



Συμβούλιο  
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 18 Μαΐου 2018  
(OR. en)

---

---

Διοργανικός φάκελος:  
2018/0129 (COD)

---

---

9040/18  
ADD 4

TRANS 208  
IA 136

#### ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

---

Αποστολέας: Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,  
ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής

Ημερομηνία Παραλαβής: 17 Μαΐου 2018

Αποδέκτης: κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου  
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

---

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: SWD(2018) 176 final

---

Θέμα: ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ  
ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο 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

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο SWD(2018) 176 final.

σνημμ.: SWD(2018) 176 final



Βρυξέλλες, 17.5.2018  
SWD(2018) 176 final

**ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

*που συνοδεύει το έγγραφο*

**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**

{COM(2018) 274 final} - {SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final}

## Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης

Εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών και της οδηγίας 2004/54/ΕΚ σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου

### A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

#### Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί είναι πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;

Παρά τη συνεχή δράση σε επίπεδο ΕΕ, εθνικό και τοπικό, η μείωση των νεκρών από τροχαία ατυχήματα στην ΕΥ παρουσίασε στασιμότητα τα τελευταία έτη και η επίτευξη του στρατηγικού στόχου της ΕΕ για μείωση των νεκρών κατά το ήμισυ έως το 2020 σε σύγκριση με το 2010 δεν φαίνεται πιθανή. Απαιτείται ενισχυμένη δράση στον εν λόγω τομέα, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις οδικές υποδομές, οι οποίες εξακολουθούν να αποτελούν σημαντική αιτία σύγκρουσης και παράγοντα σοβαρότητας περίπου στο 30 % των ατυχημάτων. Στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων και των διαβουλεύσεων εντοπίστηκαν δύο βασικά προβλήματα: Μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ στην Ανατολική Ευρώπη και ορισμένο ποσοστό στη Δυτική Ευρώπη πραγματοποιούνται σε οδούς με χαμηλές επιδόσεις ασφαλείας, ενώ παράλληλα η εκ κατασκευής ασφάλεια των οδών εκτός του δικτύου ΔΕΔ-Μ είναι χαμηλή. Υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των συνολικών επιδόσεων ασφαλείας των οδών στα κράτη μέλη της ΕΕ της Δυτικής και της Ανατολικής Ευρώπης.

#### Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Ο γενικός στόχος της πρωτοβουλίας είναι η μείωση των νεκρών και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα στα οδικά δίκτυα της ΕΕ με τη βελτίωση των επιδόσεων ασφαλείας των οδικών υποδομών. Οι τέσσερις ειδικοί στόχοι είναι οι εξής: 1) Ενίσχυση της εναρμόνισης και της ανταλλαγής γνώσεων μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με διαδικασίες και απαιτήσεις· 2) Προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου· 3) Βελτίωση της εγκατάστασης νέων τεχνολογιών· και 4) Βελτίωση της παρακολούθησης των ευρημάτων που προκύπτουν από τις διαδικασίες διαχείρισης της ασφαλείας των οδικών υποδομών.

#### Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);

Σε γενικές γραμμές, οι αρνητικοί εξωγενείς παράγοντες στον τομέα των οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα, της συμφόρησης και της ρύπανσης, αποτελούν διασυστορικά προβλήματα, τα οποία δεν είναι δυνατόν να επιλυθούν μόνο με εθνική ή τοπική δράση. Τα κύρια οφέλη που συνεπάγεται η δράση σε επίπεδο ΕΕ στο πλαίσιο της παρούσας πρωτοβουλίας έγκεινται στη σύγκλιση προς υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας των υποδομών σε ολόκληρη την ΕΕ. Η μετακίνηση στο οδικό δίκτυο ανά την ΕΕ θα καταστεί ασφαλέστερη, ενώ οι χώρες με χαμηλότερες επιδόσεις θα μπορέσουν να επωφεληθούν από την πείρα των πιο προηγμένων χωρών. Με τον καθορισμό γενικών απαιτήσεων όσον αφορά τις επιδόσεις που θα ισχύουν σε ολόκληρη την ΕΕ, π.χ., οδική σήμανση και οδική σηματοδότηση, θα διευκολυνθεί και θα επιταχυνθεί η εγκατάσταση νέων στοιχείων ασφαλείας τα οποία βασίζονται σε χαρακτηριστικά των οδικών υποδομών, όπως το σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας. Όσον αφορά τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, με την ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ θα διασφαλιστεί ότι, στο πλαίσιο των προγραμμάτων αξιολόγησης των οδικών δικτύων, η ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου θα αξιολογείται ξεχωριστά, με στόχο τη βελτίωση της ασφαλείας τους σε ολόκληρο το κύριο οδικό δίκτυο στην ΕΕ.

### B. Λύσεις

#### Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Αν όχι, γιατί;

Οι επιλογές που μπορούν να εφαρμοστούν στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ (επιλογές πολιτικής 1-3) και εκείνες που μπορούν να εφαρμοστούν στο τμήμα του δικτύου πέραν του ΔΕΔ-Μ (επιλογές πολιτικής Α-Γ) αξιολογήθηκαν χωριστά.

Επιλογές πολιτικής για το δίκτυο ΔΕΔ-Μ

- **Η επιλογή πολιτικής 1** περιλαμβάνει ήπια μέτρα για την προαγωγή της γνώσης, σε συνδυασμό με νομοθετικά μέτρα για την ενίσχυση της διαφάνειας των διαδικασιών και την εισαγωγή απαιτήσεων ώστε η αξιολόγηση να εστιασθεί στην ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού και να διευκολυνθεί η εγκατάσταση νέων τεχνολογιών. Δημιουργεί επίσης βελτιωμένη διασύνδεση μεταξύ της οδηγίας για τη διαχείριση της ασφαλείας των οδικών υποδομών και της οδηγίας για την ασφάλεια των σήραγγων.

- **Η επιλογή πολιτικής 2** βασίζεται στην επιλογή 1 και προσθέτει την υποχρεωτική παρακολούθηση των επιθεωρήσεων με σχέδια προτεραιότητας βάσει κινδύνου, επιθεωρήσεων ασφαλείας σε ολόκληρο το δίκτυο και γενικές απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά την οδική σήμανση και την οδική σηματοδότηση.

- Η επιλογή πολιτικής 3 βασίζεται στην επιλογή 2 και προσθέτει ένα ελάχιστο επίπεδο ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνεται στους οδικούς άξονες του ΔΕΔ-Μ, ενώ παράλληλα καθορίζει πρόσθετες ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τον εξοπλισμό οδικού δικτύου (στηθαία ασφαλείας φιλικά προς τις μοτοσικλέτες).

Επιλογές πολιτικής για το τμήμα εκτός του δικτύου ΔΕΔ-Μ

- Η επιλογή πολιτικής Α έχει ως αποτέλεσμα οποιοδήποτε οδικό έργο στο εθνικό οδικό δίκτυο το οποίο χρηματοδοτείται πλήρως ή εν μέρει με κονδύλια της ΕΕ να υπόκειται στις διαδικασίες που ορίζονται στην οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών.

- Η επιλογή πολιτικής Β καθιστά τις διαδικασίες της ισχύουσας οδηγίας για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών υποχρεωτικές για τις εθνικές/κύριες οδούς εκτός του ΔΕΔ-Μ.

- Η επιλογή πολιτικής Γ βασίζεται στην επιλογή πολιτικής Β και επεκτείνει τα μέτρα της επιλογής πολιτικής Β στις εθνικές/κύριες οδούς εκτός του ΔΕΔ-Μ.

Οι προτιμώμενες επιλογές είναι αντίστοιχα η επιλογή πολιτικής 2 και η επιλογή πολιτικής Γ. Αυτές οι 2 επιλογές πολιτικής μπορούν να συνδυαστούν.

**Ποιες απόψεις διατύπωσαν οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι φορείς; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;**

Τα μέτρα που αποσκοπούν στην ενίσχυση της διαφάνειας και στην παρακολούθηση, καθώς και στην αντιμετώπιση των αναγκών των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου με αποτελεσματικότερο τρόπο, υποστηρίχθηκαν ευρέως. Υπάρχει επίσης μια ανοικτή στάση όσον αφορά την ιδέα διενέργειας επιθεωρήσεων σε ολόκληρο το δίκτυο, αλλά ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν προβληματισμούς όσον αφορά την πρόβλεψη ελάχιστου επιπέδου ασφάλειας για το ΔΕΔ-Μ, ιδίως από άποψη κόστους και μεθοδολογίας που πρέπει να χρησιμοποιείται. Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής πέραν του ΔΕΔ-Μ αποδείχτηκε η πιο αμφιλεγόμενη πρόταση, με τις ΜΚΟ και τις επιχειρήσεις να τάσσονται υπέρ της επέκτασης και τις αρχές των κρατών μελών να προτιμούν να διατηρήσουν τον περιορισμό της εφαρμογής στο ΔΕΔ-Μ.

**Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής**

**Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχουν, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);**

Ο συνδυασμός των επιλογών πολιτικής 2 και Γ αναμένεται να έχει τις ακόλουθες επιπτώσεις:

- Θετικές επιπτώσεις από άποψη μείωσης των νεκρών από τροχαία ατυχήματα κατά 3 200 ζωές, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, και εκτιμώμενη μείωση των σοβαρών τραυματισμών κατά 20 700 στο διάστημα 2020-2030 σε σύγκριση με την αρχική κατάσταση (αναμένεται ότι θα σωθούν 14 650 ζωές και θα αποφευχθούν 97 502 σοβαροί τραυματισμοί την περίοδο 2020-2050).

- Η κατάλληλη παρακολούθηση των διαδικασιών που προβλέπει η οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών εν γένει και η διενέργεια επιθεωρήσεων σε ολόκληρο το δίκτυο ειδικότερα θα οδηγήσουν σε πολλές παρεμβάσεις μικρής κλίμακας στο οδικό δίκτυο που καλύπτεται. Αυτές οι δραστηριότητες διεξάγονται συνήθως από ΜΜΕ, οι οποίες είναι, κατά συνέπεια, πιθανό να ωφεληθούν από την πρωτοβουλία.

- Τα μέτρα ενδέχεται να έχουν επίσης μικρό θετικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο. Η μείωση των οδικών συγκρούσεων θα μπορούσε να οδηγήσουν σε οριακή βελτίωση της συνολικής ροής της κυκλοφορίας. Αυτό ενδέχεται να επιφέρει μείωση της συμφόρησης και, συνακόλουθα, μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών στην ατμόσφαιρα. Ωστόσο, αυτές οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι περιορισμένες και, συνεπώς, δεν προσδιορίζονται ποσοτικά.

**Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);**

Το κόστος που συνεπάγεται η εφαρμογή των σχετικών διαδικασιών και η υλοποίηση των απαραίτητων αναβαθμίσεων στο οδικό δίκτυο εκτιμάται ότι θα ανέλθει σε 9 444 εκατ. EUR.

**Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;**

Οι ΜΜΕ είναι πιθανό να ωφεληθούν από αυτή την πρωτοβουλία (βλ. παραπάνω). Λόγω του σχετικά τοπικού χαρακτήρα των δραστηριοτήτων, δεν αναμένεται να υπάρξουν επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των εταιρειών της ΕΕ.

**Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικητικές αρχές;**

Ναι, το κόστος της πρωτοβουλίας θα επιβαρύνει τους εθνικούς προϋπολογισμούς και διοικήσεις. Ωστόσο, το κόστος θα υπεραντισταθμιστεί από τα κοινωνικά οφέλη της πρωτοβουλίας.

**Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;**

Όχι.

**Αναλογικότητα;**

Η προτιμώμενη επιλογή δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίλυση του αρχικού προβλήματος και την επίτευξη των στόχων της πρωτοβουλίας. Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής πέραν του ΔΕΔ-Μ είναι αναλογική, καθώς στοχεύει στο 15 % του οδικού δικτύου από άποψη μήκους, το οποίο ευθύνεται για το 39 % περίπου των νεκρών από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ. Για να εξασφαλίσουν αναλογικότητα σε μεγαλύτερο βαθμό, τα κράτη μέλη θα συμμετάσχουν στον ακριβή ορισμό του σχετικού οδικού δικτύου.

**Δ. Παρακολούθηση**

**Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;**

Όταν το νέο νομοθετικό πλαίσιο καταστεί εφαρμοστέο στο σύνολό του, οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα διενεργήσουν αξιολόγηση προκειμένου να ελέγξουν εάν έχουν επιτευχθεί οι στόχοι. Στόχος της αξιολόγησης αυτής, η οποία θα βασίζεται στην κατάταξη ασφάλειας των οδικών αξόνων που καλύπτουν οι διαδικασίες και στον βασικό δείκτη προόδου που καθορίζονται στην εκτίμηση επιπτώσεων, είναι να εξακριβωθεί κατά πόσο τα νέα μέτρα έχουν επιφέρει βελτίωση της κατάστασης.