

**Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών για την Ανακοίνωση της Επιτροπής: Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια — Μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ από σήμερα έως το 2010: ένα ζήτημα που μας αφορά όλους**

(2004/C 109/02)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με θέμα *Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια* [COM(2003) 311 τελικό],

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 2ας Ιουνίου 2003 να ζητήσει τη γνωμοδότησή της επί του θέματος αυτού, σύμφωνα με το άρθρο 265, πρώτη παράγραφος, της συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την απόφαση του Προεδρείου της 14ης Μαΐου 2002 να αναθέσει στην επιτροπή «Πολιτική Εδαφικής Συνοχής» την κατάρτιση σχετικής γνωμοδότησης,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την προηγούμενη γνωμοδότηση της για την Λευκή Βίβλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» COM(2001) 370 τελικό, CdR 54/2001 (1)

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την προηγούμενη γνωμοδότηση της για την ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών «Προτεραιότητες στην οδική ασφάλεια στην ΕΕ — Έκθεση προόδου και ιεράρχηση δράσεων» COM(2000) 125 τελικό, CdR 166/2000 (2)

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το σχέδιο γνωμοδότησης (CdR 184/2003 rev. 2) που υιοθετήθηκε στις 3 Δεκεμβρίου από την Επιτροπή «Πολιτική Εδαφικής Συνοχής» [Εισηγητής: ο κ. **Royston Brady, Μέλος της περιφερειακής αρχής του Δουβλίνου (IRL-EA)**],

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι:

1. Η οδική ασφάλεια επιδρά άμεσα σε όλο το έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε όλους τους κατοίκους της. Το οικονομικό κόστος των 1,3 εκατ. ατυχημάτων που οδήγησαν σε 40 000 θανάτους και σε 1,7 εκατ. τραυματισμούς έχει υπολογιστεί σε 160 δις ευρώ, ενώ οι προσωπικές τραγωδίες δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθούν.
2. Η συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθιστά σαφή την ανάγκη να συμπεριληφθούν στην Κοινή Πολιτική Μεταφορών μέτρα προώθησης της οδικής ασφάλειας.
3. Η εκπλήρωση των στόχων που περιλαμβάνονται στην Κοινή Πολιτική Μεταφορών και στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια είναι τομέας κοινών αρμοδιοτήτων στον οποίο οι τοπικές και περιφερειακές αρχές μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο.
4. Η επιτροπή πρότεινε στην ΕΕ να θέσει ως στόχο τη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού θανάτων από τροχαία ατυχήματα από σήμερα έως το 2010.

κατά την 53η σύνοδο ολομέλειάς της, της 11ης και 12ης Φεβρουαρίου 2004 (συνεδρίαση της 11ης Φεβρουαρίου), υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση

## 1. Οι απόψεις της Επιτροπής των Περιφερειών

1.1 Η Επιτροπή των Περιφερειών εκφράζει την ικανοποίησή της για την σημαντική συμβολή της ανακοίνωσης και του προγράμματος δράσης στις συνεχιζόμενες προσπάθειες ενίσχυσης και προώθησης της οδικής ασφάλειας.

1.2 Η ΕΤΠ εγκρίνει το στόχο για μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού τροχαίων ατυχημάτων από σήμερα έως το 2010 και εκφράζει την ικανοποίησή της για την έγκριση του στόχου αυτού από το Συμβούλιο. Όπως τονίζεται στην ανακοίνωση, ο στόχος αυτός αποτελεί σοβαρό συλλογικό εγχείρημα που περιλαμβάνει ευθύνες και δράσεις σε όλα τα επίπεδα δημόσιων αρχών. Ο καθορισμός στόχων, η ανάθεση αρμοδιοτήτων, και ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός αποτελούν βασικούς παράγοντες για την επιτυχία του. Ωστόσο, η ΕΤΠ κρίνει ότι θα πρέπει να εξεταστεί καλύτερα ο στόχος του προγράμματος δράσης. Δεδομένου ότι ο αριθμός των τρο-

χαίων ατυχημάτων μειώθηκε κατά 50 % τα τελευταία 30 χρόνια, ο στόχος επιπλέον μείωσης κατά 50 % από σήμερα έως το 2010 μπορεί να θεωρηθεί εξαιρετικά φιλόδοξος, ειδικά εάν εξεταστεί στο πλαίσιο των μέτρων που αναφέρονται στο πρόγραμμα δράσης. Δεδομένου ότι τα ποσοστά των θανάτων από τροχαία και των ατυχημάτων ποικίλουν στην ΕΕ, είναι εξίσου σημαντικό η προσδοκώμενη μείωση να επιτευχθεί στα κράτη μέλη αφού ληφθούν κυρίως υπόψη, αφενός, το ποσοστό των οδικών ατυχημάτων και, αφετέρου, τα καλά αποτελέσματα που έχουν ήδη σημειωθεί στον τομέα της οδικής ασφάλειας και να επιτευχθεί για όλους τους χρήστες και όχι μόνο για τους οδηγούς αυτοκινήτων.

1.3 Μολονότι ο αριθμός θανάτων και τραυματισμών που οφείλονται σε τροχαία ατυχήματα έχει μειωθεί, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι δεν υπάρχει περιθώριο για εφησυχασμό καθώς η κατάσταση στους δρόμους της ΕΕ παραμένει απαράδεκτη.

(1) ΕΕ C 192 της 12.8.2002, σ. 8.

(2) ΕΕ C 22 της 24.1.2001, σ. 25.

1.4 Η ΕΤΠ τονίζει ότι τα δικαιώματα των μεμονωμένων χρηστών του οδικού δικτύου δεν πρέπει να υπερέχουν του δικαιώματος του κοινωνικού για ασφάλεια.

1.5 Η επιτυχία του προγράμματος δράσης απαιτεί προσπάθεια και πόρους από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και η Επιτροπή των Περιφερειών εκφράζει την ικανοποίησή της για την αναγνώριση εκ μέρους της Επιτροπής του βασικού ρόλου που διαδραματίζουν οι τοπικές και περιφερειακές αρχές. Η ΕΤΠ εκφράζει, επίσης, την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Επιτροπή υιοθέτησε πολλές συστάσεις της που διατυπώθηκαν στη γνωμοδότησή της «Προτεραιότητες στην οδική ασφάλεια στην ΕΕ — Έκθεση προόδου και ιεράρχηση δράσεων»<sup>(3)</sup>.

1.6 Η ΕΤΠ διατείνεται ότι έχει ιδιαίτερη σημασία η ανάληψη δράσης σε κοινοτικό επίπεδο, όταν σχετίζεται με τη ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας και τις πολυεθνικές εταιρείες, που δραστηριοποιούνται σε παγκόσμιες αγορές. Συνεπώς, η ΕΤΠ αποδέχεται την εφαρμογή της «Ανοιχτής μεθόδου συντονισμού» για ορισμένες πτυχές που αφορούν τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην ΕΕ.

1.7 Η ΕΤΠ αποδέχεται ότι η μη συμμόρφωση των χρηστών του οδικού δικτύου προς τη βασική νομοθεσία οδικής ασφάλειας, ειδικά σε ό,τι αφορά την ταχύτητα και την οδήγηση υπό την επήρεια του οινοπνεύματος, και η μη χρήση συσκευών ατομικής ασφάλειας αποτελούν την κύρια αιτία σοβαρών ατυχημάτων. Η ΕΤΠ υπογραμμίζει ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην εφαρμογή και την επιβολή της υφιστάμενης νομοθεσίας στα κράτη μέλη.

1.8 Η ΕΤΠ εκφράζει την ικανοποίησή της για το χάρτη οδικής ασφάλειας και επιθυμεί την ενεργό προώθησή του. Έχει την πεποίθηση ότι η ΕΤΠ θα μπορούσε να αποτελέσει δίαυλο για την προώθηση του χάρτη στις τοπικές και περιφερειακές αρχές σε όλη την ΕΕ και θα ενθάρρυνε συγκεκριμένες προσπάθειες για την προώθηση του χάρτη στα υποψήφια κράτη.

1.9 Η ΕΤΠ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόταση σχετικά με τη συγκρότηση ευρωπαϊκού παρατηρητηρίου οδικής ασφάλειας καθώς είναι απαραίτητη η συγκέντρωση έγκυρων και συγκρίσιμων δεδομένων, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τα αίτια των ατυχημάτων, ώστε να αναπτυχθούν περαιτέρω στοχοθετημένα μέτρα για ασφαλέστερες οδικές συγκοινωνίες.

1.10 Η ΕΤΠ ενθαρρύνει την ανάπτυξη της τεχνολογίας, όπως τις τυποποιημένες συσκευές καταγραφής (μαύρα κουτιά) που θα μπορούσαν να εγκατασταθούν στα οδικά οχήματα. Η ευρεία διάδοση της χρήσης των συσκευών αυτών θα μπορούσε να επιδράσει καταλυτικά στη συμπεριφορά των οδηγών και να μειώσει το κόστος επιβολής της νομοθεσίας για την ασφάλεια.

1.11 Στο πλαίσιο των υφιστάμενων κοινοτικών πολιτικών, η ΕΤΠ ζητά να δοθούν φορολογικά κίνητρα για την ανάπτυξη και την εγκατάσταση στα οχήματα μηχανισμών που να προωθούν την ασφάλεια. Η ΕΤΠ τονίζει, ωστόσο, ότι η ανάπτυξη χαρακτηριστικών ασφαλείας για τα οχήματα και τους κατόχους τους δε θα πρέπει να γίνεται εις βάρος των υπόλοιπων χρηστών του οδικού δικτύου, που είναι ήδη πιο εύάλωτοι.

1.12 Στην ανακοίνωση επισημαίνεται ότι η ΕΕ έχει τα «οικονομικά μέσα» για τη στήριξη πρωτοβουλιών σχετικά με την οδική ασφάλεια και η ΕΤΠ υπογραμμίζει ότι τα μέσα αυτά θα πρέπει να διατεθούν στις τοπικές και περιφερειακές αρχές για την εφαρμογή στοχοθετημένων προγραμμάτων οδικής ασφάλειας. Οι πτυχές οδικής ασφάλειας πρέπει να αποτελούν, επίσης, κριτήριο για τη

χρηματοδότηση των υποδομών στον τομέα των μεταφορών από τα διαρθρωτικά ταμεία.

1.13 Η ΕΤΠ πιστεύει ότι στην ανακοίνωση θα μπορούσε να είχε αναλυθεί περισσότερο η άποψη και τα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια χρηστών του οδικού δικτύου οι οποίοι δεν οδηγούν, π.χ., των πεζών και των ποδηλατών. Η μικρή σημασία που παραδοσιακά δίνεται σ' αυτούς τους χρήστες του οδικού δικτύου έχει ως αποτέλεσμα την πληθώρα ατυχημάτων στους δρόμους της ΕΕ. Η ΕΤΠ ανησυχεί μήπως το προτεινόμενο πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια ενισχύσει την παραδοσιακή αυτή προκατάληψη.

## 2. Οι συστάσεις της Επιτροπής των Περιφερειών

2.1 Η ΕΤΠ πιστεύει ότι θα πρέπει να μελετηθεί καλύτερα ο στόχος του προγράμματος δράσης. Η μελέτη αυτή μπορεί να περιλαμβάνει τον καθορισμό ενδιάμεσων στόχων για τα επιμέρους κράτη μέλη και για τις διαφορετικές κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου δεδομένου ότι οι διαφορές στον τομέα της οδικής ασφάλειας εντός της ΕΕ είναι σημαντικές. Οι τιθέμενοι στόχοι πρέπει, επίσης, να είναι ρεαλιστικοί και να παρέχουν κίνητρα στις χώρες με καλές επιδόσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Οι ενδεχόμενοι αυτοί υποστόχοι θα πρέπει να καθοριστούν σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τις τοπικές και περιφερειακές αρχές.

2.2 Η ΕΤΠ επικροτεί τη σημερινή εκστρατεία για τα παιδιά που ανέλαβαν από κοινού η Επιτροπή και ο Ερυθρός Σταυρός. Η ΕΤΠ υπογραμμίζει τη σημασία που έχει η ανάπτυξη ορθής συμπεριφοράς κατά την οδήγηση και τη χρήση του οδικού δικτύου για τους νεαρούς οδηγούς και τους χρήστες του οδικού δικτύου και, για το λόγο αυτό, η ΕΤΠ θα επιθυμούσε την υποβολή προτάσεων για ένα πρόγραμμα οδικής ευαισθητοποίησης και ασφαλούς οδήγησης, που να επιχορηγείται από την Επιτροπή και να απευθύνεται σε μαθητές της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, πιθανώς σε συνεργασία με το πρόγραμμα Νεολαία. Η ΕΤΠ τονίζει ότι οι τοπικές και περιφερειακές αρχές θα αποτελούσαν πρόθυμους και ικανούς συνεργάτες βοηθώντας στην εκπόνηση και εφαρμογή ενός τέτοιου προγράμματος.

2.3 Η ΕΤΠ επιθυμεί να δοθεί περισσότερη σημασία στο ρόλο των τοπικών και περιφερειακών αρχών για την καλύτερη εφαρμογή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, σε στενή συνεργασία με τις αστυνομικές δυνάμεις ούτως ώστε να ενισχυθούν σημαντικά τα διαθέσιμα μέσα για την τήρηση της ισχύουσας νομοθεσίας. Ωστόσο, η νομοθεσία δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για να καταστήσει υποχρεωτικές επιπλέον ευθύνες. Αντίθετα, οι ευθύνες αυτές πρέπει να είναι προαιρετικές και να αφορούν κατά κύριο λόγο τα τοπικά θέματα που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια.

2.4 Η ΕΤΠ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόταση να στηρίξει την ανάπτυξη του προγράμματος EuroNCAP σχετικά με την ενσωμάτωση άλλων πτυχών παθητικής ασφάλειας, όπως η προστασία από το σύνδρομο αυχενικού τραυματισμού και η συμβατότητα των οχημάτων, στις περιπτώσεις συγκρούσεων μεταξύ αυτοκινήτων. Ωστόσο, η ΕΤΠ πιστεύει ότι η εκτίμηση του κινδύνου ατυχήματος για τους πεζούς θα πρέπει να ενσωματωθεί υπό τη μορφή τυποποίησης στο πρόγραμμα εκτίμησης EuroNCAP.

2.5 Η ΕΤΠ είναι πεπεισμένη ότι οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να αντιμετωπίσουν την οδική ασφάλεια ως προϋπόθεση για το σχεδιασμό και τον προγραμματισμό οδικών έργων υποδομής, π.χ., μέσω διαβούλευσης με τους υπεύθυνους της οδικής ασφάλειας, για παράδειγμα με την αστυνομία.

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 22 της 24.1.2001, σ. 25.

2.6 Η ΕΤΠ αναγνωρίζει τη μελλοντική συμβολή της βελτίωσης των οδικών υποδομών στη μείωση της σοβαρότητας και της συχνότητας των τροχαίων ατυχημάτων. Ενώ το πρόγραμμα δράσης ορίζει μέτρα σχετικά με τη νέα οδική υποδομή, η ΕΤΠ θα προτιμούσε πρωτοβουλίες για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και για την οδική ασφάλεια στους υφιστάμενους δρόμους, συμπεριλαμβανομένων των αστικών περιοχών. Το ενδεχόμενο γενίκευσης της απαγόρευσης προσπέρασης για τα βαρέα φορτηγά οχήματα στα επικίνδυνα τμήματα του οδικού δικτύου χρήζει, παραδείγματος χάρι, εξέτασης.

2.7 Η ΕΤΠ τονίζει ότι η δικαιοδοσία του ευρωπαϊκού παρατηρητηρίου οδικής ασφάλειας θα μπορούσε να επεκταθεί προκειμένου να διευκολυνθεί η σύγκριση των βέλτιστων πρακτικών και της αποκτηθείσας εμπειρίας από την εφαρμογή των κανόνων για την οδική ασφάλεια και η διάδοσή τους σε άλλους φορείς. Ο ρόλος του παρατηρητηρίου θα μπορούσε, επίσης, να επεκταθεί στη συγκέντρωση συγκριτικών στοιχείων από όλα τα κράτη μέλη σχετικά με το ποσοστό τήρησης των κανόνων της κυκλοφορίας και της ασφάλειας και την σκοπιμότητα ανάληψης συγκεκριμένης δράσης. Η δημοσίευση αυτών των στοιχείων, που θα συγκεντρώνονται συστηματικά, θα παρέχει κίνητρο στα κράτη μέλη να βελτιώσουν την απόδοσή τους στους τομείς αυτούς.

2.8 Η ΕΤΠ θα επιθυμούσε να εξεταστούν καλύτερα οι επιπτώσεις των τροχαίων ατυχημάτων που υφίστανται τα θύματα, οι οικογένειές τους, και τα εξαρτώμενα από αυτά άτομα, ώστε να θεσπιστούν ορθές πρακτικές για τη παροχή πληροφόρησης και στήριξης στα θύματα τροχαίων ατυχημάτων και στους συγγενείς τους. Η αποστολή αυτή θα μπορούσε να ανατεθεί στο παρατηρητήριο για την οδική ασφάλεια.

2.9 Ως όργανο της ΕΕ που εκπροσωπεί τις τοπικές και περιφερειακές αρχές, που είναι βασικοί εταίροι στην εφαρμογή του προγράμματος δράσης για την οδική ασφάλεια, η ΕΤΠ επιθυμεί την συμμετοχή της στην ομάδα παρακολούθησης που είναι επιφορτισμένη με την αξιολόγηση της προόδου του προγράμματος αυτού.

2.10 Η ΕΤΠ επικροτεί την πρόταση για τη δημιουργία δικτύου πληροφορικής των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την έκδοση των αδειών οδήγησης. Η ΕΤΠ επιθυμεί, επίσης, να ενθαρρυνθεί η μελέτη συστήματος για την εισπραξη των προστίμων που οφείλονται σε παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας από πολίτες της ΕΕ σε κράτος μέλος του οποίου δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι.

2.11 Η ΕΤΠ εκφράζει εκ νέου τη δέσμευσή αναφορικά με την οδική ασφάλεια, συνιστώντας την βελτίωση των μεθόδων προκειμένου να αποτρέπονται τα άτομα να οδηγούν χωρίς δίπλωμα οδήγησης και χωρίς ασφάλεια αυτοκινήτου. Ένας υπερβολικά μεγάλος αριθμός ατυχημάτων συμβαίνει σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι οδηγοί δεν πληρούν καμία υποχρέωση από πλευράς διπλώματος οδήγησης ή ασφάλειας αυτοκινήτου. Για να καταστεί το οδικό δίκτυο ασφαλέστερο απαιτείται σημαντικότερη ευαισθητοποίηση των οδηγών όσον αφορά τους κινδύνους που διατρέχουν, αλλά και τις υποχρεώσεις που οφείλουν να εκπληρώνουν.

2.12 Η ΕΤΠ επισημαίνει ότι η Ευρώπη αποτελεί ανοικτό χώρο στον οποίο υπάρχει ελευθερία μετακίνησης των πολιτών. Τα μέτρα μείωσης των ατυχημάτων στους δρόμους δεν πρέπει να γνωρίζουν σύνορα. Συνεπώς, πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω η διακρατική συνεργασία με στόχο την απτή εφαρμογή των κυρώσεων οι οποίες επιβάλλονται για τέτοιου είδους εγκλήματα και παραβάσεις που διαπράττονται στην επικράτεια ενός κράτους μέλους από ευρωπαίους ή από αλλοδαπούς υπηκόους.

Βρυξέλλες, 11 Φεβρουαρίου 2004

Ο Πρόεδρος  
της Επιτροπής των Περιφερειών  
Peter STRAUB