφάλεια του οδικού δικτύου.

- (9) Η συστηματική επακολούθηση των πορισμάτων 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. Ειδικότερα, τα ευρήματα της διαδικασίας αξιολόγησης της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου θα πρέπει να επακολουθούνται 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 δημιουργούν περιττό διοικητικό φόρτο.
- (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.
- (10α) Χρηματοδότηση και οικονομικά κίνητρα σε επίπεδο ΕΕ μπορούν, σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες, να χρησιμοποιούνται για να παράσχουν στήριξη για τέτοιου είδους επενδύσεις, συμπληρώνοντας αντίστοιχες εθνικές επενδύσεις και κίνητρα.
- (11) Τα τμήματα του οδικού δικτύου που οδηγούν σε οδικές σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου που καλύπτεται από την οδηγία 2004/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</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) [...].
- (14) [...].

---

<sup>1</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).

- (15) Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων των αξιολογήσεων ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου αναμένεται να καταστήσει δυνατή τη σύγκριση του επιπέδου 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 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>1</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.

---

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



(18) Απαιτούνται συγκεκριμένα μέτρα για τη συνεχή βελτίωση των πρακτικών διαχείρισης της ασφάλειας. 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>1</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 και προστίθεται η παράγραφος 2α:
  1. «Σύμφωνα με την παρούσα οδηγία απαιτείται η καθιέρωση και η εφαρμογή διαδικασιών σχετικών με εκτιμήσεις επιπτώσεων όσον αφορά την οδική ασφάλεια, ελέγχους οδικής ασφάλειας, επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας και αξιολογήσεις ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου από τα κράτη μέλη.
  2. Η παρούσα οδηγία ισχύει για οδούς που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου, αυτοκινητόδρομους και άλλες κύριες οδούς, ασχέτως εάν είναι στο στάδιο του σχεδιασμού, υπό κατασκευή ή σε λειτουργία.
  - 2α. Κάθε κράτος μέλος ορίζει τις κύριες οδούς στο έδαφός του λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη ταξινόμηση των οδών του. Κάθε κράτος μέλος γνωστοποιεί στην Επιτροπή τις κύριες οδούς στο έδαφός του το αργότερο 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν κάθε μεταγενέστερη σχετική τροποποίηση.

---

<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).

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 (π.χ. ποδηλατοδρόμους) ή οδούς που δεν έχουν σχεδιαστεί για γενική κυκλοφορία (π.χ. οδοί προσπέλασης σε βιομηχανικές, γεωργικές ή δασικές τοποθεσίες)»·

(2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

(α) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

4. «‘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 και 2β:

«2α. «αυτοκινητόδρομος», άξονας ο οποίος έχει μελετηθεί και κατασκευαστεί ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, δεν εξυπηρετεί 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·

2β. «κύρια οδός», η οδός που έχει οριστεί από τα κράτη μέλη, η οποία συνδέει μεγάλες πόλεις ή περιφέρειες·

2γ. [...]»·

(γ) τα σημεία 5 και 6 διαγράφονται·

(δ) το σημείο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο και προστίθεται το ακόλουθο σημείο 7α:

«6. [...]·

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·

7α. ‘περιοδική επιθεώρηση οδικής ασφάλειας’: ο τακτικός περιοδικός έλεγχος των χαρακτηριστικών και των ελαττωμάτων που απαιτούν εργασίες συντήρησης για λόγους ασφάλειας·»·

(ε) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 10:

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

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

#### *«Άρθρο 5*

#### **Αξιολόγηση ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου**

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι διενεργείται αξιολόγηση ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου που είναι σε λειτουργία και καλύπτεται από την παρούσα οδηγία.

1α. Οι αξιολογήσεις ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου αξιολογούν τον κίνδυνο ατυχήματος και πρόσκρουσης, με βάση, κατ’ ελάχιστον:

– οπτική επιθεώρηση, είτε επιτόπου είτε με ηλεκτρονικά μέσα, των χαρακτηριστικών σχεδιασμού της οδού (εγγενής ασφάλεια)· και

- 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·

– [...].

1β. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η πρώτη αξιολόγηση διενεργείται το αργότερο έως το 2025. Μεταγενέστερες αξιολογήσεις ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου διενεργούνται σε συχνότητα επαρκή ώστε να εξασφαλίζονται κατάλληλα επίπεδα ασφάλειας, αλλά σε κάθε περίπτωση διενεργούνται τουλάχιστον κάθε πέντε έτη.

2. Όταν διενεργούν την αξιολόγηση ασφάλειας ολόκληρου του δικτύου, τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν υπόψη τα ενδεικτικά στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

3. 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 σύμφωνα με το επίπεδο ασφαλείας τους.

4. [...]

5. [...]»

(4) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

(α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 6*

**Περιοδικές επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας»·**

(α) 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.»·

(β) η παράγραφος 2 διαγράφεται και η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

2. [...]
  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 έξι έτη.»
- (5) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 6α, 6β και 6γ:

#### *Άρθρο 6α*

#### **Παρακολούθηση των διαδικασιών για οδούς σε λειτουργία**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν 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.
  - 1α. Όταν διενεργούν στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας, τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν υπόψη τα ενδεικτικά στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα Πα.
  - 1β. Οι στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας διεξάγονται από ομάδες εμπειρογνομόνων. Τουλάχιστον ένα μέλος της ομάδας εμπειρογνομόνων πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 9, παράγραφος 4, στοιχείο α).
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν 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.
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 δυναμικό για αύξηση της ασφάλειας και μείωση του κόστους των ατυχημάτων.
4. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν και επικαιροποιούν τακτικά σχέδιο μέτρων προτεραιότητας βάσει κινδύνου για να παρακολουθούν την υλοποίηση των καθορισμένων διορθωτικών μέτρων.

## Άρθρο 6β

### Προστασία 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. [...]
2. [...]

Το αργότερο έως την [EE: Να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος + τρία έτη], η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την οδική σήμανση και οδική σηματοδότηση και με την ορατότητα και ανιχνευσιμότητά τους τόσο από οδηγούς όσο και από οχήματα εξοπλισμένα με συστήματα υποβοήθησης του οδηγού ή υψηλότερα επίπεδα αυτοματοποίησης. Η έκθεση συντάσσεται σε συνεργασία με εμπειρογνώμονες που ορίζονται από τα κράτη μέλη. Η έκθεση καλύπτει ειδικότερα τις ακόλουθες αξιολογήσεις:

- της διάδρασης μεταξύ των διάφορων τεχνολογιών υποβοήθησης οδηγού και της υποδομής·
- της επίδρασης των καιρικών και ατμοσφαιρικών φαινομένων στην οδική σήμανση και την οδική σηματοδότηση που χρησιμοποιείται στην επικράτεια της Ένωσης·
- του ρόλου διάφορων διεθνών οργανισμών στην ανάπτυξη προτύπων και άλλων απαιτήσεων· και
- του είδους και της συχνότητας των προσπαθειών συντήρησης που απαιτούνται για διάφορες τεχνολογίες, μαζί με εκτίμηση των δαπανών.

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 μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των χρηστών. Τα σήματα αυτά περιλαμβάνουν επίσης σήματα που είναι ορατά τόσο την ημέρα όσο και τη νύχτα, τοποθετούνται σε ασφαλή απόσταση και πληρούν τις διατάξεις της σύμβασης της Βιέννης περί οδικής σημάνσεως και σηματοδοτήσεως του 1968.»

(5α) Στο άρθρο 7, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

«1α. Η Επιτροπή μπορεί να καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, κατευθυντήριες γραμμές σύμφωνα με τις οποίες θα δηλώνεται η σοβαρότητα του ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού θανάτων και τραυματιών. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 13 παράγραφος 2.»

(6) 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 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 διαγράφεται·

«2. [...]

(8) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 11α:

*«Άρθρο 11α*

**Υποβολή εκθέσεων**

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή έως τις 31 Οκτωβρίου 2026 και κάθε πέντε έτη στη συνέχεια για την ταξινόμηση ασφάλειας των οδικών τμημάτων που αξιολογήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 5»·

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

*«Άρθρο 12*

**Τροποποίηση 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.»·

(10) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 12α:

*«Άρθρο 12α*

**Άσκηση των ανατιθέμενων αρμοδιοτήτων**

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 12 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από [EE: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος]. Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετίας. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης 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 του άρθρου 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 δημοσίευσης της απόφασης 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 εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες τους οποίους ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>1</sup>.
  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 προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»
- (11) στο άρθρο 13, η παράγραφος 3 διαγράφεται

### *«Άρθρο 13*

#### **Διαδικασία επιτροπής**

3. [...]

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

---

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

## *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 24 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*

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

- (1) στο παράρτημα Ι, ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

- (2) το παράρτημα ΙΙ τροποποιείται ως εξής:

- (α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ  
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΛΕΓΧΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ»,**

- (β) στο τμήμα 1 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ιδ):

«ιδ) μέτρα για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:

- i) μέτρα για πεζούς,
- ii) μέτρα για ποδηλάτες,
- iii) μέτρα για μηχανοκίνητα δίκυκλα.»·

- (γ) στο τμήμα 2, το στοιχείο η) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«η) μέτρα για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:

- i) μέτρα για πεζούς,
- ii) μέτρα για ποδηλάτες,
- iii) μέτρα για μηχανοκίνητα δίκυκλα.»·

(3) παρεμβάλλεται το ακόλουθο παράρτημα Πα.:

### «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Πα

#### ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΟΧΕΥΜΕΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

##### Γενικά

- Αξιολογούμε αν ο τύπος οδού είναι ο ενδεδειγμένος για το σκοπό
- Αξιολογούμε / εκτιμάμε το όριο ταχύτητας, την τήρηση του ορίου ταχύτητας και τη συμμόρφωση προς τους κανονισμούς
- Αξιολογούμε την ασφάλεια για όλους τους χρήστες των οδών, ιδίως τους ευάλωτους
- Αξιολογούμε τη λειτουργικότητα ή την ανάγκη συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας

##### Οδικός σχεδιασμός

- Αξιολογούμε τον οδικό σχεδιασμό - *Αξιολογούμε αν ο σχεδιασμός του δρόμου εναρμονίζεται προς τη λειτουργία του (εξετάζοντας π.χ. το πλάτος του δρόμου, τον αριθμό λωρίδων κυκλοφορίας, τα όρια ταχύτητας, την πιθανότητα σύγκρουσης με πεζούς και ποδηλάτες)*
- Αξιολογούμε την οδική διάταξη και τον σχεδιασμό διασταυρώσεων και κόμβων, καθώς και διαβάσεων πεζών και οδικών/σιδηροδρομικών διαβάσεων
- Επιθεωρούμε τη λειτουργία ή την αναγκαιότητα διαχωριστικών κυκλιδωμάτων
- Επιθεωρούμε τη θέση και τον σχεδιασμό στάσεων για δημόσιες συγκοινωνίες
- Επιθεωρούμε τη θέση και την ασφάλεια χώρων στάθμευσης και ανάπαυσης

##### Περιοχή παραπλεύρωσ της οδού και εξωτερικοί κίνδυνοι

- Επιθεωρούμε την περιοχή παραπλεύρωσ της οδού — ελέγχουμε αν υπάρχουν σταθερά ή αιχμηρά εμπόδια, ρέματα ή απότομες όχθες ή πλαγιές
- Επιθεωρούμε την ανάγκη προστασίας από πτώσεις βράχων, κατολισθήσεις, χιονοστιβάδες και την αλλαγή του κλίματος, π.χ. όσον αφορά υψηλές ροές ύδατος

## Οδικός εξοπλισμός

- Επιθεωρούμε τον οδικό εξοπλισμό — ερευνούμε κινδύνους και την αποτελεσματικότητα των συστημάτων.
- Αξιολογούμε την ορατότητα, το ευανάγνωστο, τη θέση και τη λειτουργία οδικών σημάτων, διαγραμμίσεων και σημάνσεων

## Ιδιότητες του οδοστρώματος

- Επιθεωρούμε την ποιότητα του οδοστρώματος
- Επιθεωρούμε ελαττώματα τριβής
- Επιθεωρούμε την αποτελεσματικότητα αποστραγγίσεων των υδάτων επί της οδού και εκτός»

(4) Το παράρτημα ΙΙΙ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ  
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΟΔΟΚΛΗΡΟΥ ΤΟΥ  
ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

Βασικά δεδομένα: Όγκος κυκλοφορίας, ει δυνατόν κατανεμημένος ανά διάφορες ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου

(α) «Προορατική αξιολόγηση» — Οδικός σχεδιασμός και χαρακτηριστικά ασφαλείας βάσει γνωστών στοιχείων κινδύνου:

➤ Σχεδιασμός για την πρόληψη μετωπικών συγκρούσεων.

*Οι δρόμοι υψηλής ταχύτητας έχουν υλικό διαχωριστικό στη μέση; (Ναι/Όχι)*

➤ Σχεδιασμός για την πρόληψη μεμονωμένων ατυχημάτων.

*Είναι οι περιοχές παραπλεύρως της οδού σχεδιασμένες έτσι ώστε να περιορίζουν τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς (πράγμα που περιλαμβάνει την απουσία σταθερών εμποδίων (που δεν απορροφούν ενέργεια), απότομων πλαγιών και βαθιών νερών); Οι δρόμοι έχουν στηθαία όπου χρειάζεται; (Ναι/Όχι)*

➤ Σχεδιασμός για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου.

*Υπάρχουν διαχωρισμένες διαδρομές για πεζούς και ποδηλάτες, κατά μήκος και πλάτος του δρόμου (ΑΝ οι εν λόγω χρήστες έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν το δρόμο); Πεζοί και ποδηλάτες διαχωρίζονται από τα μηχανοκίνητα οχήματα όπου ο όγκος των ομάδων αυτών δεν είναι αμελητέος; (Ναι/Όχι)*

*Εξασφαλίζεται προσαρμογή της ταχύτητας σε περιπτώσεις όπου ο δρόμος περιλαμβάνει μείγμα από διάφορες ομάδες χρηστών (μηχανοκίνητα οχήματα καθώς και πεζούς και ποδηλάτες); (Ναι/Όχι)*

➤ Σχεδιασμός για την πρόληψη πλευρικών συγκρούσεων.

*Έχουν καλή ορατότητα οι διασταυρώσεις; (Ναι/Όχι)*

*Οι διαβάσεις έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να αποφεύγονται πλευρικές συγκρούσεις (σε γωνίες 90 μοιρών); (Ναι/Όχι)*

- (β) «Εκ των υστέρων αξιολόγηση» με βάση δεδομένα/ανάλυση ατυχημάτων:
- Αριθμός και τοποθεσία θανάτων ανά ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου (μεταξύ των οποίων επικίνδυνα σημεία)
  - Αριθμός και τοποθεσία σοβαρών τραυματισμών ανά ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου
  - Λόγος του αριθμού νεκρών και σοβαρά τραυματισμένων (αριθμητής) προς εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα (παρονομαστής).

(5) Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

(α) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

1. «την ακριβέστερη δυνατή τοποθεσία του ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένων συντεταγμένων GNSS».

(β) το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- 5 «σοβαρότητα του ατυχήματος».

---