Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με 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»

[COM(2018) 274 final — 2018/0129 (COD)]

(2019/C 62/40)

Εισηγητής: ο κ. **Brian CURTIS**

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 31.5.2018
	Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 8.6.2018
Νομική βάση	Άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αρμόδιο τμήμα	Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών
Υιοθετήθηκε από το τμήμα	4.10.2018
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	17.10.2018
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	538
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	204/2/6

1. **Συμπεράσματα και συστάσεις**

1.1. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) χαιρετίζει την πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (*Road Infrastructure Safety Management*/RISM). Πιο συγκεκριμένα, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι τα μέτρα που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα καλύψουν τις ελλείψεις της ισχύουσας οδηγίας (εναρμόνιση, ανταλλαγή πληροφοριών και περιορισμένο πεδίο εφαρμογής) και θα διαδραματίσουν καίριο ρόλο στην υλοποίηση του στρατηγικού σχεδίου δράσης για την οδική ασφάλεια.

1.2. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρωτοβουλία *«Όραμα μηδενικές απώλειες»* (*«Vision Zero»*), που αποσκοπεί στην καταγραφή κανενός θανατηφόρου ατυχήματος και σοβαρού τραυματισμού στην άσφαλτο μέχρι το 2050, υιοθετώντας την προσέγγιση «ασφαλούς συστήματος» (*«Safe System»*) που προωθείται από την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας. Η υλοποίηση αυτής της στρατηγικής θα απαιτήσει τη συμμετοχή όλων των τομέων και όλων των χρηστών του οδικού δικτύου προκειμένου να επιτευχθεί ενισχυμένη διακυβέρνηση. Είναι σημαντικό οι δείκτες που καθορίζονται να είναι σαφείς και να υπάρχει δυνατότητα παρακολούθησής τους. Οι οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών θα πρέπει να συμμετέχουν ενεργά σε όλες τις φάσεις χάραξης, υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης της στρατηγικής.

1.3. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι μια συστηματική και προληπτικού χαρακτήρα διαδικασία χαρτογράφησης των κινδύνων σε όλο το μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και σε όλους τους αυτοκινητοδρόμους, όπως και σε όλους τους κύριους άξονες, είναι καίριας σημασίας για τον σχεδιασμό νέων μέτρων για τις υποδομές. Εντούτοις, λόγω των διαφορετικών σταδίων εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας RISM, είναι σημαντικό να τεθούν ρεαλιστικοί στόχοι και προθεσμίες για όλα τα κράτη μέλη, αλλά και να δοθεί οικονομική στήριξη στις περιοχές που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη καθυστέρηση, μεταξύ των οποίων και έξι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι, για να επιτευχθεί αποτελεσματική και δραστική μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων και των σοβαρών τραυματισμών μέχρι το 2030, θα πρέπει να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας RISM ώστε να καλύπτει όλες τις κύριες αγροτικές και αστικές οδούς.

1.4. Η ΕΟΚΕ κρίνει στρατηγικής σημασίας την επίτευξη υψηλών επιδόσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας, ωστόσο, για να εξασφαλιστεί μακροπρόθεσμα η συνέχεια, απαιτείται μεγαλύτερος προϋπολογισμός στο επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 2021-2027, ώστε να μπορέσουν να εκπληρωθούν οι φιλόδοξοι εσωτερικοί στόχοι που έχει θέσει η ΕΕ. Συγκεκριμένα, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η στρατηγική της ΕΕ εστιάζεται πρωτίστως στη χρηματοδότηση της κατασκευής νέων υποδομών, ωστόσο, θα πρέπει να χορηγηθούν επαρκή κονδύλια και για τη συντήρηση και αναβάθμιση των υφιστάμενων οδικών αξόνων. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι ένας ισχυρότερος προϋπολογισμός για τις μεταφορές θα έχει επιπρόσθετο θετικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη και στη δημιουργία θέσεων εργασίας στην Ευρώπη.

1.5. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόταση σχετικά με τις νέες απαιτήσεις για τις επιδόσεις όσον αφορά τη σήμανση του οδοστρώματος και την οδική σηματοδότηση, ώστε να αναπτυχθούν συνεργατικά, συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα συστήματα κινητικότητας (συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών-*Cooperative Intelligent Transport Systems*/C-ITS). Η ΕΟΚΕ προτείνει να επεκταθεί η εν λόγω προσέγγιση σε όλους τους διαθέσιμους τρόπους μεταφοράς (διατροπικότητα), προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο αντίκτυπος της στρατηγικής. Επιπροσθέτως, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι αφετηρία οποιασδήποτε στρατηγικής για την οδική ασφάλεια θα πρέπει να είναι η κατάλληλη εκπαίδευση και κατάρτιση των ιδιωτών και των επαγγελματιών οδηγών, διότι το ανθρώπινο λάθος εξακολουθεί να αποτελεί την κύρια αιτία των τροχαίων ατυχημάτων.

1.6. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόταση σύμφωνα με την οποία πρέπει να λαμβάνονται συστηματικά υπόψη οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου σε όλες τις διαδικασίες διαχείρισης της οδικής ασφάλειας. Πιο συγκεκριμένα, συνιστά να καταρτιστούν παράλληλα και άλλες ειδικές διατάξεις ασφαλείας που να αφορούν τα οχήματα προκειμένου να καλυφθούν τα κενά.

2. **Εισαγωγή**

2.1. Η οδική ασφάλεια στην ΕΕ έχει βελτιωθεί σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες. Από το 2001 έως το 2010, ο αριθμός θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ μειώθηκε κατά 43 % και κατά 19 % επιπλέον από το 2010 έως το 2016. Εντούτοις, εξακολουθεί να είναι υψηλός ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα (25 620 άτομα έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους της ΕΕ το 2016 ([1])), ενώ τα στατιστικά στοιχεία καταδεικνύουν προοδευτική στασιμότητα στη διαδικασία ασφαλούς κινητικότητας της ΕΕ.

2.2. Για τον λόγο αυτόν, η δήλωση της Βαλέτας ενθάρρυνε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να δρομολογήσει μια νέα πρωτοβουλία για την προσαρμογή της **οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (RISM)** στις αλλαγές στην κινητικότητα που οφείλονται σε κοινωνικές τάσεις και τεχνολογικές εξελίξεις. Η πρωτοβουλία αυτή, που επικεντρώνεται στην οδική ασφάλεια, διαδραματίζει καίριο λόγο στο **στρατηγικό σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια** ([2]), το οποίο δημοσιεύτηκε τον Μάιο του 2018, στο πλαίσιο της **3ης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα** ([3]).

3. **Κύρια σημεία της πρότασης**

3.1. Παρά την πρόοδο των τελευταίων ετών, ο αριθμός των σοβαρών ή θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων παραμένει υπερβολικά υψηλός. Δεδομένου ότι το 90 % των ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος, η Επιτροπή πιστεύει ότι η αυτοματοποίηση, η συνδεσιμότητα, τα νέα πρότυπα σχεδιασμού για τους οδικούς άξονες και για τα οχήματα θα μπορούσαν να μειώσουν τον αριθμό των ατυχημάτων και τις επιπτώσεις τους στους οδηγούς, στους επιβάτες και στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου (π.χ. ποδηλάτες).

3.2. Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή έχει θέσει ως στόχο το «**Όραμα μηδενικές απώλειες**» (*«Vision Zero»*), που αποσκοπεί στην καταγραφή κανενός θανατηφόρου ατυχήματος και σοβαρού τραυματισμού στην άσφαλτο μέχρι το 2050. Η πρόταση θεσπίζει επίσης έναν ενδιάμεσο στόχο για τη μείωση του αριθμού των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων και των σοβαρών τραυματισμών κατά 50 % μέχρι το 2030.

3.3. Για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, η ΕΕ σκοπεύει να υιοθετήσει νέα τεχνολογικά και ρυθμιστικά εργαλεία βασισμένα στην προσέγγιση «**ασφαλούς συστήματος**» ([4]) (*«Safe System»*) της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας. Η εν λόγω προσέγγιση βασίζεται στην αρχή που ορίζει ότι, ενώ είναι αδύνατη η πλήρης εξάλειψη των ατυχημάτων, μπορούν, ωστόσο, να ληφθούν μέτρα για τη μείωση του αριθμού των θανατηφόρων ατυχημάτων και των σοβαρών τραυματισμών.

3.4. Η ισχύουσα οδηγία RISM εκδόθηκε το 2008 προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα ζητήματα που αφορούν την οδική ασφάλεια θα αποτελούν προτεραιότητα σε όλες τις φάσεις προγραμματισμού, σχεδιασμού και λειτουργίας των οδικών υποδομών. Παρ' όλα αυτά, παρατηρούνται μεγάλες διαφορές στην εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας σε εθνικό επίπεδο. Οι διαφορές αυτές αντιστοιχούν, συχνά, σε υψηλότερο επίπεδο θανατηφόρων και σοβαρών ατυχημάτων ([5]). Για τον λόγο αυτό, είναι καθοριστικής σημασίας η εναρμόνιση των κανονισμών ασφαλείας και η βελτίωση των επιδόσεων ασφαλείας των οδικών υποδομών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν ειδική οικονομική στήριξη μέσω του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» [*Connecting Europe Facility/CEF*] (200 εκατ. ευρώ) για την περίοδο 2018-2020.

3.5. Στόχος της αναθεωρημένης οδηγίας είναι η επίτευξη των ανωτέρω στόχων με την εισαγωγή των ακόλουθων μέτρων:

— επιβολή διαφάνειας και παρακολούθησης των διαδικασιών διαχείρισης της ασφάλειας των υποδομών·

— αξιολόγηση ολόκληρου του οδικού δικτύου και συστηματική και προορατική διαδικασία χαρτογράφησης των κινδύνων για την αξιολόγηση της «εγγενούς» ασφάλειας των οδικών αξόνων σε ολόκληρη την ΕΕ·

— επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας πέραν του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), ώστε να καλύπτει τους αυτοκινητόδρομους και τους κύριους άξονες εκτός του δικτύου, καθώς και όλες τις οδούς εκτός των αστικών περιοχών που κατασκευάζονται με τη χρήση κονδυλίων της ΕΕ εν όλω ή εν μέρει [το ΔΕΔ-Μ χαρακτηρίζεται από σημαντικό όγκο κίνησης, αλλά, χάρη στα υψηλά πρότυπα ασφάλειας, δεν είναι ιδιαίτερα συχνά τα θανατηφόρα ατυχήματα (8 %)]. Το κύριο οδικό δίκτυο της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 39 % στο σύνολο των τροχαίων ατυχημάτων με απώλεια ζωής στην ΕΕ. Η ανάληψη συντονισμένης δράσης σε επίπεδο ΕΕ όσον αφορά το κύριο οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένου του τμήματος εκτός του ΔΕΔ-Μ) αναμένεται να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων του «Οράματος για μηδενικές απώλειες» (*«Vision Zero»*)·

([1]) Βάση δεδομένων της ΕΕ για τα τροχαία ατυχήματα, 2016.
([2]) COM(2018) 293 παράρτημα 1.
([3]) COM(2018) 293 final.
([4]) Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, *«Save LIVES — A road safety technical package»* («Σώζουμε ΖΩΕΣ — Μια δέσμη μέτρων τεχνικού χαρακτήρα για την οδική ασφάλεια»), 2017.
([5]) CARE (*Community Road Accident Database*) — Τράπεζα δεδομένων της ΕΕ για τα τροχαία ατυχήματα.

— καθορισμός γενικών απαιτήσεων για τις επιδόσεις όσον αφορά τη σήμανση του οδοστρώματος και την οδική σηματοδότηση, ώστε να διευκολυνθεί η ανάπτυξη συνεργατικών, συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων συστημάτων κινητικότητας·

— καθιέρωση της υποχρέωσης να λαμβάνονται υπόψη οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου σε όλες τις διαδικασίες διαχείρισης της οδικής ασφάλειας.

4. **Γενικές παρατηρήσεις**

4.1. Η ΕΟΚΕ χαιρετίζει την πρόταση της Επιτροπής σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών. Πιο συγκεκριμένα, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη δήλωση της Βαλέτα και πιστεύει ότι απαιτείται ενισχυμένη ευρωπαϊκή προσέγγιση για την επίτευξη καλύτερων επιδόσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

4.2. Η 3η δέσμη μέτρων για την κινητικότητα αποτελείται από ένα σύνολο διασυνδεδεμένων νομοθετικών πρωτοβουλιών. Η ΕΟΚΕ αποφάσισε να ασχοληθεί με κάθε νομοθετική πρόταση σε χωριστή γνωμοδότηση. Για τον λόγο αυτό, η παρούσα γνωμοδότηση θα πρέπει να ερμηνευθεί και να κατανοηθεί σε συνδυασμό με τις προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της ΕΟΚΕ, αλλά και με τις γνωμοδοτήσεις που συντάχθηκαν σύμφωνα με αυτήν και οι οποίες εξετάζουν συγκεκριμένες πτυχές της 3ης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα ([6]).

4.3. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τον στόχο του «Οράματος για μηδενικές απώλειες» («*Vision Zero*») που θα επιτευχθεί με την εφαρμογή της προσέγγισης του «ασφαλούς συστήματος» («*Safe System*»). Αυτό θα απαιτήσει τη συμμετοχή όλων των τομέων και όλων των χρηστών του οδικού δικτύου προκειμένου να επιτευχθεί ενισχυμένη διακυβέρνηση. Είναι σημαντικό οι δείκτες που καθορίζονται για την εκπλήρωση των στόχων αυτών να είναι σαφείς και να υπάρχει δυνατότητα παρακολούθησής τους. Οι οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών θα πρέπει να συμμετέχουν ενεργά σε όλες τις φάσεις χάραξης, υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης της στρατηγικής.

4.4. Η ΕΟΚΕ χαιρετίζει την απόφαση να διατεθούν 200 εκατ. ευρώ (για την περίοδο 2018-2020) για την οδική ασφάλεια. Εντούτοις, η ΕΟΚΕ κρίνει απαραίτητη την αύξηση του διαθέσιμου κονδυλίου χρηματοδότησης στο επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) 2021-2027, προκειμένου να εκπληρωθούν μακροπρόθεσμα οι φιλόδοξοι στόχοι που έχει θέσει η ΕΕ ([7]). (Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκτιμήσει ότι οι επενδύσεις που απαιτούνται για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ θα ανέλθουν σε περίπου 500 δισεκατ. ευρώ μεταξύ 2021 και 2030, ενώ η οριστικοποίηση του εκτεταμένου δικτύου θα κοστίσει περίπου 1,5 τρισ. ευρώ).

4.5. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι ένας ισχυρότερος προϋπολογισμός για τις μεταφορές θα έχει επιπρόσθετο θετικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη και στη δημιουργία θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Οι πόροι που επενδύονται θα έχουν αποτέλεσμα μόχλευσης, συμβάλλοντας στη δημιουργία 13 εκατομμυρίων θέσεων εργασίας μέχρι το 2030 και στην απόκτηση επιπλέον εσόδων έως και 4,5 τρισ. ευρώ (1,8 % του ΑΕγχΠ της ΕΕ). Αυτό σημαίνει ότι κάθε δισεκατομμύριο ευρώ που επενδύεται στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ αναμένεται να δημιουργήσει έως και 20 000 θέσεις εργασίας ([8]).

4.6. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η πρωτοβουλία για μια συστηματική και προληπτικού χαρακτήρα διαδικασία χαρτογράφησης κινδύνων σε όλο το μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και σε όλους τους αυτοκινητοδρόμους (εκτός του ΔΕΔ-Μ), όπως και σε όλους τους κύριους άξονες, είναι καίριας σημασίας για τον σχεδιασμό της κλίμακας και του τύπου των μέτρων υποδομών που θα ληφθούν στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο. Εντούτοις, λόγω των διαφορετικών σταδίων εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας RISM, είναι σημαντικό να τεθούν ρεαλιστικοί στόχοι και προθεσμίες για όλα τα κράτη μέλη, αλλά και να ληφθούν επαρκή οικονομικά μέτρα για την υποστήριξη των περιοχών και των χωρών που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη καθυστέρηση ([9]).

4.7. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η στρατηγική της ΕΕ εστιάζεται πρωτίστως στη χρηματοδότηση της κατασκευής νέων υποδομών. Εντούτοις, για τη συντήρηση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων οδικών αξόνων θα πρέπει επίσης να διατεθούν επαρκή κονδύλια, καθότι αυτοί οι παράγοντες είναι εξίσου ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση υψηλών προδιαγραφών οδικής ασφάλειας.

([6]) TEN/666, «*Βιώσιμη κινητικότητα για την Ευρώπη*», Barbucci, 2018 (βλέπε σελίδα 254 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας)· TEN/668, «*Ενιαία ευρωπαϊκή ναυτιλιακή θυρίδα + πληροφορίες για τις ηλεκτρονικές εμπορευματικές μεταφορές*», Back, 2018 (βλέπε σελίδα 265 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας)· TEN/669, «*Υλοποίηση των έργων του ΔΕΔ-Μ*», Dumitru Fornea, 2018 (βλέπε σελίδα 269 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας)· TEN/675, «*Βάρος και διαστάσεις των οδικών οχημάτων*», Back, 2018 (βλέπε σελίδα 286 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας)· TEN/672, «*Μηχανισμός "Συνδέοντας την Ευρώπη"*», Plosceanu και Watson, 2018 (ΕΕ C 440 της 6.12.2018, σ. 191)· TEN/673, «*Συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα*», Samm, 2018 (βλέπε σελίδα 274 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας)· TEN/674, «*Σήμανση των ελαστικών επισώτρων*», 2018 (βλέπε σελίδα 280 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας)· TEN/667 (βλέπε σελίδα 261 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας)· INT/863, «*Ασφάλεια των οχημάτων/προστασία ευάλωτων χρηστών*», Hencks, 2018 (ΕΕ C 440 της 6.12.2018, σ. 90).

([7]) COM(2018) 277.

([8]) TEN/672, «*Μηχανισμός "Συνδέοντας την Ευρώπη"*», Plosceanu και Watson, 2018.

([9]) TEN/669, «*Υλοποίηση των έργων του ΔΕΔ-Μ*», Dumitru Fornea, 2018.

4.8. Ο καθορισμός νέων απαιτήσεων για τις επιδόσεις όσον αφορά τη σήμανση του οδοστρώματος και την οδική σηματοδότηση είναι καίριας σημασίας προκειμένου να αναπτυχθούν συνεργατικά, συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα συστήματα κινητικότητας (συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών, *Cooperative Intelligent Transport Systems*/C-ITS). Ουσιώδης για την ΕΟΚΕ είναι η διαρκής ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των οχημάτων και των οδικών υποδομών προκειμένου να αντιμετωπιστεί το «σύστημα μεικτής κυκλοφορίας» («*mixed traffic system*»), χαρακτηριστικό του οποίου είναι οχήματα που χρησιμοποιούν διαφορετικές τεχνολογίες: ανθρώπινη, υποβοηθούμενη και αυτοματοποιημένη οδήγηση ([10]). Για να ολοκληρωθεί η στρατηγική για την ασφαλή κινητικότητα, είναι σημαντικό η προσέγγιση να επεκταθεί σε όλους τους διαθέσιμους τρόπους μεταφοράς (διατροπικότητα), με άμεσο αντίκτυπο στη μείωση και στην ασφάλεια των όγκων κυκλοφορίας ([11]).

4.9. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την πεποίθηση ότι οι νέες τεχνολογίες μπορούν να συμβάλουν καθοριστικά στην αναβάθμιση των προτύπων οδικής ασφάλειας, λαμβανομένων υπόψη των ορίων των δυνατοτήτων τους και των αναγκαίων προφυλάξεων κατά τη χρήση τους. Επιπροσθέτως, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι αφετηρία οποιασδήποτε στρατηγικής για την οδική ασφάλεια θα πρέπει να είναι η κατάλληλη εκπαίδευση και κατάρτιση των ιδιωτών και των επαγγελματιών οδηγών, διότι το ανθρώπινο λάθος εξακολουθεί να αποτελεί μία από τις κυριότερες αιτίες τροχαίων ατυχημάτων.

4.10. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόταση σύμφωνα με την οποία πρέπει να λαμβάνονται συστηματικά υπόψη οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου σε όλες τις διαδικασίες διαχείρισης της οδικής ασφάλειας. Η προσέγγιση αυτή συνάδει με τις νέες τάσεις και τις συνήθειες των πολιτών της ΕΕ (π.χ. αύξηση των ποδηλατών). Η ΕΟΚΕ συνιστά να καταρτιστούν παράλληλα και άλλες ειδικές διατάξεις ασφαλείας που αφορούν τα οχήματα προκειμένου να καλυφθούν τα κενά (π.χ. προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης, σύστημα προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας και διαφορετικός σχεδιασμός για τις καμπίνες των βαρέων φορτηγών οχημάτων ώστε να διευκολυνθεί η ορατότητα των ποδηλατών και των πεζών, καθώς και αισθητήρες ανίχνευσης πεζών και ποδηλατών) ([12]).

5. **Ειδικές παρατηρήσεις**

5.1. Η ΕΟΚΕ θεωρεί σημαντική την παράλληλη ανάπτυξη των φυσικών και των ψηφιακών υποδομών. Σημαντικό είναι επίσης να ολοκληρωθεί, το συντομότερο δυνατόν, η κάλυψη με συστήματα 5G όλων των αυτοκινητοδρόμων και των κύριων οδικών δικτύων της Ευρώπης, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική συνδεσιμότητα μεταξύ των οδών και των οχημάτων, αλλά και των οχημάτων μεταξύ τους ([13]). Και στο σημείο αυτό, η ΕΟΚΕ συνιστά επαρκή και μακροπρόθεσμη οικονομική στήριξη στο επόμενο ΠΔΠ 2021-2027.

5.2. Η ΕΟΚΕ, σύμφωνα με τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την ασφάλεια των μεταφορών ([14]), υποστηρίζει ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας RISM θα πρέπει να επεκταθεί ώστε να καλύπτει όλες τις κύριες αγροτικές και τις κύριες αστικές οδούς. Αυτή η ευρύτερη προσέγγιση είναι αναγκαία για να επιτευχθεί αποτελεσματική δραστική μείωση των θανατηφόρων και των σοβαρών ατυχημάτων μέχρι το 2030. Τούτο βασίζεται στο γεγονός ότι η πρόταση της Επιτροπής έχει αντίκτυπο στο ήμισυ των ατυχημάτων που λαμβάνουν χώρα στο οδικό δίκτυο της ΕΕ και ότι οι περισσότεροι σοβαροί τραυματισμοί συμβαίνουν στους αστικούς οδικούς άξονες.

5.3. Το 2015 η ΕΕ ξεκίνησε ένα νέο εγχείρημα για την επέκταση της στρατηγικής του ΔΕΔ-Μ στα Δυτικά Βαλκάνια ([15]). Η πρωτοβουλία αυτή, που υποστηρίζεται από το πλαίσιο επενδύσεων για τα Δυτικά Βαλκάνια (*Western Balkans Investment Framework-WBIF*) και τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (*Connecting Europe Facility*-CEF), αναμένεται να έχει καθοριστικό αντίκτυπο στη διαδικασία διεύρυνσης της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ προτείνει να συμπεριληφθεί και η εφαρμογή του στρατηγικού σχεδίου δράσης για την οδική ασφάλεια στο πλαίσιο εργασίας αυτού του φιλόδοξου έργου υποδομής. Το μέτρο αυτό θα πρέπει να συνάδει με την πρόταση της Επιτροπής για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας RISM στις οδικές υποδομές που κατασκευάζονται εκτός αστικών περιοχών και ολοκληρώνονται με τη χρήση χρηματοδότησης από την ΕΕ. Πιο συγκεκριμένα, θα πρέπει να δώσει τη δυνατότητα σε έξι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων να προσχωρήσουν στην ΕΕ χωρίς να παρουσιαστούν κενά ως προς την ασφάλεια και τις υποδομές.

Βρυξέλλες, 17 Οκτωβρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Luca JAHIER

([10]) TEN/673, *«Συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα»*, Samm, 2018.
([11]) TEN/666,*«Βιώσιμη κινητικότητα για την Ευρώπη»*, Barbucci, 2018.
([12]) INT/863, *«Ασφάλεια των οχημάτων/προστασία ευάλωτων χρηστών»*, Hencks, 2018.
([13]) TEN/673, *«Συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα»*, Samm, 2018.
([14]) COM(2018) 274, σ. 7.
([15]) http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_el.htm