



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 22.2.2006
COM(2006) 74 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ**

(SEC(2006) 221)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, που εγκρίθηκε το 2001¹, είχε προταθεί ως στόχος η μείωση του αριθμού των νεκρών σε τροχαία ατυχήματα στο ήμισυ, με χρονικό ορίζοντα το 2010. Στη συνέχεια, ο στόχος αυτός αναφέρθηκε εκ νέου στο Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια, που εγκρίθηκε το 2003².

Μέσω του στόχου αυτού, το μήνυμα ήταν σαφές: αν και το όλο θέμα σχετικά με το καλύτερο επίπεδο αποτελεσματικότητας – ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό ή ιδιωτικό – δεν είναι καινούριο, στο πρόγραμμα του 2003 εισήχθη η άποψη ότι «το ζήτημα μάς αφορά όλους», δηλαδή η έννοια της «επιμερισμένης ευθύνης».

Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας είναι, πράγματι, αποτέλεσμα παρεμβάσεων σε διάφορα επίπεδα. Ορισμένες παρεμβάσεις υπάγονται στην αρμοδιότητα μόνο των τοπικών αρχών (παραδείγματος χάρη, ασφαλέστερο οδικό δίκτυο) ή εναπόκεινται στον κάθε επιμέρους χρήστη (υπεύθυνη συμπεριφορά), σε άλλες παρεμβάσεις συμμετέχουν πολλοί συντελεστές: ασφαλέστερα αυτοκίνητα, χάρη σε πρωτοβουλία της αυτοκινητοβιομηχανίας, η οποία ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του καταναλωτή. Όσον αφορά τώρα την κοινοτική παρέμβαση, αυτή πρέπει να τηρεί την αρχή της μικτής αρμοδιότητας, σύμφωνα με την πρόθεση του νομοθέτη της Συνθήκης: ορισμένες δράσεις με αποδεδειγμένη προτεραιότητα υπάγονται προφανώς στην αρμοδιότητα μόνον των κρατών μελών (ή άλλων συντελεστών). Για άλλες δράσεις, και αυτές με προτεραιότητα, απαιτείται κοινοτική πρωτοβουλία.

Ο προαναφερόμενος κινητήριος στόχος, που υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο³ και κατόπιν από το Συμβούλιο⁴, έδωσε τη δυνατότητα να γίνουν σημαντικά βήματα προόδου. Η παρούσα ανακοίνωση αποτελεί τον ενδιάμεσο απολογισμό, ο οποίος είχε εξαγγελθεί στο ανωτέρω πρόγραμμα που εγκρίθηκε το 2003. Συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής⁵, το οποίο περιέχει στατιστικές σχετικά με τα ατυχήματα (μέρος 1), συνοπτικά δελτία ανά κράτος μέλος (μέρος 2), επισκόπηση της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την οδική ασφάλεια (μέρος 3), επιλογή έργων χρηματοδοτούμενων από την Επιτροπή στον εν λόγω τομέα (μέρος 4) και, τέλος, ορισμένα παραδείγματα δεσμεύσεων που ανέλαβαν οι πολίτες στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Καταστατικού Χάρτη οδικής ασφάλειας (μέρος 5)⁶.

¹ Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών [COM(2001)370 τελικό της 12^{ης} Σεπτεμβρίου 2001].

² 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 [COM(2003)311 τελικό της 2^{ας} Ιουνίου 2003].

³ Ψήφισμα της 12^{ης} Φεβρουαρίου 2003, ΕΕ C 43Ε της 19.2.2004, σ. 250.

⁴ Συμπεράσματα του Συμβουλίου Μεταφορών της 5^{ης} Ιουνίου 2003, έγγραφο 9686/03 (Presse 146), σ. 22.

⁵ SEC της , σ. .

⁶ Τα έγγραφα αυτά δημοσιεύονται στον δικτυακό τόπο Europa στο Διαδίκτυο/οδικές μεταφορές: http://europa.eu.int/comm/transport/road/index_en.htm.

2. 2001-2005: ΤΑΧΥΤΕΡΗ ΠΡΟΟΔΟΣ, ΑΛΛΑ ΟΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ

2.1. Συνολικός απολογισμός για την Ευρωπαϊκή Ένωση

Στο σύνολο των χωρών που συνθέτουν σήμερα την Ευρωπαϊκή Ένωση υπήρξαν **50.000 νεκροί σε τροχαία ατυχήματα το 2001**, ο δε προταθείς το 2001 κοινός στόχος, ο οποίος προσαρμόστηκε στα νεότερα δεδομένα μετά τη διεύρυνση του 2004, είναι να μην υπερβαίνουν **οι θάνατοι τους 25.000 ετησίως από το έτος 2010**.

Το 2005, σημειώθηκαν ακόμη περίπου 41.600 θάνατοι⁷, δηλαδή υπήρξε μείωση κατά 17,5% εντός της τετραετίας, η οποία είναι ανεπαρκής. Επομένως, με τον σημερινό ρυθμό μείωσης, το έτος 2010 η Ένωση είναι πιθανόν να αριθμεί ακόμη 32.500 θανάτους, αντί των 25.000 κατ' ανώτατο όριο, όπως προβλέπεται. Η εξέλιξη των δέκα τελευταίων ετών σημείωσε κάμψη το 2001, η οποία αξίζει να περιγραφεί, και έχει ως εξής:

- Μεταξύ 1994 και 2000, ο αριθμός θανάτων σε τροχαία ατυχήματα μειώθηκε, κατά μέσο όρο, μόνον κατά 2% ετησίως, ενώ ο αριθμός ατυχημάτων παρουσίασε ελαφρά αύξηση· το γεγονός αυτό υποδηλώνει ότι ο κυριότερος λόγος αυτής της εξέλιξης είναι οι τεχνικές βελτιώσεις των οχημάτων.
- Μεταξύ 2001 και 2005, ο αριθμός θανάτων σε τροχαία ατυχήματα μειώθηκε, κατά μέσο όρο, κατά 5% ετησίως, ενώ ο αριθμός ατυχημάτων μειώθηκε, κατά μέσο όρο, κατά 4% ετησίως, και ακόμη και κατά 5% ετησίως, μεταξύ 2003 και 2004· αυτή η εξέλιξη, παράλληλη πλέον, των βασικών δεικτών αντιστοιχεί στις ημερομηνίες έναρξης ισχύος δραστικών προγραμμάτων οδικής ασφάλειας στα περισσότερα κράτη μέλη.

Από την εξέταση των στατιστικών ανά κατηγορία χρηστών, οχημάτων ή ανά τύπο ατυχημάτων φαίνεται ότι η εξέλιξη δεν είναι ομοιόμορφη και έχει ως εξής:

- Η αναλογία των θανάτων μοτοσυκλετιστών σε σχέση με το σύνολο των θανάτων σε τροχαία, σχετικά σταθερή περίπου στο 9,5% μέχρι το 1996, δεν έπαυσε να αυξάνεται από τότε και έφθασε στο 14%, το 2003.
- Σε απόλυτους αριθμούς, οι θάνατοι μοτοσυκλετιστών αυξήθηκαν κατά 5,6% μεταξύ 2000 και 2003, ενώ ο συνολικός αριθμός θανάτων σε τροχαία μειώθηκε κατά 12% στο ίδιο χρονικό διάστημα. Ορισμένοι αριθμοί είναι τρομερά ανησυχητικοί: στην Ιταλία, το Βέλγιο, τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, ο αριθμός μοτοσυκλετιστών που σκοτώθηκαν στην άσφαλτο αυξήθηκε αντιστοίχως κατά 40%, 39%, 21% και 15%. Στη Γαλλία παρατηρήθηκε αξιοσημείωτη αντιστροφή της τάσης: αύξηση κατά 10%, μεταξύ 2000 και 2002, την οποία ακολούθησε μείωση κατά 8%, το 2003, σε σχέση με το προηγούμενο έτος.
- Οι νέοι από 18 έως 25 ετών αποτελούν ομάδα υψηλού κινδύνου: αντιπροσωπεύουν το 10% επί του συνόλου του πληθυσμού, αλλά στην ομάδα αυτή αντιστοιχούσε το 21% του συνόλου των θανάτων το 2003. Οι τέσσερις στους πέντε νεκρούς ήταν άνδρες. Αυτό το φαινόμενο, γνωστό ως ο «Πυρετός του Σαββατόβραδου» (δυστυχήματα που συμβαίνουν τις δύο τελευταίες νύχτες της εβδομάδας) εξακολουθεί να είναι τραγικό.
- Οι πεζοί (5.400 νεκροί) και οι ποδηλάτες (2.000 νεκροί) παραμένουν ιδιαίτερα ευάλωτοι.

⁷ Εκτίμηση με βάση τα πλέον πρόσφατα προσωρινά δεδομένα που είναι διαθέσιμα.

- Οι πεζοί άνω των 65 ετών αντιπροσωπεύουν περίπου 27% του συνόλου των θανάτων πεζών. Η αντιστοιχία αυτή είναι υψηλότερη σε σύγκριση με το ποσοστό που αντιπροσωπεύουν επί του συνόλου του πληθυσμού (18%).
- Τα φορτηγά εμπλέκονται στο 6% του συνόλου των ατυχημάτων, αλλά στο 16% των θανατηφόρων ατυχημάτων, γεγονός το οποίο επιβεβαιώνει τη μεγαλύτερη σοβαρότητα των εν λόγω ατυχημάτων. Αντιθέτως, η εμπλοκή των φορτηγών σε ατυχήματα μειώνεται ταχύτερα από το γενικό ποσοστό ατυχημάτων.
- Τα ατυχήματα εκτός κατοικημένων περιοχών (πλην των αυτοκινητοδρόμων) είναι τα πλέον σοβαρά: αν και αντιπροσωπεύουν το 28% επί του συνόλου των ατυχημάτων, συγκεντρώνουν το 60% του συνόλου των θυμάτων σε τροχαία.
- Τα ατυχήματα σε κατοικημένες περιοχές αντιπροσωπεύουν το 67% επί του συνόλου των ατυχημάτων και συγκεντρώνουν το 31% του συνόλου των θυμάτων σε τροχαία.
- Για τους αυτοκινητοδρόμους, τα ποσοστά αυτά ανέρχονται, αντιστοίχως, σε 5% των ατυχημάτων και 9% των θανάτων.

Όσον αφορά τα κράτη μέλη της τελευταίας διεύρυνσης, οι επιδόσεις τους σε θέματα οδικής ασφάλειας δεν είναι τόσο καλή όσο η μέση κατάσταση στην Ευρωπαϊκή Ένωση πριν από το 2004. Αν και σε ορισμένες από τις χώρες αυτές σημειώθηκαν, στις αρχές της δεκαετίας του '90, εντυπωσιακές εξελίξεις, η κατάστασή τους από το 2001 δεν διαφέρει ιδιαίτερα από εκείνη που επικρατεί σε αρκετά κράτη μέλη της Ευρώπης των 15. Τελικά, τα προβλήματα των χωρών της διεύρυνσης δεν παρουσιάζουν κάποια ιδιαιτερότητα· τα προβλήματα είναι αντίστοιχα με εκείνα των υπολοίπων, απλώς εμφανίζονται με κάποια χρονική διαφορά.

2.2. Τα κράτη μέλη

• Πρόσφατες εξελίξεις

Οι συνολικοί αριθμοί, που αναφέρονται ανωτέρω στην παράγραφο 2.1, δεν αντικατοπτρίζουν τις σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών:

- ο ετήσιος αριθμός θυμάτων ανά εκατομμύριο κατοίκων κυμαίνεται από 50-60 (Μάλτα, Κάτω Χώρες, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο) έως άνω των 200 (Λετονία και Λιθουανία), ο δε μέσος όρος της Ευρώπης των 25 ανέρχεται σε 95·
- ο ετήσιος αριθμός θυμάτων ανά εκατομμύριο οχημάτων ιδιωτικής χρήσης⁸ κυμαίνεται από 130-150 (Κάτω Χώρες, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο) έως 600 (Λιθουανία) και 800 (Λετονία), ο δε μέσος όρος της Ευρώπης των 25 ανέρχεται σε 220·

⁸ Η αναλογία αριθμός θανάτων/αριθμός ατυχημάτων αποδίδει θεωρητικώς καλύτερα την εικόνα της κατάστασης απ'ό,τι η αναλογία αριθμός θανάτων/πληθυσμός· πάντως, πρέπει να αντιμετωπίζεται με επιφύλαξη, λόγω της αβεβαιότητας ως προς τον πραγματικό αριθμό οχημάτων σε κυκλοφορία σε αρκετά κράτη μέλη.

- από πλευράς εξέλιξης του αριθμού των νεκρών μεταξύ των ετών 2001 και 2004, σε εννέα κράτη μέλη (Γερμανία, Εσθονία, Γαλλία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Σουηδία) σημειώθηκε μείωση ταχύτερη από τον μέσο όρο των 25 κρατών μελών (-14%): σε οκτώ άλλες χώρες (Βέλγιο, Δανία, Ελλάδα, Ισπανία, Ιρλανδία, Αυστρία, Φινλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο) συντελέστηκε περιορισμένη πρόοδος (μείωση μεν κατά τουλάχιστον 5%, αλλά κατώτερη από τον μέσο όρο μείωσης): σε έξι άλλες χώρες (Τσεχική Δημοκρατία, Λετονία, Ουγγαρία, Πολωνία, Σλοβενία, Σλοβακία) η πρόοδος υπήρξε μικρή ή σημειώθηκε ελαφρά επιδείνωση (μέγιστη μεταβολή κατά 5%, θετική ή αρνητική, σε σχέση με τα αριθμητικά στοιχεία του 2001), ενώ η κατάσταση χειροτέρευσε στην Κύπρο και τη Λιθουανία. Τα ανωτέρω πάντως ποσοστά πρέπει να εξετάζονται με επιφύλαξη, ιδίως στα πολύ μικρά κράτη μέλη, όπου ένας περιορισμένος αριθμός σοβαρών δυστυχημάτων επηρεάζει υπέρμετρα το εθνικό αποτέλεσμα.

- ***Τα νέα προγράμματα οδικής ασφάλειας***

Η Λευκή Βίβλος του 2001 και το Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης του 2003 αποτέλεσαν το κίνητρο για πολλά από τα κράτη μέλη, που δεν είχαν ακόμη μεριμνήσει σχετικά, ώστε να αποκτήσουν εθνικά προγράμματα οδικής ασφάλειας, στα οποία συχνά συμπεριλήφθηκε ο κοινός στόχος της μείωσης, στο ήμισυ, του αριθμού των θυμάτων της ασφάλτου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση συντέλεσε, με τον τρόπο αυτόν, στο να τεθεί η οδική ασφάλεια στην πρώτη γραμμή του πολιτικού προβληματισμού των κρατών μελών.

Εκτός από την ενίσχυση των ελέγχων και των κυρώσεων (προτεραιότητα για τα περισσότερα κράτη μέλη), τα προγράμματα των κρατών μελών περιλαμβάνουν εν γένει ενέργειες επιμόρφωσης και ενημέρωσης, με σκοπό να διαμορφωθεί μια νοοτροπία οδικής ασφάλειας, να συμμετάσχουν όλοι οι συντελεστές και να εξασφαλισθεί καλύτερη πλαισίωση των οδηγών. Η κινητοποίηση των σχετικών εταίρων πραγματοποιείται με βάση καταστατικούς χάρτες ή αυτοδεσμεύσεις.

Τα κράτη μέλη ανέλαβαν επίσης πρωτοβουλίες για την καταπολέμηση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ναρκωτικών και φαρμάκων: χαμηλότερο ποσοστό αλκοολαιμίας (εν γένει, 0,2 mg/ml) για τους αρχάριους και τους επαγγελματίες οδηγούς σε ορισμένες χώρες· αυστηρότερα πρόστιμα σε περίπτωση οδήγησης σε κατάσταση μέθης· ή ακόμη, νομοθετικές πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση της οδήγησης υπό την επήρεια ναρκωτικών. Οι έλεγχοι έχουν πλέον πιο συγκεκριμένο στόχο, είναι συχνότεροι, αποτελεσματικότεροι, περισσότερο αξιόπιστοι και ταχύτεροι, ιδίως όταν διενεργούνται στον δρόμο.

3. ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ 2001

Η κοινοτική παρέμβαση έλαβε διάφορες μορφές: νομοθεσία, υποστήριξη της έρευνας, μελέτες, επιδοτήσεις, ανάλυση και διάδοση των ορθών πρακτικών. Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται λεπτομερέστερα οι πρόσφατες δράσεις. Στα μέρη 3 και 4 του προαναφερθέντος εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής παρατίθενται ο πλήρης κατάλογος της νομοθεσίας που έχει εκδοθεί από το 2001 και ο κατάλογος των προτάσεων που βρίσκονται ακόμα υπό διαπραγμάτευση μεταξύ των κοινοτικών οργάνων, καθώς και μια επιλογή ευρωπαϊκών έργων και μελετών.

3.1. Υποχρεωτική τήρηση των κανόνων - Τέλος στην ατιμωρησία

Η σύσταση 2004/345/EK αφορά τις ορθές πρακτικές σε θέματα ελέγχου της εφαρμογής των κανόνων που αφορούν το αλκοόλ στο τιμόνι, την ταχύτητα και τη χρήση ζώνης ασφαλείας. Ισχύει για όλες τις μεταφορές με μηχανοκίνητα οχήματα, ιδιωτικές και επαγγελματικές. Η εφαρμογή της παρακολουθείται από μια ομάδα αποτελούμενη από εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και την Επιτροπή.

Επί του παρόντος, πολλές οδικές παραβάσεις οι οποίες διαπράττονται από οδηγούς που δεν είναι κάτοικοι της χώρας δεν επισύρουν κυρώσεις, λόγω της έλλειψης συστηματικής συνεργασίας μεταξύ των διοικητικών και αστυνομικών αρχών των διαφόρων κρατών μελών. Σε ορισμένες χώρες με υψηλή κυκλοφορία διαμετακόμισης, το ποσοστό ορισμένων παραβάσεων οι οποίες διαπράττονται από οδηγούς που δεν είναι κάτοικοι της χώρας είναι δυνατόν να ανέλθει μέχρι το 35% του συνόλου των παραβάσεων. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι ακόμη και τα καλύτερα αποτελέσματα παρουσιάζουν ελλείψεις, εάν δεν υπάρχει διακρατική

συνεργασία όσον αφορά τους ελέγχους και τις κυρώσεις. Είναι προφανής η ευρωπαϊκή διάσταση αυτού του προβλήματος, το οποίο επιβάλλεται να αντιμετωπισθεί.

3.2. Αποφυγή των λαθών ή ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους

Όλοι οι χρήστες των δρόμων είναι δυνατόν να υποπέσουν σε σφάλματα. Λαμβανομένης υπόψη της ενδεχόμενης σοβαρότητας των λαθών των χρηστών, είναι σκόπιμο να περιορισθούν οι συνέπειές τους (παθητική ασφάλεια), ή και να αποφευχθούν (ενεργητική ασφάλεια).

• Παθητική ασφάλεια των οχημάτων

Τα οχήματα προσφέρουν στους επιβάτες τους καλύτερη προστασία από ό,τι εδώ και μερικά χρόνια, με πρωτοφανή ρυθμό βελτίωσης. Εξάλλου, η ασφάλεια έχει αναδειχθεί σε καθοριστικό εμπορικό στοιχείο. Αυτή η θετική εξέλιξη οφείλεται στις προσπάθειες της βιομηχανίας, υποστηριζόμενη ευρέως από τις πληροφορίες που παρέχονται στον καταναλωτή, παραδείγματος χάρη μέσω του *EuroNCAP* (πρόγραμμα αξιολόγησης της προστασίας των επιβατών στα νέα μοντέλα αυτοκινήτων), και από τις ευρωπαϊκές ενισχύσεις για την έρευνα· σε αυτόν τον τομέα, υλοποιούνται πολλά έργα.

Η χρήση ζώνης ασφαλείας είναι στο εξής υποχρεωτική σε όλα τα οχήματα που είναι εφοδιασμένα με ζώνη. Έχει γενικευθεί η υποχρεωτική χρήση των ειδικών συστημάτων πρόσδεσης των παιδιών που επιβαίνουν στα οχήματα.

Στα κοινοτικά όργανα βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση δύο προτάσεις, οι οποίες αφορούν αντιστοίχως τον εξοπλισμό όλων των οχημάτων με ζώνες ασφαλείας και την υποχρεωτική πιστοποίηση των φορτηγών και των λεωφορείων, η οποία ήταν προηγουμένως προαιρετική.

Εξάλλου, υπάρχουν ακόμη δυνατότητες βελτίωσης της προστασίας των ευάλωτων χρηστών, σε περίπτωση σύγκρουσης με μηχανοκίνητο όχημα.

• «eSafety» και άλλες πτυχές της ενεργητικής ασφάλειας των οχημάτων

Η ιδέα «eSafety» άρχισε να αναπτύσσεται από το 2003⁹ και ενισχύθηκε στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Ευφυή οχήματα». Οι ευφυείς τεχνολογίες προσφέρουν εξαιρετικές προοπτικές για την ενεργητική ασφάλεια και συμπληρώνουν τις βελτιώσεις που έχουν ήδη επιτευχθεί χάρη στην παθητική ασφάλεια. Σκοπός των κοινών προσπάθειών (Επιτροπή, κράτη μέλη και βιομηχανία) είναι να υλοποιηθεί η *eSafety*, κυρίως όσον αφορά την εφαρμογή του «eCall»¹⁰. Άλλες τεχνολογίες, που αφορούν τη διεπαφή ανθρώπου-μηχανής ή την αλληλεπίδραση μεταξύ οχήματος και υποδομής, βρίσκονται ακόμη σε πειραματικό στάδιο.

Για το εγγύτερο μέλλον, διάφορες μελέτες, που δημοσιεύθηκαν πρόσφατα στον δικτυακό τόπο Eurora, έδειξαν τις δυνατότητες βραχυπρόθεσμης βελτίωσης που προσφέρουν τα μέτρα με υψηλό συντελεστή κόστους-ωφελείας: ηλεκτρονικός έλεγχος της σταθερότητας· χρήση των φανών την ημέρα από όλα τα οχήματα· σήμανση του περιγράμματος των φορτηγών με ανακλαστικές ταινίες.

⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών για ασφαλή και ευφυή οχήματα [COM(2003) 542 τελικό, 15.9.2003].

¹⁰ COM(2005) 431 τελικό, 14.9.2005.

- **«CARS-21», για την ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας**

Η ομάδα υψηλού επιπέδου CARS-21¹¹, η οποία συστάθηκε με σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας, εξέτασε ζητήματα σχετικά με τις κανονιστικές ρυθμίσεις, το εμπόριο, το περιβάλλον και την οδική ασφάλεια. Στις 12 Δεκεμβρίου 2005¹², εγκρίθηκε «οδικός χάρτης» για την επόμενη δεκαετία. Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, ως θέμα προτεραιότητας θεωρείται η γενικευμένη χρήση συστημάτων εγκατεστημένων στα οχήματα (προειδοποιητικές λυχνίες για τη χρήση ζώνης, φανοί την ημέρα, βοηθητικά συστήματα σε περίπτωση επείγουσας πέδησης και ηλεκτρονικός έλεγχος της σταθερότητας).

- **Ασφάλεια των υποδομών**

Το νομοθετικό κεκτημένο προς το παρόν περιορίζεται στην οδηγία 2004/54/EK, η οποία θεσπίστηκε μετά τις σοβαρές πυρκαγιές στις σήραγγες του Mont Blanc, του Tauern και του Saint Gothard, το 1999 και το 2001. Αποσκοπεί στη μείωση των κινδύνων ατυχημάτων, χάρη σε προληπτικά μέτρα και, σε περίπτωση ατυχήματος, στη διάσωση όσο το δυνατόν περισσότερων ατόμων.

Όσον αφορά τη βελτίωση των οδικών υποδομών, μπορούν να αποφευχθούν κάθε χρόνο περισσότεροι από 600 θάνατοι και περίπου 7.000 ατυχήματα στους άξονες του διευρωπαϊκού δικτύου, ήτοι 12 έως 16% των θυμάτων και 7 έως 12% των ατυχημάτων στους εν λόγω άξονες, με καλύτερη διαχείριση της ασφάλειας των υποδομών. Οι πρωτοβουλίες ελέγχου και μεθοδολογίας, όπως είναι το *Euro RAP* (*European road assessment programme - Ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης των οδικών αρτηριών*) και το *EuroTAP* (*European tunnels assessment programme - Ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης των σηράγγων*), που αμφότερα υποστηρίζονται με κοινοτική χρηματοδότηση, έχουν σκοπό να καταστήσουν ασφαλέστερες τις οδικές υποδομές μέσω μιας στρατηγικής ενημέρωσης και διαφάνειας.

3.3. Άδεια οδήγησης και πρότυπα ικανότητας οδήγησης

- **Άδεια οδήγησης**

Η πρόταση για αναδιατύπωση και επέκταση της κειμένης νομοθεσίας για την άδεια οδήγησης, η οποία προβλέπει ιδίως αυστηρότερες διατάξεις για τη σταδιακή πρόσβαση στις μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες και στα βαρύτερα φορτηγά, καθώς και την εισαγωγή άδειας οδήγησης για τα μοτοποδήλατα, βρίσκεται τώρα υπό διαπραγμάτευση μεταξύ των κοινοτικών οργάνων.

Με την οδηγία 2000/56/EK¹³, ενισχύθηκαν οι απαιτήσεις των εξετάσεων για την απόκτηση άδειας οδήγησης, ούτως ώστε οι σχολές οδηγών να προετοιμάζουν καλύτερα τους υποψηφίους. Τα σχέδια που αφορούν την κατάρτιση των αρχάριων οδηγών εμφανίζουν ευνοϊκές προοπτικές.

- **Πρότυπα ικανότητας οδήγησης**

¹¹ Η ομάδα αυτή, η οποία συστάθηκε τον Ιανουάριο του 2005, απαρτίζεται από αντιπροσώπους της Επιτροπής, των κρατών μελών, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της βιομηχανίας, των συνδικάτων, των μη κυβερνητικών οργανισμών και των χρηστών.

¹² <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

¹³ Οδηγία 2000/56/EK της Επιτροπής, της 14^{ης} Σεπτεμβρίου 2000, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης, ΕΕ L 237 της 21.9.2000, σ. 45.

Οι ιατρικές τεχνικές εξελίσσονται και βελτιώνονται οι γνώσεις όσον αφορά τις επιπτώσεις ορισμένων ασθενειών στην οδήγηση. Τα ελάχιστα ιατρικά πρότυπα, που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας για την άδεια οδήγησης, έχουν καταρτισθεί προ εικοσιπενταετίας περίπου και χρειάζεται, επομένως, να προσαρμοσθούν στα σύγχρονα δεδομένα. Για τον σκοπό αυτόν, έχει αρχίσει η αναθεώρηση των ιατρικών προτύπων σχετικά με την όραση, την επιληψία και τον διαβήτη, ιδίως όσον αφορά τη σωματική ικανότητα των επαγγελματιών οδηγών.

3.4. Ασφαλής οδήγηση για την εξυπηρέτηση των άλλων

- ***Κοινωνική και τεχνική νομοθεσία***

Τον Δεκέμβριο του 2005, επετεύχθη συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με μια νομοθετική πρόταση με σκοπό τη βελτίωση και την ενίσχυση των υφισταμένων κανόνων που αφορούν τον έλεγχο και την τήρηση του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης, καθώς και σχετικά με μια νομοθετική πρόταση με σκοπό τη βελτίωση της εφαρμογής των κοινωνικών κανόνων (χρόνος οδήγησης, ανάπαυσης και εργασίας). Συγκεκριμένα, προβλέπεται σημαντική αύξηση της συχνότητας των ελέγχων που πραγματοποιούνται προκειμένου να ελεγχθεί η τήρηση του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών (επί του παρόντος, οι έλεγχοι θα πρέπει να καλύπτουν το 1% των ημερών εργασίας).

Από το 2006, είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση ψηφιακού ταχογράφου σε όλα τα νέα οχήματα· έχει γενικευθεί η χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε όλα τα επαγγελματικά οχήματα, 3,5 τόνων και άνω ή οκτώ θέσεων επιβατών και άνω. Όσον αφορά τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, συνεχίζεται η προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο (προδιαγραφές και διαδικασίες ελέγχου).

- ***Κατάρτιση των οδηγών***

Στις επαγγελματικές μεταφορές, έχουν πλέον εναρμονισθεί σε υψηλό επίπεδο η αρχική επιμόρφωση και η περιοδική κατάρτιση των οδηγών. Η οδηγία 2003/59/EK σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών πρέπει να έχει μεταφερθεί στην εθνική νομοθεσία έως τον Σεπτέμβριο του 2006. Καθιερώνεται η αρχή της σταδιακής πρόσβασης από ελαφρύτερα σε βαρύτερα οχήματα, σε συνάρτηση με την ηλικία του οδηγού και με τον τύπο κατάρτισης που αποκτήθηκε κατά την είσοδο στο επάγγελμα, κατάρτιση η οποία πρέπει να ανανεώνεται τακτικά σε ολόκληρη τη ζωή του οδηγού.

3.5. Ο Ευρωπαϊκός Καταστατικός Χάρτης οδικής ασφάλειας

Για να δοθεί παρότρυνση στους άλλους συντελεστές της οδικής ασφάλειας, εκτός από τις εθνικές διοικητικές υπηρεσίες, ώστε να αναλάβουν τις ευθύνες τους, ο Ευρωπαϊκός Καταστατικός Χάρτης οδικής ασφάλειας θέτει σε εφαρμογή την έννοια της επιμερισμένης ευθύνης, εφόσον οι προσυπογράφωντες αναλαμβάνουν σταθερή δέσμευση να προβούν σε συγκεκριμένες και μετρήσιμες ενέργειες, στη σφαίρα ευθύνης τους, ώστε να συμβάλουν στην επίτευξη του κοινού στόχου.

Από τις 6 Απριλίου 2004, οι επιχειρήσεις, οι λέσχες αυτοκινητιστών, οι σύλλογοι, τα σχολεία, τα μέσα ενημέρωσης, η τοπική αυτοδιοίκηση – για να αναφερθούν μόνον μερικοί από τους ενδεχόμενους συνυπογράφοντες τον Καταστατικό Χάρτη – καλούνται να προσυπογράψουν συγκεκριμένες δεσμεύσεις. Μέχρι σήμερα ο Καταστατικός Χάρτης έχει συγκεντρώσει

περισσότερες από τριακόσιες υπογραφές, εκ των οποίων περισσότερες από το ένα τέταρτο προέρχονται από περιφερειακές και τοπικές αρχές. Σκοπός είναι να συγκεντρωθούν 2.500 υπογραφές έως το 2008. Ο κατάλογος των υπογραφών, καθώς και οι οικείες δεσμεύσεις, δημοσιεύονται στον δικτυακό τόπο του Καταστατικού Χάρτη¹⁴. Στο μέρος 5 του εγγράφου εργασίας παρουσιάζονται ορισμένες δεσμεύσεις στο πλαίσιο του Καταστατικού Χάρτη.

3.6. Προστασία και εκπαίδευση των χρηστών υψηλού κινδύνου και των ευάλωτων χρηστών

- **Παιδιά και έφηβοι**

Η οδηγία 2003/20/EK, η οποία πρέπει να μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο από τα κράτη μέλη πριν από τις 9 Μαΐου 2006, προβλέπει μια σειρά μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας των παιδιών που είναι επιβάτες σε αυτοκίνητα, φορτηγά και λεωφορεία. Παραδείγματος χάρη, στα αυτοκίνητα και τα φορτηγά που είναι εφοδιασμένα με συστήματα ασφαλείας, τα παιδιά που έχουν ύψος μικρότερο από 150 εκατοστά πρέπει να συγκρατώνται με σύστημα προσαρμοσμένο στο βάρος τους.

Εξάλλου, λαμβάνοντας υπόψη ότι η εκπαίδευση των παιδιών σε θέματα οδικής ασφάλειας πρέπει να αρχίζει από πολύ μικρή ηλικία, υλοποιήθηκαν πολλά έργα, διενεργήθηκαν εκστρατείες και καταρτίστηκε οδηγός ορθών πρακτικών στην Ευρώπη, με την υποστήριξη της Επιτροπής.

- **Νεαροί ενήλικες**

Οι δράσεις ευαισθητοποίησης και πρόληψης πρέπει να απευθύνονται κατά προτεραιότητα στους νεαρούς ενήλικες, οι οποίοι αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία των αρχάριων οδηγών.

Προς αυτή την κατεύθυνση, οι εκστρατείες «EuroBob» και «Ευρωπαϊκή νύχτα χωρίς ατύχημα» επικεντρώνονται σε μια από τις πιο τραγικές πλευρές της οδικής ασφάλειας, συγκεκριμένα τα, συχνά σοβαρά, ατυχήματα που συμβαίνουν τις νύχτες του Σαββατοκύριακου. Οι εκστρατείες αυτές χρησιμοποιούν ανάλογα μέσα και γλώσσα που απευθύνεται στην υπευθυνότητα των νεαρών πολιτών, ώστε να ενθαρρυνθούν να μην πίνουν και οδηγούν.

- **Ηλικιωμένοι**

Το βασικό ζήτημα που αφορά τα ηλικιωμένα άτομα είναι πώς θα συμβιβασθεί η κινητικότητα και με την ασφάλεια.

Στην ομάδα ηλικιών από 70 ετών και άνω, η θνησιμότητα των πεζών είναι μεγαλύτερη από εκείνη των οδηγών, ήτοι 40% έναντι 12%. Ωστόσο, η αριθμητική καμπύλη των οδηγών που χάνουν τη ζωή τους παρουσιάζει απότομη αύξηση από την ηλικία των 70 ετών και άνω. Άρα, είναι αναγκαίο να ληφθεί υπόψη αυτό το φαινόμενο.

- **Πεζοί και ποδηλάτες**

¹⁴ <http://europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter.htm>

Η οδηγία 2003/102/EK σχετικά με την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών έναντι και σε περίπτωση σύγκρουσης με μηχανοκίνητο όχημα προβλέπει, για τους νέους τύπους οχημάτων, πρόσθιες επιφάνειες λιγότερο επικίνδυνες για τους πεζούς, από την 1^η Οκτωβρίου 2005. Το φθινόπωρο του 2005, πραγματοποιήθηκε δημόσιος διάλογος σχετικά με τη βελτίωση των διατάξεων της οδηγίας.

Επιπλέον, η οδηγία 2005/66/EK, η οποία αποσκοπεί ιδίως στην προστασία των χρηστών σε περίπτωση σύγκρουσης με όχημα εξοπλισμένο με ενισχυμένους προφυλακτήρες («bull bars»), θα τεθεί σε εφαρμογή το 2006.

Η οδηγία 2003/97/EK προβλέπει ότι, από τον Ιανουάριο του 2007, όλα τα φορτηγά που θα ταξινομούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κάτοπτρα ή με συμπληρωματικά συστήματα έμμεσης όρασης που καλύπτουν την «τυφλή γωνία». Εάν τα υφιστάμενα οχήματα εξοπλίζονταν με παρόμοια συστήματα, θα μπορούσαν να σωθούν 1.300 ζωές τον χρόνο, κυρίως ποδηλάτες, αλλά και άλλοι χρήστες υψηλού κινδύνου με κόστος τέσσερις φορές μικρότερο από τα οφέλη.

- **Μοτοσυκλετιστές και μοτοποδηλάτες**

Οι στατιστικές για τους θανάτους μοτοσυκλετιστών είναι από τις πιο ανησυχητικές: πρόκειται για τη μόνη κατηγορία χρηστών στην οποία συνολικά δεν μειώνεται η θνησιμότητα σε τροχαία, αντιθέτως προς τη γενική τάση. Σε ορισμένα κράτη μέλη, η αύξηση είναι τρομακτική. Κατά συνέπεια, το 2010, δεν είναι απίθανο να παρατηρηθεί το εξής φαινόμενο: οι νεκροί στην ασφάλτο θα είναι οι μισοί από ό,τι σήμερα, αλλά ένας νεκρός στους τρεις θα είναι μοτοσυκλετιστής, αντί για έναν στους έξι σήμερα.

Για τον λόγο αυτόν, στο πρόγραμμα δράσης εξαγγέλθηκε ο στόχος για βελτίωση της ασφάλειας των μοτοσυκλετών, μέσω της νομοθεσίας ή αυτοδεσμευτικών συμφωνιών με τη βιομηχανία. Συγκεκριμένα:

- Η πρόταση τρίτης οδηγίας για την άδεια οδήγησης (αναδιατύπωση) προβλέπει σταδιακή πρόσβαση στις μοτοσυκλέτες μεγαλύτερης ιπποδύναμης.
- Οι ευρωπαίοι κατασκευαστές μηχανοκίνητων δικύκλων ανέλαβαν τη δέσμευση, με αυτοδεσμευτική συμφωνία, στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Καταστατικού Χάρτη οδικής ασφάλειας, να προσφέρουν, μέχρι το 2010, ασφαλέστερα συστήματα πέδησης, όπως το ABS, στα μισά από τα νέα τους μοντέλα. Η βιομηχανία αναμένεται να αναλάβει και άλλες πρωτοβουλίες σε θέματα τεχνολογικής ανάπτυξης και εμπορίας.

Παραμένουν τα βασικά προβλήματα που αφορούν την αντιμετώπιση των μηχανοκίνητων δικύκλων, με τις ιδιαιτερότητές τους, από τους οδηγούς άλλων οχημάτων, καθώς και το θέμα του πώς αντιλαμβάνονται οι ίδιοι οι οδηγοί μηχανοκίνητων δικύκλων την ασφάλειά τους σε σχέση με τα άλλα οχήματα.

Η χρήση κράνους είναι πλέον υποχρεωτική σε όλα τα κράτη μέλη για όλα τα μηχανοκίνητα δίκυκλα. Η τήρηση αυτού του κανόνα παραμένει θέμα προβληματισμού, γεγονός το οποίο δικαιολογεί τις εκστρατείες για τη χρήση κράνους.

- **Ανάπηροι χρήστες**

Η διευκόλυνση των χρηστών με φυσικές αναπηρίες ώστε να οδηγούν ιδιωτικό αυτοκίνητο αποτελεί απόλυτη προτεραιότητα. Εκεί βρίσκεται η πραγματική αυτονομία τους, πρέπει δε να εξασφαλισθεί αυτή η κινητικότητα, με διατήρηση της ασφάλειάς τους και της ασφάλειας των άλλων.

Ορισμένες δράσεις είχαν ήδη θετική έκβαση πριν από το 2003· πρόσφατα, η μελέτη *QUAVADIS* (*quality and use aspects of vehicle adaptations for disabled - ποιότητα και χρήση προσαρμογών των οχημάτων για αναπήρους*) προώθησε τη διάδοση και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις προσαρμογές οχημάτων σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **Παραβάτες κατ' εξακολούθηση**

Η αύξηση των οδικών ελέγχων συνεπάγεται βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αλλά και αύξηση του αριθμού αδειών οδήγησης που αφαιρούνται. Είναι βεβαίως αναγκαία αυτή η κύρωση, ώστε να αποσύρονται από την κυκλοφορία οι πλέον επικίνδυνοι παραβάτες, αλλά, για να παραμείνει αξιόπιστη, πρέπει να συνοδεύεται από μέτρα προκειμένου να αλλάξει η συμπεριφορά των οδηγών. Με την «αναμόρφωση» ακριβώς αυτών των οδηγών είναι δυνατόν να επιτευχθεί «αειφόρος» οδική ασφάλεια.

3.7. Παρακολούθηση της κατάστασης και αξιολόγηση των μέτρων

Η Επιτροπή έχει ήδη στη διάθεσή της διάφορα εργαλεία παρακολούθησης, άλλα δε βρίσκονται στο στάδιο της επεξεργασίας.

Η ανάλυση των εθνικών πολιτικών αποτέλεσε τη βάση διαφόρων μελετών, οι οποίες περιγράφονται στο έγγραφο εργασίας. Η στατιστική παρακολούθηση περιλαμβάνει τους δείκτες ταχείας ένδειξης, τη βάση CARE (μακροσκοπικά δεδομένα), τις μεταβλητές έκθεσης σε κίνδυνο, τους δείκτες επιδόσεων και βάσεις λεπτομερών δεδομένων.

Όσον αφορά τη βάση *CARE* (*Community data base on accidents on the roads in Europe - κοινοτική βάση δεδομένων για τα ατυχήματα στους δρόμους της Ευρώπης*), έχουν αυξηθεί οι πληροφορίες που διατίθενται στο κοινό στον δικτυακό τόπο Euroρα και δρομολογήθηκε η επέκταση στα νέα κράτη μέλη, καθώς και στη Νορβηγία και στην Ελβετία, στο πλαίσιο του ολοκληρωμένου έργου *SAFETY NET* (6^ο πρόγραμμα πλαίσιο). Είναι σκόπιμο να τονισθούν οι δυσκολίες που υπήρξαν με ορισμένα κράτη μέλη: παραδείγματος χάρη, η Ιταλία δεν παρέχει πλέον δεδομένα από το 1999 και τα δεδομένα της Γερμανίας περιέχουν εμπιστευτικές πληροφορίες, πράγμα το οποίο καθιστά απαγορευτική την εκμετάλλευσή τους.

Επιπλέον, συγκροτήθηκαν ή συγκροτούνται διάφορες βάσεις δεδομένων, με πολύ λεπτομερέστερα στοιχεία, αλλά οι οποίες αφορούν αντιπροσωπευτικά δείγματα ατυχημάτων, στο πλαίσιο κοινοτικών ερευνητικών έργων ή έργων επιδοτούμενων από την Επιτροπή.

Είναι απαραίτητο να αξιοποιηθούν από κοινού όλα αυτά τα δεδομένα και όλες αυτές οι πληροφορίες. Θα συνεχισθεί η ήδη καθημερινή παρακολούθηση και η παρακολούθηση που βρίσκεται ακόμη σε πειραματικό στάδιο θα πρέπει, μεσοπρόθεσμα, να γίνει σταθερή μέσω μόνιμου μηχανισμού.

Όσον αφορά την αξιολόγηση των μέτρων του ευρωπαϊκού προγράμματος, είναι δύσκολο να μετρηθούν τα αποτελέσματά του, διότι πολλά μέτρα σχεδόν δεν είναι μετρήσιμα και επίσης διότι είτε έχουν έμμεσο αποτέλεσμα (συστάσεις, ερευνητικά έργα, υποστήριξη σε εθνικές εκστρατείες), είτε αποτέλεσμα μετά από ορισμένο χρονικό διάστημα (νομοθεσία), είτε και τα δύο ταυτοχρόνως.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Συνολικά, η οδική ασφάλεια βελτιώνεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση· βελτιώνεται ακόμη και ταχύτερα από ό,τι στο παρελθόν, αλλά παρουσιάζει αντιθέσεις. Η πρόοδος, πάντως, παραμένει ανεπαρκής και εξακολουθούν να υπάρχουν σοβαρές αδυναμίες. Είναι ανοικτά πολλά μέτωπα και δεν έχει αμεληθεί κανένας τομέας: υποδομές, συμπεριφορά, οχήματα.

Η Ένωση και τα κράτη μέλη της, καθώς και οι άλλοι συντελεστές, που υπέχουν «επιμερισμένη ευθύνη», οφείλουν να κάνουν περισσότερα και καλύτερα, προκειμένου να επιτευχθεί ο φιλόδοξος στόχος που έχει γίνει δεκτός από όλους. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα μελετήσει συμπληρωματικά μέτρα στο πλαίσιο της ενδιάμεσης επανεξέτασης της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές.