



Βρυξέλλες, 8 Ιουνίου 2017  
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

#### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Αντιπροσωπίες

αριθ. προηγ. εγγρ.: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

Θέμα: Συμπεράσματα του Συμβουλίου για την οδική ασφάλεια με τα οποία υιοθετείται η διακήρυξη της Βαλέτας του Μαρτίου 2017

– Συμπεράσματα του Συμβουλίου (8 Ιουνίου 2017)

Επισυνάπτονται για τις αντιπροσωπείες συμπεράσματα του Συμβουλίου για την οδική ασφάλεια με τα οποία υιοθετείται η διακήρυξη της Βαλέτας (Βαλέτα, 28-29 Μαρτίου 2017), τα οποία εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο κατά την 3545η σύνοδό του στις 8 Ιουνίου 2017.

**Συμπεράσματα του Συμβουλίου  
για την οδική ασφάλεια  
με τα οποία υιοθετείται η διακήρυξη της Βαλέτας του Μαρτίου 2017**

**ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,**

1. ΕΞΕΤΑΖΟΝΤΑΣ τις συνεχείς εργασίες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των διαφόρων πολιτικών για την περαιτέρω βελτίωση της οδικής ασφάλειας·
2. ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟ ΣΗΜΕΙΩΣΗ την εκ μέρους της Επιτροπής δημοσίευση στατιστικών για τα τροχαία ατυχήματα στην Ένωση για το έτος 2016·<sup>1</sup>
3. ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ για την υπουργική διάσκεψη για την οδική ασφάλεια που οργάνωσε η μαλτεζική Προεδρία στις 29 Μαρτίου 2017 στη Βαλέτα·
4. ΕΓΚΡΙΝΕΙ το περιεχόμενο της διακήρυξης της Βαλέτας για την οδική ασφάλεια, που επισυνάπτεται στο παράρτημα των παρόντων συμπερασμάτων·
5. ΚΑΛΕΙ τα κράτη μέλη να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους και τη συνεργασία για την υλοποίηση των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί με την εν λόγω διακήρυξη·
6. ΚΑΛΕΙ την Επιτροπή να συμμετάσχει σε αυτές τις προσπάθειες και να λάβει υπόψη τη διακήρυξη κατά τη χάραξη της επόμενης στρατηγικής της Ένωσης για την οδική ασφάλεια.

---

<sup>1</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δελτίο τύπου IP/17/674 της 28ης Μαρτίου 2017.

1. Οι υπουργοί Μεταφορών των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που συνήλθαν στις 29 Μαρτίου 2017 στη Βαλέτα υπό τη μαλτεζική Προεδρία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επιβεβαιώνουν τη δέσμευσή τους για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ο εμμένων υψηλός αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων (26.100 θάνατοι στην ΕΕ το 2015) και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα αποτελεί μείζον κοινωνικό πρόβλημα που προκαλεί ανθρώπινο πόνο και μη αποδεκτό οικονομικό κόστος το οποίο εκτιμάται ότι είναι της τάξης των 50 δισ. ευρώ ετησίως για τα θανατηφόρα ατυχήματα και μόνο<sup>2</sup>, ενώ υπερβαίνει τα 100 δισ. ευρώ στην περίπτωση των σοβαρών ατυχημάτων.<sup>3</sup>
2. Έχει καταγραφεί μια σταθερή και ελπιδοφόρα τάση προς την επίτευξη του κοινού στόχου της μείωσης κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία μεταξύ του 2010 και του 2020, όπως εγκρίθηκε από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2010<sup>4</sup>, αλλά τα ποσοστά μείωσης των θανατηφόρων ατυχημάτων τα τελευταία έτη έχουν παραμείνει στάσιμα. Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί ο αριθμός των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών πεζών και ποδηλατών. Ο στόχος έχει, ως εκ τούτου, καταστεί εξαιρετικά δύσκολος και, εάν δεν καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες, ενδέχεται να μην επιτευχθεί.
3. Οι εργασίες σχετικά με τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας δεν θα πρέπει να εκτιμώνται μόνο σε σχέση με τον αριθμό των θανάτων από τροχαία ατυχήματα· ο αριθμός των σοβαρών τραυματισμών είναι εξίσου ανησυχητικός δεδομένου ότι είναι πέντε φορές μεγαλύτερος από τον αριθμό των θανάτων από τροχαία ατυχήματα.<sup>2</sup> Ένας φιλόδοξος συνολικός στόχος θα πρέπει να αποσκοπεί, στο πνεύμα του ψηφίσματος της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τη βελτίωση της παγκόσμιας οδικής ασφάλειας<sup>5</sup>, στην προώθηση των κατάλληλων μέτρων μείωσης του φαινομένου αυτού. Ο στόχος αυτός χρειάζεται παρακολούθηση μέσω συγκρίσιμων και αξιόπιστων δεδομένων, με τη χρήση ενός κοινού ορισμού. Τα εν λόγω δεδομένα πρέπει να αναλυθούν διεξοδικά στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ώστε, με βάση την αξιοπιστία τους, να μπορούν να ληφθούν τα κατάλληλα συμπληρωματικά μέτρα για τη μείωση του αριθμού τέτοιων ατυχημάτων κατά την επόμενη δεκαετία.

---

<sup>2</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Μελέτη για την οδική ασφάλεια στο πλαίσιο της ενδιάμεσης αξιολόγησης των πολιτικών κατευθύνσεων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2011-2020, 2015, σ. 19.

<sup>3</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δελτίο τύπου, 31 Μαρτίου 2016, IP/16/863.

<sup>4</sup> Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την οδική ασφάλεια, 2 Δεκεμβρίου 2010, παράγραφος 21, έγγραφο ST 16951/10.

<sup>5</sup> Ψήφισμα A/70/260 του Απριλίου 2016.

4. Η κατάσταση σε ό, τι αφορά την οδική ασφάλεια διαφέρει σε μεγάλο βαθμό μεταξύ των κρατών μελών. Θα πρέπει να καταβληθούν ιδιαίτερες προσπάθειες σε εκείνες τις περιπτώσεις όπου η οδική ασφάλεια βρίσκεται κάτω από το μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να υποστηριχθούν μέσω της στενής συνεργασίας και της ανταλλαγής γνώσεων μεταξύ των κρατών μελών.
5. Υπέρβαση ταχύτητας, οδήγηση υπό την επήρεια οινόπνευματων ή ναρκωτικών καθώς και απώλεια συγκέντρωσης ή κούραση κατά την οδήγηση εξακολουθούν να συγκαταλέγονται μεταξύ των σημαντικότερων αιτίων των τροχαίων συγκρούσεων. Η μη χρήση προστατευτικού εξοπλισμού επιτείνει τη σοβαρότητα των τραυματισμών. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στη βελτίωση της συμπεριφοράς των χρηστών του οδικού δικτύου.
6. Υφίσταται ήδη ένα ευρύ φάσμα μέσων που αφορούν, ειδικότερα, την καλύτερη επιβολή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας τόσο στα κράτη μέλη όσο και σε διασυνοριακό επίπεδο, την καλύτερη εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση των χρηστών του οδικού δικτύου καθώς και τη βελτίωση της υποδομής και της ασφάλειας των οχημάτων, λαμβανομένης υπόψη της ηλικίας και της τεχνικής καταλληλότητάς τους. Τα μέσα αυτά θα πρέπει να εφαρμοστούν άμεσα.
7. Με βάση την αρχή της επικουρικότητας, η οδική ασφάλεια αποτελεί κοινή ευθύνη που προϋποθέτει την ανάληψη συγκεκριμένης και κοινής δράσης από τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα κράτη μέλη, τις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές, τη βιομηχανία και την κοινωνία των πολιτών.
8. Τα κράτη μέλη θα αναλάβουν:
  - α) να συνεχίσουν την εφαρμογή και να ενισχύσουν τα μέτρα που είναι απαραίτητα για τη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ έως το 2020 ξεκινώντας από τη γραμμή βάσης του 2010·
  - β) να ενισχύσουν τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, καθώς επίσης και μεταξύ των αρμόδιων αρχών, και με την κοινωνία των πολιτών, τα ερευνητικά ιδρύματα και τον ιδιωτικό τομέα, ιδίως σε ό, τι αφορά τα σχέδια και τις στρατηγικές για την οδική ασφάλεια σύμφωνα με μια ολοκληρωμένη ή βάσει κινδύνου προσέγγιση (όπως η προσέγγιση του «ασφαλούς συστήματος»)·
  - γ) να συμπεριλάβουν το ποδήλατο<sup>6</sup> και την πεζοπορία στα σχέδια κινητικότητας, τις πολιτικές και τα μέτρα ασφάλειας και, όπου είναι εφικτό, να εξετάσουν τη δυνατότητα ένταξης ειδικής υποδομής·

---

<sup>6</sup> Η πολιτική για τη χρήση του ποδηλάτου εξετάζεται ειδικότερα στη διακήρυξη του Λουξεμβούργου του Οκτωβρίου 2015 με θέμα «Το ποδήλατο ως ένα φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς».

- δ) να βελτιώσουν την ασφάλεια των χρηστών του οδικού δικτύου μέσω της ανάπτυξης ασφαλέστερων οδικών υποδομών, λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα επέκτασης της εφαρμογής των αρχών διαχείρισης της ασφάλειας των υποδομών πέραν του οδικού δικτύου του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).
- ε) να συνεργαστούν με αρμόδιους φορείς, στο πλαίσιο του σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας, για τη δυνατότητα επέκτασης και ένταξης μειωμένων ορίων ταχύτητας, όπως 30 χλμ/ώρα, σε περιοχές υψηλού κινδύνου και ιδίως σε περιοχές εργασίας, ποδηλασίας και αναψυχής.
- στ) να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική ανάπτυξη του συστήματος e-Call και να μειώσουν το χρόνο διάσωσης.
- ζ) να προωθήσουν την ανάληψη εμπεριστατωμένων ερευνών αξιοποιώντας σχετικά δείγματα από σοβαρά τροχαία ατυχήματα και συγκρούσεις και να αναλύσουν τα δεδομένα με σκοπό τον προσδιορισμό τομέων προτεραιότητας για παρέμβαση.
- η) να συνεχίσουν, παράλληλα με τις προσπάθειές τους για την επίτευξη του στόχου μείωσης των θανατηφόρων ατυχημάτων έως το 2020, τις εργασίες προς την κατεύθυνση: (i) της μείωσης του αριθμού των σοβαρών τραυματισμών από τροχαίες συγκρούσεις και (ii) της καταγραφής αξιόπιστων και συγκρίσιμων στοιχείων χρησιμοποιώντας κοινό ορισμό, με βάση την κλίμακα τραυματισμών MAIS<sup>7</sup>3+ έως το 2018.
- θ) να θέσουν ως στόχο να μειώσουν κατά το ήμισυ τον αριθμό των σοβαρών τραυματισμών στην ΕΕ έως το 2030 από τη γραμμή βάσης του 2020 χρησιμοποιώντας τον εν λόγω κοινό ορισμό και στο πλαίσιο της συνολικής στρατηγικής για την οδική ασφάλεια κατά τη συγκεκριμένη περίοδο.
- ι) να συνεχίσουν να αναπτύσσουν μέτρα για να εξασφαλίζεται μετά από σύγκρουση η έγκαιρη περίθαλψη, αποκατάσταση και κοινωνική επανένταξη των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς της δημόσιας πολιτικής και ιδίως με τους εκπροσώπους των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων.

---

<sup>7</sup> *Maximum Abbreviated Injury Scale* (Νοσοκομειακή κλίμακα κατηγοριοποίησης των τραυματισμών), δείκτης που κυμαίνεται από το 1 έως το 6.

- ια) να μεριμνήσουν για την αποτελεσματική τήρηση των κανόνων οδικής ασφάλειας και να παράσχουν στήριξη στα όργανα επιβολής της νομοθεσίας για τις οδικές μεταφορές, μεταξύ άλλων μέσω της συνεργασίας και της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών, ιδίως σε ό,τι αφορά την υπέρβαση του ορίου ταχύτητας, την οδήγηση υπό την επήρεια οιοπνευματωδών ή ναρκωτικών, τη μη συμμόρφωση με τους κανόνες οδικής σήμανσης και σηματοδότησης, την ελλιπή συγκέντρωση κατά την οδήγηση, π.χ. λόγω της χρήσης κινητών συσκευών, και της μη χρήσης προστατευτικού εξοπλισμού. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στα εργαλεία πρόληψης, όπως η ακινητοποίηση του οχήματος σε περίπτωση υψηλής αλκοολαιμίας του οδηγού, και σε άλλα τεχνικά συστήματα υποστήριξης·
- ιβ) να συνεχίσουν να συνεργάζονται με διεθνείς οργανισμούς για την οδική ασφάλεια<sup>8</sup> ώστε να συμβάλουν στην επίσπευση της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας μέσω τεχνικών και μη τεχνικών μέσων στην Ευρώπη και πέραν αυτής·
- ιγ) να εγγυηθούν επαρκή επίπεδα χρηματοδότησης για μελλοντικές πολιτικές, προγράμματα και έρευνα στον τομέα της οδικής ασφάλειας σύμφωνα με (i) τους στόχους που καθορίζονται στις εθνικές στρατηγικές και ii) τους διαθέσιμους δημοσιονομικούς πόρους των κρατών μελών·
- ιδ) να προωθήσουν, μαζί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μια πανευρωπαϊκή συνείδηση οδικής ασφάλειας με βάση κοινές αξίες και να βελτιώσουν τη συμπεριφορά των χρηστών του οδικού δικτύου μέσω συνεχούς και αποτελεσματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης με στόχευση σε διαφορετικές ομάδες, λαμβανομένων επίσης υπόψη των ειδικών αναγκών των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου<sup>9</sup> καθώς και των επαγγελματιών οδηγών·
- ιε) να στηρίζουν την ανάπτυξη συμβατών και διαλειτουργικών συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων με αποδεδειγμένα οφέλη για την ασφάλεια, όπως αναφέρεται στη διακήρυξη του Άμστερνταμ<sup>10</sup> και τη στρατηγική της Επιτροπής για τα συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών<sup>11</sup>.

<sup>8</sup> Όπως οι ομάδες εργασίας της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ομάδα εργασίας για την οδική ασφάλεια) (WP.1), το Παγκόσμιο Φόρουμ για την Εναρμόνιση των Κανονισμών Οχημάτων (WP.29), η ομάδα εργασίας «Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» (WP.15)).

<sup>9</sup> Με τον όρο «ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου» νοούνται όσοι δεν χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα οχήματα, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες, καθώς και οι μοτοσυκλετιστές και τα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα και προσανατολισμό.

<sup>10</sup> Διακήρυξη του Άμστερνταμ για τη συνεργασία στον τομέα της συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης οδήγησης, Απρίλιος 2016.

<sup>11</sup> Έγγραφο ST 15203/16 (COM (2016) 766 final του Νοεμβρίου 2016).

9. Τα κράτη μέλη καλούν την Επιτροπή:

- α) να ενισχύσει την προστασία των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδίως των ευάλωτων χρηστών, μεριμνώντας για την ανάπτυξη νέων χαρακτηριστικών ασφάλειας των οχημάτων, για παράδειγμα μέσω της επίσπευσης της επανεξέτασης των κανόνων έγκρισης τύπου στο πλαίσιο του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια, όπως περιγράφεται στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τίτλο «Σώστε ζωές: Ενίσχυση της ασφάλειας των αυτοκινήτων στην ΕΕ».<sup>12</sup>
- β) να εκπονήσει ένα νέο πλαίσιο πολιτικής για την οδική ασφάλεια για τη δεκαετία μετά το 2020, συμπεριλαμβανομένης μιας αξιολόγησης των επιδόσεων οδικής ασφάλειας, λαμβανομένων υπόψη των αντικειμενικών σκοπών και των στόχων που καθορίζονται στην παρούσα διακήρυξη·
- γ) να διερευνήσει την ενίσχυση του νομικού πλαισίου της Ένωσης για την οδική ασφάλεια, με ιδιαίτερη έμφαση στη συνεργασία των κρατών μελών για την αμοιβαία αναγνώριση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων, με την επιφύλαξη της κατάλληλης νομικής βάσης (ή βάσεων) για τις εν λόγω προτάσεις·
- δ) να συνεργαστεί με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ώστε να εκπονηθούν σχέδια και πρωτοβουλίες για την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου και να διευκολυνθεί η ανταλλαγή γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με τη διερεύνηση τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και να οργανωθούν στρατηγικές και εκστρατείες για την οδική ασφάλεια·
- ε) να διερευνήσει τις δυνατότητες των διασυνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων τεχνολογιών οδήγησης καθώς και της χρήσης των δεδομένων που διατίθενται σε οχήματα και υποδομές, ώστε να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια, μεριμνώντας παράλληλα για την προστασία των δεδομένων·
- στ) να εξασφαλίσει τους αναγκαίους πόρους για έρευνα, προγράμματα και έργα που προάγουν την οδική ασφάλεια στην Ευρώπη·
- ζ) να συνεργαστεί με τα κράτη μέλη και άλλους βασικούς ενδιαφερόμενους φορείς για την ανάπτυξη μιας πανευρωπαϊκής συνείδησης σε ζητήματα οδικής ασφάλειας.

<sup>12</sup> Έγγραφο ST 15705/16 (COM (2016) 787 final του Δεκεμβρίου 2016).

10. Τα κράτη μέλη καλούν τη βιομηχανία, σε συνεργασία με την κοινωνία των πολιτών στον τομέα αυτό:
- α) να αναπτύξει συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών, εξασφαλίζοντας ότι οι νέες υπηρεσίες και τα συστήματα είναι συμβατά μεταξύ τους, ασφαλή και διαλειτουργικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο·
  - β) να αναπτύξει και να προωθήσει τις νέες τεχνολογίες και ιδίως τις τεχνολογίες με λειτουργία αυτόματης οδήγησης και συστήματα υποβοήθησης οδηγού, τα οποία θα περιορίσουν τις επιπτώσεις του ανθρώπινου λάθους και της απώλειας συγκέντρωσης, όπως το προηγμένο ευφυές σύστημα ρύθμισης ταχύτητας ή η αυτόνομη πέδηση έκτακτης ανάγκης, για την προστασία ιδίως των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου·
  - γ) να προωθήσει τις δυνατότητες οδικής ασφάλειας, με την αξιοποίηση συνεργατικών, συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων.
11. Οι υπουργοί Μεταφορών υπογραμμίζουν τη σημασία της διαρκούς εργασίας και συνεργασίας για την οδική ασφάλεια και λαμβάνουν υπό σημείωση τις συνεισφορές και δεσμεύσεις των ενδιαφερόμενων μερών πριν και κατά τη διάσκεψη της Βαλέτας.
-