

EL

EL

EL



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 20.7.2010
COM(2010) 389 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική
ασφάλεια 2011-2020**

{SEC(2010) 903}

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική
ασφάλεια 2011-2020**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η οδική ασφάλεια αποτελεί σοβαρό κοινωνικό θέμα. Το 2009, περισσότεροι από 35.000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή το ισοδύναμο μιας μέσου μεγέθους πόλης, και τουλάχιστον 1.500.000 άτομα τραυματίστηκαν. Το κόστος για την κοινωνία είναι τεράστιο και ανήλθε σε περίπου 130 δισ. ευρώ το 2009¹.

Στην ανακοίνωσή της «Ευρώπη 2020 – Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη»², η Επιτροπή τόνισε τη σημασία που έχουν για την Ευρώπη η κοινωνική συνοχή, μια πιο πράσινη οικονομία, η εκπαίδευση και η καινοτομία. Οι στόχοι αυτοί πρέπει να αντικατοπτρίζονται στις διάφορες πτυχές της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, στόχος της οποίας θα πρέπει να είναι η διασφάλιση βιώσιμης κινητικότητας για όλους τους πολίτες, η δραστική μείωση των εκπομπών άνθρακα στις μεταφορές και η πλήρης αξιοποίηση της τεχνολογικής προόδου. Η οδική ασφάλεια θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην προσεχή Λευκή Βίβλο για την μελλοντική κοινή ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα των μεταφορών από το 2010 έως το 2020, καθόσον η μείωση του αριθμού των θυμάτων τροχαίων δυστυχημάτων αποτελεί κλειδί για τη βελτίωση της συνολικής επίδοσης του συστήματος μεταφορών και για την κάλυψη των αναγκών και των προσδοκιών τόσο των πολιτών όσο και των επιχειρήσεων.

Απαιτείται λοιπόν μια ολιστική και ολοκληρωμένη προσέγγιση, η οποία θα συνεκτιμά τις συνέργειες με άλλους πολιτικούς στόχους. Οι πολιτικές οδικής ασφάλειας σε τοπικό, εθνικό, ευρωπαϊκό ή διεθνές επίπεδο πρέπει να ενσωματώνουν συναφείς στόχους από άλλες δημόσιες πολιτικές και αντιστρόφως.

Στις προτεινόμενες πολιτικές κατευθύνσεις λαμβάνονται πλήρως υπόψη τα αποτελέσματα του 3^{ου} προγράμματος δράσης για την οδική ασφάλεια 2001-2010, επισημαίνοντας ότι παρά τη σημαντική πρόοδο που έχει επιτευχθεί στην οδική ασφάλεια, οι προσπάθειες πρέπει να συνεχιστούν και να ενισχυθούν περαιτέρω.

Οι ευρωπαϊκές πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια έως το 2020 αποβλέπουν στη δημιουργία γενικού πλαισίου διαχείρισης και ελκυστικούς στόχους που θα μπορούσαν να κατευθύνουν τις εθνικές ή τοπικές στρατηγικές. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, οι περιγραφόμενες δράσεις πρέπει να διεξαχθούν στο πλέον ενδεδειγμένο επίπεδο και αφού επιλεγούν τα καταλληλότερα μέσα δράσης.

¹ Βάσει της στατιστικής αξίας της ζωής όπως έχει υπολογιστεί σε μελέτη HEATCO (6^ο πρόγραμμα πλαίσιο για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη).

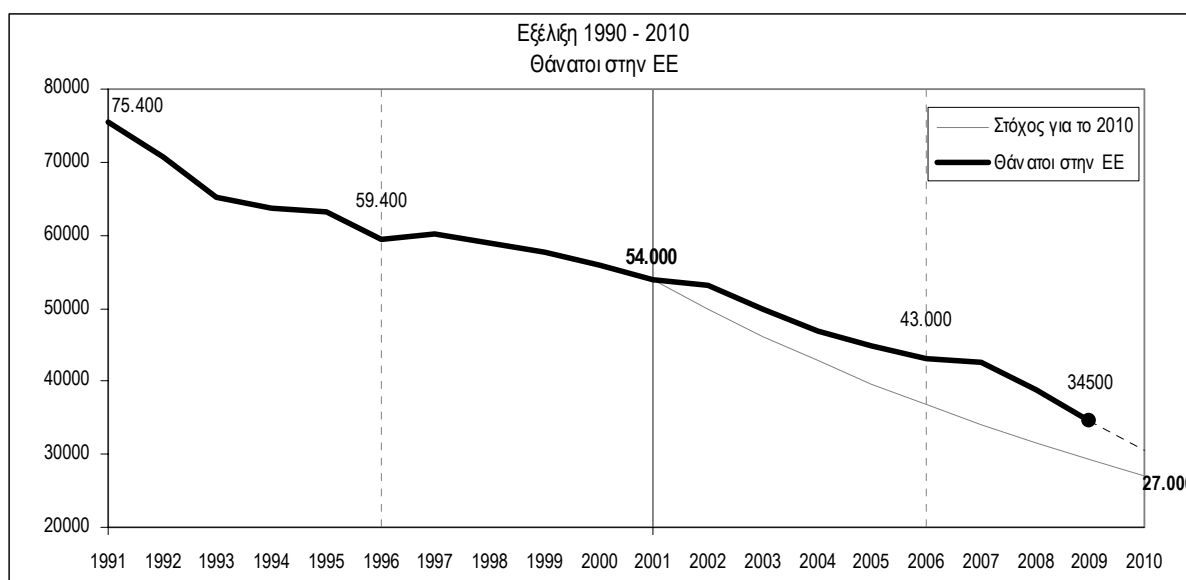
² COM(2010) 2020.

Στο πλαίσιο των εν λόγω πολιτικών κατευθύνσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να αναληφθούν κατά προτεραιότητα οι τρεις ακόλουθες δράσεις:

- θέσπιση ενός διαρθρωμένου και συνεκτικού πλαισίου συνεργασίας το οποίο θα βασίζεται στις βέλτιστες πρακτικές στα κράτη μέλη, ως αναγκαία προϋπόθεση για την αποτελεσματική εφαρμογή των πολιτικών κατευθύνσεων για την οδική ασφάλεια 2011-2020,
- στρατηγική για τους τραυματισμούς και τις πρώτες βοήθειες για την αντιμετώπιση της επείγουσας και συνεχώς αυξανόμενης ανάγκης μείωσης του αριθμού των τραυματισμών σε τροχαία δυστυχήματα,
- βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων οδικών χρηστών, και ειδικότερα των μοτοσυκλετιστών για τους οποίους τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τα δυστυχήματα είναι ιδιαίτερα ανησυχητικά.

2. ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΙΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Στις 2 Ιουνίου 2003, η Επιτροπή ενέκρινε το 3^ο ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια (RSAP), το οποίο περιλαμβάνει ένα φιλόδοξο στόχο για μείωση κατά 50% του αριθμού θανάτων σε τροχαία δυστυχήματα μέχρι το 2010 καθώς και 62 προτάσεις για συγκεκριμένες ενέργειες στον τομέα της ασφάλειας των οχημάτων, της ασφάλειας των υποδομών και της ασφάλειας των χρηστών. Εκ των υστέρων αξιολόγηση διεξήχθη με σκοπό την ανάλυση του αντικτύπου, του επιπέδου υλοποίησης και της αποτελεσματικότητας του RSAP (έγγραφο διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση στο διαδίκτυο: <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Αν και ο αρχικός στόχος μάλλον δεν θα έχει επιτευχθεί μέχρι το τέλος του 2010, το RSAP αποτέλεσε ισχυρό καταλύτη για τις προσπάθειες των κρατών μελών για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.



3. ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

3.1. Αρχές

Επιδίωξη των υψηλότερων προτύπων οδικής ασφάλειας για ολόκληρη την Ευρώπη

Η πολιτική για την οδική ασφάλεια οφείλει να θέσει τους πολίτες στο κέντρο της δράσης της: πρέπει να τους ενθαρρύνει να αναλάβουν την πρωταρχική ευθύνη για την ασφάλειά τους και την ασφάλεια των άλλων. Η πολιτική της ΕΕ για την οδική ασφάλεια αποβλέπει στην άνοδο του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, εξασφαλίζοντας ασφαλή και καθαρή κινητικότητα για τους πολίτες σε οποιοδήποτε μέρος της Ευρώπης. Η πολιτική αυτή θα δώσει νέα ώθηση στην ισότητα των οδικών χρηστών μέσω στοχοθετημένων προσπαθειών για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλέον ευάλωτων χρηστών.

Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της οδικής ασφάλειας

Η μελλοντική πολιτική για την οδική ασφάλεια πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη στους άλλους τομείς πολιτικής της ΕΕ αλλά και να λάβει υπόψη της τους στόχους των άλλων αυτών πολιτικών. Η οδική ασφάλεια συνδέεται στενά με τις πολιτικές για την ενέργεια, το περιβάλλον, την απασχόληση, την εκπαίδευση, τη νεολαία, τη δημόσια υγεία, την έρευνα, την καινοτομία και την τεχνολογία, τη δικαιοσύνη, την ασφάλιση³, το εμπόριο και τις εξωτερικές υποθέσεις, μεταξύ άλλων.

Επικουρικότητα, αναλογικότητα και συντρέχουσα αρμοδιότητα

Το θέμα της διακυβέρνησης έχει τεράστια σημασία: σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, οι οποίες, όσον αφορά την οδική ασφάλεια, είναι ενσωματωμένες στην έννοια της συντρέχουσας αρμοδιότητας, δεσμεύσεις και συγκεκριμένες ενέργειες θα απαιτηθούν στο επίπεδο των ευρωπαϊκών αρχών, των κρατών μελών, των περιφερειακών και τοπικών φορέων και των παραγόντων της κοινωνίας των πολιτών, ο ανάλογα με τους τομείς αρμοδιότητας εκάστου εξ αυτών. Ο ευρωπαϊκός χάρτης οδικής ασφάλειας αποτελεί καλό παράδειγμα δεσμεύσεων που έχουν αναλάβει οι εμπλεκόμενοι παράγοντες.

3.2. Στόχος

Για την επίτευξη του στόχου της δημιουργίας κοινού χώρου οδικής ασφάλειας, η Επιτροπή προτείνει να συνεχιστεί η επιδίωξη του στόχου της **μείωσης κατά 50% του συνολικού αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση μέχρι το 2020**, αρχής γενομένης από το 2010⁴. Ο κοινός αυτός στόχος αντιπροσωπεύει σημαντική αύξηση του επιπέδου φιλοδοξιών σε σύγκριση με τον μη επιτευχθέντα στόχο του τρέχοντος σχεδίου δράσης για την οδική ασφάλεια, λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο που έχει ήδη επιτευχθεί από αρκετά κράτη μέλη κατά την παρελθούσα δεκαετία, η οποία θα δώσει σαφές μήνυμα για τη δέσμευση της Ευρώπης όσον αφορά την οδική ασφάλεια.

³ Ο ασφαλιστικός τομέας μπορεί να συμβάλει στην οδική ασφάλεια μέσω ενεργειών κατάρτισης καθώς και πολιτικών στον τομέα των ασφαλίσεων. Συστήματα Pay-As-You-Drive (PAYD), βάσει των οποίων τα ασφαλιστικά υπολογίζονται με βάση τα διανυθέντα χιλιόμετρα είναι δυνατό να συμβάλουν σε αισθητή μείωση του κόστους των τροχαίων δυστυχημάτων καθώς και σε μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα αυτοκίνητα.

⁴ Δεδομένου ότι τα αποτελέσματα για το 2010 δεν είναι ακόμη γνωστά, η αναφορά αυτή βασίζεται σε προβολές των αριθμητικών στοιχείων που ήταν διαθέσιμα το 2009.

Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να συμβάλουν, μέσω της εθνικής στρατηγικής τους για την οδική ασφάλεια, στην επίτευξη του κοινού στόχου, λαμβάνοντας υπόψη τα ειδικά τους σημεία εκκίνησης, τις ειδικές τους ανάγκες και περιστάσεις. Θα πρέπει να επικεντρώσουν τις προσπάθειές τους στους τομείς στους οποίους οι επιδόσεις τους είναι χαμηλότερες, χρησιμοποιώντας ως δείκτη τα αποτελέσματα των κρατών μελών με τις καλύτερες επιδόσεις στους αντίστοιχους τομείς. Θα πρέπει λοιπόν να τεθούν συγκεκριμένοι εθνικοί στόχοι, όπως για παράδειγμα ο περιορισμός των θανάτων συνεπεία τροχαίων δυστυχημάτων κάτω από ένα συγκεκριμένο αριθμό ανά εκατομμύριο κατοίκων. Η προσέγγιση αυτή θα συμβάλει στη μείωση των ανισοτήτων μεταξύ κρατών μελών και θα εξασφαλίσει στους πολίτες της ΕΕ περισσότερο ομοιόμορφο επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Όσον αφορά τον καθορισμό στόχου για τη μείωση του αριθμού των σοβαρών τραυματισμών σε τροχαία δυστυχήματα, όπως προτάθηκε στο πλαίσιο δημόσιας διαβούλευσης⁵, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρόκειται για ενδιαφέρουσα σύσταση. Στο παρόν στάδιο δεν είναι δυνατόν να τεθεί ευρωπαϊκός στόχος, δεδομένου ότι δεν υπάρχει κοινός ορισμός για τους σοβαρούς τραυματισμούς και τους ελαφρούς τραυματισμούς. Εφόσον υπάρξει επαρκής πρόοδος στον τομέα αυτόν, η Επιτροπή θα προτείνει να προστεθεί στις πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια έως το 2020 κοινός στόχος για τη μείωση των τραυματισμών.

4. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο χρήστης του οδικού δικτύου αποτελεί τον πρώτο κρίκο της αλυσίδας οδικής ασφάλειας. Ανεξαρτήτως των υφιστάμενων τεχνικών μέτρων, η αποτελεσματικότητα της πολιτικής για την οδική ασφάλεια εξαρτάται τελικά από τη συμπεριφορά των χρηστών. Για τον λόγο αυτό, **η εκπαίδευση, η κατάρτιση και η επιβολή της νομοθεσίας** έχουν τεράστια σημασία. Ωστόσο, το σύστημα οδικής ασφάλειας πρέπει επίσης να συνεκτιμά τον παράγοντα του ανθρώπινου λάθους και της ανάρμοστης συμπεριφοράς και να προσπαθεί όσο το δυνατόν περισσότερο για την επανόρθωσή τους. Μηδενικός κίνδυνος δεν υπάρχει. Όλες οι συνιστώσες, και ειδικότερα τα **οχήματα** και η **υποδομή**, πρέπει λοιπόν να είναι πιο προστατευτικά, ώστε να αποφεύγονται και να περιορίζονται οι συνέπειες των εν λόγω παραλείψεων για τους χρήστες, και ιδίως για τους πιο ευάλωτους απ' αυτούς.

Για την επόμενη δεκαετία έχουν τεθεί επτά στόχοι. Για καθέναν από τους στόχους αυτούς θα προταθούν δράσεις σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο ΕΕ. Η Επιτροπή θα διασφαλίσει τη συνέχιση σε σχέση με το 3^ο RSAP, κυρίως στους τομείς που η εκ των υστέρων αξιολόγηση εντόπισε δράσεις που πρέπει να συνεχιστούν.

Στόχος αριθ. 1: Βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου

Κατά τη διάρκεια του 3ου RSAP, θεσπίστηκαν σημαντικά νομοθετικά κείμενα σχετικά με τις άδειες οδήγησης και την κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών. Ο αντίκτυπος των πρόσφατων αυτών μέτρων θα μετρηθεί κατά τα επόμενα έτη. Ωστόσο, η ανάγκη βελτίωσης της ποιότητας του συστήματος χορήγησης αδειών και κατάρτισης, και ειδικότερα των νέων

⁵ Μεταξύ Ιουλίου και Δεκεμβρίου 2009 πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση για την προετοιμασία της χάραξης των επόμενων πολιτικών κατευθύνσεων για την οδική ασφάλεια. Συμπεριέλαβε μια σειρά θεματικών εργομηγύρεων, διαβούλευση στο Διαδίκτυο και διάσκεψη των άμεσα ενδιαφερόμενων. Υποβλήθηκαν περίπου 550 απαντήσεις μέσω Διαδικτύου ή ως γραπτές εισηγήσεις.

οδηγών νεαρής ηλικίας, τονίστηκε στο πλαίσιο της διαβούλευσης με τους εμπειρογνώμονες και το κοινό.

Η σημερινή προσέγγιση όσον αφορά την κατάρτιση των οδηγών στερείται συνοχής. Η Επιτροπή προτείνει την προώθηση μιας ευρύτερης προσέγγισης και την αντιμετώπιση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης ως μια συνολική διαδικασία, δια βίου μάθηση. Θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η χρήση διαδραστικών μεθόδων και η απόκτηση αυτονομίας, χωρίς να παραβλέπεται η ανάγκη διατήρησης του κόστους της άδειας σε λογικά επίπεδα.

- **Προ της εξέτασης εκπαίδευση**

Στόχος είναι να ενθαρρυνθεί η πρακτική εξάσκηση πριν από την εξέταση με τις μεγαλύτερες δυνατές συνθήκες ασφάλειας. Η Επιτροπή θα εξετάσει διάφορες λύσεις, και ειδικότερα την ενσωμάτωση της οδήγησης με συνοδό στη διαδικασία απόκτησης άδειας οδήγησης. Θα εξεταστεί επίσης η εισαγωγή εναρμονισμένων ελάχιστων απαιτήσεων για εκείνους που εμπλέκονται στην εκπαίδευση, όπως συνοδούς και εκπαιδευτές.

- **Η εξέταση για την απόκτηση άδειας οδήγησης**

Η εξέταση για την απόκτηση άδειας οδήγησης δεν πρέπει να περιορίζεται στον έλεγχο των γνώσεων του υποψηφίου όσον αφορά τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας ή στην ικανότητά του να εκτελεί ελιγμούς. Συνεπώς, η Επιτροπή θα εξετάσει τον τρόπο συνεκτίμησης των ευρύτερων δεξιοτήτων οδήγησης ή ακόμη και αξιολόγησης των αξιών και της συμπεριφοράς που συνδέονται με την οδική ασφάλεια (επίγνωση των κινδύνων) και την αμυντική οδήγηση, την ενεργειακά αποδοτική οδήγηση (ενίσχυση των βασικών στοιχείων την οικολογική οδήγηση στο πλαίσιο των προγραμμάτων θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης).

- **Κατάρτιση μετά τη χορήγηση της άδειας**

Η συνεχής κατάρτιση μετά τη χορήγηση της άδειας για μη επαγγελματίες οδηγούς θα πρέπει να εξεταστεί δεδομένου ότι, με τη γήρανση του πληθυσμού της Ευρώπης, το θέμα της διατήρησης της ικανότητας των ηλικιωμένων να οδηγούν θα αποκτά όλο και μεγαλύτερη σημασία. Οι δράσεις που είναι δυνατόν να αναληφθούν στον τομέα αυτό θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το δικαίωμα κινητικότητας των ατόμων με αναπηρία και των ηλικιωμένων, καθώς και την υιοθέτηση εναλλακτικών λύσεων.

Δράση:

Η Επιτροπή θα συνεργαστεί δεόντως με τα κράτη μέλη για τη χάραξη μιας κοινής στρατηγικής για την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα οδικής ασφάλειας, η οποία θα περιλαμβάνει την ενσωμάτωσή της στη διαδικασία απόκτησης της άδειας καθώς και κοινές ελάχιστες απαιτήσεις για τους δασκάλους οδήγησης.

Στόχος αριθ. 2: Αύξηση της ικανότητας επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας

Σύμφωνα με την εκ των υστέρων αξιολόγηση του 3^{ου} RSAP, η ικανότητα επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τη δημιουργία των απαιτούμενων συνθηκών για σημαντική μείωση του αριθμού θανάτων και τραυματισμών, ειδικότερα όταν εφαρμόζεται εντατικά και προβάλλεται ευρέως. Η δημόσια διαβούλευση επιβεβαίωσε επίσης ότι η ικανότητα επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας θα κατέχει ιδιαίτερη θέση στις νέες πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια. Το

πλήρες δυναμικό μιας ευρωπαϊκής στρατηγικής για την επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας δεν επιτεύχθηκε κατά τη διάρκεια του προηγούμενου προγράμματος, κυρίως λόγω της έλλειψης προόδου όσον αφορά την πρόταση της Επιτροπής για τη διασυνοριακή επιβολή της νομοθεσίας.

Η εν λόγω στρατηγική θα πρέπει να στηρίζεται στους ακόλουθους άξονες:

- **Διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών στον τομέα της οδικής ασφάλειας**

Οι εργασίες που ξεκίνησαν το 2008 σχετικά με την πρόταση οδηγίας για την επιβολή της νομοθεσίας στον τομέα της οδικής ασφάλειας πρέπει να συνεχιστούν. Με στόχο τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών για παραβάσεις με σοβαρές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, το προτεινόμενο κείμενο⁶ αποτελεί ένα βήμα προς την κατεύθυνση της ισότιμης μεταχείρισης των παραβατών.

- **Εκστρατείες για την επιβολή κανόνων οδικής κυκλοφορίας**

Ο μεγαλύτερος συντονισμός και η ανταλλαγή ορθών πρακτικών συμβάλλουν στην αισθητή βελτίωση της αποτελεσματικότητας τόσο όσον αφορά την επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας όσο και τη διενέργεια ελέγχων. Η αρχή των στοχοθετημένων εκστρατειών ελέγχου που έχουν ήδη διοργανωθεί εντός και μεταξύ αρκετών κρατών μελών πρέπει να ενθαρρυνθεί και να γενικευθεί. Επίσης, η πείρα δείχνει ότι τα καλύτερα αποτελέσματα επιτυγχάνονται με τον συνδυασμό της πολιτικής ελέγχου με τις πληροφορίες των χρηστών. Επομένως, η Επιτροπή θα συνεχίσει να στηρίζει τις δράσεις πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης, ιδίως για τους νέους.

- **Η τεχνολογία οχημάτων στην υπηρεσία της επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας**

Οι τεχνολογικές εξελίξεις, όπως τα συστήματα εντός των οχημάτων τα οποία παρέχουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τα όρια ταχύτητας θα μπορούσαν να συμβάλουν στην καλύτερη επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας όσον αφορά τα όρια ταχύτητας. Επειδή τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα γίνονται ολοένα και περισσότερα στους δρόμους, γεγονός επίσης που αυξάνει τον κίνδυνο να εμπλακούν σε ατυχήματα, πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο τοποθέτησης συστημάτων περιορισμού ταχύτητας στα εν λόγω οχήματα, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που προσδιορίστηκαν ήδη από την Επιτροπή⁷, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα κοινά οφέλη για το περιβάλλον και το κλίμα. Όσον αφορά την οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, οι ποινές πρέπει να συνοδεύονται από προληπτικά μέτρα. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσο ενδείκνυται να ληφθούν μέτρα για την υποχρεωτική εγκατάσταση στα οχήματα διατάξεων για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος, για παράδειγμα όσον αφορά τους επαγγελματίες μεταφορείς (π.χ. σχολικά λεωφορεία).

- **Εθνικοί στόχοι όσον αφορά την επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας**

Η αποτελεσματικότητα των πολιτικών για την οδική ασφάλεια εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ένταση των ελέγχων συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ασφάλειας. Η Επιτροπή

⁶ Λαμβάνοντας υπόψη τη νομοθεσία της ΕΕ για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

⁷ COM(2009) 593 τελικό.

ενθαρρύνει τον καθορισμό εθνικών στόχων ελέγχου και την ένταξή τους στα «εθνικά σχέδια επιβολής»⁸.

Δράσεις:

- Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την καθιέρωση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών στον τομέα της οδικής ασφάλειας.
- Η Επιτροπή θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη χάραξη κοινής στρατηγικής όσον αφορά την επιβολή των κανόνων οδικής ασφάλειας, η οποία θα περιλαμβάνει:
 1. τη δυνατότητα τοποθέτησης συστημάτων περιορισμού ταχύτητας σε ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και υποχρεωτικής εγκατάστασης, σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις, διατάξεων για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος·
 2. την κατάρτιση εθνικών σχεδίων εφαρμογής.

Στόχος αριθ. 3: Ασφαλέστερη οδική υποδομή

Τα περισσότερα θανατηφόρα δυστυχήματα συμβαίνουν στους επαρχιακούς δρόμους και στις αστικές οδούς (56% και 44% αντιστοίχως το 2008, σε σύγκριση με 6% στους αυτοκινητοδρόμους). Συνεπώς, θα πρέπει να βρεθούν τρόποι για τη σταδιακή επέκταση των σχετικών αρχών της ασφαλούς διαχείρισης της υποδομής στο δευτερεύον οδικό δίκτυο των κρατών μελών, λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας.

Η Επιτροπή θα διασφαλίσει την ενσωμάτωση απαιτήσεων ασφαλείας στις αιτήσεις χρηματοδότησης από τα ταμεία της ΕΕ για έργα οδικής υποδομής στα κράτη μέλη. Θα διερευνηθεί επίσης η επέκταση της αρχής αυτής στην εξωτερική βοήθεια.

Δράσεις:

Η Επιτροπή:

1. θα διασφαλίσει τη χορήγηση ευρωπαϊκών κονδυλίων μόνο στις υποδομές που είναι σύμφωνες με τις οδηγίες για την οδική ασφάλεια και την ασφάλεια των σηράγγων·
2. θα προωθήσει την εφαρμογή των σχετικών αρχών για τη διαχείριση της ασφάλειας των υποδομών στις δευτερεύουσες οδούς των κρατών μελών, ιδίως μέσω της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών.

Στόχος αριθ. 4: Ασφαλέστερα οχήματα

⁸ Βλ. τη σύσταση της Επιτροπής (2004/345/ΕΚ) για την επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας (ΕΕ L 111 της 17.4.2004, σ. 75).

Κατά την περίοδο την οποία καλύπτει το 3^ο RSAP σημειώθηκε σημαντική πρόοδος όσον αφορά την ασφάλεια των οχημάτων. Παρόλο που η ασφάλεια των αυτοκινήτων αυξήθηκε, κυρίως χάρη στην ευρεία χρήση παθητικών διατάξεων ασφάλειας όπως οι ζώνες ασφαλείας, οι αερόσακοι και τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφάλειας, άλλα οχήματα, και ειδικότερα οι μοτοσυκλέτες, δεν έτυχαν της ίδιας προσοχής. Επιπλέον, νέα προβλήματα ασφάλειας θα ανακύψουν κατά τα επόμενα έτη δεδομένου του συνεχώς αυξανόμενου αριθμού των οχημάτων εναλλακτικής πρόωσης.

• Τα σημερινά οχήματα

Κατά τα τελευταία έτη έχει θεσπιστεί ή βρίσκεται στο στάδιο της επεξεργασίας μεγάλος αριθμός τεχνικών προτύπων και απαιτήσεων για την ασφάλεια των οχημάτων⁹. Ο αντίκτυπός τους θα γίνει πλήρως αντιληπτός μέσα στην επόμενη δεκαετία.

Μετά τη διάθεσή τους στην αγορά, τα οχήματα πρέπει να συνεχίζουν να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας για όλη τη διάρκεια της ζωής τους. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει και θα προτείνει, μετά την εκτίμηση αντίκτυπου, την ανάληψη δράσης στον τομέα της εναρμόνισης και της προοδευτικής ενίσχυσης της νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων¹⁰ και τον τεχνικό οδικό έλεγχο των οχημάτων¹¹. Απώτερος στόχος είναι η αμοιβαία αναγνώριση των τεχνικών ελέγχων οχημάτων μεταξύ κρατών των μελών.

Επί του παρόντος, τα στοιχεία των οχημάτων (τύπος έγκρισης, ταξινόμηση, αποτελέσματα ελέγχων, κ.λπ.) είναι σε διαφορετική μορφή σε κάθε κράτος μέλος. Η επιτροπή θα μελετήσει τη δημιουργία ευρωπαϊκής ηλεκτρονικής πλατφόρμας για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής των πληροφοριών αυτών.

• Τα οχήματα του αύριο

Όπως εκτίθεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο "Ευρωπαϊκή στρατηγική για τα καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα"¹², η ανάπτυξη και η διάδοση οχημάτων εναλλακτικής πρόωσης αποτελεί βασική προτεραιότητα για την επόμενη δεκαετία, με σκοπό τη μείωση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου των οδικών μεταφορών. Ωστόσο, τα χαρακτηριστικά ορισμένων εξ αυτών των οχημάτων τα καθιστούν ριζικά διαφορετικά από τα παραδοσιακά οχήματα και ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στην ασφάλεια. Μια ολοκληρωμένη και συντονισμένη προσέγγιση έχει συνεπώς τεράστια σημασία για τον σαφή προσδιορισμό του αντίκτυπου για όλους τους σχετικούς παράγοντες (όπως η υποδομή και οι ευάλωτοι χρήστες) καθώς και των λύσεων που θα πρέπει να δοθούν (έρευνα, τυποποίηση, κ.λπ. .

Σημαντική συνδρομή στην οδική ασφάλεια αναμένεται επίσης από τη διάδοση των «συνεργαζόμενων συστημάτων», με τα οποία επιτυγχάνεται ανταλλαγή δεδομένων και αλληλεπίδραση μεταξύ των οχημάτων, της υποδομής και άλλων οχημάτων που κινούνται στον ίδιο χώρο, ώστε να ενημερώνονται οι οδηγοί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, να περιορίζονται οι κίνδυνοι ατυχημάτων και να διευκολύνεται η ροή της κυκλοφορίας γενικότερα.

Δράσεις:

⁹ Η ασφάλεια των μοτοσυκλετών θα αποτελέσει αντικείμενο πρότασης κανονισμού για την έγκριση των δίκυκλων και τρίκυκλων καθώς και των τετράκυκλων.

¹⁰ EE L 141, της 6.6.2009, σ. 12.

¹¹ EE L 203, της 10.8.2000, σ. 1.

¹² (COM(2010) 186 τελικό.

Η Επιτροπή:

- 1. θα υποβάλει προτάσεις ώστε να ενθαρρυνθεί η πρόοδος όσον αφορά την ενεργητική και παθητική ασφάλεια των οχημάτων, όπως των μοτοσυκλετών και των ηλεκτρικών οχημάτων ·***
- 2. θα υποβάλει προτάσεις για την προοδευτική εναρμόνιση και ενίσχυση των τεχνικών ελέγχων και των οδικών τεχνικών ελέγχων·***
- 3. θα αξιολογήσει περαιτέρω τον αντίκτυπο και τα οφέλη των συνεργαζόμενων συστημάτων για τον εντοπισμό των πλέον αποτελεσματικών εφαρμογών και θα διατυπώσει συστάσεις σχετικά με τα ενδεδειγμένα μέτρα για τη συγχρονισμένη εγκατάστασή τους.***

Στόχος αριθ. 5: Προώθηση της χρήσης σύγχρονης τεχνολογίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας

Διάφορες μελέτες και ερευνητικές δραστηριότητες σχετικά με τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ΕΣΜ) διεξήχθησαν κατά την περίοδο που καλύπτει το 3^ο RSAP. Τα ΕΣΜ διαθέτουν το απαιτούμενο δυναμικό για να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, για παράδειγμα μέσω της υιοθέτησης συστημάτων εντοπισμού συμβάντων και παρακολούθησης της κυκλοφορίας που είναι ικανά να παρέχουν πληροφορίες στους οδικούς χρήστες σε πραγματικό χρόνο.

Στο πλαίσιο της εφαρμογής του σχεδίου δράσης ΕΣΜ¹³ και της προτεινόμενης οδηγίας ΕΣΜ¹⁴, η Επιτροπή θα προτείνει τις απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές για την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ οχημάτων (V2V), μεταξύ οχημάτων και υποδομών (V2I) και μεταξύ υποδομών (I2I). Η δυνατότητα επέκτασης της εφαρμογής προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης (ADAS) όπως συστημάτων προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας, συστήματος προειδοποίησης για την αποφυγή των συγκρούσεων ή συστημάτων αναγνώρισης πεζών με την εκ των υστέρων τοποθέτησή τους στα υπάρχοντα εμπορικά και/ή ιδιωτικά οχήματα θα πρέπει επίσης να εξεταστεί περαιτέρω. Η ταχεία εξάπλωση και η ευρεία υιοθέτηση από την αγορά εφαρμογών του είδους αυτού για την ενίσχυση της ασφάλειας πρέπει να προωθηθούν ώστε να αξιοποιηθούν στο έπακρο τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν.

Εντός της επόμενης επταετίας, τα ΕΣΜ θα συμβάλουν αποφασιστικά στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ταχύτητας των ενεργειών διάσωσης, και πιο συγκεκριμένα η υιοθέτηση του πανευρωπαϊκού συστήματος κλήσης έκτακτης ανάγκης με το οποίο θα εξοπλίζονται τα οχήματα, eCall¹⁵. Ο αντίκτυπος και το πεδίο εφαρμογής για την επέκταση της χρήσης συστήματος eCall πρέπει να εξεταστούν, ιδίως με σκοπό τη βελτίωση των ενεργειών διάσωσης για τους μοτοσυκλετιστές, τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα λεωφορεία.

Τέλος, παρά τη θετική συμβολή τους στην οδική ασφάλεια, η ανάπτυξη των ΕΣΜ, και ειδικότερα των συστημάτων εντός των οχημάτων και των νομαδικών συσκευών, θέτει

¹³ COM(2008) 886.

¹⁴ COM(2008) 887.

¹⁵ Βλ. COM(2009) 434 τελικό.

ορισμένα ερωτήματα από την άποψη της ασφάλειας (διάσπαση της προσοχής, αντίκτυπος στην κατάρτιση, κ.λπ.) θα πρέπει να διερευνηθούν.

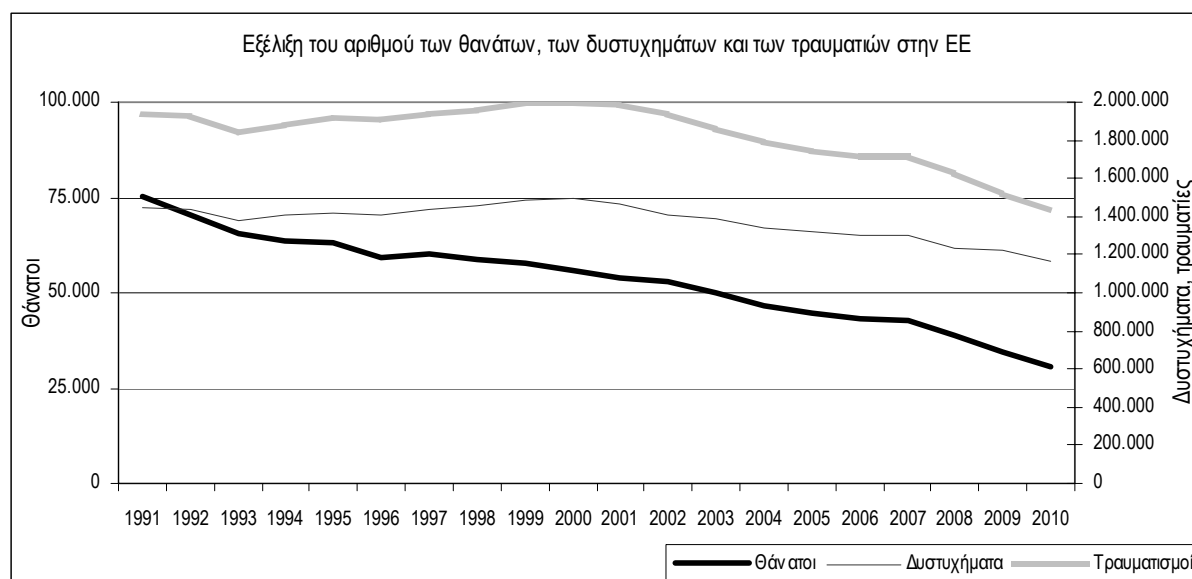
Δράσεις:

Στο πλαίσιο της εφαρμογής του σχεδίου δράσης και της προτεινόμενης οδηγίας ΕΣΜ, η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη με σκοπό:

- 1. την αξιολόγηση της εφικτότητας του εκ των υστέρων εξοπλισμού των εμπορικών και των ιδιωτικών οχημάτων με προηγμένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης·*
- 2. την επιτάχυνση της διάδοσης της υπηρεσίας e-Call και εξέταση της δυνατότητας επέκτασής της σε άλλα οχήματα.*

Στόχος αριθ. 6: Βελτίωση των υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών και μετατραυματικής περίθαλψης

Παρόλο που ο αριθμός των θανάτων μειώθηκε στο διάστημα 2001-2010, ο αριθμός των τραυματισμών να εξακολουθεί να είναι πολύ υψηλός όπως φαίνεται από τον πίνακα κατωτέρω. Όπως έχουν κατ' επανάληψη τονίσει οι ενδιαφερόμενοι φορείς στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης, η μείωση του αριθμού των τραυματισμών πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για την Ευρώπη κατά την επόμενη δεκαετία. Οι τραυματισμοί σε τροχαία δυστυχήματα έχουν αναγνωριστεί ως σοβαρό πρόβλημα δημόσιας υγείας σε διεθνές επίπεδο, ειδικότερα από τον ΠΟΥ¹⁶ και στο πλαίσιο της Δεκαετίας για δράση στον τομέα της οδικής ασφάλειας των ΗΕ.



Για τη μείωση της σοβαρότητας των τραυματισμών σε τροχαία δυστυχήματα απαιτούνται διάφορες ενέργειες, όπως για παράδειγμα στον τομέα της ασφάλειας του οχήματος και της

¹⁶ Παγκόσμια έκθεση για την πρόληψη των τραυματισμών σε τροχαία δυστυχήματα, ΠΟΥ, 2004.

υποδομής, των ΕΣΜ, της ταχύτητας και του συντονισμού της άμεσης επέμβασης, της αποτελεσματικότητας των πρώτων βοηθειών κ.λπ..

Ως εκ τούτου, η επιτροπή θα αναπτύξει τα στοιχεία μιας συνολικής στρατηγικής δράσης για τους τραυματισμούς σε τροχαία δυστυχήματα και την παροχή πρώτων βοηθειών, με τη βοήθεια ειδικής ομάδας δράσης στην οποία θα συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι φορείς, εκπρόσωποι διεθνών και μη κυβερνητικών οργανώσεων, κυβερνητικοί εμπειρογνώμονες και η Επιτροπή.

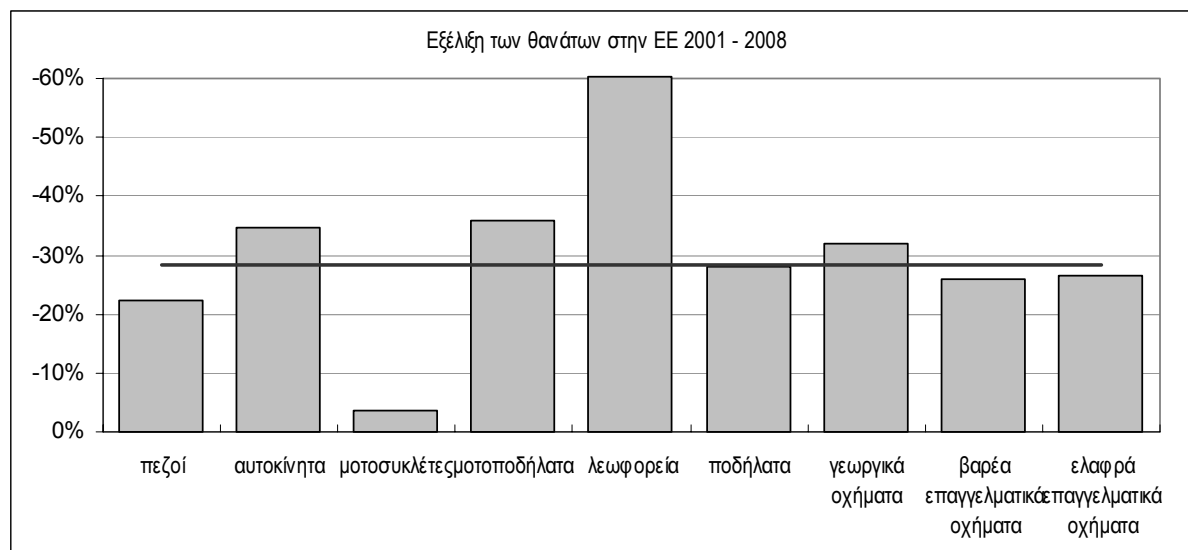
Αρχικά, θα επιδιωχθεί η από κοινού κατανόηση εννοιών που συνδέονται με την απώλεια ανθρώπινων ζώων και ο εντοπισμός τρόπων δράσης για τη βελτίωση της πρόληψης και της παρέμβασης, περιλαμβανομένου του κοινωνικού και οικονομικού αντικτύπου. Βάσει αυτών, θα καταστεί δυνατός ο καθορισμός ενεργειών, όπως η ανταλλαγή ορθών πρακτικών, η εκπόνηση οδηγιών άμεσης επέμβασης, η κοινή προσέγγιση του ορισμού των σοβαρών και ελαφρών τραυματισμών, η προώθηση της δημιουργίας μικτών ομάδων διάσωσης μεταξύ των κρατών μελών, κ.λπ..

Δράση

Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και άλλους φορείς που εμπλέκονται στην οδική ασφάλεια, η Επιτροπή θα προτείνει τη χάραξη μιας συνολικής στρατηγικής για την ανάληψη δράσης στον τομέα των τροχαίων δυστυχημάτων και των πρώτων βοηθειών.

Στόχος αριθ. 7: Προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου

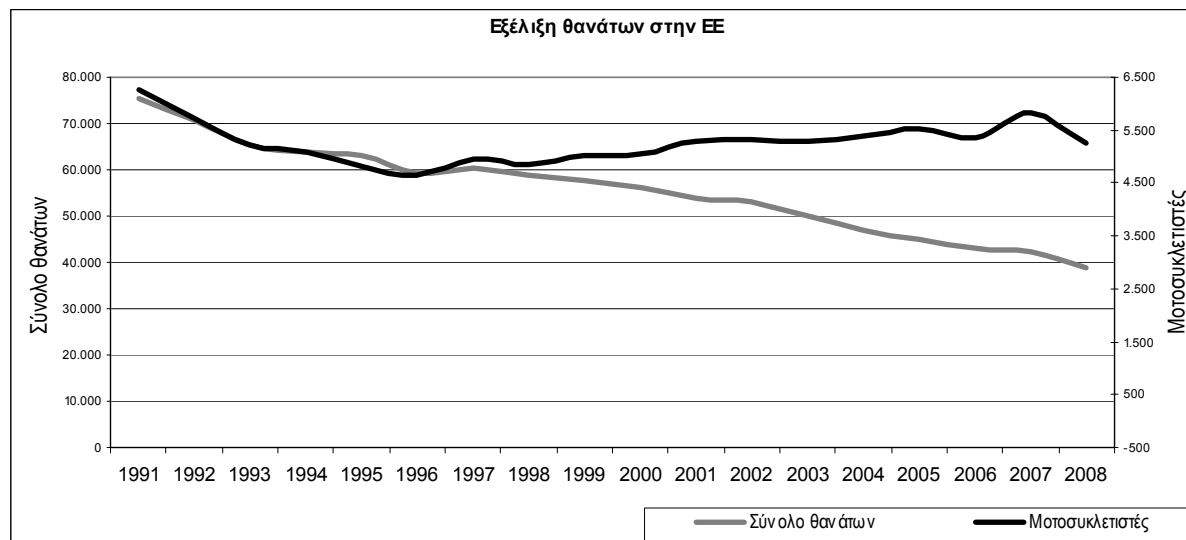
Ο αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών ευάλωτων οδικών χρηστών όπως οι μοτοσικλετιστές, οι μοτοποδηλάτες, οι ποδηλάτες και οι πεζοί είναι υψηλός και σε ορισμένα ευρωπαϊκά κράτη εξακολουθεί να αυξάνεται. Το 2008, ο αριθμός αυτός αντιπροσώπευε 45% του συνολικού αριθμού θανάτων σε τροχαία δυστυχήματα και τα στατιστικά στοιχεία (βλ. το γράφημα κατωτέρω) μαρτυρούν ότι μέχρι στιγμής δεν έχουν τύχει της απαιτούμενης προσοχής.



Επίσης, και άλλοι χρήστες παρουσιάζουν μία εγγενή «ευπάθεια» (όπως για παράδειγμα οι ηλικιωμένοι, τα μικρά παιδιά, οι ανάπηροι), ανεξαρτήτως του ρόλου τους στην κυκλοφορία (πεζοί, οδηγοί, επιβάτες). Οι χρήστες αυτοί είναι ιδιαίτερα ευάλωτοι στις αστικές περιοχές¹⁷.

- **Οδηγοί δικύκλων με κινητήρα**

Πρόκειται για ομάδα με συνεχώς αυξανόμενο αριθμό χρηστών η οποία παρουσιάζει τις μεγαλύτερες δυσχέρειες από την άποψη της αισθητής μείωσης του αριθμού των δυστυχημάτων και των θανάτων. Πιο συγκεκριμένα, όπως φαίνεται στο κατωτέρω γράφημα, το ποσοστό μείωσης των θανάτων μεταξύ των μοτοσικλετών είναι χαμηλότερο απ' ό,τι για τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου¹⁸.



Το πρόβλημα της ασφάλειας των μοτοσικλετών πρέπει να αντιμετωπιστεί με μια σειρά ενεργειών οι οποίες θα αποβλέπουν:

1. στη βελτίωση της ευαισθητοποίησης των λοιπών χρηστών του οδικού δικτύου σχετικά με τους επιβαίνοντες σε δίκυκλα με κινητήρα.
2. στην ενθάρρυνση της έρευνας και των τεχνικών εξελίξεων με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας όσων επιβαίνουν σε δίκυκλα με κινητήρα και στη μείωση των συνεπειών των ατυχημάτων, όπως μέσα ατομικής προστασίας, αερόσακοι, η χρήση εφαρμογών (ITS- π.χ. e-call) και προοδευτική εγκατάσταση προηγμένων συστημάτων πέδησης, κατάλληλα μέτρα παρεμπόδισης των μετατροπών, κλπ. Η Επιτροπή θα προτείνει να επεκταθεί στα δίκυκλα με κινητήρα η υφιστάμενη νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με τους τεχνικούς ελέγχους. Τέλος, θα πρέπει να συνεχιστούν οι προσπάθειες που καταβάλλονται για την καλύτερη προσαρμογή της οδικής υποδομής στα δίκυκλα με κινητήρα (ασφαλέστερα κιγκλιδώματα).
3. Ενθάρρυνση των κρατών μελών για επικέντρωση των προσπαθειών επιβολής της νομοθεσίας στην ταχύτητα, στην οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, στη

¹⁷ Οι ηλικιωμένοι άνω των 65 ετών αντιστοιχούσαν το 2008 σε 28% των νεκρών σε τροχαία δυστυχήματα στις αστικές περιοχές.

¹⁸ Στο διάστημα 2001 - 2008, το ποσοστό μείωσης των θανάτων σε τροχαία δυστυχήματα για τα δίκυκλα με κινητήρα ήταν μόνο 4% σε σύγκριση με 35% για τους επιβάτες και τους οδηγούς αυτοκινήτων.

χρήση προστατευτικού κράνους, στη μετατροπή των οχημάτων και στην οδήγηση χωρίς την απαιτούμενη άδεια.

- **Πεζοί, ποδηλάτες**

Το 2008, οι ποδηλάτες και οι πεζοί αντιπροσώπευαν το 27% των νεκρών σε τροχαία δυστυχήματα (47% στις αστικές περιοχές). Για πολλούς εν δυνάμει ποδηλάτες, οι πραγματικοί ή αντιληπτοί κίνδυνοι που συνδέονται με την οδική ασφάλεια εξακολουθούν να παραμένουν αποφασιστικής σημασίας εμπόδιο. Οι εθνικές και τοπικές κυβερνήσεις εμπλέκονται ολοένα και περισσότερο στην προώθηση των μετακινήσεων με ποδήλατο ή με τα πόδια, πράγμα που σημαίνει ότι θα πρέπει να αποδίδεται όλο και μεγαλύτερη προσοχή στα θέματα οδικής ασφάλειας.

Από το 2003, έχει θεσπιστεί νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ για τον περιορισμό των κινδύνων τραυματισμών (π.χ. στοιχεία απορρόφησης ενέργειας στο εμπρόσθιο τμήμα των αυτοκινήτων, προηγμένα συστήματα πέδησης, κάτοπτρα τυφλής γωνίας, κ.λπ). Θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο ανάληψης περαιτέρω ενεργειών (π.χ. αυξημένη ορατότητα, έλεγχος ταχύτητας, κατάλληλη υποδομή για μη μηχανοκίνητη μεταφορά, διαχωρισμός επικίνδυνης μικτής κυκλοφορίας, κ.λπ). Εφόσον το πρόβλημα συνδέεται κυρίως με την αστική διαχείριση, οι περισσότερες από τις ενέργειες θα πρέπει να διεξαχθούν σε τοπικό επίπεδο, σύμφωνα με το σχέδιο δράσης της Επιτροπής για την αστική κινητικότητα¹⁹. Δεδομένων των σημαντικών οφελών της ποδηλασίας για το περιβάλλον, το κλίμα, τη μείωση της συμφόρησης και τη δημόσια υγεία, είναι σκόπιμο να εξετασθεί κατά πόσο μπορούν να αναληφθούν περισσότερες δράσεις στον εν λόγω τομέα.

- **Ηλικιωμένοι και άτομα με αναπηρίες**

Οι ηλικιωμένοι αντιστοιχούν σε 20% των θυμάτων θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων (40% ως πεζοί) το 2008. Η γήρανση του πληθυσμού επιβάλλει να δοθεί έμφαση στην εκτίμηση των αναγκών της ευάλωτης αυτής κατηγορίας οδικών χρηστών. Επίσης, τα άτομα με αναπηρίες διατρέχουν σημαντικό κίνδυνο. Μέχρι στιγμής διαθέτουμε λίγα στοιχεία στον τομέα αυτό και, συνεπώς, απαιτούνται περαιτέρω έρευνες με επίκεντρο την εν λόγω ομάδα χρηστών, οι οποίες θα αφορούν μεταξύ άλλων, και τα ιατρικά κριτήρια βάσει των οποίων εξετάζεται αν η φυσική τους κατάσταση επιτρέπει την οδήγηση.

Δράσεις

- **Η Επιτροπή θα υποβάλει τις ενδεδειγμένες προτάσεις με σκοπό:**

1. *την παρακολούθηση και περαιτέρω ανάπτυξη τεχνικών προτύπων για την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου·*
2. *την επέκταση των ελέγχων οχημάτων στα δίκυκλα με κινητήρα·*
3. *την ενίσχυση της ασφάλειας των ποδηλατών και άλλων ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, π.χ. ενθαρρύνοντας τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών.*

¹⁹ COM(2009) 490 τελικό.

- Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλουν περαιτέρω προσπάθειες για την ανταλλαγή πληροφοριών, την επικοινωνία και το διάλογο μεταξύ οδικών χρηστών και με τις αρμόδιες αρχές. Η Επιτροπή θα συμβάλει στις προσπάθειες αυτές.

5. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ 2011-2020

5.1 Μεγαλύτερη ανάληψη δεσμεύσεων απ' όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη μέσω ισχυρότερης διακυβέρνησης

- **Προτεραιότητα για την εφαρμογή του νομοθετικού κεκτημένου της ΕΕ στον τομέα της οδικής ασφάλειας**

Με περισσότερες από δώδεκα νομοθετικές πράξεις για την οδική ασφάλεια, το κεκτημένο της ΕΕ έχει στην ουσία ολοκληρωθεί. Η Επιτροπή προτίθεται να δώσει προτεραιότητα στην παρακολούθηση της πλήρους και ορθής εφαρμογής του κεκτημένου της ΕΕ στον τομέα της οδικής ασφάλειας από τα κράτη μέλη.

- **Δημιουργία πλαισίου ανοικτής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής**

Πρέπει να δημιουργηθεί διαρθρωμένο πλαίσιο για την ανοικτή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής για την εφαρμογή της πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια και για την παρακολούθηση της προόδου που επιτυγχάνεται. Το πλαίσιο αυτό θα περιλαμβάνει:

- την κατάρτιση από τα κράτη μέλη εθνικών σχεδίων οδικής ασφάλειας. Τα εν λόγω σχέδια θα περιγράφουν τα μέσα επίτευξης του κοινού στόχου, και θα περιλαμβάνουν χρονοδιάγραμμα και λεπτομέρειες του εθνικού σχεδίου. Θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν συγκεκριμένους εθνικούς στόχους ανάλογα με την κατάσταση που επικρατεί σε καθένα απ' αυτά·
- στενή συνεργασία μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών με σκοπό την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη του κοινού στόχου και τη βελτίωση της συγκέντρωση δεδομένων, της ανταλλαγής εμπειριών, της αδελφοποίησης και της ανταλλαγής ορθών πρακτικών.

5.2 Κοινά εργαλεία παρακολούθησης και αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των πολιτικών για την οδική ασφάλεια

- **Βελτίωση της παρακολούθησης μέσω της συγκέντρωσης και της ανάλυσης δεδομένων**

Βάσει απόφασης του Συμβουλίου του 1993²⁰, τα κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιούν στην Επιτροπή στοιχεία για τα τροχαία δυστυχήματα, θανατηφόρα ή όχι, τα οποία σημειώνονται στην επικράτειά τους με σκοπό τη δημιουργία της κοινοτικής τράπεζας δεδομένων CARE.

²⁰ ΕΕ L 329, της 30.12.1993, σ. 63

Η ποιότητα και συμβατότητα των δεδομένων της βάσης CARE είναι, κατά κανόνα, ικανοποιητικές με εξαίρεση τη συγκρισιμότητα των δεδομένων όσον αφορά τους τραυματισμούς. Επίσης, πρέπει να καταβληθούν ακόμη πολλές προσπάθειες όσον αφορά τους δείκτες έκθεσης σε κινδύνους και τους δείκτες επιδόσεων.

Τα διαθέσιμα στοιχεία και γνώσεις για την οδική ασφάλεια στην Ευρώπη αναρτώνται στο διαδίκτυο μέσω του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας (ΕΠΟΑ). Το ολοκληρωμένο αυτό εργαλείο έχει τεράστια σημασία για την παρακολούθηση των εφαρμογών οδικής ασφάλειας, την αξιολόγηση του αντικτύπου της και τον σχεδιασμό νέων πρωτοβουλιών. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να καταβάλλει προσπάθειες για την περαιτέρω ανάπτυξη του ΕΠΟΑ μεταξύ άλλων με ενέργειες που θα αφορούν την επικοινωνία και την ενημέρωση των πολιτών σε θέματα οδικής ασφάλειας.

- **Καλύτερη κατανόηση των συγκρούσεων και των κινδύνων**

Η τεχνική διερεύνηση ενός δυστυχήματος μπορεί να προσφέρει πολύτιμες γνώσεις για τη μελλοντική βελτίωση της ασφάλειας των οδικών μεταφορών. Όσον αφορά τις αεροπορικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές, η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού πλαισίου απαιτεί τη συγκρότηση από τα κράτη μέλη ανεξάρτητων φορέων τεχνικής διερεύνησης.

Η Επιτροπή θα εξετάσει το βαθμό στον οποίο οι αρχές και οι μέθοδοι που εφαρμόζονται σε άλλους τρόπους μεταφοράς όσον αφορά τις τεχνικές διερευνήσεις μετά την πρόκληση δυστυχημάτων μπορούν να μεταφερθούν στο πεδίο των οδικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τον ειδικό χαρακτήρα τους.

Η προστιθέμενη αξία της ανάπτυξης και τοποθέτησης συστημάτων καταγραφής δεδομένων για συμβάντα («μαύρα κουτιά»), ιδίως στα επαγγελματικά οχήματα, η οποία αναφέρθηκε ήδη στο 3ο RSAP, θα εξεταστεί αφού ληφθεί υπόψη ο κοινωνικοοικονομικός αντίκτυπος.

Δράσεις:

- **Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη με σκοπό:**

1. *την προώθηση αδελφοποιήσεων και άλλων τρόπων συνεργασίας για τη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας στα κράτη μέλη·*
2. *τη βελτίωση της συλλογής και ανάλυσης δεδομένων όσον αφορά τα δυστυχήματα και την ενίσχυση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας.*

- **Η Επιτροπή:**

3. *θα παρακολουθεί στενά την ορθή εφαρμογή του ευρωπαϊκού κεκτημένου στον τομέα της οδικής ασφάλειας·*
4. *θα εξετάσει την ανάγκη θέσπισης κοινών αρχών για την τεχνική διερεύνηση τροχαίων δυστυχημάτων.*

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Οι προτεινόμενες πολιτικές κατευθύνσεις αποτελούν σχέδιο πιθανών δράσεων που προβλέπονται για την επόμενη δεκαετία. Οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες τόνισαν, ιδίως στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους, τον βαθμό στον οποίο η Ευρώπη, με την παροχή πλαισίου για την ανάληψη δράσης και τη θέση φιλόδοξων στόχων, έχει τονώσει τις προσπάθειες σε όλα τα επίπεδα και έχει συμβάλει στην επίτευξη σημαντικών αποτελεσμάτων.

Οι προτεινόμενες πολιτικές κατευθύνσεις παρέχουν το γενικό πλαίσιο εντός του οποίου είναι δυνατό να αναληφθούν συγκεκριμένες πρωτοβουλίες σε διάφορα επίπεδα: ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό. Τα επιμέρους μέτρα θα υπόκεινται στη δέουσα εκτίμηση αντικτύπου, σύμφωνα με τις αρχές της ΕΕ για τη βελτίωση των κανονιστικών ρυθμίσεων. Ο ρόλος της Επιτροπής θα είναι να υποβάλει προτάσεις σε θέματα στα οποία έχει αρμοδιότητα η ΕΕ και, σε κάθε περίπτωση, να στηρίζει πρωτοβουλίες που αναλαμβάνονται σε διάφορα επίπεδα, ώστε να ενθαρρύνει την ανταλλαγή πληροφοριών, τον εντοπισμό και την προώθηση των καλύτερων αποτελεσμάτων και την προσεκτική παρακολούθηση της προόδου που επιτυγχάνεται.