

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 2.6.2003
COM(2003) 311 τελικό

-

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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**

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΟΨΗ	4
1. Οι προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν.....	6
2. Καθορισμός του στόχου μείωσης των θυμάτων	9
2.1. Ένας στόχος που κινητοποιεί τον κόσμο	9
2.2. Έμπρακτη παρακολούθηση του στόχου	10
2.2.1. Καθιέρωση δεικτών επιδόσεων.....	10
2.2.2. Ενδιάμεσος απολογισμός	10
3. Ανάλυση δέσμευσης σε όλα τα επίπεδα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας	11
3.1. Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης	11
3.2. Ενδιαφέρει όλους τους πρωταγωνιστικούς φορείς των συστημάτων μεταφοράς	12
3.3. Κινητοποίηση των πρωταγωνιστικών φορέων για την κατάρτιση του ευρωπαϊκού χάρτη οδικής ασφαλείας	13
4. Τα μέσα δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης	13
5. Οι βασικοί τομείς δράσης	16
5.1. Η ενθάρρυνση των χρηστών να τηρήσουν καλύτερη στάση	16
5.1.1. Τήρηση των θεμελιωδών κανόνων οδικής ασφαλείας από τους χρήστες	16
5.1.2. Δίπλωμα οδήγησης και κατάρτιση.....	20
5.1.3. Χρήση του κράνους	22
5.2. Εκμετάλλευση της τεχνικής προόδου για την ενίσχυση της ασφάλειας των οχημάτων.....	23
5.2.1. Η πρόοδος που έχει σημειωθεί στο σχεδιασμό των οχημάτων.....	23
5.2.2. Ενημέρωση των καταναλωτών: το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης των νέων μοντέλων αυτοκινήτων (EuroNCAP)	24
5.2.3. Προστασία σε περίπτωση ατυχήματος ή παθητική ασφάλεια	25
5.2.4. Πρόληψη των ατυχημάτων ή ενεργητική ασφάλεια	27
5.2.5. Περιοδικός τεχνικός έλεγχος.....	32

5.3.	Ενθάρρυνση της βελτίωσης των οδικών υποδομών	32
5.3.1.	Τα δεδομένα του προβλήματος.....	32
5.3.2.	Κατάρτιση των τεχνικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ασφάλεια των υποδομών	34
5.3.3.	Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (ΔΟΔ).....	35
5.3.4.	Η ασφάλεια στις σήραγγες.....	35
5.3.5.	Η νέα έννοια των ευφών οδών και το πρόγραμμα GALILEO.....	36
5.4.	Ασφάλεια της επαγγελματικής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών	37
5.5.	Διάσωση και περίθαλψη των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων	41
5.6.	Συγκέντρωση, ανάλυση και διάδοση των στοιχείων για τα ατυχήματα	42
5.6.1.	Τα δεδομένα του προβλήματος.....	42
5.6.2.	Τα αίτια των ατυχημάτων	43
5.6.3.	Συνθήκες επέλευσης των ατυχημάτων.....	44
5.6.4.	Συνέπειες των ατυχημάτων	45
5.6.5.	Ευρωπαϊκό παρατηρητήριο οδικής ασφαλείας.....	45
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 Τροχαία ατυχήματα - εξέλιξη του αριθμού των νεκρών ανά εκατομμύριο κατοίκων, 1991-2001 Η κατάσταση σε κάθε κράτος μέλος (+ μέσος όρος EUR-15)		47
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 Ευρωπαϊκός χάρτης οδικής ασφαλείας		51

ΣΥΝΟΨΗ

- Η οδική ασφάλεια αφορά άμεσα το σύνολο του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κατοίκων της: στην Ευρώπη των δέκα πέντε, 375 εκατομμύρια χρήστες των οδικών αρτηριών, από τα οποία 200 εκατομμύρια έχουν άδεια οδήγησης, χρησιμοποιούν 200 εκατομμύρια οχήματα στα 4 εκατομμύρια χιλιόμετρα των οδικών αρτηριών.

Το τίμημα της ολοένα και μεγαλύτερης κινητικότητας είναι υπέρογκο, αφού κάθε χρόνο 1.300.000 σωματικά ατυχήματα έχουν ως αποτέλεσμα ο αριθμός των θυμάτων να υπερβαίνει τους 40.000 νεκρούς και τους 1.700.000 τραυματίες. Το άμεσο ή έμμεσο κόστος αυτής της εκατόμβης έχει υπολογισθεί σε 160 δισεκατομμύρια €, δηλαδή σε ποσοστό περίπου 2% του ΑΕΠ της ΕΕ.
- Έστω και εάν διαπιστώνεται η βραδεία και τακτική βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας (ο συνολικός όγκος της οδικής κυκλοφορίας τριπλασιάστηκε μέσα σε μία τριακονταετία στο σύνολο των χωρών που συναπαρτίζουν σήμερα την ΕΕ, τη στιγμή που ο αριθμός των νεκρών από τροχαία ατυχήματα μειώθηκε κατά το ήμισυ), η κατάσταση παραμένει απαράδεκτη από κοινωνική άποψη και είναι πολύ δύσκολο να δικαιολογηθεί για τον πολίτη.
- Συνέπεια αυτού ήταν η Επιτροπή να προτείνει στη Λευκή της Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών¹, να καθορίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση το στόχο **της μείωσης του αριθμού των νεκρών στο ήμισυ με χρονικό ορίζοντα το έτος 2010**. Παρά το γεγονός ότι η Κοινότητα συνέβαλε εδώ και πολύ καιρό στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, θεσπίζοντας ιδίως περισσότερες από 50 οδηγίες στα θέματα της τεχνικής τυποποίησης και έστω και εάν η συνθήκη του Μάαστριχτ διευκρίνισε ρητά τους νομικούς μηχανισμούς που διαθέτει η Κοινότητα για τον καθορισμό του πλαισίου και τη θέσπιση των αντίστοιχων μέτρων², είμαστε υποχρεωμένοι να επισημάνουμε την εξαιρετικά έντονη επιφυλακτικότητα που δείχνουν τα κράτη μέλη στο θέμα της θέσπισης μέτρων σε κοινοτικό επίπεδο, όπως αποδεικνύεται για παράδειγμα από την εναρμόνιση του ανώτατου επιπέδου αλκοολαιμίας, που αποτελεί αντικείμενο συζητήσεων εδώ και μία δωδεκαετία.
- Η Επιτροπή θα προτείνει την ενοποίηση των κανόνων **ελέγχου** των πιο θανατηφόρων παραβάσεων και τήρησης των κανόνων στον κοινωνικό τομέα.
- Στο πλαίσιο πρότασης που θα αφορά τις οδικές υποδομές, η Επιτροπή θα υποβάλει προτάσεις για τον **τρόπο χειρισμού των ιδιαίτερα επικίνδυνων τοποθεσιών**. Μια άλλη πρόταση θα ασχοληθεί με το θέμα της αναδιατύπωσης της οδηγίας για την **άδεια οδήγησης**.
- Στην παρούσα ανακοίνωση αναλύονται επίσης ορισμένα άμεσα και συνοδευτικά μέτρα που προτίθεται να θέσει σε εφαρμογή η Επιτροπή με στόχο την αξιοποίηση των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνει η Ευρωπαϊκή Ένωση, ιδίως στο πλαίσιο της ανάπτυξης **των νέων τεχνολογιών ασφαλείας** στο πλαίσιο των προγραμμάτων-

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

² Άρθρο 71 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας

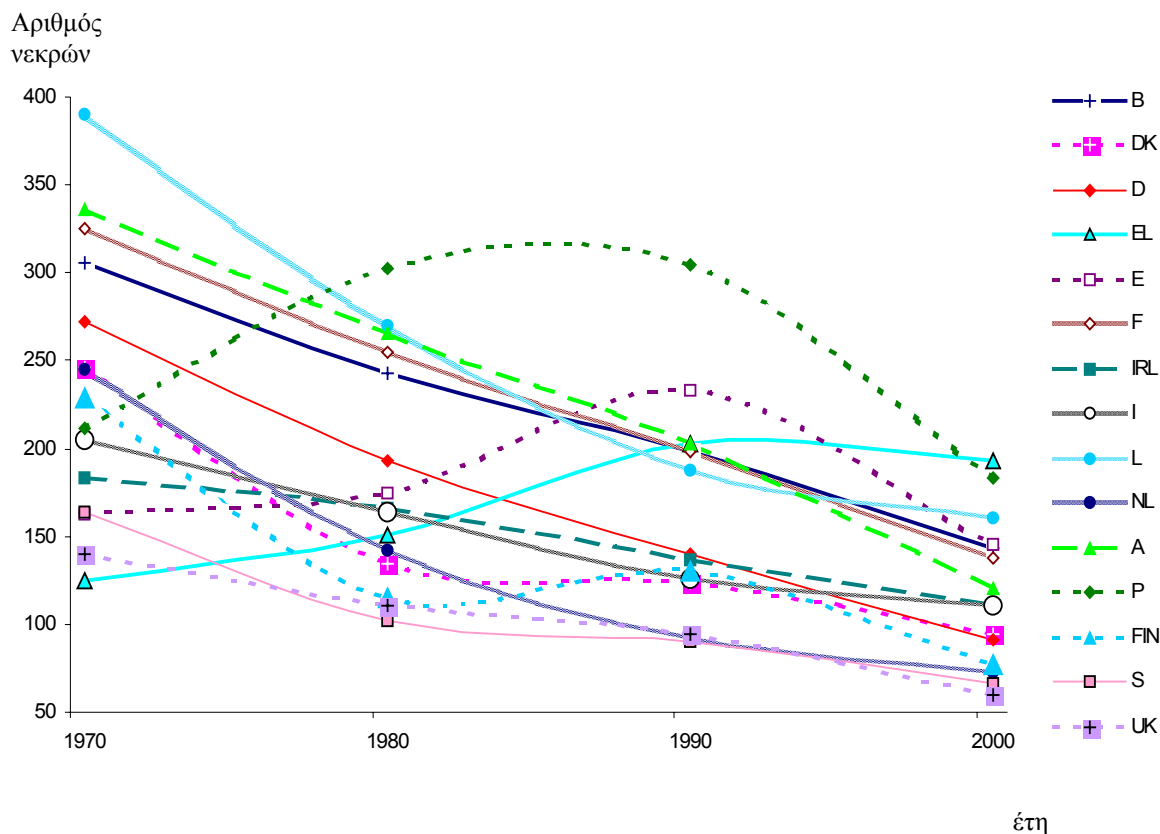
πλαισίων έρευνας, για να ενισχυθεί η εκμετάλλευση των προσπαθειών που καταβάλλονται στα κράτη μέλη.

Στόχος του παρόντος προγράμματος δράσης είναι:

- να παροτρυνθούν οι **χρήστες** να τηρούν καλύτερη στάση, ιδίως με μεγαλύτερη τήρηση της υπάρχουσας νομοθεσίας, με την υλοποίηση μέτρων αρχικής και συνεχούς κατάρτισης των ιδιωτών και των επαγγελματιών οδηγών και με τη συνέχιση των προσπαθειών για την πάταξη των επικίνδυνων πρακτικών,
- να καταστούν τα **οχήματα** ασφαλέστερα, ιδίως με την εφαρμογή μέτρων τεχνικής εναρμόνισης και υποστήριξης της τεχνικής προόδου· οι πτυχές που αφορούν την ηλεκτρονική τεχνολογία («eSafety») θα είναι πιο λεπτομερείς σε προσεχή ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις «τεχνολογίες της πληροφορίας και επικοινωνίας για τα έξυπνα οχήματα»,
- να βελτιωθούν οι **οδικές υποδομές**, ιδίως με τον εντοπισμό και τη διάδοση σε τοπικό επίπεδο των βέλτιστων πρακτικών και με την εξάλειψη των μελανών σημείων.
- Στο πρόγραμμα απαριθμούνται ιδίως τα συγκεκριμένα μέτρα για τον καθορισμό του μεθοδολογικού πλαισίου που θα οδηγήσει στον εντοπισμό και τη διάδοση των βέλτιστων πρακτικών, μέσω της **κατάρτισης των τεχνικών κατευθυντήριων γραμμών**, για τη βελτίωση της **συγκέντρωσης και ανάλυσης των στοιχείων για τα ατυχήματα** και για τις σωματικές βλάβες και τη συνέχιση των εργασιών έρευνας και ανάπτυξης, για την εξεύρεση μελλοντικά προσοδοφόρων λύσεων.
- Επιθυμία της Επιτροπής είναι το προαναφερόμενο πρόγραμμα να έχει την ανταπόκριση και τη συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων φορέων που παρεμβαίνουν. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή προτείνει σε όλους εκείνους που ασκούν σε κάποιο βαθμό εξουσίες, διαθέτουν την εξουσία λήψεως των αποφάσεων, ασκούν οικονομική ή κοινωνική εξουσία ή διαθέτουν την πληρεξουσιότητα της εκπροσώπησης να προβούν στη συγκεκριμένη πανηγυρική δέσμευση, προσχωρώντας στον **ευρωπαϊκό χάρτη οδικής ασφαλείας**. Εκτός από το ότι δεσμεύεται να τηρεί τις καθολικές βασικές αρχές, κάθε συνυπογράφων υπεύθυνος δεσμεύεται να θέτει σε εφαρμογή συγκεκριμένες δράσεις. Οι δεσμεύσεις που λαμβάνονται με τον τρόπο αυτό θα δημοσιοποιηθούν και η τήρησή τους θα αποτελεί αντικείμενο έμπρακτων μέτρων παρακολούθησης.

1. ΟΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΟΥΝ

Περισσότερα από 40.000 άτομα χάνουν κάθε χρόνο στην Ευρωπαϊκή Ένωση (EUR-15) τη ζωή τους συνεπεία των τροχαίων ατυχημάτων και 1.700.000 άτομα τραυματίζονται. Τα ατυχήματα αυτά αποτελούν την κύρια αιτία θνησιμότητας για τα άτομα ηλικίας κάτω των 45 ετών, μειώνοντας ακόμη περισσότερο την ελπίδα για ζωή μαζί με τις καρδιακές ασθένειες ή τον καρκίνο. Το συνολικό κόστος των ατυχημάτων για την κοινωνία υπολογίζεται ότι ανέρχεται σε ποσό μεγαλύτερο από 160 δισεκατομμύρια € ετησίως, ποσό που αντιστοιχεί σε 2% του ΑΕΠ της Ένωσης - το καταβλητέο τίμημα είναι υπέρογκο, τη στιγμή που παραμένουν ανεκμετάλλευτες πολύ φθηνότερες λύσεις που είναι αποδεκτές από το κοινό.

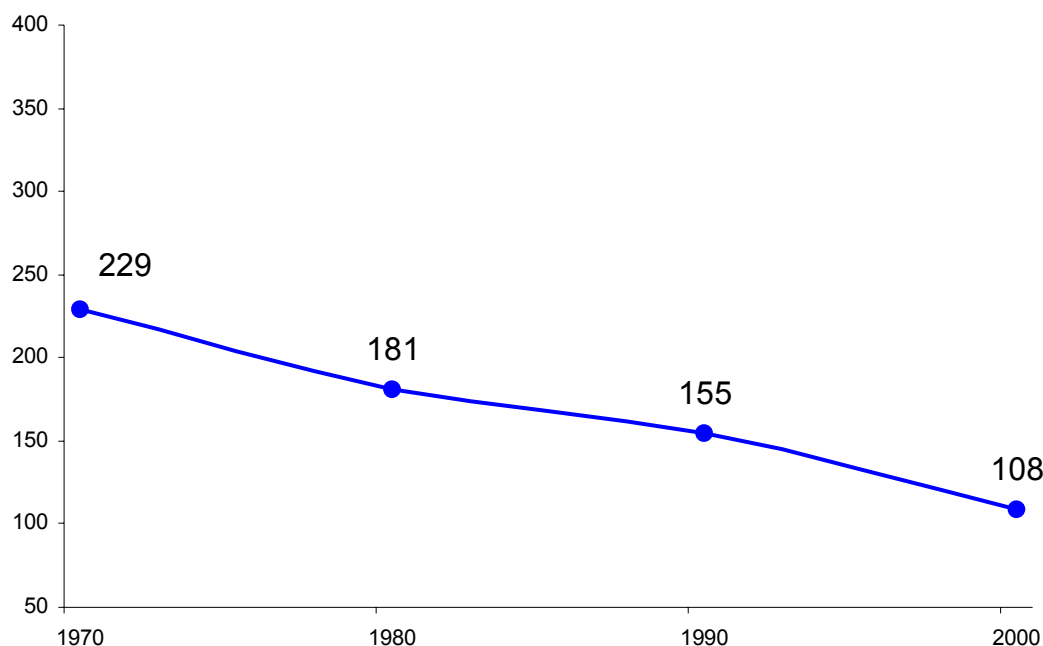


Γραφική παράσταση 1α: τροχαία ατυχήματα, αριθμός νεκρών ανά εκατομμύριο κατοίκων σε κάθε κράτος μέλος, πορεία εξέλιξης κατά το χρονικό διάστημα 1970-2000

(λεπτομερέστερα στοιχεία για την τελευταία δεκαετία παρατίθενται στο παράρτημα 1)

Πηγές: CARE και εθνικά στοιχεία

Αριθμός
νεκρών



Γραφική παράσταση 1β : τροχαία ατυχήματα, αριθμός νεκρών ανά εκατομμύριο κατοίκων, EUR-15, πορεία εξέλιξης κατά το χρονικό διάστημα 1970-2000

Είναι λοιπόν ευνόητο ότι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί μία από τις σημαντικότερες προσδοκίες των ευρωπαίων πολιτών. Επιδιώκοντας να ικανοποιήσει την προσδοκία αυτή, η Επιτροπή εξήγγειλε στη Λευκή της Βίβλο της 12ης Σεπτεμβρίου 2001³ ότι θα κατάρτιζε το στοχοθετημένο πρόγραμμα δράσης στο οποίο θα εντασσόταν η συνολική δέσμη των εφαρμοστέων μέτρων από σήμερα έως το έτος 2010.

Για να καταστούν αποτελεσματικά, τα μέτρα αυτά πρέπει να χαρακτηρίζονται από συνοχή και να συντονίζονται με τα αντίστοιχα μέτρα που θεσπίζονται στα άλλα επίπεδα ευθύνης. Για να εντοπιστούν τα μέτρα που διανοίγουν τις καλύτερες προοπτικές επιτυχίας, η Επιτροπή προχώρησε σε διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους. Όπως φανέρωσαν οι διαβουλεύσεις αυτές, ευρύτατο είναι το ρεύμα που υποστηρίζει την επεξεργασία ενός ευρωπαϊκού προγράμματος δράσης. Με τα ψηφίσματα που ενέκριναν το 2000 και το 2001⁴, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επιβεβαίωσαν επίσης τη σημασία της υιοθέτησης φιλόδοξων μέτρων σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, προκειμένου να καταπολεμηθεί η μάστιγα των τροχαίων ατυχημάτων.

Όπως παρατηρήθηκε στο παρελθόν, μεγάλο είναι το χάσμα ανάμεσα στις φιλόδοξες διακηρύξεις των προθέσεων και τις πενιχρές διατάξεις που υιοθετούνται στην πραγματικότητα και τίθενται σε εφαρμογή από τα κράτη μέλη, καθώς αυτά επικαλούνται υπερβολικά συχνά τη βασική αρχή της επικουρικότητας σε συνάρτηση με τα συγκεκριμένα

³ "Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών" [COM(2001)370 τελικό της 12ης Σεπτεμβρίου 2001]

⁴ Ψήφισμα του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2000 για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας (ΕΕ C 218 της 31.7.2000, σ.1)· ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2001 για την οδική ασφάλεια (έκθεση Hedkvist-Petersen, ΕΕ C 262 της 18.9.2001, σ. 236)

μέτρα που θεσπίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Πρόθεση της Επιτροπής είναι να εφαρμόσει απαράβατα την αρχή της επικουρικότητας, ώστε σε κάθε επίπεδο καθένας να έχει στη διάθεσή του ένα σαφώς προσδιορισμένο πλαίσιο δράσης που θα του επιτρέπει να ασκεί πλήρως το ρόλο του.

Τα προβλήματα της οδικής ασφάλειας που αντιμετωπίζουν όλα τα κράτη μέλη είναι ταυτόσημα. Οι κύριες αιτίες των ατυχημάτων έχουν σαφώς εντοπισθεί:

- Η υπερβολική και ανάρμοστη ταχύτητα, βασική αιτία για το ένα τρίτο περίπου των θανατηφόρων και σοβαρών ατυχημάτων και καθοριστικός παράγοντας για τη σοβαρότητα του τραυματισμού·
- η κατανάλωση οινοπνευματωδών ποτών, ναρκωτικών ουσιών ή ακόμη η κόπωση. Οι οδηγοί που εμφανίζουν υπέρμετρο ποσοστό αλκοολαιμίας ευθύνονται για περίπου 10.000 θανάτους, κάθε χρόνο. Το πρόβλημα της οδήγησης υπό την επίρροια ναρκωτικών ουσιών και της κόπωσης εμφανίζει επίσης τάσεις επιδείνωσης·
- η μη χρήση των ζωνών ασφαλείας ή του προστατευτικού κράνους, που αποτελεί σημαντικό συντελεστή επιδείνωσης των συγκεκριμένων ατυχημάτων. Εάν το ποσοστό πρόσδεσης της ζώνης έφθανε σε όλα τα μέρη το καλύτερο ποσοστό που παρατηρείται σε διεθνή κλίμακα, θα σώζονταν κάθε χρόνο περίπου 7.000 ζωές·
- η ανεπαρκής προστασία που προσφέρουν τα οχήματα στις περιπτώσεις βίαιας πρόσκρουσης. Όπως προκύπτει από την ανάλυση των ατυχημάτων, εάν όλα τα οχήματα είχαν σχεδιασθεί κατά τρόπο ώστε να προσφέρουν στις περιπτώσεις των ατυχημάτων προστασία ισοδύναμη με την προσφερόμενη από τα καλύτερα οχήματα της κατηγορίας τους, θα μπορούσαν να αποφευχθούν κατά το ήμισυ τα περιστατικά θανατηφόρων ατυχημάτων και σωματικών βλαβών που οδηγούν σε αναπηρία των θυμάτων·
- οι τοποθεσίες υψηλού κινδύνου επέλευσης ατυχημάτων (μελανά σημεία). Ο σχεδιασμός των οδικών αρτηριών και του οδικού εξοπλισμού έχει επίσης να διαδραματίσει καίριο ρόλο στη μείωση των σωματικών βλαβών στις περιπτώσεις σύγκρουσης και μπορεί να επηρεάσουν θετικά την ακολουθούμενη συμπεριφορά·
- η αθέτηση του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης στις επαγγελματικές μεταφορές·
- η κακή ορατότητα των άλλων χρηστών ή το ανεπαρκές οπτικό πεδίο του οδηγού. Η έλλειψη ορατότητας στη νεκρή οπίσθια γωνία είναι από μόνη της αιτία για το θάνατο 500 ατόμων ετησίως·

Με τον τρόπο αυτό, ο στόχος της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας που προτείνεται από την Επιτροπή⁵ θα μπορούσε να επιτευχθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό με την απλή τήρηση των υφιστάμενων κανόνων.

Οφείλουμε επίσης να αναφέρουμε ότι ορισμένα τμήματα του πληθυσμού θίγονται ιδιαίτερα από την οδική ανασφάλεια: οι νέοι ηλικίας 15-24 ετών⁶, οι ευάλωτοι χρήστες⁷ και, τέλος, τα ηλικιωμένα άτομα⁸, ιδίως μεταξύ των πεζών.

⁵ βλ. στη συνέχεια στην παράγραφο 2.1

⁶ Περίπου 10.000 νεκροί, κάθε χρόνο - σ' αυτό το κλιμάκιο ηλικίας, η οδική θνησιμότητα αποτελεί την κύρια αιτία θανάτων

Θα πρέπει επίσης να υπενθυμίσουμε τις προκλήσεις που συνδέονται με την **προσεχή διεύρυνση** της ΕΕ. Η πορεία εξέλιξης της οδικής ασφάλειας στα περισσότερα νέα κράτη μέλη ήταν ασυνήθιστη, πράγμα που οφείλεται κυρίως στις πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές διαταραχές στις αρχές της τελευταίας δεκαετίας. Η κατάσταση που επικρατεί σήμερα στα θέματα της οδικής ασφάλειας είναι, κατά γενικό κανόνα, χειρότερη από την κατάσταση που επικρατεί στη σημερινή Ευρώπη των 15. Σε αναλογία προς τον πληθυσμό, ο αριθμός των νεκρών και των τραυματιών δεν είναι υπέρμετρος, οι δείκτες αυτοί είναι όμως παραπλανητικοί, μιας και δεν λαμβάνουν υπόψη τους τα πολύ χαμηλά ποσοστά μηχανοκίνησης αλλά ούτε και τον όγκο της οδικής κυκλοφορίας. Ο βαθμός της έκθεσης σε συγκεκριμένους κινδύνους είναι συνεπώς αυξημένος. Η κατάσταση πρέπει να παρακολουθείται προσεκτικά, και οι προοπτικές αύξησης του στόλου των οχημάτων και της οδικής κυκλοφορίας τα επόμενα έτη στις προαναφερόμενες χώρες επιβάλλουν τη λήψη δραστηκών μέτρων, ώστε να μην οδηγήσουν αυτόματα σε αύξηση του αριθμού των θυμάτων της οδικής κυκλοφορίας.

2. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΘΥΜΑΤΩΝ

2.1. Ένας στόχος που κινητοποιεί τον κόσμο

Στη Λευκή της Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η Επιτροπή είχε χαράξει το φιλόδοξο στόχο **της μείωσης του αριθμού των νεκρών στο ήμισυ, από σήμερα έως το 2010**. Η Επιτροπή έχει απόλυτη επίγνωση του γεγονότος ότι ο στόχος αυτός επιβάλλει να δοθεί πολύ μεγαλύτερη προτεραιότητα στην εφαρμογή αποτελεσματικότερων μέτρων σε κοινοτική, εθνική και τοπική κλίμακα.

Ωστόσο, μόνο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμμερίστηκε μέχρι σήμερα το στόχο αυτό, ενώ το Συμβούλιο δεν δεσμεύθηκε.

Ο στόχος αυτός αποτελεί πολύ περισσότερο σοβαρή συλλογική δέσμευση για τη μείωση του αριθμού των θυμάτων, παρά νομική επιταγή. Πράγματι, αν ληφθεί υπόψη ο επιμερισμός των ευθυνών για τις διάφορες πτυχές της οδικής ασφάλειας στα διαφορετικά επίπεδα της κυβέρνησης, δεν είναι δυνατό να υπολογίζει κανείς μόνο στις δραστηριότητες που τίθενται σε εφαρμογή στην κλίμακα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επίτευξη του στόχου αυτού. Ο βασικός στόχος είναι η ενθάρρυνση της εγκαίνιασης επιμερισμένων δράσεων και η τόνωσή τους σε όλα τα επίπεδα παρέμβασης.

Τα κράτη μέλη που εμφανίζουν τα καλύτερα αποτελέσματα στο θέμα της οδικής ασφάλειας, όπως η Σουηδία, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Κάτω Χώρες, είναι εκείνα ακριβώς τα κράτη που καθόρισαν εδώ και πολύ καιρό ποσοτικούς στόχους μείωσης του αριθμού των θυμάτων, για να αντλήσουν στο έπακρο ευεργετικά οφέλη από την πιθανή βελτίωση της οδικής ασφάλειας που διανοίγεται από την εξελικτική πορεία των γνώσεων, τη συσσώρευση των εμπειριών και την τεχνολογική πρόοδο. Όπως γίνεται ευρύτερα αποδεκτό, τα στοχοθετημένα προγράμματα οδικής ασφάλειας αποφέρουν περισσότερα ευεργετικά οφέλη στα θέματα της αποτελεσματικότητας των

⁷ Οι πεζοί, οι ποδηλάτες, οι μοτοποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές αντιπροσωπεύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση το ένα τρίτο περίπου των νεκρών από τροχαία ατυχήματα: 7.061 πεζοί, 3.673 μοτοσικλετιστές, 2.477 μοτοποδηλάτες και 1.818 ποδηλάτες, το έτος 2000 (πηγές: CARE και εθνικές δημοσιεύσεις). Η πορεία εξέλιξης του αριθμού των φονευόμενων μοτοσικλετιστών είναι μάλιστα ανοδική σε πολλά κράτη μέλη

⁸ Ο κίνδυνος σοβαρού ή θανάσιμου τραυματισμού, στις περιπτώσεις τροχαίου ατυχήματος, είναι ιδιαίτερα υψηλός για τα ηλικιωμένα άτομα ενώ θα πρέπει να συνυπολογισθεί προκαταβολικά η γήρανση του πληθυσμού μέσα στην επόμενη δεκαετία

δράσεων, της ορθολογικής εκμετάλλευσης των δημόσιων πόρων και της μείωσης του αριθμού των νεκρών και των τραυματιών με τα μη στοχοθετημένα προγράμματα.

2.2. Έμπρακτη παρακολούθηση του στόχου

2.2.1. Καθιέρωση δεικτών επιδόσεων

Ο στόχος πρέπει να αποτελεί αντικείμενο περιοδικού ελέγχου για να εξακριβώνεται η πρόοδος που σημειώνεται και θα πρέπει να επανεξεταστεί τη στιγμή της προσχώρησης των νέων κρατών μελών.

Με τη χρήση δεικτών για τις ανάλογες επιδόσεις επιτρέπεται η συστηματική στοχοθέτηση των δράσεων στους τομείς καίριας σημασίας και η παρακολούθηση της εφαρμογής τους. Οι δείκτες μπορεί να αφορούν ιδιαίτερες ομάδες χρηστών της οδικής κυκλοφορίας, όπως τα παιδιά, οι αρχάριοι οδηγοί ή οι επαγγελματίες οδηγοί ή μπορεί να επεκτείνονται στην τήρηση σημαντικών κανόνων ασφαλείας όπως η τοποθέτηση της ζώνης ασφαλείας ή μπορεί να αφορούν μάλιστα ειδικές περιοχές, όπως το αστικό δίκτυο, τις οδικές αρτηρίες της υπαίθρου ή το διευρωπαϊκό δίκτυο. Σε ορισμένα κράτη μέλη χρησιμοποιούνται ήδη δείκτες για τις επιδόσεις ταχύτητας, την κατανάλωση οινόπνευματων ποτών κατά την οδήγηση, τη χρήση συστημάτων συγκράτησης και διατάξεων ασφαλείας, αλλά και για τον αριθμό των διενεργούμενων οδικών ελέγχων. Θα μπορούσαν συνεπώς να αποτελέσουν το μηχανισμό που θα χρησιμοποιείται κατά πρώτο λόγο. Στην ακόλουθη φάση θα χρειαστεί να θεσπιστούν δείκτες στους τομείς της διαχείρισης της ποιότητας των οδικών δικτύων, του στόλου των οχημάτων και των υπηρεσιών αντιμετώπισης κατεπειγόντων περιστατικών, προκειμένου να ελέγχεται η πρόοδος που σημειώνεται.

2.2.2. Ενδιάμεσος απολογισμός

Με βάση τις στατιστικές και τους δείκτες των επιδόσεων μπορεί τακτικά να καταρτίζεται σχετική στατιστική έκθεση που θα τίθεται υπόψη των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων και του κοινού. Με την πρακτική αυτή θα καθίσταται δυνατή η παρακολούθηση της προόδου που σημειώνεται κατά την υλοποίηση του παρόντος προγράμματος δράσης και η ανάλυση των τάσεων που είναι χαρακτηριστικές για τα επίπεδα ασφαλείας.

Η Επιτροπή θα καταρτίσει τον ενδιάμεσο απολογισμό της το 2005, βασιζόμενη στα συμπεράσματα της ομάδας της που είναι επιφορτισμένη με τα έμπρακτα μέτρα παρακολούθησης. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει με την ευκαιρία αυτή τις συνέπειες που θα έχει η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από πλευράς οδικής ασφαλείας. Βασιζόμενη στον απολογισμό αυτό, η Επιτροπή επιφυλάσσεται να προτείνει τη λήψη κανονιστικών μέτρων.

- Μείωση κατά 50% του αριθμού των θανάτων έως το έτος 2010.
- Αξιολόγηση της προόδου που σημειώνεται στην επίτευξη του στόχου, βαθμολογώντας με κατάλληλους δείκτες τις επιδόσεις σε κοινοτικό και εθνικό επίπεδο.
- Απολογισμός το έτος 2005 των έμπρακτων μέτρων παρακολούθησης του στόχου, των δράσεων που έχουν αναληφθεί και των προσαρμογών που καθίστανται αναγκαίες εξαιτίας της διεύρυνσης και, ενδεχομένως, υποβολή προτάσεων για τη λήψη νέων μέτρων.

3. ΑΝΑΛΗΨΗ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

3.1. Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς μεταφορών και τη στιγμή που οι οδικές μετακινήσεις γνωρίζουν πλήρη άνθηση, επιβάλλεται η εφαρμογή "συστηματικής προσέγγισης", ώστε να μειωθεί το συναφές υψηλό κόστος που συνεπάγονται τα τροχαία ατυχήματα και η ανισότητα των όρων ανάμεσα στα κράτη μέλη. Η προσέγγιση αυτή συνεπάγεται την εφαρμογή συντονισμένων δράσεων, προσανατολιζόμενων προς την επίτευξη κοινών στόχων, που συμπεριλαμβάνουν το τοπικό, το περιφερειακό, το εθνικό αλλά και το κοινοτικό επίπεδο. Η εφαρμογή συντονισμένων μέτρων είναι αναγκαία για να αντιμετωπισθούν τα κοινά προβλήματα οδικής ασφάλειας, να υπάρξει βελτίωση της ευαισθητοποίησης και να τεθούν σε εφαρμογή αποτελεσματικότερα μέτρα στα διάφορα επίπεδα.

Τα περισσότερα ατυχήματα οφείλονται σε ανθρώπινα σφάλματα, στην καταστρατήγηση των κανόνων οδήγησης, στην εσφαλμένη εκτίμηση ή στον ανεπαρκή έλεγχο του οχήματος. Με βάση το συμπέρασμα ότι τα ανθρώπινα σφάλματα αποτελούν συχνό και αναπόφευκτο φαινόμενο, το σύστημα για τις υποδομές / τα οχήματα / τους οδηγούς πρέπει να αναπροσαρμόζεται προοδευτικά, ούτως ώστε να προστατεύονται καλύτερα οι χρήστες από τα δικά τους σφάλματα. Η προσέγγιση αυτή αποτελεί την προσέγγιση που εφαρμόζεται στα άλλα μέσα μεταφοράς και στον τομέα της ασφάλειας στους χώρους εργασίας. Η καταστρατήγηση των κανόνων οδήγησης πρέπει να καταπολεμηθεί τόσο με τη θέσπιση μέτρων που θα οδηγήσουν στη βελτίωση του ελέγχου και την επιβολή αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και με τη διαμόρφωση τεχνικών που θα καθιστούν δυσχερέστερη και μάλιστα αδύνατη την διάπραξη των σημαντικότερων παραβάσεων στα θέματα των κανόνων οδήγησης.

Στη Λευκή Βίβλο που ήδη μνημονεύθηκε υπογραμμίζονται δύο σημεία καίριας σημασίας όσον αφορά το ρόλο που καλείται να επιτελέσει η Κοινότητα στον τομέα της οδικής ασφάλειας:

- επισημαίνεται, αφενός μεν, η μακροχρόνια συμβολή της στο θέμα της συγκρότησης της μεγάλης εσωτερικής αγοράς, χωρίς αθέμιτες συνθήκες ανταγωνισμού,
- τονίζονται, αφετέρου, τα νομικά μέσα που της προσφέρονται από τη συνθήκη του Μάαστριχτ, τα οποία της επιτρέπουν να καθορίσει το πλαίσιο και να λάβει συγκεκριμένα μέτρα.

Η βελτίωση της ασφάλειας στη μετακίνηση των προσώπων και τη διακίνηση των εμπορευμάτων αποτελεί μία από τις θεμελιώδεις αποστολές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το πρόγραμμα της ευρωπαϊκής οδικής ασφάλειας που θα σέβεται τη βασική αρχή της επικουρικότητας θα αποτελέσει σαφές πλαίσιο δράσης για όλους τους εταίρους και θα προσανατολίσει τη δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους τομείς στους οποίους είναι σε θέση να αποφέρει υψηλή προστιθέμενη αξία.

Στο επίκεντρο της πολιτικής της Κοινότητας στα θέματα της οδικής ασφάλειας πρέπει να είναι οι προσπάθειες να ενθαρρυνθούν οι πολίτες, οι πολιτικοί φορείς λήψεως των αποφάσεων και τα μαζικά μέσα επικοινωνίας να αποκτήσουν καλύτερη επίγνωση και να κατανοήσουν καλύτερα τις συνθήκες που θα καταστήσουν δυνατή την ασφαλέστερη χρήση των οδών και των συστημάτων μεταφοράς.

3.2. Ενδιαφέρει όλους τους πρωταγωνιστικούς φορείς των συστημάτων μεταφοράς

Για να επιλυθεί το πρόβλημα της οδικής ανασφάλειας, χρειάζεται όλοι οι υπεύθυνοι των συστημάτων μεταφοράς, αλλά και οι χρήστες να αλλάξουν νοοτροπία σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούν τις οδικές υποδομές αλλά και τους όρους που πρέπει να σέβονται για να τις χρησιμοποιούν με κάθε δυνατή ασφάλεια.

Η δράση για την προώθηση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας αποτελεί χαρακτηριστική απόδειξη για την αλληλεξάρτηση ανάμεσα στα διάφορα μέτρα και τους πρωταγωνιστικούς φορείς, αλλά και για την αναγκαιότητα της αλληλεπίδρασης των μέτρων σε όλα τα επίπεδα της κυβέρνησης σε τοπική, περιφερειακή, εθνική ή κοινοτική κλίμακα, χωρίς να λησμονείται ο ιδιωτικός τομέας, για να εξασφαλισθεί αποτελεσματική προστασία (βλ. στον πίνακα 1 που ακολουθεί στη συνέχεια).

Ευρωπαϊκή Ένωση	- κανόνες για την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης των εξοπλισμών - κανόνες βελτίωσης του ελέγχου και εφαρμογής των κυρώσεων για τους αυτοκινητιστές - προδιαγραφές των επιδόσεων για τις ζώνες ασφαλείας και τις διατάξεις συγκράτησης - υποστήριξη για την εφαρμογή του ευρωπαϊκού προγράμματος αξιολόγησης των συστημάτων συγκράτησης που κυκλοφορούν στην αγορά - πλαισίωση και υποστήριξη των ενημερωτικών εκστρατειών για την προώθηση της τοποθέτησης των ζωνών ασφαλείας - έμπρακτη παρακολούθηση της υλοποίησης της κοινοτικής νομοθεσίας από τα κράτη μέλη
Εθνικό επίπεδο	- εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων - προσδιορισμός των εξαιρέσεων - καθορισμός των στόχων τήρησης των προτύπων σε εθνικό επίπεδο - διασφάλιση της τήρησης των μέτρων προβλέποντας της διάθεση των απαιτούμενων πόρων για τη διεξαγωγή αστυνομικών ελέγχων - στοχοθετημένη εθνική ενημέρωση - μέτρα ελέγχου της τοποθέτησης ζωνών ασφαλείας - υποστήριξη των δράσεων για την προώθηση της τοποθέτησης ζωνών ασφαλείας στον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα - ενίσχυση των συστημάτων δανεισμού διατάξεων συγκράτησης για παιδιά
Περιφερειακό/τοπικό επίπεδο	- διεξαγωγή αστυνομικών ελέγχων και ενημερωτικών εκστρατειών - ενημέρωση για τις ζώνες ασφαλείας στα σχολεία - υποστήριξη των συστημάτων δανεισμού διατάξεων συγκράτησης για παιδιά, στο πλαίσιο των τοπικών υποδομών του τομέα της υγείας - διεξαγωγή ερευνών για την τοποθέτηση των ζωνών ασφαλείας - οργάνωση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων που επέζησαν επειδή έφεραν ζώνες ασφαλείας σε τοπικούς συλλόγους
Ιδιωτικός τομέας	- καινοτομίες και πρωτοβουλίες - ανάπτυξη και εμπορία αποτελεσματικότερων συστημάτων συγκράτησης, συνεπεία των εκστρατειών αξιολόγησης - εγκατάσταση μη υποχρεωτικών διατάξεων συγκράτησης - μειωμένα ασφάλιστρα για τους χρήστες των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα - ενημερωτικές εκστρατείες ευαισθητοποίησης που οργανώνουν οι ιδιωτικές εταιρείες για το προσωπικό τους.

Πίνακας 1: Απαιτούμενα μέτρα για να ενισχυθεί η χρήση της ζώνης ασφαλείας

Για να συστρατευθούν όλοι οι πρωταγωνιστικοί φορείς της οδικής ασφάλειας στο πλαίσιο της υλοποίησης ενός φιλόδοξου προγράμματος θα χρειαστεί να περάσει καιρός και θα απαιτηθεί

η εφαρμογή μίας σταδιακής προσέγγισης. Πολύ μετά το χρονικό ορίζοντα του έτους 2010 θα είναι αναγκαία η εφαρμογή εναρμονισμένων μέτρων. Αυτά θα συμπεριλάβουν τόσο τα δοκιμασμένα μέτρα, όσο και τα μέτρα εκείνα που είναι σε θέση να προσδώσουν νέα ώθηση σε όλους τους ενδιαφερόμενους.

3.3. Κινητοποίηση των πρωταγωνιστικών φορέων για την κατάρτιση του ευρωπαϊκού χάρτη οδικής ασφαλείας

Για να αποκτήσουν δυναμική μορφή και συνοχή τα μέτρα πολιτικής δράσης και για να τονωθούν οι εργασίες σχεδιασμού των έργων, ανεξάρτητα από τις πτυχές της επικουρικότητας, εμφανίζεται επιθυμητή η ρητή δέσμευση από όλους τους ενδιαφερόμενους (τις μεταφορικές επιχειρήσεις, τις επιχειρήσεις κατασκευής και εξοπλισμού των οχημάτων, τις ασφαλιστικές εταιρείες και τους οργανισμούς εκμετάλλευσης των υποδομών, τις τοπικές και περιφερειακές αρχές) να αναζητήσουν μορφές συνεργασίας και να επιδιώξουν, σε συλλογική και ατομική βάση, τη μεγαλύτερη δυνατή αποτελεσματικότητα, συνυπογράφοντας τον ευρωπαϊκό χάρτη οδικής ασφαλείας⁹.

Στο χάρτη περιλαμβάνεται ένα κοινό μέρος, το οποίο όμως θα συμπληρωθεί από τις ειδικές δεσμεύσεις που αναλαμβάνονται από κάθε συνυπογράφοντα. Τα ονοματεπώνυμα και οι ειδικές δεσμεύσεις που αναλαμβάνουν βάσει του χάρτη θα δημοσιοποιηθούν¹⁰. Η αρχική ισχύς του χάρτη είναι τριετής, μπορεί όμως να ανανεωθεί, μετά από την παρέλευση του συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος.

Οι δεσμεύσεις πρέπει να τηρούνται αυστηρά και μόνιμα. Τα συνυπογράφοντα μέλη οφείλουν να υποβάλουν έκθεση σχετικά με τον τρόπο εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους. Προς το σκοπό αυτό αποδέχονται τη διεξαγωγή ελέγχου κατά τη χρονική περίοδο ισχύος του χάρτη.

- Πρόσκληση που απευθύνεται σε όλους τους ενδιαφερόμενους να υπογράψουν τον ευρωπαϊκό χάρτη οδικής ασφαλείας.
- Μέτρα ελέγχου της τήρησης των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί από τα συνυπογράφοντα μέλη.

4. ΤΑ ΜΕΣΑ ΔΡΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει στη διάθεσή της διάφορες δυνατότητες δράσης στα θέματα της οδικής ασφαλείας.

- Σύμφωνα με το άρθρο 71 της συνθήκης ΕΚ, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιτρέπεται να **θεσμοθετεί**, θεσπίζοντας τα μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, στα όρια της επικουρικότητας. Διαθέτει πάγιες αρμοδιότητες σε πολυάριθμους τομείς, όπως αναφορικά με την τοποθέτηση της ζώνης ασφαλείας στα οχήματα, τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων, τους οδικούς ελέγχους, τους ταχογράφους, τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας, το βάρος και τις διαστάσεις των οχημάτων, τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, καθώς και τις άδειες οδήγησης και ορισμένες πτυχές της κατάρτισης των οδηγών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επιπλέον αρμοδιότητες σε ορισμένους τομείς όπως η τεχνική εναρμόνιση των προτύπων για τα οχήματα, στο πλαίσιο των οποίων οφείλει να εξασφαλίζει υψηλό επίπεδο προστασίας (άρθρο 95 της συνθήκης

⁹ Το κείμενο του ευρωπαϊκού χάρτη οδικής ασφαλείας παρατίθεται στο παράρτημα 2
¹⁰ Ιδίως στην ιστοσελίδα “Europa” στο Internet

ΕΚ). Δύναται να καθορίζει τους απαιτούμενους όρους ασφαλείας για το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο¹¹. Οι διατάξεις της νομοθεσίας πρέπει να προσαρμόζονται, τόσο για να επιτυγχάνεται ο κοινοτικός στόχος της οδικής ασφάλειας, αλλά και για να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική πρόοδος στους διάφορους καλυπτόμενους τομείς¹². Τα άρθρα 151 και 152 (προστασία της υγείας και των καταναλωτών) επιτρέπουν επίσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση να λαμβάνει μέτρα στον τομέα αυτό.

Η δημιουργία της εσωτερικής αγοράς έδωσε τη δυνατότητα να αναπτυχθεί, κυρίως μέσω της τεχνικής τυποποίησης, ο εξοπλισμός των αυτοκινήτων, χάρη σε 50 και πλέον οδηγίες: λόγω χάρη τις διατάξεις που γενικεύουν τη χρήση αλεξήνεμων πολλαπλών φύλλων στα οχήματα, την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας για όλους τους επιβάτες, την καθιέρωση των πλευρικών και μετωπικών διατάξεων προστασίας ως βασικού εξοπλισμού, την τυποποίηση των συστημάτων πέδησης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θέσπισε εξάλλου νομοθετικές ρυθμίσεις για την υποχρεωτική χρήση των ζωνών ασφαλείας, για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, τη χρήση των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας για τα φορτηγά, τις τυποποιημένες άδειες οδήγησης και τον τεχνικό έλεγχο που διεξάγεται για όλα τα οχήματα.

- Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει **χρηματοδοτικά μέσα** που της επιτρέπουν να υποστηρίξει, προσφεύγοντας στη μέθοδο της στοχοθετημένης πρόσκλησης υποβολής προσφορών, πρωτοβουλίες που αποβλέπουν στη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των φορέων λήψεως των αποφάσεων, των επαγγελματιών και του ευρύτερου κοινού για τα βασικά προβλήματα της ασφάλειας και τις αντίστοιχες λύσεις τους. Η Ένωση δύναται για παράδειγμα να χορηγήσει χρηματοδοτική στήριξη σε προγράμματα ενημέρωσης των καταναλωτών, όπως το πρόγραμμα EuroNCAP¹³.
- Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαδραμάτισε μέχρι σήμερα σημαντικό ρόλο στο ζήτημα του **καθορισμού και της διάδοσης των βέλτιστων πρακτικών** (όπως για παράδειγμα η γενίκευση της χρήσης φωσφορίζουσών πινακίδων κυκλοφορίας ή η τοποθέτηση πλευρικών φρακτών οδικής προστασίας, λιγότερο επικίνδυνων για τους μοτοσικλετιστές), ενώ προβλέπεται μάλιστα η επέκταση των δραστηριοτήτων αυτών. Για να προσλάβουν συστηματική μορφή οι δράσεις που αναλαμβάνονται σε όλους τους τομείς, η Επιτροπή θα προβεί στον καθορισμό του πλαισίου αναφοράς, στόχος του οποίου θα είναι η προώθηση των βέλτιστων πρακτικών για όσους ασχολούνται επαγγελματικά με τα ζητήματα ασφαλείας. Αντικειμενικός σκοπός είναι ο εντοπισμός, η συνοπτική καταγραφή των προαναφερόμενων βέλτιστων πρακτικών και η παρουσίασή τους υπό τη μορφή των οδηγιών χάραξης των κατευθυντηρίων γραμμών που επεξεργάζονται από επαγγελματίες για επαγγελματίες και η χρήση τους σε προαιρετική βάση, συνοδευοντάς τους από αναλυτικές μελέτες συγκεκριμένων περιπτώσεων. Οι οδηγοί θα μπορούσαν να καταρτιστούν στους τομείς του προγραμματισμού της οδικής ασφάλειας, της ασφάλειας των υποδομών ή της πληροφόρησης, της στοιβασίας των βαρέων φορτίων ή των μεθόδων διεξαγωγής των οδικών ελέγχων. Στα επόμενα στάδια, η Κοινότητα θα υποστηρίξει σχέδια επίδειξης, που θα θέσουν σε έμπρακτη εφαρμογή τις μεθόδους που θα έχουν αναπτυχθεί στο πλαίσιο της επεξεργασίας των οδηγιών με τις κατευθυντήριες γραμμές.

¹¹ Σύμφωνα με την απόφαση 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1)

¹² βλ. στο κεφάλαιο 5 στη συνέχεια.

¹³ Βλέπε προηγουμένως την παράγραφο 5.2.2

- Η **συγκέντρωση και ανάλυση των στοιχείων για τα ατυχήματα** και τις σωματικές βλάβες είναι αναγκαία για την αντικειμενική αξιολόγηση των προβλημάτων της οδικής ασφάλειας, τον εντοπισμό των πεδίων πρωταρχικής δράσης και τον έλεγχο του αντίκτυπου των μέτρων. Σε κάποια μεταγενέστερη φάση θα επιτρέψουν την ποσοτική αποτύπωση των ευεργετικών πλεονεκτημάτων που αποφέρουν οι νέες τεχνολογίες. Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαδραμάτισε ενεργό ρόλο στον καθορισμό των μεθόδων έρευνας των ατυχημάτων (σχέδιο STAIRS) και τη συγκρότηση της βάσης δεδομένων CARE¹⁴. Θα πρέπει πλέον να επεκταθούν και να εμβαθυνθούν οι δραστηριότητες αυτές για να ικανοποιηθούν οι διάφορες προσδοκίες (βλ. στην παράγραφο 5.6).
- Για τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση της μελλοντικής πολιτικής επιβάλλεται να γίνουν σημαντικές και διαρκείς προσπάθειες **έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης**, υπό συνθήκες διαρκών τεχνολογικών και κοινωνικών αλλαγών. Παράλληλα, εκείνο που προέχει είναι να μετουσιωθούν οι γνώσεις που έχουν προκύψει από τις προγενέστερες έρευνες σε συγκεκριμένες δράσεις που θα σώσουν ανθρώπινες ζωές. Θα χρειαστεί να ενισχυθούν οι δραστηριότητες έρευνας στον τομέα της οδικής ασφάλειας, σε συνάρτηση με το 6ο πρόγραμμα-πλαίσιο έρευνας, αλλά και σε συνδυασμό με **τις βασικές μελέτες, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι κοινωνικο-οικονομικές μελέτες, και τα έργα επίδειξης**.
- Όπως εκτιμά η Επιτροπή, τα **φορολογικά κίνητρα** μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό μηχανισμό για την ενθάρρυνση των επενδύσεων από πλευράς των ιδιωτών και των επιχειρήσεων και για την προώθηση του σχεδιασμού ασφαλέστερων υποδομών και οχημάτων. Τα κίνητρα πρέπει να επεκταθούν σε ορισμένες κατηγορίες εξοπλισμού με εγνωσμένη αποτελεσματικότητα στα θέματα ασφαλείας, η διοχέτευση των οποίων στην αγορά θα ήταν εξαιρετικά δυσχερής χωρίς αυτά. Όπως είχε ήδη πράξει στην περίπτωση των προτύπων για τις εκπομπές ρύπων από τα οχήματα, η Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο της θέσπισης εναρμονισμένου πλαισίου, ούτως ώστε να αποσαφηνιστούν οι όροι που μπορούν να καθιερωθούν από τα κράτη μέλη. Τα φορολογικά κίνητρα πρέπει σε όλες τις περιπτώσεις να τηρούν τους κανόνες που ισχύουν στην εσωτερική αγορά.
- Στο πλαίσιο της ανάλυσης των εμπειριών που έχουν αποκομισθεί σε εθνική κλίμακα, η Επιτροπή θα διερευνήσει πώς θα μπορούσε να ενθαρρυνθεί η θέσπιση **των απαιτούμενων όρων ασφαλείας στις συμβάσεις δημοσίων έργων**. Η Επιτροπή θα προτείνει την εφαρμογή εναρμονισμένων κριτηρίων για τις προκηρύξεις των διαγωνισμών ανάθεσης των συμβάσεων δημοσίων έργων.

Η Σουηδία υιοθέτησε το 1997 πρόγραμμα οδικής ασφαλείας, με το οποίο υποστηρίζονται οι από κοινού προσπάθειες κρατών, περιφερειών, πόλεων, ιδιωτικού τομέα και ιδιωτών, για να τείνει προς το μηδέν ο αριθμός νεκρών και τραυματιών από τροχαία ατυχήματα.

Στο πλαίσιο αυτό, πολλές σουηδικές πόλεις ενέταξαν τους απαιτούμενους όρους ασφαλείας στις προκηρυσσόμενες συμβάσεις των δημοσίων έργων ιδίως για την αγορά των οχημάτων από τα διοικητικά όργανα και για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.

- Τέλος, εκείνο που είναι εξίσου σημαντικό είναι ότι θα πρέπει να υπάρξει συνεργασία με τον ευρωπαϊκό ασφαλιστικό κλάδο, ούτως ώστε να εξευρεθούν τα νέα μέσα που θα οδηγήσουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ιδίως με τον **επιμερισμό του κόστους**

¹⁴ Απόφαση αριθ. 93/704/EK του Συμβουλίου της 30ής Νοεμβρίου 1993 σχετικά με τη δημιουργία κοινοτικής τράπεζας στοιχείων για τα τροχαία ατυχήματα (ΕΕ L 329 της 30.12.1993, σ. 63)

των κινδύνων πρόκλησης σωματικών βλαβών σε τροχαία ατυχήματα με πιο δίκαιο τρόπο, με αναπροσαρμογή των ασφάλιστρων.

Πρέπει να τονισθεί η σημασία των κοινωνικο-οικονομικών πτυχών της οδικής ασφάλειας. Με καθαρά λογιστικά κριτήρια είναι προφανές ότι δεν εμφανίζουν όλα τα μέτρα την ίδια σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, όμως, ακόμα και στα πιο δαπανηρά, η σχέση αυτή θα παραμένει θετική. Η συστηματική ανάλυσή τους θα οδηγήσει στην ουσία στην εξακρίβωση της αποτελεσματικότητας που έχει το ευρύτατο φάσμα μέτρων για την οδική ασφάλεια και την ενίσχυση των επενδύσεων. Τα μέτρα που λαμβάνει η Ευρωπαϊκή Ένωση θα θεμελιώνονται με βάση ποσοτική ανάλυση του **αντίκτυπού τους, από τη σκοπιά του κόστους και των ευεργετικών οφελών.**

- Πρόταση καθιέρωσης εναρμονισμένων κριτηρίων οδικής ασφαλείας στις προκηρύξεις των διαγωνισμών ανάθεσης δημοσίων έργων.
- Διερεύνηση, σε συνεργασία με τον ευρωπαϊκό ασφαλιστικό κλάδο των πρόσθετων μέτρων που θα μπορούσαν να επιβάλουν οι ασφαλιστές, έτσι ώστε να καταλογίζεται αμεσότερα το κόστος των κινδύνων ατυχήματος.

5. ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΗΣ

5.1. Η ενθάρρυνση των χρηστών να τηρήσουν καλύτερη στάση

5.1.1. Τήρηση των θεμελιωδών κανόνων οδικής ασφαλείας από τους χρήστες

- Η επικίνδυνη για τους άλλους οδήγηση είναι μια μάστιγα που μπορεί να χαρακτηριστεί εγκληματική ενέργεια και η Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο να αναλάβει πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της κοινοτικής πολιτικής για την απονομή δικαιοσύνης τόσο για τους επαγγελματίες οδηγούς όσο και για το σύνολο των αυτοκινητιστών.

Η καταστρατήγηση των βασικών διατάξεων της νομοθεσίας για την οδική ασφάλεια από τους χρήστες (χρήση οινόπνευματων ποτών κατά την οδήγηση, τοποθέτηση των ζωνών ασφαλείας ή του κράνους, υπερβολική ταχύτητα) αποτελούν την κύρια αιτία των σοβαρών ατυχημάτων. Η λήψη στοχοθετημένων μέτρων σε συνάρτηση με τους τρεις προαναφερόμενους παράγοντες θα μπορούσε να επιτρέψει να επιτευχθεί σε ποσοστό πάνω από 50% ο αντικειμενικός στόχος της συνολικής μείωσης του αριθμού των νεκρών κατά το ήμισυ. Άλλη θετική επίπτωση, η ήρεμη οδήγηση συμβάλλει σε αξιοσημείωτη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και των αντίστοιχων εκπομπών καυσαερίων.

Όπως απέδειξαν οι μελέτες και έρευνες που έγιναν στο θέμα αυτό¹⁵, για να βελτιωθεί αισθητά η τήρηση των κανόνων της οδικής κυκλοφορίας από τους χρήστες, είναι αναγκαία η υιοθέτηση μίας συνολικής προσέγγισης η οποία θα συνδυάζει, αφενός, τους **αστυνομικούς ελέγχους** και, αφετέρου, **μέτρα εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης των χρηστών.**

Βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα, οι τεχνολογικές καινοτομίες σε συνάρτηση με τα ίδια τα οχήματα ή το υλικό για τον έλεγχό τους θα συμβάλουν επίσης στη βελτιωμένη τήρηση των κανόνων ασφαλείας. Οι αντίστοιχες ερευνητικές εργασίες που αφορούν τις

¹⁵ Για παράδειγμα τα σχέδια GADGET και ESCAPE

τεχνολογικές και θεσμικές πτυχές υποστηρίζονται από το 6ο πρόγραμμα-πλαίσιο ερευνών της ΕΕ.

Σύμφωνα με τη μελέτη του Transport Research Laboratory (Εργαστήριο ερευνών για τις μεταφορές) του Ηνωμένου Βασιλείου, η μείωση της μέσης ταχύτητας κατά 3 χιλιόμετρα/ώρα θα επέτρεπε να σωθούν 5.000 έως 6.000 ζωές κάθε χρόνο στην Ευρώπη και θα μας γλίτωνε από 120.000 έως 140.000 ατυχήματα, με αποτέλεσμα την εξοικονόμηση ποσού 20 δισεκατομμυρίων €. Με βάση τις παρατηρήσεις που έγιναν στο Ηνωμένο Βασίλειο, η εγκατάσταση αυτόματων φωτογραφικών συσκευών ελέγχου θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της μέσης ταχύτητας κατά 9 χιλιόμετρα/ώρα, πράγμα που θα επέτρεπε, εάν γενικευόταν η χρήση του κανόνα αυτού σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, να μειωθούν τα ατυχήματα κατά ένα τρίτο και να περιοριστεί ο αριθμός των νεκρών στην οδική κυκλοφορία κατά το ήμισυ.

Σεμινάριο με τίτλο "Killing speeds, Saving lives" που έγινε υπό τη βελγική Προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις 8 Νοεμβρίου 2001 στις Βρυξέλλες.

- Τα κράτη μέλη που εμφανίζουν τα καλύτερα αποτελέσματα από την άποψη της οδικής ασφαλείας διαθέτουν επίσης συστήματα **ελέγχου** είναι από τα αποδοτικότερα. Ακόμη μεγαλύτερη είναι η θλίψη που προκαλεί αναφορικά με το σημείο αυτό η κατάσταση που επικρατεί σε άλλα κράτη μέλη, ιδίως τη στιγμή που οι προσδοκίες των πολιτών στα θέματα αυτά είναι μεγάλες.

Είναι γεγονός ότι οι έλεγχοι διαφέρουν σημαντικά από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Οι αυτοκινητιστές και οι οδηγοί γνωρίζουν ότι σε ορισμένα κράτη μέλη πρέπει να είναι συγκρατημένοι στο θέμα της ταχύτητας (« lever le pied » - "να σηκώσουν το πόδι από το πεντάλ") και ότι σε άλλα μπορούν να οδηγούν ουσιαστικά με καθεστώς ατιμωρησίας. Η διαπίστωση αυτή είναι σκανδαλιστική στο βαθμό που ένας οδηγός μετακινείται εύκολα από κράτος σε κράτος και τη στιγμή που η κατάσταση αυτή οδηγεί σε νόθευση του ανταγωνισμού στον κλάδο των επαγγελματικών μεταφορών.

Για να διορθωθεί η κατάσταση αυτή, η Επιτροπή θα προτείνει κατ'αρχήν να ληφθούν μέτρα ελέγχου το 2003 για να βελτιωθεί αφενός η εφαρμογή των κανονιστικών ρυθμίσεων για τις πιο θανατηφόρες παραβάσεις, και αφετέρου, η εφαρμογή των υφιστάμενων κοινωνικών διατάξεων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές¹⁶.

Για να μπορέσει να εκτιμήσει τον αντίκτυπο που θα έχουν οι προαναφερόμενες προτάσεις, η Επιτροπή άρχισε πρόσφατα μελέτες για τη συγκέντρωση των βασικών στοιχείων σχετικά με τους κανόνες της οδικής κυκλοφορίας, τον έλεγχο και την εφαρμογή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση και για την ανάλυση του κόστους και των ευεργετικών οφελών των προτάσεων. Στο πλαίσιο αυτό, διαπιστώθηκε ότι για ορισμένα μέτρα η σχέση κόστους-ευεργετικού αποτελέσματος ανέρχεται σε 10 : 1.

Σε συνάρτηση με το σημείο αυτό, η Επιτροπή δημιούργησε επίσης τις απαιτούμενες μορφές συνεργασίας με τα κράτη μέλη και τα όργανα των αστυνομικών δυνάμεων (όπως το TISPOL, το ευρωπαϊκό δίκτυο των οργάνων της τροχαίας) και των οργανισμών ελέγχου (ιδίως με το Euro Contrôle Route, τον ευρωπαϊκό οργανισμό των ελεγκτών οδικής

¹⁶ Στόχος αυτής της τελευταίας πρότασης είναι η τροποποίηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τυποποιημένες διαδικασίες ελέγχου για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών

κυκλοφορίας).

Στα ζητήματα που καλύπτονται ήδη από την κοινοτική νομοθεσία, σημαντικές είναι οι διαφορές ανάμεσα στη δίωξη που ασκείται και στις **ποινές** που επιβάλλονται για τις παραβάσεις του κώδικα της οδικής κυκλοφορίας που προβλέπονται στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως αναφορικά με την έκπτωση από το δικαίωμα της οδήγησης. Όπως εκτιμά η Επιτροπή, τα κράτη μέλη πρέπει να επιταχύνουν την εφαρμογή της σύμβασης της Βιέννης του 1998 σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης¹⁷. Για να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου αυτού, η Επιτροπή έχει την πρόθεση να υποστηρίξει τη συγκρότηση ενός δικτύου πληροφόρησης μεταξύ των αρμοδίων εθνικών διοικήσεων για τα θέματα των αδειών οδήγησης. Θα ήταν χρήσιμη, από γενικότερη άποψη, η σύγκριση των διαφόρων μηχανισμών που ισχύουν στα θέματα επιβολής των κυρώσεων, του τρόπου με τον οποίο αυτές επιβάλλονται και της αποτελεσματικότητάς τους ("συγκριτική αξιολόγηση") (« benchmarking »).

Όσον αφορά τις **εκστρατείες εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης**, ακολουθώντας στα βήματα της υποστήριξης που χορήγησε το 2001 και το 2002 για την επέκταση της βελγικής εκστρατείας του « BOB » ή του «επιλεγμένου οδηγού» σε άλλα κράτη μέλη, η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι σε θέση να υποστηρίξει τις ενημερωτικές εκστρατείες σε πανευρωπαϊκή κλίμακα, προορισμός των οποίων είναι κατά βάση η συνειδητοποίηση των επιπτώσεων που συνεπάγεται η καταστρατήγηση των κανόνων της οδικής ασφάλειας και των διεξαγόμενων ελέγχων. Για να ενισχυθούν τα ευεργετικά αποτελέσματα, η Επιτροπή θα δώσει το προβάδισμα στις πανευρωπαϊκές εκστρατείες, οι οποίες εντάσσονται στους στόχους του παρόντος προγράμματος και οι οποίες αναπτύσσονται με άξονα τις υφιστάμενες εθνικές δραστηριότητες που ασκούν η αστυνομία ή άλλοι οργανισμοί. Οι δράσεις αυτές προορίζονται ιδίως για τους ευάλωτους χρήστες, τους αρχάριους οδηγούς και τα ηλικιωμένα άτομα.

Το Βέλγιο θέτει σε εφαρμογή εδώ και πολλά χρόνια μία εκστρατεία, στόχος της οποίας είναι να παροτρυνθούν τα πρόσωπα που συμμετέχουν σε κάποια γιορτή να υποδείξουν ανάμεσά τους τον « BOB », το πρόσωπο που δεν θα καταναλώσει οινόπνευμα για να τα οδηγήσει πίσω με κάθε δυνατή ασφάλεια. Η εκστρατεία αυτή είχε τεράστιο αντίκτυπο, με αποτέλεσμα την κινητοποίηση όλο και πιο πολυάριθμων πρωταγωνιστικών φορέων, εθελοντών συνοδών, εστιατορίων και καταστημάτων που προσφέρουν μη αλκοολούχα ποτά στους BOB, την παροχή ειδικών δημόσιων υπηρεσιών κλπ. Η Επιτροπή έδωσε το 2002 σε επτά χώρες την υποστήριξή της για την υλοποίηση κοινής εκστρατείας, με βάση το τεύχος συγγραφής υποχρεώσεων που είχε ισχύσει για τη βελγική εκστρατεία. Αυτό υποδηλώνει το αυξανόμενο ενδιαφέρον των κρατών μελών για την εφαρμογή πρακτικών, η επιτυχία των οποίων έχει αποδειχθεί σε άλλα κράτη μέλη, εάν αυτό μάλιστα χρειάζεται προσαρμοζοντάς τες στα ιδιαίτερα δεδομένα τους.

Υποστηρίζοντας το πλέγμα μέτρων ελέγχου που μνημονεύτηκε προηγουμένως, η Επιτροπή θα ενισχύσει επίσης τις ειδικές εκστρατείες για την ευαισθητοποίηση των χρηστών αναφορικά με τις τρεις κυριότερες αιτίες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων (την ταχύτητα, το οινόπνευμα και τη μη χρήση της ζώνης ασφαλείας).

Το ευρωπαϊκό γραφείο του Ερυθρού Σταυρού, οργανισμός που δημιούργησαν οι "εθνικές ενώσεις" του Ερυθρού Σταυρού που έχουν την έδρα τους στα κράτη μέλη, έθεσε το 2002 σε

¹⁷ Πράξη του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 1998 για την κατάρτιση σύμβασης σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης (ΕΕ C 216 της 10.7.1998, σ.1). Μέχρι σήμερα μόνο ένα κράτος μέλος (η Ισπανία) υπέγραψε και επικύρωσε τη Σύμβαση

εφαρμογή με την οικονομική υποστήριξη της Κοινότητας ενημερωτική εκστρατεία ευαισθητοποίησης για τα θέματα της οδικής ασφάλειας, με στόχο νέους ηλικίας 15 έως 24 ετών. Η ανεξάρτητη αξιολόγηση που έγινε στο τέλος της εκστρατείας έκρινε ότι ήταν αποτελεσματική και ότι στέφθηκε από επιτυχία.

- Ολοένα και πιο ανησυχητικός παράγοντας που προκαλεί ατυχήματα είναι η χρήση **παράνομων ναρκωτικών** και ορισμένων **φαρμάκων**, εξίσου ανησυχητικό είναι και το πιο πρόσφατο φαινόμενο της τάσης πολυσυνδυασμού των ουσιών που καταναλώνονται, δηλαδή της συνδυασμένης χρήσης ναρκωτικών ουσιών και οινοπνευματωδών ποτών. Εάν δεν ληφθεί ταχύτατα κάποιο συγκεκριμένο μέτρο, θα μπορούσαμε σύντομα να είμαστε αντιμέτωποι με το φαινόμενο να προκαλούνται ισάριθμα τροχαία ατυχήματα από τη λήψη ναρκωτικών, με τα ατυχήματα που οφείλονται στην κατανάλωση οινοπνευματωδών ουσιών. Θα πρέπει να ληφθούν διάφορα μέτρα για την καταπολέμηση της μαστίγας αυτής. Σχετικά παραδείγματα αποτελούν η εναρμονισμένη διαδικασία που θα οδηγεί στην ανίχνευση των παράνομων ναρκωτικών ουσιών στους οδηγούς που ενέχονται σε θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα, η δημιουργία συσκευών ανίχνευσης, η επαρκής κατάρτιση των δυνάμεων που είναι επιφορτισμένες με την οδική κυκλοφορία και η αμοιβαία κοινοποίηση των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από τις μελέτες για την έκταση, τον έλεγχο και την εξάλειψη του φαινομένου αυτού. Τα μέτρα αυτά θα αποτελέσουν αντικείμενο πρωτοβουλιών σε πανευρωπαϊκή κλίμακα. Η Επιτροπή ανέθεσε εξάλλου το 2002, από κοινού με την αμερικανική κυβέρνηση, την εκπόνηση μελέτης¹⁸, στόχος της οποίας είναι η αξιολόγηση της απόδοσης και των όρων χρήσης των συσκευών ανίχνευσης της κατανάλωσης ναρκωτικών ουσιών από τους οδηγούς αυτοκινήτων, οι οποίες θα χρησιμοποιούνται στη διεξαγωγή των οδικών ελέγχων. Η έκδοση των πορισμάτων της μελέτης αυτής αναμένεται πριν από το 2005. Αλλά και οι γιατροί, εξίσου όπως και οι φαρμακοποιοί θα μπορούσαν επίσης να συμβάλουν στην ενημέρωση των ασθενών, παρέχοντάς τους τις πληροφορίες αναφορικά με τις επιπτώσεις που έχει η θεραπευτική αγωγή για τις ικανότητες οδήγησής τους. Η Επιτροπή θα διερευνήσει τη σκοπιμότητα να γενικευθεί η χρήση των κατάλληλων και εναρμονισμένων εικονογραμμάτων στη συσκευασία των φαρμάκων, με βάση την ευρωπαϊκή κατάταξη των φαρμάκων σε συνάρτηση με τις επιπτώσεις που έχουν στο θέμα της οδικής ασφάλειας.

Βαρύς είναι ο φόρος που πληρώνουν στα τροχαία ατυχήματα οι νέοι οδηγοί ηλικίας 15 έως 24 ετών. Αυτό αποτελεί το συγκερασμό πολυάριθμων δυσμενών παραγόντων: απορρέει από την ανεπαρκή πείρα οδήγησης, από την εντονότερη δίψα για κίνδυνο, από την επίδειξη λιγότερο συνεπούς στάσης κατά την τήρηση των κανόνων οδήγησης. Αλλά και άλλοι παράγοντες (η κόπωση, η νυχτερινή οδήγηση, η χρήση νόμιμων και παράνομων ψυχοτρόπων ουσιών, το φαινόμενο του εξαναγκασμού από την ομάδα) έχουν ως αποτέλεσμα τα τροχαία ατυχήματα που συμβαίνουν την Παρασκευή το βράδυ ή το Σάββατο το βράδυ να έχουν καταστεί η κύρια αιτία θνησιμότητας των νέων ατόμων (βλ. στη γραφική παράσταση 2 στη συνέχεια) σε ορισμένα κράτη μέλη.

Η εκατόμβη αυτή ισοδυναμεί με περισσότερους από 2.000 νεκρούς, ετησίως (EUR-15). Όπως αποδεικνύει πάντως το παράδειγμα του Ηνωμένου Βασιλείου, δεν πρόκειται για μοιραίο φαινόμενο.

Γραφική παράσταση 2 : θνησιμότητα ενήλικων ατόμων νεαρής ηλικίας σε τροχαία

¹⁸ σχέδιο ROSITA – αξιολόγηση των τεστ σιέλου που γίνονται για τη διαπίστωση των οδηγών που τελούν υπό την επίρροια ναρκωτικών ουσιών

(αριθμός των ατόμων ηλικίας 18 έως 25 ετών που φονεύονται σε τροχαία ατυχήματα, ανάλογα με την ώρα και ημέρα που συνέβη το περιστατικό – ετήσιος μέσος όρος)

- Υποβολή προτάσεων με τα μέτρα που θα οδηγήσουν στην ενίσχυση των ελέγχων και στην ορθή εφαρμογή των σημαντικότερων κανόνων ασφαλείας.
- Επεξεργασία των κατευθυντηρίων γραμμών για τις υποδειγματικές πρακτικές διεξαγωγής των αστυνομικών ελέγχων· συγκέντρωση, σύγκριση και δημοσίευση των στοιχείων για τους εθνικούς κώδικες οδικής κυκλοφορίας, και για τις εξακριβωμένες παραβάσεις και τις ποινές που επιβάλλονται στις διάφορες χώρες.
- Συμμετοχή σε ενημερωτικές εκστρατείες ευαισθητοποίησης για τα οινόπνευμα ποτά, τη ζώνη ασφαλείας, την ταχύτητα και την κόπωση, εάν αυτό μάλιστα είναι δυνατόν, σε συνδυασμό με τις δράσεις που αναλαμβάνει η αστυνομία σε εθνικό επίπεδο.
- Ενθάρρυνση της πρακτικής εφαρμογής των συστάσεων για το ανώτατο ποσοστό αλκοολαιμίας, συνέχιση των εργασιών για τις επιπτώσεις των ναρκωτικών και των φαρμάκων.
- Καθορισμός των κατάλληλων συστημάτων ταξινόμησης και επισήμανσης των φαρμάκων που έχουν συγκεκριμένο αντίκτυπο στην ικανότητα οδήγησης οχημάτων.
- Απώτερη εναρμόνιση των επιβαλλόμενων ποινών προς πάταξη των κυριότερων παραβάσεων των κανόνων οδήγησης στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές.

5.1.2. Δίπλωμα οδήγησης και κατάρτιση

Η κατοχύρωση της ασφάλειας του συνόλου των οδηγών αποτελεί θεμελιώδη στόχο των πολιτικών χορήγησης των αδειών οδήγησης στην Ευρώπη. Σημαντικό σκέλος των εργασιών που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια αποτελούν τα θέματα της κατάρτισης και της ενημέρωσης των οδηγών σε όλη τη χρονική διάρκεια της ζωής τους, ενημερώνοντάς τους σχετικά με τους κινδύνους που συνεπάγονται τα τροχαία ατυχήματα, τις συνέπειες που έχει η τήρηση επικίνδυνης στάσης, τα μέτρα διεξαγωγής των ελέγχων, την τήρηση των βασικών κανόνων ασφαλείας και το ενδιαφέρον που εμφανίζει η θετική στάση στο θέμα της επιβολής αποτελεσματικών μέτρων επανόρθωσης.

Με τη νομοθεσία που ισχύει για τις άδειες οδήγησης διευκολύνεται η ελεύθερη κυκλοφορία των ατόμων και παρέχεται η δυνατότητα βελτίωσης της στάσης των οδηγών σε ορισμένα σημεία, ιδίως με την πρακτική δοκιμασία της οδήγησης κατά τη διάρκεια της εξέτασης για την απόκτηση της άδειας οδήγησης, οι ελάχιστες απαιτήσεις για την οποία έγιναν αισθητά αυστηρότερες¹⁹. Η Επιτροπή θα διερευνήσει τους τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να τελειοποιηθεί το σύστημα της προοδευτικής πρόσβασης στις διάφορες κατηγορίες των αδειών οδήγησης, να αποτραπεί το ενδεχόμενο των κατάφορων απατών εξαιτίας του εξαιρετικά υψηλού αριθμού των έγκυρων αδειών οδήγησης που κυκλοφορούν στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να ελέγχεται η διατήρηση του επιπέδου ικανοτήτων των οδηγών.

Η Επιτροπή θα φροντίσει επίσης να αυξήσει τα ελάχιστα απαιτούμενα προσόντα σωματικών και πνευματικών ικανοτήτων και θα διευρύνει τις διαδικασίες που παραχωρούν στις αρμόδιες

¹⁹ Οδηγία 2000/56/EK της Επιτροπής της 14ης 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)

αρχές τις εξουσίες να επιβάλουν όρια και περιορισμούς σε εκείνους τους οδηγούς οι οποίοι παρακολουθούν κάποια μακροχρόνια θεραπευτική αγωγή, αποτέλεσμα της οποίας είναι η μείωση των ικανοτήτων τους οδήγησης οχημάτων.

Όπως έχει διαπιστωθεί στην Ισπανία και τις Κάτω Χώρες, κατά τη διεξαγωγή των ιατρικών ελέγχων, ένας οδηγός στους 10 στην ηλικία των 50 ετών και ένας οδηγός στους έξι στην ηλικία των 70 ετών οδηγεί χωρίς η οξύτητα της όρασής του να έχει διορθωθεί όπως πρέπει.

Στο πλαίσιο των αδειών οδήγησης και της διαπαιδαγώγησης στα θέματα της οδικής κυκλοφορίας προέχει επίσης να λαμβάνονται καλύτερα υπόψη τα ειδικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι οδηγοί νεαρής ηλικίας και τα ηλικιωμένα άτομα. Πολλά κράτη έχουν θέσει σε εφαρμογή ένα λυσιτελές καθεστώς σταδιακής πρόσβασης στις διάφορες κατηγορίες των αδειών οδήγησης ήδη από τη σχολική ηλικία, συνοδευόμενο από ιδιαίτερες διατάξεις και από μέτρα διαρκούς κατάρτισης. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τις δυνατότητες μεταφοράς των μέτρων αυτής της μορφής στην κλίμακα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διακατεχόμενη από το πνεύμα να μειωθεί ιδίως ο υπερβολικά υψηλός κίνδυνος ατυχημάτων για τους άπειρους οδηγούς νεαρής ηλικίας. Πολλές είναι οι μελέτες που έγιναν αναφορικά με το θέμα αυτό με την υποστήριξη της Επιτροπής²⁰. Τα πορίσματά τους θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να επεξεργαστεί σύντομα τη σύσταση για τον ουσιαστικό τρόπο έκδοσης των προσωρινών αδειών οδήγησης, και για τις κατευθυντήριες γραμμές που θα εκδοθούν στους τομείς αυτούς.

Ταυτόχρονα, θα συνεχιστούν οι εργασίες με σκοπό την αποκατάσταση των ενόχων που διέπραξαν σοβαρά αδικήματα σε βάρος του κώδικα οδικής κυκλοφορίας και για τα ζητήματα που έχουν τεθεί από τη σύμβαση του 1998 για την αμοιβαία αναγνώριση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα της οδήγησης (για την οποία έγινε ήδη λόγος προηγουμένως). Όπως αποδεικνύεται από τη μελέτη για τα προγράμματα αποκατάστασης που εκπονήθηκε με πρωτοβουλία ορισμένων κρατών μελών²¹, ορισμένα προγράμματα εμφανίζουν αξιοσημείωτη αποτελεσματικότητα, με αποτέλεσμα τη μείωση κατά ποσοστό 50% του αριθμού των περιστατικών υποτροπής. Συνεπώς, φαίνεται ιδιαίτερα ελπιδοφόρα η σύνδεση του συστήματος των προσωρινών αδειών οδήγησης ή των αδειών που βασίζονται σε ένα σύστημα σημείων με τα αντίστοιχα μαθήματα αποκατάστασης που αποτελούν τον προαπαιτούμενο όρο για την επιστροφή της άδειας οδήγησης έπειτα από την αφαίρεσή της. Εξάλλου, η δημιουργία του μηχανογραφημένου δικτύου επικοινωνίας μεταξύ των αρμοδίων αρχών οι οποίες τηρούν τα εθνικά μητρώα αδειών οδήγησης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των δυνατοτήτων εξαπάτησης και θα βοηθήσει να εφαρμοστούν οι διατάξεις της σύμβασης του 1998.

Όπως είναι προφανές, η έλλειψη ελέγχων στο θέμα της έκδοσης των αδειών οδήγησης οδηγεί σε πολυάριθμες απάτες σε ατομικό επίπεδο, ιδίως με τη μέθοδο των αιτήσεων έκδοσης πιστών αντιγράφων ή με την υποβολή στη δοκιμασία της οδήγησης σε κάποιο άλλο κράτος μέλος, αλλά και σε οργανωμένο επίπεδο, ιδίως με τη μέθοδο της παραποίησης ή της απομίμησης μερικές φορές ιδιαίτερα παλαιών επίσημων εγγράφων αδειών οδήγησης που είναι ακόμη σε κυκλοφορία, που δεν προστατεύονται από την παραχάραξη. Εκτός από αυτή την τελευταία πτυχή οργανωμένης απάτης που πρέπει επίσης να εξετάζεται με γνώμονα την ασφάλεια, οι ένοχοι που διαπράττουν συχνότερα το αδίκημα της απάτης είναι επίσης οι αυτοκινητιστές εκείνοι οι οποίοι διαπράττουν τις περισσότερες παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

²⁰ Σχέδια DAN, ADVANCED και NOV-EN

²¹ Σχέδιο ANDREA

Η Επιτροπή έχει επίσης την πρόθεση να υποβάλει σε εύθετο χρόνο συγκεκριμένη πρόταση με την οποία θα εναρμονίζονται στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα απαιτούμενα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι εκπαιδευτές και οι εξεταστές, για να διαφυλαχθεί η οδική ασφάλεια αλλά και να κατοχυρωθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στους τομείς της διδασκαλίας και της κατάρτισης.

Τέλος, τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζουν οι πολλά υποσχόμενες τρέχουσες εξελίξεις στο θέμα της δημιουργίας ηλεκτρονικού διπλώματος οδήγησης ή της χρήσης προσομοιωτών για την εκμάθηση και την τελειοποίηση των γνώσεων οδήγησης θα αποτελέσουν αντικείμενο σχετικής αξιολόγησης.

- Τροποποίηση της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ σχετικά με το δίπλωμα οδήγησης, με στόχο ιδίως την καθιέρωση των ελάχιστων κανόνων για τους εξεταστές που ελέγχουν τους υποψήφιους οδηγούς των αυτοκινήτων και την προοδευτική πρόσβαση στα οχήματα με κίνητρα, για να μειωθεί ο κίνδυνος των ατυχημάτων για τους άπειρους οδηγούς.
- Συνέχιση των εργασιών για την επανεξέταση των ελάχιστων προδιαγραφών για τις σωματικές και πνευματικές ικανότητες οδήγησης και τη διερεύνηση του αντίκτυπου των ιατρικών εξετάσεων για την οδική ασφάλεια, υπό το φως της επιστημονικής προόδου.
- Διευκόλυνση της εφαρμογής επιστημονικών προσεγγίσεων για τα μαθήματα οδήγησης και για την κατάρτιση στα θέματα της οδικής ασφάλειας, ήδη από τη σχολική ηλικία.
- Συνέχιση των ειδικών εργασιών για τους οδηγούς νεαρής ηλικίας, και συνέχιση της εφαρμογής των μεθόδων αποκατάστασης, για τη μείωση του ποσοστού υποτροπής.

5.1.3. Χρήση του κράνους

Όπως αποδεικνύουν οι έρευνες, η χρήση του κράνους προστασίας από τους χρήστες των μηχανοκίνητων δίκυκλων οχημάτων μειώνει κατά το ήμισυ τον κίνδυνο των θανατηφόρων περιστατικών ή των σοβαρών κρανιακών κακώσεων. Με βάση τις στατιστικές εκτιμάται ότι η τήρηση της νομοθεσίας στα θέματα της χρήσης του κράνους θα επέτρεπε να σωθούν μέχρι και 1.000 ζωές περίπου στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Επιτροπή θα υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες που αναλαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο με απώτερο σκοπό να ενισχυθούν τα ποσοστά χρήσης του κράνους.

Σε πολλά κράτη μέλη ενθαρρύνεται επίσης η χρήση του προστατευτικού κράνους για την ομάδα υψηλού κινδύνου των ποδηλατών. Η Επιτροπή σχεδιάζει να εκπονήσει στατιστική έρευνα σχετικά με την χρήση του κράνους από τους ποδηλάτες στην Ευρωπαϊκή Ένωση και σχετικά με την αποτελεσματικότητα που έχει στη μείωση των κινδύνων των κρανιακών κακώσεων, ιδίως στην κατηγορία των ατόμων ηλικίας 10 έως 14 ετών, την ομάδα που εμφανίζει τον υψηλότερο κίνδυνο.

Η χρήση του προστατευτικού κράνους εξακολουθεί να αποτελεί σοβαρό πρόβλημα για τους χρήστες των μοτοποδηλάτων, τόσο λόγω της ανεπάρκειας των κανόνων, όσο και της τήρησής τους ή λόγω της αναποτελεσματικότητας των ποινών. Η συγκριτική μελέτη των κωδίκων της οδικής κυκλοφορίας και της εφαρμογής τους άρχισε στα τέλη του 2002. Η Επιτροπή θα μπορέσει να αναλάβει κάποια σχετική πρωτοβουλία για αυτό το συγκεκριμένο σημείο, βασιζόμενη στα πορίσματα της μελέτης αυτής.

- Ενθάρρυνση της γενικευμένης χρήσης του προστατευτικού κράνους από τους οδηγούς όλων των μηχανοκίνητων δίκυκλων.

- Εκπόνηση μελέτης για την αποτελεσματικότητα που έχει η χρήση του προστατευτικού κράνους από τους ποδηλάτες που ανήκουν στις διάφορες κατηγορίες ηλικίας, καθώς και για τον αντίκτυπο που έχει η χρήση του προστατευτικού κράνους στην οδήγηση ποδηλάτου και για τα μέτρα που πρέπει ενδεχομένως να ληφθούν στο επίπεδο της ΕΕ.

5.2. Εκμετάλλευση της τεχνικής προόδου για την ενίσχυση της ασφάλειας των οχημάτων

5.2.1. Η πρόοδος που έχει σημειωθεί στο σχεδιασμό των οχημάτων

Οι κανόνες κατασκευής των οχημάτων επιτρέπουν τον καθορισμό του ελάχιστου επιπέδου προστασίας για να αποφεύγονται τα ατυχήματα και να προστατεύονται οι χρήστες από τον τραυματισμό. Η προστασία που απολαμβάνουν οι επιβάτες ενός οχήματος σε όλα τα κράτη μέλη εξακολουθεί να βελτιώνεται αισθητά, χάρη στην τεχνολογική πρόοδο.

Η πλήρης έγκριση τύπου των αυτοκινήτων και των μηχανοκίνητων δίκυκλων οχημάτων υπάγεται πλέον στις αποκλειστικές αρμοδιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εφαρμογή της διαδικασίας αυτής που αποτελεί λειτουργικό μηχανισμό πρωταρχικής σημασίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας θα επεκταθεί σύντομα στα οχήματα εμπορικής χρήσης και τα ρυμουλκούμενά τους, τα λεωφορεία και τα πούλμαν. Η διαρκής τελειοποίηση των αυτοκινήτων εξασφαλίζεται με την προοδευτική αναπροσαρμογή των απαιτούμενων τεχνικών προδιαγραφών που καθορίζονται στις οδηγίες για τις διαδικασίες χορήγησης της έγκρισης τύπου. Η Ευρώπη σημείωσε πράγματι την ταχύτερη πρόοδο στα θέματα της προστασίας των επιβαινόντων στα οχήματα, ιδίως χάρη στις οδηγίες για τις πλευρικές και μετωπικές προσκρούσεις²² αλλά και χάρη στην ενημέρωση των καταναλωτών που εξασφαλίζεται από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης των νέων μοντέλων αυτοκινήτων (βλ. στην ακόλουθη παράγραφο). Προσχωρώντας εξάλλου στις συμφωνίες της Γενεύης του 1958 και του 1998²³, η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να διαδραματίσει εξέχοντα ρόλο στα θέματα αυτά σε παγκόσμιο επίπεδο.

Καθώς οι επιβαίνοντες στα οχήματα αντιπροσωπεύουν το 57% των θυμάτων που σκοτώνονται σε τροχαία ατυχήματα, η συνέχιση της προόδου αυτής αποτελεί επιτακτική ανάγκη. Με αφετηρία το δεδομένο ότι η πλειοψηφία των περιστατικών θανάτου και τραυματισμού πεζών και ποδηλατών είναι απόρροια της σύγκρουσής τους με κάποιο μηχανοκίνητο όχημα, επιβάλλεται επίσης η προστασία τους για να μειωθεί ο υψηλός κίνδυνος τραυματισμού στον οποίο είναι εκτεθειμένοι αυτοί οι ευάλωτοι χρήστες. Παράλληλα, οι σημαντικοί κίνδυνοι που συνεπάγεται η χρήση των μοτοσικλετών και των μοτοποδηλάτων, καθώς και το υψηλό κοινωνικό κόστος που αντιπροσωπεύουν οι κακώσεις που έχουν ως αποτέλεσμα την αναπηρία δικαιολογούν την καταβολή νέων προσπάθειών για

²² Οδηγίες 96/27/ΕΚ και 96/79/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Μαΐου 1996 και της 16ης Δεκεμβρίου 1996 σχετικά με την προστασία των επιβαινόντων των οχημάτων με κινητήρα σε περίπτωση πλευρικής και μετωπικής κρούσης και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ (ΕΕ L 169 της 8.7.1996, σ. 1 και ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ. 7)

²³ Συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές [πρώην συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων όρων έγκρισης και αμοιβαίας αναγνώρισης έγκρισης εξοπλισμών και εξαρτημάτων μηχανοκίνητων οχημάτων που έγινε στη Γενεύη στις 20 Μαρτίου 1958] (Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, 5 Οκτωβρίου 1995)· συμφωνία για τον καθορισμό των παγκόσμιων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα, Γενεύη, 25 Ιουνίου 1998.

τον προσδιορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν στον τομέα του σχεδιασμού οχημάτων των κατηγοριών αυτών, κατά τρόπο ώστε να ενισχυθεί η προστασία στις περιπτώσεις των ατυχημάτων.

Στο σημείο αυτό είναι δυνατό να γίνουν πολύ μεγαλύτερα βήματα, για παράδειγμα με τη βραχυπρόθεσμη εφαρμογή των πορισμάτων έρευνας και ανάπτυξης που θα επιτρέψουν τη βελτίωση άλλων πτυχών παθητικής ασφαλείας των οχημάτων. Το 6ο πρόγραμμα-πλαίσιο έρευνας θα εξακολουθήσει να ενθαρρύνει τη συγκρότηση ομάδων ερευνητών από πολυποίκιλους επιστημονικούς κλάδους, με τη συμμετοχή ιατρών και βιολόγων, μηχανικών, στατιστικολόγων και ψυχολόγων από το χώρο της επιστήμης και της βιομηχανίας.

Τη στιγμή αυτή η τεχνολογία του αυτοκινήτου διέρχεται μία επαναστατική φάση, που θα μπορούσε να ανοίξει ευρύτατους ορίζοντες στα θέματα της ενεργητικής ασφάλειας ή της πρόληψης των ατυχημάτων. Το όχημα τείνει να καταστεί ο φορέας ενσωμάτωσης υπερσύγχρονων ηλεκτρονικών διατάξεων, οι οποίες είναι σε θέση να διευθύνουν τις λειτουργίες ασφάλειας του οχήματος. Με τις τεχνολογίες αυτές διανοίγεται η δυνατότητα να πραγματοποιηθεί ένα ποιοτικό άλμα στο πεδίο της οδικής ασφάλειας, χάρη στα ευφυή συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφαλείας που εγγυώνται βελτιωμένη τήρηση των κανόνων οδήγησης, ιδίως στα θέματα της υπερβολικής ταχύτητας και της μείωσης των ικανοτήτων του οδηγού και της κατοχύρωσης των ευφών μορφών προστασίας στις περιπτώσεις των ατυχημάτων. Ωστόσο, φαίνεται εξαιρετικά απίθανο με τις τεχνολογίες αυτές να επιτευχθεί η διόρθωση όλων των σφαλμάτων συμπεριφοράς που θα εξακολουθήσουν καθ' όλη τη χρονική διάρκεια αναφοράς να αποτελούν την κύρια αιτία των ατυχημάτων.

Για να επιτευχθεί σε σημαντικό βαθμό ο αντικειμενικός στόχος της μείωσης του αριθμού των θυμάτων, ιδίως των θυμάτων που προκαλούνται από τα οχήματα δημοσίας χρήσεως, χωρίς να αναμένεται η εφαρμογή των νέων μελλοντικών τεχνολογιών, θα επαρκούσε η εφαρμογή ήδη από τη σημερινή φάση, με τη θέσπιση εναρμονισμένων μέτρων, των τεχνολογιών εκείνων που είναι ήδη διαθέσιμες για την ασφάλεια των οχημάτων και για τους εξοπλισμούς προστασίας.

5.2.2. Ενημέρωση των καταναλωτών: το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης των νέων μοντέλων αυτοκινήτων (EuroNCAP)

Οι αγοραστές των νέων αυτοκινήτων χρειάζονται αντικειμενικές πληροφορίες για το επίπεδο ασφαλείας των οχημάτων τους. Οι διαθέσιμες πληροφορίες έχουν συγκεκριμένο αντίκτυπο στις αποφάσεις της αγοράς και ενθαρρύνουν τους κατασκευαστές των αυτοκινήτων να εφαρμόζουν καινοτομίες στον τομέα των συστημάτων ασφαλείας και να διοχετεύουν στην αγορά συγκεκριμένες λύσεις ασφαλείας χωρίς να αναμένουν να τεθούν σε ισχύ οι συγκεκριμένες νομοθετικές διατάξεις.

Πέρα από το κοινοτικό καθεστώς έγκρισης των οχημάτων, το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης των νέων μοντέλων αυτοκινήτων (EuroNCAP) δοκιμάζει την ασφάλεια των δημοφιλέστερων μοντέλων των νέων αυτοκινήτων με βάση τα εναρμονισμένα πρωτόκολλα δοκιμών, οι οποίες διεξάγονται υπό τις αντιπροσωπευτικές συνθήκες των διαφόρων μορφών σύγκρουσης που προκαλούν σοβαρούς τραυματισμούς στους επιβαίνοντες στα οχήματα καθώς και της πιθανής σύγκρουσης με έναν πεζό, ξεπερνώντας τα όρια του καθεστώτος για τη χορήγηση της κοινοτικής έγκρισης τύπου των οχημάτων. Το πρόγραμμα αυτό αξιοποιεί τις προσπάθειες που έχει καταβάλει ο βιομηχανικός κλάδος, δημοσιεύοντας τα αποτελέσματα των δοκιμών, ώστε να ενημερώνονται οι καταναλωτές για τα χαρακτηριστικά στοιχεία ασφαλείας των νέων αυτοκινήτων, με αποτέλεσμα η Ευρώπη να έχει καταστεί αγορά αιχμής

στα θέματα ασφάλειας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέχει από την πλευρά της χρηματοδοτική στήριξη και συμμετέχει στη λήψη των τεχνικών αποφάσεων.

Μία μελέτη που εκπονήθηκε με χρηματοδότηση της Επιτροπής²⁴ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι κάθε αστέρας που απονέμεται σύμφωνα με τα κριτήρια του προγράμματος EuroNCAP μπορεί να διασυνδεθεί με μείωση σχεδόν κατά 10% του κινδύνου επέλευσης θανατηφόρου ατυχήματος για τους επιβαίνοντες στο αυτοκίνητο. Όπως αποδείχθηκε, τα αυτοκίνητα που κατατάσσονται στην κατηγορία των πέντε αστέρων (ένα μοντέλο το 2001, έξι μοντέλα το 2002) εμφανίζουν εγγενή κίνδυνο θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος κατά 36% κατώτερο, σε σύγκριση με τα οχήματα που απλώς τηρούν τις επιβαλλόμενες από το νόμο απαιτήσεις.

Όπως διαπιστώνεται τον τελευταίο καιρό, το ποιοτικό σήμα « 5 αστέρες EuroNCAP » τείνει να αποτελέσει εμπορικό επιχείρημα υπέρ των πωλήσεων, την αξία του οποίου εκτιμά η αυτοκινητοβιομηχανία.

Τα προσεχή βήματα εξέλιξης του προγράμματος EuroNCAP θα επιτρέψουν την ενσωμάτωση άλλων πτυχών παθητικής ασφαλείας, όπως η προστασία από το φαινόμενο του μαστιγίου (τραύματα στην αυχενική χώρα) και η συμβατότητα των οχημάτων, στις περιπτώσεις συγκρούσεων μεταξύ αυτοκινήτων, αλλά και των πτυχών της ενεργητικής ασφαλείας.

- Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρέχει την υποστήριξή της στο EuroNCAP διαπνεύμενη από την επιθυμία να διανοιχτεί ο δρόμος για να υπάρξει περαιτέρω πρόοδος, να ευαισθητοποιηθούν και να ενημερωθούν οι καταναλωτές και να ενισχυθεί η εκπροσώπηση των κρατών μελών.

5.2.3. Προστασία σε περίπτωση ατυχήματος ή παθητική ασφάλεια

Την εποχή αυτή βρίσκονται σε εξέλιξη οι διεργασίες, στόχος των οποίων είναι ο καθορισμός των προδιαγραφών ενεργοποίησης των οπτικών ή ηχητικών διατάξεων προτροπής για τη **χρήση της ζώνης ασφαλείας** για όσους επιβαίνουν στα οχήματα. Οι συσκευές αυτές ήδη συμπεριλαμβάνονται στην αξιολόγηση των οχημάτων που διεξάγεται στο πλαίσιο του προγράμματος EuroNCAP και η EEVC²⁵ θα επεξεργασθεί το πρότυπο για την αξιολόγηση των επιδόσεων. Σε περίπτωση που το φαινόμενο αυτό γενικευθεί, η εν λόγω μορφή εξοπλισμού θα μπορούσε να αποτελέσει σχετικά φθηνό και αποτελεσματικό μέσο για να αυξηθεί το ποσοστό χρήσης των ζωνών ασφαλείας. Με βάση τις εκτιμήσεις που έγιναν στη Σουηδία, η τοποθέτηση αποτελεσματικών διατάξεων που παροτρύνουν τους επιβάτες να φορούν τις ζώνες ασφαλείας θα επέτρεπε να μειωθεί ο αριθμός των θανάτων μεταξύ των επιβαινόντων στα οχήματα κατά ποσοστό περίπου 20%. Σε συνάρτηση με το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το ποσοστό αυτό θα μεταφραζόταν σε περισσότερες από 4.000 ζωές που θα μπορούσαν κάθε χρόνο να σωθούν. Όσον αφορά τις **διατάξεις συγκράτησης των παιδιών**, οι ρυθμίσεις της κοινοτικής νομοθεσίας ενισχύθηκαν μόλις πρόσφατα²⁶. άλλωστε, η

²⁴ “Quality Criteria for the Safety Assessment of Cars Based on Real-World Crashes“ (Ποιοτικά κριτήρια για την αξιολόγηση της ασφάλειας των αυτοκινήτων με βάση τις συγκρούσεις που συμβαίνουν στον πραγματικό κόσμο) (SARAC)

²⁵ European Enhanced Vehicle-Safety Committee (Επιτροπή για την ενίσχυση της ασφαλείας των οχημάτων στην Ευρώπη), η οποία λαμβάνει κοινοτικές χρηματοδοτήσεις

²⁶ Οδηγία 2003/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Απριλίου 2003 για την τροποποίηση της οδηγίας 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας στα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων (ΕΕ L 115 της 9.5.2003, σ. 63). Η με τον τρόπο αυτό τροποποιημένη οδηγία 91/671/ΕΟΚ φέρει πλέον τον τίτλο "οδηγία σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση ζωνών ασφαλείας και διατάξεων συγκράτησης για παιδιά στα οχήματα".

σχετική συμφωνία στην Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη αναφορικά με ένα παγκόσμιο σύστημα στερέωσης των διατάξεων συγκράτησης που προορίζονται για τα παιδιά αναμένεται ότι θα διευκολύνει και θα καταστήσει ασφαλέστερη την εγκατάσταση των καθισμάτων για παιδιά στα οχήματα και θα συμβάλει στην επίλυση ενός προβλήματος που πολύ συχνά καταγγέλλουν οι γονείς.

Στη Σουηδία, το κράτος στο οποίο παρατηρείται το υψηλότερο ποσοστό τοποθέτησης ζωνών ασφαλείας στην Ευρώπη (95%), τα μισά άτομα που έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα δεν φορούσαν τις ζώνες τους. Αυτό αποδεικνύει το τεράστιο δυναμικό που αντιπροσωπεύει κάθε μέτρο που επιτρέπει να αυξηθεί περαιτέρω το ποσοστό τοποθέτησης των ζωνών και ιδίως οι διατάξεις που επισημαίνουν σε όλους τους επιβαίνοντες στο όχημα ότι πρέπει να φορούν τις ζώνες.

Μία από τις προτεραιότητες δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι και η κατασκευή των **εμπρόσθιων μετώπων των οχημάτων** κατά τρόπο, ώστε **να είναι λιγότερο επικίνδυνα για τους πεζούς και τους ποδηλάτες**. Η Επιτροπή ενέκρινε πρόσφατα σχετική νομοθετική πρόταση προς την κατεύθυνση αυτή²⁷. Η συστηματική εφαρμογή σχεδιαστικών λύσεων που ικανοποιούν τις τέσσερις δοκιμές επιδόσεων, όπως αυτές καθορίζονται από την EEVC, θα επιτρέψει κάθε χρόνο να σώζονται μέχρι και 2.000 πεζοί και ποδηλάτες.

Σε ό,τι αφορά τις περιπτώσεις **συγκρούσεων βαρέων φορτηγών οχημάτων-αυτοκινήτων**, η κοινοτική νομοθεσία έχει ήδη καθορίσει τις προδιαγραφές για τις διατάξεις οπίσθιας προφυλάξεως, την πλευρική προστασία και την πρόσθια προστασία των βαρέων φορτηγών οχημάτων κατά τρόπο ώστε να περιορίζεται η ενσφήνωση τους²⁸. Η προστασία των επιβαινόντων στο όχημα μπορεί να βελτιωθεί περαιτέρω με τη θέσπιση κριτηρίων για την απορρόφηση της ενέργειας. Σε ό,τι αφορά τις περιπτώσεις **σύγκρουσης μεταξύ αυτοκινήτων**, υπάρχουν δυνατότητες βελτίωσης της συμβατότητας των οχημάτων. Στο απώτερο μέλλον, οι νομοθετικές διατάξεις θα πρέπει να τροποποιηθούν, κατά τρόπο που να οδηγήσει στην ενσωμάτωση των κριτηρίων αυτών.

Εξάλλου, η παθητική ασφάλεια των **μοτοσυκλετών** και η **αλληλεπίδραση ανάμεσα στα οδικά οχήματα και τις υποδομές** θα μπορούσε να βελτιωθεί σε σημαντικό βαθμό.

Όλες οι προαναφερόμενες πτυχές αποτελούν βραχυπρόθεσμες προτεραιότητες. Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να εκμεταλλεύεται όλα τα μέσα που είναι σε θέση να βελτιώσουν την παθητική ασφάλεια των οχημάτων. Θα εξετάσει ιδίως τις επιπτώσεις που έχει για την οδική ασφάλεια η μαζική εξάπλωση οχημάτων των τύπων «4x4», «SUV» και «MPV» (*οχήματα*

²⁷ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών στην περίπτωση σύγκρουσης με μηχανοκίνητο όχημα και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ [COM(2003)67 τελικό της 19.2.2003]

²⁸ Οδηγία 70/221/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στις δεξαμενές υγρών καυσίμων και στις διατάξεις οπίσθιας προφυλάξεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους (EE L 76 της 6.4.1970, σ.23), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2000/8/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Μαρτίου 2000 (EE L 106 της 3.5.2000, σ.23)· οδηγία 89/297/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Απριλίου 1989 που αφορά την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την πλευρική προστασία (πλευρικοί προφυλακτήρες) ορισμένων οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους (EE L 124 της 5.5.1989, σ.1)· οδηγία 2000/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2000 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την πρόσθια προστασία των μηχανοκινήτων οχημάτων έναντι ενσφυνώσεως και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (EE L 203 της 10.8.2000, σ.9)

με κίνηση στους τέσσερις τροχούς - *sports utility vehicles* και *multipurpose vehicles*) φαινόμενο το οποίο προκαλεί αυξανόμενη ανησυχία, όπως και στις Ηνωμένες Πολιτείες.

- Επεξεργασία των εναρμονισμένων προδιαγραφών με την εγκατάσταση ηχητικών ή οπτικών διατάξεων παρότρυνσης των επιβαινόντων στο όχημα να φορούν τις ζώνες ασφαλείας τους και προώθηση της γενικευμένης χρήσης τους μέσω οικειοθελών συμφωνιών.
- Γενικευμένη χρήση των ενιαίων συστημάτων στερέωσης για τις διατάξεις συγκράτησης των παιδιών.
- Βελτίωση των οχημάτων, κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται τα σοβαρά ατυχήματα που συμβαίνουν σε πεζούς και ποδηλάτες.
- Μελέτη των αιτιών και των μέσων αποτροπής των κακώσεων που είναι συνέπεια του φαινομένου του μαστιγίου (τραυματισμοί στην αυχενική χώρα).
- Υποστήριξη της ανάπτυξης ευφών διατάξεων συγκράτησης.
- Προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο των οδηγίων για τις περιπτώσεις μετωπικής, πλευρικής και οπίσθιας σύγκρουσης των βαρέων φορτηγών οχημάτων, με στόχο τον περιορισμό της ενσφήνωσης των οχημάτων και τη θέσπιση κριτηρίων απορρόφησης της ενέργειας.
- Ενίσχυση της συμβατότητας των οχημάτων.
- Εξέταση των επιπτώσεων που έχει για την οδική ασφάλεια η μαζική εξάπλωση οχημάτων των τύπων «4x4», *sports utility vehicles* και *multipurpose vehicles*

5.2.4. Πρόληψη των ατυχημάτων ή ενεργητική ασφάλεια

Τεράστιες είναι οι δυνατότητες μείωσης του αριθμού των θυμάτων που αντιπροσωπεύουν οι νέες τεχνολογίες στους τομείς των πληροφοριών και των επικοινωνιών («*ευφυή συστήματα μεταφορών*», ή ITS) με τις οποίες μπορούν να εξοπλίζονται τα οχήματα. Ραντάρ που ενσωματώνονται στα οχήματα είναι ιδίως σε θέση να ανιχνεύουν τις καταστάσεις που μπορούν να οδηγήσουν σε ατυχήματα και να ενεργοποιούν τους εξοπλισμούς ασφαλείας, πριν μάλιστα και από την πρόσκρουση του οχήματος, αποφεύγοντας έτσι τα ατυχήματα ή μειώνοντας σε σημαντικό βαθμό τις συνέπειές του. Η ανάπτυξη προσαρμοσμένων αισθητήρων, μετατροπέων ενεργοποίησης σημάτων και υπολογιστών έχει ήδη επιτρέψει τη γενικευμένη χρήση των διατάξεων ABS και συστημάτων που ενισχύουν τη σταθερότητα των οχημάτων, όπως οι διατάξεις ESP («*Electronic Stability Program*»), που υποβοηθούν τον οδηγό να διατηρήσει τον έλεγχο του οχήματος υπό ακραίες συνθήκες. Οι νέες γενεές εξοπλισμών ενεργητικής ασφαλείας και υποστήριξης του οδηγού («*Advanced Driver-Assistance Systems*», ή ADAS) θα είναι διαθέσιμες στο άμεσο μέλλον. Πρόκειται, αφενός μεν, για αυτόνομα συστήματα ασφαλείας, που είναι σε θέση να ενσωματώνουν όχι μόνο τις παραμέτρους που σχετίζονται με το όχημα και τον οδηγό, αλλά επίσης και τα δεδομένα που έχουν σχέση με τον περιβάλλοντα χώρο του οχήματος, ενώ, από την άλλη πλευρά, πρόκειται για διαλογικά συστήματα που επιτρέπουν την ανταλλαγή πληροφοριών για την ασφάλεια μεταξύ των οχημάτων.

Με την ανάλυση των πληροφοριών που αντλούνται από τον περιβάλλοντα χώρο του οχήματος, τα συστήματα αυτά είναι σε θέση να αξιολογούν τους κινδύνους επέλευσης κάποιου ατυχήματος. Μπορούν να προειδοποιήσουν τον οδηγό και να θέσουν σε κίνηση τις ενδεδειγμένες κατεπείγουσες δράσεις αποφυγής του ατυχήματος. Εάν το ατύχημα είναι

αναπόφευκτο, το σύστημα είναι σε θέση να βελτιστοποιήσει τον τρόπο λειτουργίας των διατάξεων παθητικής προστασίας. Άλλα συστήματα ειδοποιούν αυτόματα τις υπηρεσίες πρώτων βοηθειών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, τα κράτη μέλη και η βιομηχανία θα πρέπει να καταβάλουν προσπάθειες για την επεξεργασία της ολοκληρωμένης προσέγγισης που θα προσδώσει μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα σ'αυτές τις νέες τεχνολογίες ασφάλειας. Η **πρωτοβουλία eSafety** που εγκαινιάστηκε το 2002 από την Επιτροπή και την αυτοκινητοβιομηχανία²⁹, εντάσσεται στη λογική του προγράμματος e-Europe που εγκαινιάστηκε από τους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων στην Ευρωπαϊκή Σύνοδο Κορυφής της Φέιρα τον Ιούνιο του 2001 και οδήγησε στη διατύπωση συστάσεων και ορισμένων δράσεων σε κοινοτικό επίπεδο, οι οποίες πρόκειται στο προσεχές μέλλον να υποβληθούν από την Επιτροπή υπό μορφή ανακοίνωσης με τίτλο "οι τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών για τα ευφυή οχήματα". Οι δράσεις αυτές μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελούν ιδιαίτερα σημαντική πτυχή του παρόντος προγράμματος δράσης.

Εκτός από τις δράσεις που αναλαμβάνονται κυρίως από κοινού με την αυτοκινητοβιομηχανία οι οποίες απαριθμούνται στην παρούσα ανακοίνωση, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα εγκρίνει το πρόγραμμα για τα ευφυή συστήματα διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας που θα καθοριστεί από τις κυβερνητικές αρχές και που θα παρουσιάζει ενδιαφέρον για την οδική ασφάλεια, κατά τρόπο ώστε να προκύψει το μεγαλύτερο δυνατό όφελος για το κοινωνικό σύνολο.

Ανάμεσα στις δραστηριότητες μακροπρόθεσμης ανάπτυξης, θα πρέπει να δοθεί το προβάδισμα στα συστήματα που προσφέρουν τις καλύτερες προοπτικές³⁰. Με την αύξηση του όγκου κυκλοφορίας των οχημάτων, η βελτίωση της διαχείρισης της ταχύτητας των οχημάτων αποτελεί επιτακτικό όρο ασφαλείας που θα επιτρέψει την καταπολέμηση της συμφόρησης. Εκτός από τα ευεργετικά οφέλη που θα προκύψουν στα ζητήματα της οδικής ασφαλείας, η τήρηση των περιορισμών ταχύτητας θα έχει επίσης σημαντικό αντίκτυπο στα θέματα της μείωσης των εκπεμπόμενων αερίων θερμοκηπίου. Για να αξιολογηθούν ο όροι που επιτρέπουν τη λειτουργία των συστημάτων προσαρμογής της ταχύτητας θα πρέπει να διερευνηθεί η πειραματική εφαρμογή τους σε πολυάριθμες χώρες και ιδίως στη Σουηδία, τις Κάτω Χώρες, τη Μεγάλη Βρετανία, το Βέλγιο, τη Γαλλία και τη Γερμανία.

Πρέπει επίσης, με απόλυτη τήρηση των νομοθετικών διατάξεων για την προστασία των δεδομένων και του δικαιώματος της κινητικότητας, να συνεχιστούν οι διεργασίες διερεύνησης των τεχνολογιών, οι προοπτικές των οποίων διαγράφονται λαμπρές, όπως:

- τα συστήματα που παρεμποδίζουν τη θέση σε λειτουργία των οχημάτων, στις περιπτώσεις υπέρμετρων ποσοστών αλκοολαιμίας («*alcolocks*») ("ασφαλιστικές δικλείδες χρήσης οينوπνευματωδών"). Στο απώτερο μέλλον, τα συστήματα αυτά θα μπορούσαν να ενσωματωθούν στο οπλοστάσιο των θεσπιζόμενων μέτρων κατά των παραβατών που καταστρατηγούν τη νομοθεσία για τα ποσοστά αλκοολαιμίας των οδηγών·
- οι διατάξεις διαχείρισης της ταχύτητας με στόχο το δυναμικό έλεγχο των οχημάτων, για να μειώνεται η απόσταση πέδησης, να αυξάνεται η σταθερότητα και να αποτρέπονται τα

²⁹ Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να συμβουλευθείτε www.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm

³⁰ όπως οι διατάξεις περιορισμού και προειδοποίησης για την ταχύτητα, συμπεριλαμβανόμενων των συστημάτων προσαρμογής της ταχύτητας - «*Intelligent Speed Adaptation*» ή ISA· οι διατάξεις συναγερμού σε περίπτωση συγκρούσεων και οι διατάξεις διατήρησης του οχήματος στη γραμμή πορείας του· οι συσκευές προσαρμογής της ταχύτητας πορείας του οχήματος - «*Adaptive Cruise Control*» ή ACC· οι διατάξεις ανίχνευσης των διασταυρώσεων.

ατυχήματα που οδηγούν σε αναποδογύρισμα των οχημάτων ιδίως στην περίπτωση των βαρέων φορτηγών·

- η ανίχνευση (με τρόπο που δεν είναι φορτικός) της κόπωσης του οδηγού ή της επιδείνωσης των επιδόσεων οδήγησης, ώστε να εφιστάται η προσοχή του·
- οι ειδικές διατάξεις που είναι σε θέση να προειδοποιούν τον οδηγό σε περιπτώσεις που διατρέχει τον κίνδυνο σύγκρουσης με κάποιο πεζό ή κάποιον άλλο ευάλωτο χρήστη· παρά το γεγονός ότι βρίσκεται ακόμα στο στάδιο της έρευνας, αυτή η κατηγορία διατάξεων χαράσσει πολύ ελπιδοφόρες προοπτικές ιδίως για τη βελτίωση της ασφάλειας στις πόλεις, με αποτέλεσμα οι προσπάθειες έρευνας να πρέπει να συνεχιστούν και να ενισχυθούν·
- ο ηλεκτρονικός εντοπισμός των οχημάτων (« *Electronic Vehicle Identification* » ή EVI).

Η Επιτροπή θα προτείνει το αναλυτικό πλαίσιο άσκησης των δραστηριοτήτων στο πλαίσιο της ανακοίνωσής της με τίτλο "οι τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών που προορίζονται για τα ευφυή οχήματα" για την οποία έγινε ήδη λόγος.

Καθώς οι τεχνολογίες εξελίσσονται συνεχώς, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να εγγυηθεί τη μόνιμη συστηματική παρακολούθηση της ασφάλειας των εν λόγω συστημάτων και να καθορίσει τα πρότυπα ποιότητας. Ιδίως οι διεπαφές των συστημάτων πληροφόρησης και επικοινωνίας που είναι εγκατεστημένα στο όχημα πρέπει να είναι οργανωμένες κατά τρόπο ώστε να μην είναι σε θέση να διακυβεύουν την ασφάλεια λειτουργίας του οχήματος, αλλά ούτε και να περιορίζουν άσκοπα τη χρήση των εν λόγω συστημάτων. Στην αρχική φάση, η Επιτροπή ενέκρινε το Δεκέμβριο του 1999 σύσταση, με την οποία καλούσε τη βιομηχανία να αποδεχθεί τη δήλωση αρχών όσον αφορά τη διεπαφή ανθρώπου-μηχανής³¹. Απομένει ο προσδιορισμός των μέσων που θα οδηγήσουν στην τήρηση των αρχών αυτών.

Εξάλλου, όπως αποδείχθηκε από τις έρευνες, οι μηχανισμοί ενεργητικής ασφαλείας δεν τίθενται πάντοτε σωστά σε εφαρμογή από τους οδηγούς. Για το λόγο αυτό λοιπόν, πριν εξετασθεί η γενίκευση της εφαρμογής των ενδεχόμενων μηχανισμών της μορφής αυτής, επιβάλλεται να γίνουν μελέτες για τη στάση των οδηγών. Η χρήση για παράδειγμα συστημάτων όπως τα συστήματα σταθεροποίησης της ταχύτητας πορείας (« *Automatic Cruise Control* » ή ACC), οι ρυθμιστικές διατάξεις ελέγχου της πορείας στις περιπτώσεις βραδείας ροής της κυκλοφορίας (« *Stop and Go Control* »), αλλά και συστημάτων ελέγχου της πορείας επιβάλλουν την αντίστοιχη εκμάθησή τους. Καθώς η ευθύνη της οδήγησης παραμένει αποκλειστικό μέλημα του οδηγού, για τη χρήση των τεχνολογιών αυτών ενδέχεται να επιβάλλεται εξάλλου η κατάλληλη πληροφόρησή του. Η διεξαγωγή περαιτέρω ερευνών εμφανίζεται επίσης αναγκαία, για τη μελέτη της στάσης των οδηγών και για τη διερεύνηση των ορίων των διανοητικών ικανοτήτων που προϋποθέτουν οι νέες τεχνολογίες.

Ο αντίκτυπος των νέων τεχνολογιών μπορεί να είναι εξίσου θετικός όσο και αρνητικός. Μολονότι τα κινητά τηλέφωνα, με την αυστηρή έννοια του όρου, δεν ανήκουν στον εξοπλισμό των αυτοκινήτων, η ευρύτατη εξάπλωσή τους και η χρήση τους από τους οδηγούς των αυτοκινήτων - που έχει ως συνέπεια να αυξάνεται σε τεράστιο βαθμό ο κίνδυνος θανατηφόρων

³¹ Σύσταση 2000/53/EK της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με ευρωπαϊκή δήλωση αρχών όσον αφορά τη διεπαφή ανθρώπου-μηχανής για ασφαλή και αποτελεσματικά συστήματα πληροφοριών και επικοινωνιών επί οχημάτων [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(1999) 4786] (EE L 19 της 25.1.2000, σ.64)

ατυχημάτων³² - αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα για τους νέους κινδύνους που διαγράφονται και τονίζει την αναγκαιότητα να βρεθεί κατάλληλη αντιμετώπιση. Διανοίγουμε αντιθέτως δυνατότητες βελτίωσης της ασφάλειας, επιτρέποντας την πραγματοποίηση με πολύ ταχύτερο τρόπο κλήσεων προς τις υπηρεσίες παροχής πρώτων βοηθειών (βλ. στη συνέχεια στη παράγραφο 5.5).

Για το λόγο αυτό επιβάλλεται να εξευρεθεί το κατάλληλο πλαίσιο που θα ενθαρρύνει τη χρήση των αποτελεσματικών μορφών τεχνολογίας, επιτρέποντας ταυτόχρονα να αποφευχθούν οι νέοι κίνδυνοι.

Η βελτίωση της **ορατότητας των οχημάτων**, η βελτιωμένη **όραση τη νύχτα ή υπό αντίξοες συνθήκες** αποτελούν τους παράγοντες πρόληψης που διανοίγουν τις πιο ενθαρρυντικές προοπτικές. Η παρουσία και η χρήση των φανών την ημέρα θεωρείται σήμερα ότι αποτελεί εξαιρετικά θετικό στοιχείο για την ορατότητα των οχημάτων. Ορισμένα κράτη μέλη παραμένουν επιφυλακτικά αναφορικά με το ενδιαφέρον που έχει το μέτρο, εάν ληφθεί ιδίως υπόψη το ενεργειακό κόστος. Πριν υποβάλει ενδεχομένως την πρότασή της, η Επιτροπή θα επανεξετάσει το ζήτημα αυτό, εφόσον χρειάζεται.

Η Επιτροπή υπέβαλε το Φεβρουάριο του 2002 νομοθετική πρόταση για την **εξάλειψη της γωνίας νεκρού σημείου** στην οπίσθια κίνηση για τα νέα οχήματα³³, που εμφανίζει επίσης πολύ μεγάλο δυναμικό μείωσης του αριθμού των θυμάτων. Υπό το φως των πορισμάτων της σχετικής μελέτης, θα εξετάσει το ενδεχόμενο υποβολής νομοθετικής πρότασης για τον εξοπλισμό εκ των υστέρων των βαρέων φορτηγών οχημάτων που κυκλοφορούν ήδη.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των **ελαστικών επισώτρων** (μείωση των εκτοξευόμενων ποσοτήτων νερού από τα ελαστικά των βαρέων φορτηγών οχημάτων, βελτίωση της πρόσφυσης σε ολισθηρά οδοστρώματα, σύστημα συναγερμού σε περίπτωση χαμηλής πίεσης αέρα) αναμένεται να οδηγήσουν βραχυπρόθεσμα σε μείωση της κατανάλωσης καυσίμων, στη μείωση του θορύβου από την πορεία του κυκλοφορούντος οχήματος με παράλληλη διατήρηση υψηλών επιπέδων ασφαλείας. Όπως υπολογίζεται, η μείωση της κατανάλωσης καυσίμων θα ανέλθει σε 10% και ο αριθμός των θυμάτων θα περιοριστεί περίπου κατά χίλιους νεκρούς. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τα μέτρα που απαιτούνται για την ταχύρυθμη εκμετάλλευση της προόδου αυτής.

Η χρήση της **μοτοσυκλέτας** αποτελεί με μεγάλη απόσταση το μέσο μεταφοράς που εμφανίζει το μεγαλύτερο ποσοστό κινδύνων. Υπάρχουν επίσης τεχνικές δυνατότητες για τη μείωση του κινδύνου ατυχημάτων, όπως για παράδειγμα η γενικευμένη χρήση διατάξεων που παρεμποδίζουν το μπλοκάρισμα των τροχών στα συστήματα πέδησης. Η Επιτροπή θα εξετάσει περαιτέρω τα τεχνικά ζητήματα της ασφάλειας των μοτοσυκλετών, από κοινού με τις αρμόδιες οργανώσεις, με στόχο τη βελτίωση των νομοθετικών ρυθμίσεων.

Ένα άλλο κεφάλαιο αποτελεί η πρόσβαση των **ατόμων μειωμένης κινητικότητας** στην οδήγηση. Η Επιτροπή διεξήγαγε από το 1989 σειρά μελετών, αποτέλεσμα των οποίων ήταν η έγκριση του καταλόγου των κοινοτικών κωδικών που οφείλουν να καταγράφονται στις άδειες

³² βλ. για παράδειγμα τη μελέτη με τίτλο *telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit* (τηλεφωνικές κλήσεις κατά την οδήγηση και οδική ασφάλεια) (Bundesanstalt für Strassenwesen [BAST], Bergisch Gladbach, Γερμανία, Νοέμβριος 1997)

³³ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση τύπου των κατόπτρων των συμπληρωματικών συστημάτων έμμεσης όρασης, καθώς και των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με τις εν λόγω διατάξεις, με την οποία τροποποιείται η οδηγία 71/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου [COM(2001)811 τελικό της 7 Ιανουαρίου 2002, ΕΕ C126Ε της 28.5.2002, σ.125]

οδήγησής³⁴ και που διευκολύνουν την ελεύθερη διακίνηση των προαναφερόμενων ατόμων, τα οποία οδηγούν οχήματα που εμφανίζουν συχνά πολύ εξειδικευμένες προσαρμογές. Οι ποσοτικές και διαδικαστικές πλευρές και οι πτυχές ασφαλείας των διατάξεων προσαρμογής διερευνώνται τη στιγμή αυτή στη μελέτη QUAVADIS. Τα πορίσματα των εργασιών αυτών θα διανοίξουν το δρόμο για την έγκριση των μεσοπρόθεσμων κατευθυντηρίων γραμμών και για την προώθηση της κινητικότητας των προσώπων που έχουν απόλυτη ανάγκη να γίνουν οι προσαρμογές στα οχήματά τους.

Εξάλλου, όπως αποδείχθηκε από τις έρευνες, τα μέσα της ενεργητικής ασφάλειας δεν χρησιμοποιούνται πάντα σωστά από τους οδηγούς. Έτσι, πριν εξετασθεί το ενδεχόμενο της γενικευμένης χρήσης μέσων της μορφής αυτής, επιβάλλεται η διεξαγωγή **μελετών για την επακριβή στάση των οδηγών.**

- Έρευνα του αντίκτυπου που έχει η γενικευμένη χρήση των φανών την ημέρα σε όλα τα οχήματα.
- Βελτίωση της ορατότητας των βαρέων φορτηγών οχημάτων.
- Εξάλειψη των γωνιών νεκρού σημείου κατά την οπίσθια κίνηση για τους οδηγούς των βαρέων φορτηγών οχημάτων.
- Αξιολόγηση των μέτρων που θα επιτρέψουν τη μείωση των ατυχημάτων που οφείλονται στα ελαστικά.
- Διερεύνηση των διατάξεων ανίχνευσης των μειωμένων αντανακλαστικών του οδηγού, όπως το τεστ για την απαγόρευση της οδήγησης στην περίπτωση χρήσης οινόπνευματων ποτών και οι διατάξεις ανίχνευσης της κόπωσης.
- Αξιολόγηση των εθνικών προσπαθειών σχεδιασμού ευφών διατάξεων προσαρμογής της ταχύτητας και αποτίμηση της αποδοχής τους από την κοινή γνώμη.
- Βελτίωση της ασφάλειας των μοτοσικλετών με λήψη νομοθετικών μέτρων ή με σύναψη εκούσιων συμφωνιών με τη βιομηχανία.
- Διερεύνηση των πλεονεκτημάτων που συνεπάγεται η εναρμόνιση των εγκρίσεων τύπου όσον αφορά τις προσαρμογές που γίνονται στα οχήματα τα οποία προορίζονται για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας.
- Θέσπιση του μακροπρόθεσμου προγράμματος σε συνάρτηση με τα συστήματα πληροφοριών και επικοινωνιών στο πεδίο της οδικής ασφάλειας και καθορισμός του αναγκαίου ρυθμιστικού πλαισίου για την εφαρμογή των συστημάτων αυτών ιδίως σε ό,τι αφορά τις διαδικασίες χορήγησης αδειών, τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά γνωρίσματα και τη διάθεση επαρκών ραδιοφωνικών συχνοτήτων.
- Χάραξη των αξόνων πρωταρχικής σπουδαιότητας κατά την επεξεργασία και ανάπτυξη των προτύπων ποιότητας για τη βελτιστοποίηση της διεπαφής ανθρώπου-μηχανής και εξακρίβωση των δυνατοτήτων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας χάρη στη χρήση των

³⁴ Οδηγία 97/26/EK του Συμβουλίου της 2ας Ιουνίου 1997 για την τροποποίηση της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ σχετικά με την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 150 της 7.6.1997, σ.41). Ο εν λόγω κατάλογος τροποποιήθηκε από την οδηγία 2000/56/EK της Επιτροπής της 14ης Σεπτεμβρίου 2000 (ΕΕ L 237 της 21.9.2000, σ.45)

5.2.5. Περιοδικός τεχνικός έλεγχος

Οι μηχανικές βλάβες διαδραματίζουν σήμερα ελάσσονα ρόλο στα τροχαία ατυχήματα, πράγμα που οφείλεται στη γενίκευση των τεχνικών ελέγχων, οι όροι διεξαγωγής των οποίων ρυθμίζονται από την κοινοτική νομοθεσία επηρεάζοντας τόσο τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης, όσο και τα βαρέα φορτηγά οχήματα³⁵. Ωστόσο, οι έλεγχοι που διεξάγονται οφείλουν να προσαρμόζονται, για να συμβαδίζουν με την αυξανόμενη περιπλοκότητα των τεχνολογιών που χρησιμοποιούνται και με τους τρόπους λειτουργίας τους, κατά τρόπο ώστε να είναι σε θέση να εξασφαλίσουν την ορθή τους λειτουργία καθ' όλη τη χρονική διάρκεια ζωής του οχήματος.

Η Επιτροπή θα εξετάσει τη σκοπιμότητα να συμπεριληφθούν και άλλες κατηγορίες οχημάτων στον υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο, ενώ θα διερευνήσει επίσης τις δυνατότητες προώθησης εναλλακτικών μεθόδων που παρέχουν την εγγύηση ισοδύναμων αποτελεσμάτων.

Η Επιτροπή εξετάζει εξάλλου το ενδεχόμενο να προσχωρήσει στις διεθνείς συμφωνίες του 1997³⁶ με στόχο την εναρμόνιση - σε διεθνές επίπεδο - των ελάχιστων προτύπων ελέγχου.

- Διερεύνηση από κοινού με τα κράτη μέλη, κατά πόσο είναι αναγκαίο να συμπεριληφθούν στο διεξαγόμενο τεχνικό έλεγχο τα νέα ενσωματωμένα ηλεκτρονικά συστήματα.
- Εντοπισμός και προώθηση των καλύτερων δυνατών πρακτικών, ώστε να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των διεξαγόμενων υποχρεωτικών περιοδικών ελέγχων με το χαμηλότερο κόστος.

5.3. Ενθάρρυνση της βελτίωσης των οδικών υποδομών

5.3.1. Τα δεδομένα του προβλήματος

Η βελτίωση των οδικών υποδομών και η καθιέρωση των κατάλληλων διαδικασιών μπορούν να συμβάλουν σε αισθητή μείωση της συχνότητας και σοβαρότητας των τροχαίων ατυχημάτων. Με τη συγκεκριμένη χάραξη του δρόμου, τα όργανα του σχεδιασμού είναι σε θέση να επηρεάσουν τη στάση των οδηγών. Η έμπρακτη εφαρμογή της έννοιας των αυτοεπεξηγούμενων οδικών αρτηριών θα επιτρέψει να βελτιωθεί η στάση των οδηγών, με τη βελτιωμένη πληροφόρησή τους για τη σωστή ταχύτητα. Η δημιουργία εξάλλου ενός ήπιου περιβάλλοντος χώρου (με την τοποθέτηση ιδίως πλευρικών προστατευτικών διατάξεων και με τη φύτευση των πρανών στους δρόμους) στο πλαίσιο του οποίου τα ανθρώπινα λάθη δεν συνεπάγονται υποχρεωτικά το θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό των ατόμων θα βοηθήσει κατά πάσα πιθανότητα να γίνουν οι δρόμοι ασφαλέστεροι.

³⁵ Οδηγία 96/96/EK του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1996 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ.1) – τελευταία προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο από την οδηγία 2001/9/EK της Επιτροπής της 12ης Φεβρουαρίου 2001 (ΕΕ L 48 της 17.2.2001, σ. 18)· οδηγία 2000/30/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2000 σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα (ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ.1)

³⁶ Συμφωνία έγκρισης των εφαρμοστέων ομοιόμορφων όρων διεξαγωγής των περιοδικών τεχνικών ελέγχων των τροχοφόρων οχημάτων και αμοιβαίας αναγνώρισης των ελέγχων της Βιέννης, της 13ης Νοεμβρίου 1997 (Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε επανειλημμένα να καταρτίζονται μελέτες για τον αντίκτυπο στα θέματα ασφαλείας που έχουν οι νέες υποδομές οι οποίες χρηματοδοτούνται από τα ευρωπαϊκά ταμεία. Ζήτησε επίσης τη χάραξη σε ευρωπαϊκό επίπεδο των κατευθυντηρίων γραμμών για την εφαρμογή των μέτρων οδικής ασφαλείας χαμηλού κόστους και για τη διενέργεια των διεξοδικών ελέγχων σε συνάρτηση με τις πτυχές ασφαλείας.

Όπως εξαγγελλόταν στην εν λόγω Λευκή Βίβλο, όταν εξετάζονται τα νέα οδικά έργα θα πρέπει να εκπονείται η σχετική μελέτη του αντίκτυπου στα θέματα ασφαλείας, ούτως ώστε να ελέγχεται ότι τα έργα αυτά δεν πρόκειται να έχουν αρνητικό αντίκτυπο για τις πτυχές ασφαλείας στη συγκεκριμένη ζώνη. Για να γίνουν αυτές οι μελέτες του αντίκτυπου θα πρέπει να καθοριστεί η αντίστοιχη κοινοτική μεθοδολογία. Στη συνέχεια θα πρέπει να διενεργούνται διεξοδικοί έλεγχοι για τις πτυχές ασφαλείας, ούτως ώστε να επαληθεύεται η ουσιαστική εκτέλεση των μέτρων στις διάφορες φάσεις του οδικού έργου.

Με τη βελτίωση των δρόμων θα σωθούν ζωές και ο ρόλος που καλείται να διαδραματίσει η Κοινότητα για την ενθάρρυνση των έργων βελτίωσης είναι σημαντικός. Δύο είναι οι σημαντικοί μηχανισμοί που έχει στη διάθεσή της η Κοινότητα προς επίτευξη του στόχου αυτού: ο ένας είναι, αφενός, η επεξεργασία των τεχνικών κατευθυντηρίων γραμμών στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίες μπορεί να χρησιμοποιούνται εκουσίως από τους επαγγελματίες του χώρου της ασφάλειας και, ο άλλος είναι η εναρμόνιση των διαδικασιών, των προδιαγραφών και του εξοπλισμού ασφαλείας στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο.

Αναμένοντας την εκτέλεση των απαιτούμενων έργων βελτίωσης στο υφιστάμενο δίκτυο, η Επιτροπή έθεσε σε κίνηση εργασίες στόχος των οποίων είναι η εναρμόνιση των κριτηρίων που επιτρέπουν τον εντοπισμό των "μελανών σημείων", αλλά και των μέσων που μπορεί να βοηθήσουν να γνωστοποιηθεί η ύπαρξή τους στους χρήστες που δεν είναι εξοικειωμένοι με τις συγκεκριμένες τοποθεσίες. Βασιζόμενη στις εργασίες αυτές και όπως ακριβώς το είχε προαναγγείλει στη Λευκή της Βίβλο, η Επιτροπή έχει την πρόθεση να καθιερώσει μέσα στο 2003 τον εναρμονισμένο ορισμό των "μελανών σημείων", τη σηματοδότηση σε κοινοτικό επίπεδο και την πληροφόρηση των αυτοκινητιστών, αλλά και να προτείνει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα στο πλαίσιο της νομοθετικής της πρότασης για την ασφάλεια των οδικών υποδομών.

Τα ευρωπαϊκά προγράμματα αξιολόγησης των οδικών αρτηριών, στόχος των οποίων είναι η βελτιωμένη ενημέρωση των χρηστών για τους κινδύνους που διατρέχουν και η ευαισθητοποίησή τους για την αναγκαιότητα της πραγματοποίησης επενδύσεων για τη βελτίωσή τους αποτελούν επίσης ενδιαφέρουσα δυνατότητα. Δυσμενής είναι η βαθμολόγηση των οδών που δεν διαθέτουν επαρκείς προστατευτικές δυνατότητες σε περίπτωση συγκρούσεων ή στους οποίους δεν καθορίζονται τα σωστά όρια ταχύτητας. Σε συνδυασμό με το σύστημα των αστέρων που ενημερώνει για τον κίνδυνο ατυχημάτων που συνεπάγεται η κυκλοφορία στο συγκεκριμένο δρόμο, ο μηχανισμός αυτός είναι πιθανόν να προτρέψει τους χρήστες να οδηγούν με μεγαλύτερη σωφροσύνη. Απώτερος σκοπός είναι να παρασχεθούν κίνητρα για να μειωθεί το ποσοστό των ευρωπαϊκών οδικών αρτηριών και σηράγγων που περικλείουν σημαντικούς κινδύνους.

Οι λέσχες των οργανωμένων αυτοκινητιστών εγκαινίασαν το πρόγραμμα αξιολόγησης των οδών το οποίο καλείται EuroRAP (European Road Assessment Programme) (Ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης των οδικών αρτηριών). Βασική ιδέα του προγράμματος είναι η χορήγηση στους αυτοκινητιστές σε όλη την Ευρώπη πληροφοριών με αντικειμενικά κριτήρια, σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας των κυριότερων οδών που χρησιμοποιούν. Η Επιτροπή παρέχει την υποστήριξη της σε αυτό το νέο σχέδιο.

5.3.2. Κατάρτιση των τεχνικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ασφάλεια των υποδομών

Όπως αποδείχθηκε σε ορισμένα κράτη μέλη, η ύπαρξη των εθνικών κατευθυντηρίων γραμμών είναι χρήσιμη. Ακολουθώντας την ίδια συλλογιστική πορεία, θα φαινόταν ορθή η κατάρτιση των τεχνικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ασφάλεια των υποδομών, στις οποίες θα υπενθυμίζονταν οι οικουμενικές βασικές αρχές, με υπόμνηση των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών παραδειγμάτων, για να υποβοηθηθούν οι ενδιαφερόμενοι επαγγελματίες σε τοπική και περιφερειακή κλίμακα να εξατομικεύσουν και να εφαρμόσουν τα μέτρα οδικής ασφαλείας. Η Επιτροπή έχει ήδη υπογραμμίσει στη Λευκή της Βίβλο τη σημασία που έχουν δράσεις όπως η προσέγγιση των τεχνικών χαρακτηριστικών προδιαγραφών των υποδομών και η βασική εναρμόνιση του συστήματος οδικής σηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των σημάτων μεταβλητού μηνύματος.

Στο πλαίσιο της προαναφερόμενης πρότασης οδηγίας της, η Επιτροπή θα προτείνει την κατάρτιση των κατευθυντηρίων γραμμών για την ασφάλεια των υποδομών και την πληροφόρηση των οδηγών. Οι τομείς πρωταρχικής σπουδαιότητας είναι ιδίως οι εξής: τα μέτρα με χαμηλό κόστος, τόσο στις τοποθεσίες υψηλού κινδύνου, όσο και κατά μήκος της διαδρομής ορισμένων οδικών αρτηριών ή και στην κλίμακα κάποιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής, ο έλεγχος των πτυχών ασφαλείας, η διαχείριση των θεμάτων ασφαλείας στο αστικό περιβάλλον, ο περιορισμός της ταχύτητας και οι ήπιες υποδομές. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές μπορούν να εξελιχθούν και να συναποτελέσουν μέρος των τυποποιημένων ευρωπαϊκών τευχών συγγραφής των συγκεκριμένων υποχρεώσεων που θα χρησιμοποιούνται κατά την προκήρυξη των αντίστοιχων διαγωνισμών για την κατασκευή και συντήρηση των εν λόγω υποδομών. Η διαδικασία αυτή θα βοηθήσει να αυξηθεί ο υπερεθνικός ανταγωνισμός, με τη βελτίωση των προσφορών στα θέματα της ποιότητας και των τιμών. Η πρακτική αυτή θα οδηγήσει επίσης στην απλούστευση και την τυποποίηση των διοικητικών διαδικασιών.

Η Επιτροπή θα διευκολύνει τη συγκέντρωση και διάδοση των στοιχείων για τις βέλτιστες πρακτικές όσον αφορά τον έλεγχο και τις μελέτες για τον αντίκτυπο των οδών. Θα υποστηρίξει τα έργα επίδειξης που εφαρμόζουν τους κοινοτικούς προσανατολισμούς για την ασφάλεια των υποδομών, ιδίως κατά την εφαρμογή του βου προγράμματος-πλαισίου έρευνας και, σε εύθετο χρόνο, σε τομείς όπως ο έλεγχος των πτυχών ασφαλείας, η διαχείριση της ασφαλείας στις αστικές περιοχές και η αξιολόγηση των συγκεκριμένων επιπτώσεων στην ασφάλεια, θα εξαρτήσει τη χορήγηση των χρηματοδοτήσεων για όλα τα έργα υποδομής τα οποία χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, συμπεριλαμβανομένου του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου, από την εφαρμογή των προσανατολισμών αυτών.

Περισσότερα από 330 άτομα χάνουν κάθε χρόνο τη ζωή τους στις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επειδή αγνοούν ή παραμελούν τους κανόνες της οδικής κυκλοφορίας. Δείχνοντας άγνοια για τις συνέπειες των πράξεών τους, ορισμένοι οδηγοί τηρούν ανεύθινη στάση. Τα θεσμικά προβλήματα που αναφύονται στη σχέση ανάμεσα στους φορείς εκμετάλλευσης των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων και ο ετερόκλητος χαρακτήρας των σημάτων οξύνουν την κατάσταση.

Συνεργαζόμενη με τους φορείς εκμετάλλευσης των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων, η Επιτροπή έχει την πρόθεση να επεξεργαστεί τις κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά την ορθή στάση για να εντοπιστούν οι κατάλληλες λύσεις αλλά και να μειωθεί μάλιστα σε ουσιαστικό βαθμό αυτός ο φόρος αίματος.

5.3.3. Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (ΔΟΔ)

Το Συμβούλιο ανέθεσε το 1996 στην Ευρωπαϊκή Ένωση το καθήκον να εγγυηθεί το υψηλό και ομοιογενές επίπεδο των υπηρεσιών, των ανέσεων και της ασφάλειας στους χρήστες των διευρωπαϊκών δικτύων³⁷. Σε συνδυασμό με τους χαρακτηριστικούς έντονους ρυθμούς ανάπτυξης των διεθνών μεταφορών κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, αυτή η υποχρέωση που απορρέει από το νόμο επιβάλλει βελτίωση της ασφάλειας του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου.

Στη μελέτη που θα αρχίσει θα προσδιοριστούν οι δυνατότητες μείωσης του αριθμού των θυμάτων από τη βελτιωμένη εναρμόνιση των κανόνων ασφαλείας και των οδικών σημάτων και των προτύπων των τεχνικών έργων στις οδικές αρτηρίες και τον οδικό εξοπλισμό (λαμβάνοντας υπόψη τις διεργασίες σε άλλα διεθνή όργανα, όπως η Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ).

Πολλά ευρωπαϊκά πρότυπα έχουν ήδη εγκριθεί, ιδίως όσον αφορά τον εξοπλισμό οδικής ασφαλείας. Αυτά τα πρότυπα θα πρέπει να βελτιωθούν προοδευτικά, ούτως ώστε να βασίζονται στα κριτήρια των επιδόσεων.

Οι δράσεις για την οδική ασφάλεια που αφορούν αυτό το σκέλος του οδικού δικτύου θα προσλάβουν εξέχουσα σημασία με τη **διεύρυνση**, ακριβώς επειδή οι ενδιαφερόμενες χώρες θα κληθούν σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από τους δεκαπέντε να προβούν σε μαζικές επενδύσεις για να βελτιώσουν το δικό τους σκέλος του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου.

Η Επιτροπή θα καθορίσει τις κατευθυντήριες γραμμές με την προοπτική της διασύνδεσης ανάμεσα στην κοινοτική χρηματοδότηση του δικτύου αυτού και τη βελτίωση της ασφάλειας.

5.3.4. Η ασφάλεια στις σήραγγες

Πολλές από τις οδικές υποδομές, στις οποίες ανήκουν και οι σήραγγες, κατασκευάστηκαν πριν από πολλές δεκαετίες, σε μία εποχή που η πυκνότητα της οδικής κυκλοφορίας και τα χαρακτηριστικά στοιχεία των οχημάτων διέφεραν από τα σημερινά. Λόγω των ατυχημάτων που έγιναν πρόσφατα στις σήραγγες, η Επιτροπή πρότεινε το Δεκέμβριο του 2002 την έκδοση οδηγίας, στόχος της οποίας ήταν να κατοχυρωθούν για τους ευρωπαίους πολίτες οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας στις σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου³⁸.

Τα προτεινόμενα μέτρα αφορούν την οργάνωση και τον τεχνικό εξοπλισμό. Για να ληφθούν υπόψη οι διαφορές που εμφανίζουν οι σήραγγες, τόσο σε συνάρτηση με τη λειτουργική τους αποστολή, όσο και με τις πτυχές ασφαλείας τους, τα μέτρα αυτά θα τεθούν σε ισχύ προοδευτικά. Οι σήραγγες υψηλού κινδύνου, δηλαδή ορισμένες από τις παλαιότερες σήραγγες ή εκείνες που είχαν σχεδιασθεί για τη διέλευση μικρότερου όγκου κυκλοφορίας από τον σημερινό ή από τον προβλεπόμενο, πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο εργασιών μετασκευής κατά προτεραιότητα.

Η Επιτροπή θα δώσει επίσης ιδιαίτερη προσοχή στον εξοπλισμό ασφαλείας που προβλέπεται να εγκατασταθεί στα έργα υποδομής στα οποία εντάσσονται τα τμήματα της σήραγγας και στα οποία χορηγείται κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη, ιδίως από τον προϋπολογισμό που έχει διατεθεί για το Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο.

³⁷ Απόφαση 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ.1)

³⁸ COM (2002)769 τελικό της 30.12.2002

Η Επιτροπή προτίθεται να συνεχίσει να παρέχει την υποστήριξή της στα σχέδια πληροφόρησης των χρηστών για την ασφάλεια στις σήραγγες, όπως ακριβώς είχε ήδη πράξει το 2002.

5.3.5. Η νέα έννοια των ευφών οδών και το πρόγραμμα GALILEO

Η έγκαιρη ανίχνευση ασυνήθων συνθηκών στην οδική κυκλοφορία και η διαβίβαση των συναφών στοιχείων στον οδηγό θα βοηθήσουν να βελτιωθεί αισθητά η οδική ασφάλεια.

Η ανίχνευση ασυνήθων συνθηκών στην οδική κυκλοφορία θα βελτιωθεί τα επόμενα έτη, χρησιμοποιώντας τα ίδια τα οχήματα ως αισθητήρες καταγραφής των μηνυμάτων αλλά και περισυλλέγοντας τα στοιχεία στα κομβικά κέντρα ελέγχου της οδικής κυκλοφορίας, με τη βοήθεια των πολυάριθμων διαθέσιμων διαύλων επικοινωνίας. Η ενίσχυση της συνεργασίας στον τομέα αυτό ανάμεσα στο δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα θα δώσει τη δυνατότητα να επιτευχθεί με ταχύτερους ρυθμούς η εφαρμογή εναρμονισμένων διαδικασιών με αυξημένη αποτελεσματικότητα και χαμηλότερο κόστος, παρέχοντας για παράδειγμα πρόσβαση στα στοιχεία της οδικής κυκλοφορίας στον ιδιωτικό τομέα και θεσπίζοντας ένα αυστηρό νομικό και επιχειρηματικό πλαίσιο για την ανάπτυξη των υπηρεσιών πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία³⁹.

Η πληροφορία ότι επικρατούν ασυνήθεις συνθήκες κυκλοφορίας μπορεί να διαβιβάζεται στους οδηγούς με ποικιλόμορφα διαθέσιμα διαφορετικά μέσα επικοινωνίας, πινακίδες σήμανσης με μεταβαλλόμενα μηνύματα, ραδιοφωνικές υπηρεσίες πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία, κλπ.

Η καθιέρωση των εναρμονισμένων συστημάτων επιβολής τηλεδιοδίων που αποτέλεσε πρόσφατα αντικείμενο πρότασης οδηγίας από την πλευρά της Επιτροπής⁴⁰ θα μειώσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση και επομένως τον κίνδυνο των ατυχημάτων στους κομβικούς σταθμούς των διοδίων.

Η εγκαίνιαση της λειτουργίας του ευρωπαϊκού συστήματος εντοπισμού στίγματος μέσω δορυφόρων, το GALILEO, θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο από το 2008 και μετά, χάρη στην ακρίβεια που προσφέρει το σύστημα αυτό και τη μεγαλύτερη αξιοπιστία των διαβιβαζόμενων στοιχείων. Οι αυτοκινητιστές και οι αρχές θα έχουν στη διάθεσή τους συστήματα μεγαλύτερης ακρίβειας και αποδοτικότητας στους εξής τομείς:

- τα συστήματα πλοήγησης και κατεύθυνσης με βάση ψηφιακούς χάρτες, τα οποία θα εμπλουτίζονται από τις πληροφορίες για την ασφάλεια που θα διαβιβάζονται στους οδηγούς σχετικά με τους στατικούς κινδύνους που πρόκειται να συναντήσουν ("τα μελανά σημεία" κλπ.) αλλά και τους δυναμικούς κινδύνους (πάγους, πυκνή κυκλοφορία οχημάτων, κλπ.)·
- τις πληροφορίες για την οδική κυκλοφορία που θα μπορεί να επιλέγονται κατά τρόπο ώστε να ανταποκρίνονται αυστηρά στις ανάγκες αλλά και την κατάσταση του οδηγού·

³⁹ Σύσταση της Επιτροπής, της 4ης Ιουλίου 2001, για την ανάπτυξη του νομικού και επιχειρηματικού πλαισίου για την ανάπτυξη του νομικού και επιχειρηματικού πλαισίου για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην αξιοποίηση τηλεματικών υπηρεσιών πληροφοριών για την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις (TTI) στην Ευρώπη (ΕΕ L 199 της 24.7.2001, σ. 20)

⁴⁰ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη γενίκευση και τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων επιβολής τηλεδιοδίων στην οδική κυκλοφορία της Κοινότητας (COM(2003)132 τελικό της 23.4.2003)

- τα συστήματα συναγερμού που δραστηριοποιούνται στις περιπτώσεις ατυχήματος, τα οποία διαβιβάζουν αυτόματα τις βασικές πληροφορίες στο πλησιέστερο σημείο παροχής πρώτων βοηθειών·
- εφαρμογή της "ιχνηλάτησης", όπως για παράδειγμα παρακολούθηση των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, των κλεμμένων οχημάτων ή των οχημάτων που ενέχονται σε εγκληματικές δραστηριότητες.

Οι πτυχές αυτές θα αναλυθούν επίσης στην ανακοίνωση της Επιτροπής (για την οποία έγινε προηγουμένως λόγος) για το πρόγραμμα eSafety που αφορά τη χρήση των νέων ενσωματωμένων τεχνολογιών ασφαλείας.

- Υποβολή πρότασης για τη θέσπιση οδηγίας-πλαισίου όσον αφορά την ασφάλεια των υποδομών της οδικής κυκλοφορίας, με στόχο την καθιέρωση του εναρμονισμένου συστήματος διαχείρισης των "μελανών σημείων" και ελέγχου της οδικής ασφαλείας για τις οδικές αρτηρίες που εντάσσονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο (ΔΔΜ).
- Κατάρτιση των τεχνικών κατευθυντηρίων γραμμών για τις υποδομές, ιδίως για τα μέτρα χαμηλού κόστους, τις μεθόδους διεξαγωγής των ελέγχων, τη διαχείριση της ασφαλείας στις αστικές περιοχές, τις τεχνικές περιορισμού της ταχύτητας και τις ήπιες παρυφές των δρόμων.
- Επεξεργασία των κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις βέλτιστες πρακτικές για την ασφάλεια των ισόπεδων διαβάσεων.
- Αξιολόγηση του αντίκτυπου που έχουν στα θέματα της ασφαλείας έργα που αποτέλεσαν αντικείμενο κοινοτικών χρηματοδοτήσεων και τα οποία επηρεάζουν μία ολόκληρη περιοχή.
- Προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο των κοινοτικών προδιαγραφών που ισχύουν για τον οδικό εξοπλισμό και εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας, ιδίως με τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων διευθέτησης για να καταστούν οι παρυφές των οδών λιγότερο επικίνδυνες σε περίπτωση ατυχήματος.
- Υλοποίηση έργων έρευνας και επίδειξης με θεματικό αντικείμενο τις "ευφυείς οδούς".
- Εξασφάλιση της επικράτησης υψηλού επιπέδου ασφαλείας στις σήραγγες, ιδίως με θέσπιση των σχετικών διατάξεων και ενημέρωση των χρηστών.

5.4. Ασφάλεια της επαγγελματικής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών

Μέσα στη δεκαετία που πέρασε ο αριθμός των βαρέων φορτηγών οχημάτων που κυκλοφορούν στις ευρωπαϊκές οδούς αυξήθηκε αισθητά. Ο περιορισμός του αριθμού των ατυχημάτων που προκαλούνται από βαρέα φορτηγά οχήματα αποτελεί ζέον πρόβλημα τόσο για την κοινωνία όσο και αμεσότερα για τον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η οδήγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων αποτελεί ένα από τα πιο επικίνδυνα επαγγέλματα, ενώ οι ίδιοι οι επαγγελματίες οδηγοί έχουν επίσης το δικαίωμα να εργάζονται υπό ασφαλείς εργασιακές συνθήκες, οι οποίες οφείλουν να εναρμονίζονται με τις πιο πρόσφατες ρυθμίσεις στα θέματα των συνθηκών εργασίας.

Στο πλαίσιο αυτό, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν διαδοχικά, για όλα τα οχήματα άνω των 3,5 τόνων και για όλα τα οχήματα μεταφοράς 8 επιβατών και πλέον εκτός του οδηγού:

- το Νοέμβριο του 2002 την οδηγία με την οποία γενικεύεται η χρήση των **διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας**, από το 2005 και μετά για όλα τα νέα οχήματα και από

σήμερα έως το 2008 για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν μετά την 1η Οκτωβρίου του 2001⁴¹. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τον αντίκτυπο της οδηγίας αυτής ιδίως για τα πιο ελαφρά οχήματα βάρους κάτω των 7,5 τόνων και στις περιπτώσεις που αυτό χρειαστεί θα υποβάλει τις ενδεδειγμένες προτάσεις.

- τον Απρίλιο του 2003, την οδηγία με την οποία επιβάλλεται η **χρήση της ζώνης ασφαλείας** για τους οδηγούς και τους επιβαίνοντες οι οποίοι κάθονται στις θέσεις που φέρουν τον αντίστοιχο εξοπλισμό⁴². Για να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα του μέτρου αυτού, η Επιτροπή θα προτείνει το 2003 να γενικευθεί, μόλις αυτό καταστεί δυνατό, η χρήση της τοποθέτησης ζωνών ασφαλείας για όλες τις θέσεις καθημένων επιβατών των πούλμαν⁴³. Η Επιτροπή εγκαινίασε εξάλλου τις εργασίες που στοχεύουν στον εντοπισμό των ειδικών προβλημάτων που προκαλεί η **μεταφορά παιδιών** ώστε, στην περίπτωση που αυτό χρειάζεται, να θεσπισθούν οι κανόνες προστασίας για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις σχολικές μεταφορές.

Η Επιτροπή υπέβαλε επίσης σχετική πρόταση οδηγίας για την **αρχική και συνεχή κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών**⁴⁴. η πρόταση αποτελεί ούτε λίγο ούτε πολύ την αντιστροφή των τάσεων που επεκράτησαν μέχρι σήμερα: το ποσοστό των επαγγελματιών οδηγών που έχουν παρακολουθήσει μαθήματα κατάρτισης μετά την απόκτηση της άδειας οδήγησης δεν υπερβαίνει σήμερα το 10%. Η εφαρμογή της οδηγίας θα είχε ως αποτέλεσμα να ενισχυθεί το επίπεδο της ασφάλειας στην οδική κυκλοφορία, η ασφάλεια στις στάσεις και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, ενώ θα ευνοηθεί η ένταξη στο επάγγελμα και θα καταπολεμηθούν τα φαινόμενα νόθευσης του ανταγωνισμού στον τομέα αυτό.

Τη στιγμή αυτή βρίσκεται εξάλλου υπό εξέταση στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο η νομοθετική πρόταση, στόχος της οποίας είναι να βελτιωθούν και να ενισχυθούν οι κανόνες που ισχύουν για τον έλεγχο και την τήρηση του **χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης**⁴⁵. Επιδίωξη της πρωτοβουλίας αυτής είναι η προώθηση της αποτελεσματικότητας αλλά και της ομοιόμορφης ερμηνείας των ισχυόντων κανόνων στον τομέα αυτό. Η πρόταση περιλαμβάνει τόσο τις διατάξεις με τις οποίες επιδιώκεται ο προσδιορισμός των ευθυνών του εργοδότη για ορισμένα παραπτώματα που διαπράττονται από την οδηγό του, αλλά και η εναρμόνιση των όρων υπό τους οποίους θα επιτρέπεται η ακινητοποίηση των οχημάτων. Στο στάδιο της προετοιμασίας βρίσκεται μία άλλη νομοθετική πρόταση και συγκεκριμένα η οδηγία που συναπαρτίζει μέρος της συνολικής δέσμης μέτρων ελέγχου (βλ. την παράγραφο 5.1.1 προηγουμένως), στόχος της οποίας είναι η βελτίωση της εφαρμογής των κοινωνικών διατάξεων που αφορούν το χρόνο οδήγησης, ανάπαυσης και εργασίας⁴⁶. Η οδηγία αυτή με

⁴¹ Οδηγία 2002/85/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την τροποποίηση της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (ΕΕ L 327 της 4.12.2002, σ. 8). Η προηγούμενη οδηγία αφορούσε μόνο τα βαρέα φορτηγά οχήματα άνω των 12 τόνων και τα λεωφορεία άνω των 10 τόνων

⁴² Οδηγία 2003/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για την οποία έγινε ήδη λόγος στην παράγραφο 5.2.3

⁴³ Το μέτρο αυτό δεν αφορά εν προκειμένω τα αστικά λεωφορεία

⁴⁴ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών οδικών εμπορευματικών ή επιβατικών μεταφορών [COM(2001)56 τελικό της 2.2.2001, ΕΕ C 154Ε της 29.5.2001, σ. 258]

⁴⁵ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών [COM (2001)573 τελικό της 12.10.2001, ΕΕ C 51Ε της 26.2.2002, σ. 234]

⁴⁶ Ο χρόνος εργασίας διέπεται από τις διατάξεις της οδηγίας 93/104/EK του Συμβουλίου της 23ης Νοεμβρίου 1993 (ΕΕ L 307 της 13.12.1993, σ. 1), η οποία τροποποιήθηκε από την οδηγία 2000/34/EK της 22ας Ιουνίου 2000 (ΕΕ L 195 της 1.8.2000, σ. 41), οι οποίες συμπληρώθηκαν από την οδηγία για

την οποία τροποποιείται η ήδη προαναφερθείσα οδηγία 88/599/ΕΚ θα περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, και την αισθητή αύξηση του αριθμού των ελέγχων που πρέπει να διεξάγονται για να επαληθεύεται η τήρηση του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης στην περίπτωση των οδηγών (σήμερα ελέγχεται μόλις το 1% των ημερών εργασίας). Σκοπός άλλων διατάξεων που περιλαμβάνονται σε αυτήν την πρόταση οδηγίας είναι η ενθάρρυνση της συστηματικής ανταλλαγής πληροφοριών, ο συντονισμός των δραστηριοτήτων ελέγχου ιδίως μάλιστα σε ό,τι αφορά τις διασυνοριακές μεταφορές, η περιοδική εναρμόνιση των μέτρων μεταξύ των εθνικών διοικήσεων, καθώς και η κατάρτιση των ελεγκτών, προκειμένου αυτοί να είναι σε θέση να επιβάλλουν καλύτερα στην πράξη τις διάφορες νομοθετικές ρυθμίσεις.

Η καθιέρωση του **ψηφιακού ταχογράφου**⁴⁷, της συσκευής που εξυπηρετεί τις ανάγκες καταγραφής των στοιχείων επί μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, σε σύγκριση με το έργο που μπορεί σήμερα να επιτελέσει ο μηχανικός ταχογράφος, π.χ. για την ταχύτητα και τον χρόνο οδήγησης, θα αποτελέσει σημαντική πρόοδο στο θέμα των επιδόσεων των μέσων ελέγχου.

Ο πίνακας 2 που ακολουθεί στη συνέχεια αποτελεί άλλο ένα παράδειγμα επιμερισμού των αρμοδιοτήτων μεταξύ των διαφόρων συναρμόδιων επιπέδων λήψεως των αποφάσεων.

Ευρωπαϊκή Ένωση	- Κανονισμός 3820/85 για την εναρμόνιση του χρόνου εργασίας και ανάπαυσης - Κανονισμός 3821/85 με τον οποίο επιβάλλεται η χρήση των χρονοταχογράφων στα βαρέα φορτηγά οχήματα - Οδηγία 88/599 για τη θέσπιση της ελάχιστης συχνότητας διεξαγωγής των οδικών ελέγχων - Εγκαίνιαση της συνεργασίας μεταξύ των εθνικών αστυνομικών οργάνων με σκοπό τον έλεγχο των διεθνών μεταφορών - έμπρακτη παρακολούθηση της υλοποίησης της κοινοτικής νομοθεσίας από τα κράτη μέλη
Εθνικό επίπεδο	- Έγκριση τύπου των χρονοταχογράφων και χορήγηση αδειών κυκλοφορίας στα οχήματα που είναι ενσωματωμένα με αυτούς - Οργάνωση των διεξαγόμενων ελέγχων και καθορισμός των κυρώσεων που επιβάλλονται σε περίπτωση υπέρβασης του χρόνου εργασίας - Επιβολή των κυρώσεων
Περιφερειακό/τοπικό επίπεδο	- Έκδοση των δελτίων ταυτότητας για τους οδηγούς - Πραγματοποίηση των ελέγχων για τους δίσκους των χρονοταχογράφων στις οδικές αρτηρίες και τις επιχειρήσεις - Δημιουργία εξοπλισμένων χώρων ανάπαυσης στους αυτοκινητοδρόμους

47

τις κλαδικές δραστηριότητες 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2002, (ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35)
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 1998 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ όσον αφορά την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 (ΕΕ L 274 της 9.10.98, σ. 1)· κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1360/2002 της Επιτροπής της 13ης Ιουνίου 2002, για την προσαρμογή, για έβδομη φορά, στην τεχνική πρόοδο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 207 της 5.8.2002, σ. 1)

Ιδιωτικός τομέας	- Πληροφόρηση και ευαισθητοποίηση των οδηγών από τους εργοδότες και κατάλληλος προγραμματισμός των μεταφορών - Συνυπολογισμός της τήρησης των κανόνων στις ανταμοιβές - Επιστροφή ασφάλιστρων από τις ασφαλιστικές εταιρείες στις περιπτώσεις ορθής εφαρμογής των διατάξεων της νομοθεσίας - Τήρηση των κανονιστικών ρυθμίσεων από τους οδηγούς
---------------------	--

Πίνακας 2 : τήρηση των νομοθετικών διατάξεων για το χρόνο εργασίας και ανάπαυσης των επαγγελματιών οδηγών

Η απώλεια των φορτίων των φορτηγών οχημάτων λόγω των ελλείψεων που παρουσιάζονται **στη στοιβάσια του φορτίου** αποτελεί αιτία τροχαίων ατυχημάτων, που συχνά είναι εξαιρετικά σοβαρά. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν πλήρες πλέγμα νομοθετικών ρυθμίσεων στον τομέα αυτό. Όμως, η έλλειψη της εναρμόνισης σε κοινοτικό επίπεδο αποτελεί σοβαρό πρόβλημα για τις διεθνείς μεταφορικές επιχειρήσεις. Για να επιλυθεί το πρόβλημα αυτό, η Επιτροπή ανέλαβε το 2002 να συντάξει τις κατευθυντήριες γραμμές στις οποίες περιέχονται οι βέλτιστες πρακτικές.

Οι **έκτακτες μεταφορές**⁴⁸, οι οποίες δεν είναι και αυτές ακίνδυνες από άποψη οδικής ασφάλειας, είναι άλλη μια πηγή προβλημάτων για τους διεθνείς μεταφορείς λόγω μη εναρμονισμένων κανόνων, ορισμένες φορές ακόμη και μεταξύ διαφορετικών περιοχών του ίδιου κράτους μέλους. Στον τομέα αυτό, η Επιτροπή έχει αρχίσει τη σύνταξη ενός οδηγού με τις βέλτιστες πρακτικές.

Η νομοθεσία που διέπει τους τεχνικούς όρους για την οδική **μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων** συνιστά επίσης σημαντικό σκέλος του κοινοτικού κεκτημένου στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Οι κανόνες αυτοί επανεξετάζονται τακτικά υπό το πρίσμα των διεθνών εργασιών και ιδίως των εργασιών που διεξάγονται στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής συμφωνίας για την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR). Η ανάγκη να συνεκτιμώνται καλύτερα οι κίνδυνοι σε συνάρτηση με τις κύριες πηγές ανησυχίας στα θέματα ασφαλείας (καταπολέμηση της εσκεμμένης χρήσης των αυτοκινήτων με την πρόθεση πρόκλησης ζημιών) θα έχουν ως αποτέλεσμα να επανεξετασθούν οι ρήτρες που περιλαμβάνονται σε αυτά τα νομοθετικά κείμενα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει εξέχουσα βαρύτητα στην εφαρμογή στον κλάδο των επαγγελματιών μεταφορών των μέτρων που αναλύθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους και ιδίως των μέτρων τεχνικού χαρακτήρα, των μέτρων κατάρτισης ή ανάπτυξης των νέων τεχνολογιών ασφαλείας ή των μέτρων διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας.

Στο άμεσο μέλλον θα πρέπει επίσης να συνυπολογισθούν οι συνέπειες που θα μπορούσε να έχει η αυξανόμενη χρήση **των μικρών οχημάτων δημοσίας χρήσεως και των οχημάτων που ανήκουν σε εταιρείες**. Η απουσία ρυθμίσεων για την κατάρτιση, το χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης ή τις συσκευές περιορισμού της ταχύτητας θα μπορούσε να έχει επιπτώσεις για την οδική ασφάλεια.

⁴⁸ Δηλαδή, οι μεταφορές οι οποίες εξαιρούνται από τις υποχρεώσεις που είναι απόρροια της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59)

- Έγκριση και μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών.
- Ενίσχυση των διατάξεων της νομοθεσίας (και του ελέγχου της εφαρμογής τους) όσον αφορά το χρόνο ανάπαυσης και οδήγησης στις εμπορικές οδικές μεταφορές.
- Καθιέρωση του ψηφιακού ταχογράφου στα οχήματα δημόσιας χρήσης.
- Επεξεργασία των κατευθυντηρίων γραμμών για τις βέλτιστες πρακτικές όσον αφορά την πολιτική που εφαρμόζουν οι επιχειρήσεις με στόχο τη μείωση του κινδύνου ατυχημάτων και τραυματισμών και την ενθάρρυνση της ενσωμάτωσης της ασφάλειας υπό τη μορφή θεμελιώδους ρήτρας στις συμβάσεις των οδικών μεταφορών.
- Σύνταξη οδηγών με τις βέλτιστες πρακτικές για τη στοιβασία των φορτίων και τις έκτακτες μεταφορές.
- Προσαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στην τεχνική πρόοδο για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- Υποχρεωτική χρήση των ζωνών ασφαλείας στα πούλμαν και τα βαρέα φορτηγά οχήματα.
- Θέσπιση κανόνων προστασίας για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την τακτική μεταφορά παιδιών.
- Μελέτη του αντίκτυπου που έχει στην οδική ασφάλεια η αυξανόμενη χρήση μικρών οχημάτων δημοσίας χρήσεως και οχημάτων που ανήκουν σε εταιρείες.

5.5. Διάσωση και περίθαλψη των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων

Πολλές χιλιάδες ζωές θα μπορούσαν να σωθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση εάν βελτιωνόταν η ταχύτητα των παρεμβάσεων και η διάγνωση που γίνεται μετά την περίθαλψη των τραυματιών στα τροχαία ατυχήματα. Αντιστρόφως, η περίθαλψη κακής ποιότητας μετά τον τραυματισμό των ατόμων, κινδυνεύει να οδηγήσει, στην περίπτωση της επιβίωσής τους, σε κακώσεις και μορφές αναπηρίας που θα μπορούσαν να αποφευχθούν. Όπως διαπιστώθηκε από μία μελέτη που έγινε στο Ηνωμένο Βασίλειο η αναλογία των ατόμων που ήταν θύματα κάποιου ατυχήματος, τα οποία έχοντας υποστεί σοβαρές κακώσεις του σκελετού διατήρησαν κάποια σημαντική αναπηρία που θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί, υπολογίζεται σε 12%.

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα τις δυνατότητες που υπάρχουν να μειωθεί η ζημία με την ιατρική περίθαλψη των ατόμων αμέσως έπειτα από το ατύχημα, θα έπρεπε να έχουμε στη διάθεσή μας αναλυτικά στοιχεία. Εκείνο που θα χρειαζόταν είναι η συλλογή των δεδομένων σε εθνική κλίμακα για να προσμετρηθεί η αποτελεσματικότητα των ιατρικών υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών.

Η παρουσία αυτόματων διατάξεων κλήσης βοήθειας και διατάξεων εντοπισμού του στίγματος τείνει να γενικευθεί στα νέα οχήματα. Για να μεγιστοποιηθεί η χρησιμότητά τους, προέχει το μήνυμα κλήσης βοήθειας να διαβιβάζεται απευθείας στις υπηρεσίες παροχής πρώτων βοηθειών. Τα συστήματα της μορφής αυτής θα έπρεπε να δοκιμαστούν στο πλαίσιο ενός πρότυπου πειραματικού προγράμματος, στην αρχική φάση στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση των διεθνών μεταφορών.

Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αποφάσισαν μόλις πρόσφατα την επιβολή στους φορείς εκμετάλλευσης των τηλεφωνικών δικτύων της υποχρέωσης να χορηγούν στις υπηρεσίες παροχής πρώτων βοηθειών τις πληροφορίες που επιτρέπουν τον εντοπισμό της τοποθεσίας από την οποία πραγματοποιήθηκε η κλήση έκτακτης ανάγκης με χρήση του **αριθμού κλήσης 112**⁴⁹. Η Επιτροπή πρόκειται να εγκρίνει το 2003 σύσταση στην οποία υποδεικνύονται οι κατευθύνσεις για την υλοποίηση της απόφασης αυτής. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων προτείνουν επίσης στα πρόσφατα μοντέλα των οχημάτων τους τη χρήση αυτόματων συστημάτων συναγερμού. Εκείνο που προέχει στο παρόν στάδιο είναι να καταβληθεί μέριμνα, ώστε οι πληροφορίες που συλλέγονται και διαβιβάζονται μέσω των διαφόρων συστημάτων να περιέρχονται σωστά και χωρίς καμία καθυστέρηση στις υπηρεσίες παροχής πρώτων βοηθειών που θα κληθούν να παρέμβουν στην περίπτωση ατυχημάτων. Τα συστήματα αυτά θα περιγραφούν αναλυτικότερα στην ανακοίνωση που θα αφορά τις "τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών που προορίζονται για τα ευφυή οχήματα" για την οποία έγινε ήδη λόγος.

- Μελέτη των βέλτιστων πρακτικών στον τομέα της ιατρικής περίθαλψης μετά από ατύχημα.
- Επεξεργασία των προδιαγραφών για τις διατάξεις ενεργοποίησης του συναγερμού στις περιπτώσεις ατυχημάτων σε συνδυασμό με ένα σύστημα εντοπισμού του στίγματος και εφαρμογή έργων επίδειξης, στα οποία εντάσσεται η συνολική αλυσίδα παροχής πρώτων βοηθειών.

5.6. Συγκέντρωση, ανάλυση και διάδοση των στοιχείων για τα ατυχήματα

5.6.1. Τα δεδομένα του προβλήματος

Ο καθορισμός του κοινού στόχου της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας προϋποθέτει ότι θα εφαρμοστούν κατά προτεραιότητα μέτρα με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα. Τα ατυχήματα αποτελούν απρόβλεπτα συμβάντα, χωρίς ωστόσο να είναι και μοιραία. Εκείνο που απαιτείται είναι η γνώση των **αιτίων**, των **περιστάσεων** και των **συνεπειών** τους, για να καταστεί δυνατός ο έλεγχος και η αποφυγή τους ή, τουλάχιστον, να μειωθεί η σοβαρότητά τους.

Με τον τρόπο αυτό, οι βάσεις δεδομένων για τα ατυχήματα και το συγκεκριμένο τραυματισμό αποτελούν τα απαραίτητα μέσα αντικειμενικής αξιολόγησης των προβλημάτων της οδικής ασφάλειας. Στην ίδια συλλογιστική εντάσσεται και η ενδεχόμενη εγκατάσταση στα οχήματα της οδικής κυκλοφορίας, όπως ακριβώς συμβαίνει και στα άλλα μέσα μεταφοράς, ενσωματωμένων διατάξεων ("μαύρα κουτιά"), προορισμός των οποίων είναι η καταγραφή των παραμέτρων που επιτρέπουν την αποσαφήνιση των αιτίων των ατυχημάτων, που καθιστούν τους αυτοκινητιστές περισσότερο υπεύθυνους, επισπεύδουν τις δικαστικές διαδικασίες μετά από την επέλευση των ατυχημάτων, μειώνουν το κόστος των αγωγών που ασκούνται ενώπιον των δικαστηρίων και παρέχουν τη δυνατότητα λήψης αποτελεσματικότερων μέτρων πρόληψης.

⁴⁹ Δέσμη μέτρων για τις νέες ηλεκτρονικές επικοινωνίες που συναπαρτίζεται από την οδηγία 2002/21/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Μαρτίου 2002 σχετικά με κοινό κανονιστικό πλαίσιο για δίκτυα και υπηρεσίες ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία-πλαίσιο) και οδηγία 2002/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Μαρτίου 2002, για την καθολική υπηρεσία και τα δικαιώματα των χρηστών όσον αφορά δίκτυα και υπηρεσίες ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία καθολικής υπηρεσίας) (ΕΕ L 108 της 24.4.2002, σ. 33)

5.6.2. Τα αίτια των ατυχημάτων

Σύμφωνα με τις προβλέψεις, για τα τροχαία ατυχήματα θα εφαρμοστεί η μέθοδος των ανεξάρτητων ερευνών, κατά τα πρότυπα της ισχύουσας ευρωπαϊκής νομοθεσίας στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας. Λαμβάνοντας πάντως υπόψη τον τεράστιο αριθμό των ατυχημάτων, δεν προγραμματίζεται η διεξαγωγή λεπτομερούς έρευνας για κάθε χωριστό τροχαίο ατύχημα. Είναι ρεαλιστικότερο οι προσπάθειες να εστιαστούν, αφενός μεν, στα σοβαρότερα ατυχήματα και, αφετέρου, να επικεντρωθούν σε ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα "συνηθισμένων" ατυχημάτων. Οι έρευνες αυτές που θα είναι ανεξάρτητες από τις ανάλογες έρευνες που διεξάγουν οι δικαστικές αρχές ή οι ασφαλιστικές εταιρείες, θα πρέπει να στρέφονται πολύ περισσότερο στα αίτια των ατυχημάτων, παρά στον επιμερισμό των ευθυνών και θα πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα βελτίωσης της ισχύουσας νομοθεσίας και των εφαρμοζόμενων πρακτικών. Η εφαρμογή τους σε εθνικό επίπεδο πρέπει να γίνεται με βάση την ευρωπαϊκή μεθοδολογία και τα πορίσματά τους οφείλουν να κοινοποιούνται προς αξιολόγηση στην ομάδα εμπειρογνομόνων που θα συνεδριάζει στους κόλπους της Επιτροπής. Οι έρευνες αυτές που θα αφορούν περιορισμένο αριθμό ατυχημάτων έρχονται να συμπληρώσουν τις γενικές στατιστικές για τα τροχαία ατυχήματα καθώς και τις λεπτομερείς μελέτες συγκεκριμένων ατυχημάτων, που έχουν πραγματοποιηθεί από ομάδες που συναπαρτίζονται από μέλη πολλών επιστημονικών κλάδων. Οι βάσεις δεδομένων που συγκροτούνται με τον τρόπο αυτό τίθενται στη διάθεση των ερευνητών.

Ένα ιδιαίτερο πρόβλημα τίθεται όσον αφορά στην εκμετάλλευση των ερευνών που διεξάγονται με αφορμή κάποιο ατύχημα. Σήμερα, οι ταχείες έρευνες που διεξάγονται από τις δικαστικές αρχές ή τις ασφαλιστικές εταιρείες έχουν ως κύριο αντικείμενο την αποκατάσταση των ζημιών που προκαλούνται από τα ατυχήματα και την απόδοση ευθυνών σε εφαρμογή των ισχυουσών νομοθεσιών. Όμως οι έρευνες αυτές δεν μπορούν να υποκαταστήσουν την ανάγκη που είναι πλέον αισθητή και ενισχύεται σε Ευρώπη και ΗΠΑ για τη διεξαγωγή ανεξάρτητων τεχνικών ερευνών προσανατολισμένων στα αίτια των ατυχημάτων και στα μέσα βελτίωσης της νομοθεσίας.

⁵⁰ Η οδηγία 94/56 του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 1994 για τη θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ.14) αποτελεί πρότυπο για τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Η οδηγία αυτή εισάγει τις θεμελιώδεις αρχές που διέπουν τις έρευνες για τα ατυχήματα και τα συμβάντα στην πολιτική αεροπορία. Συμπληρωματικά, η Επιτροπή εξέδωσε τον Δεκέμβριο του 2000 πρόταση οδηγίας σχετικά με τις εκθέσεις συμβάντων στην πολιτική αεροπορία. Ολοκληρώνοντας την τρέχουσα κοινοτική νομοθεσία, η πρόταση αυτή στοχεύει στην ανάλυση των συμβάντων, τα οποία αποτελούν γενικά προάγγελους ατυχημάτων.

⁵¹ Η οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001 για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1), που αποτελεί μέρος του «σιδηροδρομικού πακέτου» και εκδόθηκε τον περασμένο Δεκέμβριο υποχρεώνει τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν για τη συστηματική διεξαγωγή ερευνών σε περίπτωση ατυχημάτων. Η Επιτροπή πρόκειται να υιοθετήσει, πριν από το τέλος του 2002, πρόταση οδηγίας με αντικείμενο τη σιδηροδρομική ασφάλεια (COM(2002)21 τελικό, ΕΕ C 126Ε της 28.5.2002, σ. 332), η οποία θα υποχρεώνει τα κράτη μέλη να συστήσουν, σε εθνικό επίπεδο, πλήρως ανεξάρτητους οργανισμούς, επιφορτισμένους με τη διεξαγωγή ερευνών σε σχέση με ατυχήματα. Θα θεσμοθετηθεί μηχανισμός συνεργασίας σε κοινοτικό επίπεδο, ενδεχομένως στο πλαίσιο του μελλοντικού οργανισμού για τη σιδηροδρομική ασφάλεια.

⁵² Η οδηγία 1999/35 του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1999 σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για τα οχηματαγωγά ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ.1) προβλέπει, από την 1η Δεκεμβρίου 2000, ότι πρέπει να διενεργείται αντικειμενική έρευνα σε περίπτωση ατυχήματος για όλα τα πλοία και σκάφη που εκτελούν δρομολόγια με προορισμό και με αφετηρία κοινοτικούς λιμένες. Η Επιτροπή προτίθεται να προτείνει έως το 2004 ένα εναρμονισμένο σύστημα για όλα τα ναυτικά ατυχήματα.

Εδώ και πολλά χρόνια, η ευρωπαϊκή νομοθεσία έχει προβλέψει τον συγκεκριμένο τύπο ερευνών για την πολιτική αεροπορία⁵⁰. Ανάλογη υποχρέωση προβλέπεται πλέον και στις ρυθμίσεις περί σιδηροδρόμων⁵¹. Η Επιτροπή εξετάζει πλέον το ενδεχόμενο να εισηγηθεί την ανάπτυξη ανάλογων ερευνών για το ναυτικό τομέα⁵², ενώ, σε πιο μακροπρόθεσμο επίπεδο, θα ήταν σκόπιμο να προβλεφθεί κάτι τέτοιο και για τα οδικά ατυχήματα.

Οι ανεξάρτητες αυτές έρευνες πρέπει να διεξάγονται σε εθνικό επίπεδο αλλά με βάση μια ευρωπαϊκή νομοθεσία. Τα αποτελέσματα πρέπει να γνωστοποιούνται σε ομάδα ανεξάρτητων ειδικών που θα εδρεύει στους κόλπους της Επιτροπής και θα είναι επιφορτισμένη κυρίως με τη βελτίωση της ισχύουσας νομοθεσίας και την προσαρμογή της μεθοδολογίας στις τεχνικές εξελίξεις.

Όπως επισημάνθηκε κατά τη διάρκεια του 3ου συνεδρίου για τη διερεύνηση των ατυχημάτων το οποίο οργανώθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών (ETSC), «ένας μόνιμος ανεξάρτητος οργανισμός δεν εγγυάται απλώς την ανεξαρτησία των ερευνών. Διασφαλίζει επίσης την αποτελεσματική τήρηση των συστάσεών του».

Καθώς κάθε νέα τεχνολογία μπορεί να οδηγήσει σε φαινόμενα ισοστάθμισης των επιπτώσεών της από την πλευρά των οδηγών, είναι αναγκαία η αξιολόγηση των αντίκτυπού τους, ιδίως σε ό,τι αφορά τις διατάξεις ενεργοποίησης του συναγερμού σε περίπτωση κόπωσης των οδηγών, τα μέτρα αποκατάστασης, αλλά και τις μεθόδους που οδηγούν στην προοδευτική πρόσβαση στην οδήγηση.

Σε ό,τι αφορά τις **συσκευές καταγραφής στοιχείων** ("μαύρα κουτιά"), η απώτερη εγκατάστασή τους σε ορισμένες κατηγορίες οδικών οχημάτων, όπως συμβαίνει και με τα άλλα μέσα μεταφοράς, θα ευνοήσει τις έρευνες για να γίνουν κατανοητά τα τεχνικά αίτια των ατυχημάτων, θα καταστήσει περισσότερο υπεύθυνους τους αυτοκινητιστές, θα επιταχύνει τις δικαστικές διαδικασίες έπειτα από την επέλευση των ατυχημάτων και θα μειώσει το κόστος, ενώ θα επιτρέψει επίσης να ληφθούν αποτελεσματικότερα μέτρα πρόληψης. Ιδιαίτερα πολύτιμη θα αποδειχθεί η συγκέντρωση σε κάποια κεντρική βάση των στοιχείων που καταγράφονται, από τη στιγμή που θα έχει τεθεί σε λειτουργία ένας καίριος όγκος συσκευών καταγραφής. Χωρίς να αναμένουμε να έλθει η στιγμή αυτή, αλλά και για να αποφευχθούν τα πιθανά φαινόμενα τεχνικής ασυμβατότητας θα ήταν χρήσιμη η επεξεργασία της αντίστοιχης τεχνικής προδιαγραφής.

5.6.3. Συνθήκες επέλευσης των ατυχημάτων

Η ΕΕ έχει ήδη εξοπλισθεί με την προαναφερθείσα βάση δεδομένων CARE, τα αποσπασματικά στοιχεία της οποίας τροφοδοτούνται από τα κράτη μέλη και διαχειρίζονται από τις υπηρεσίες της Επιτροπής⁵³. Από τον Ιούλιο του 2002 και μετά διάφοροι πίνακες και γραφικές παραστάσεις είναι διαθέσιμοι στο κοινό μέσω της ιστοσελίδας στο Ίντερνετ "Europa"⁵⁴ και όπως προβλέπεται η υπηρεσία αυτή θα ενισχύεται σε τακτά διαστήματα. Εξάλλου, περιορισμένος αριθμός χρηστών (δύο ανά κράτος μέλος) έχουν άμεση πρόσβαση στο σύνολο των στοιχείων του CARE. Ένας όμιλος εξειδικευμένων οργανισμών που ασχολούνται με τα θέματα της οδικής ασφάλειας θα ολοκληρώσει πριν από το τέλος του 2003 σχετική μελέτη για την έμπρακτη εκμετάλλευση του CARE⁵⁵. Θα έπρεπε επίσης να γίνουν

⁵³ Υπάρχει επίσης η βάση δεδομένων BICAR που διαχειρίζεται από τον ΟΟΣΑ, τα στοιχεία της οποίας όμως είναι διαθέσιμα μόνο υπό ενιαία μορφή

⁵⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm

⁵⁵ Σχέδιο ASTERYX

μελέτες που θα οδηγήσουν σε συσχέτισμό των στοιχείων, για να υπολογίζονται τακτικά τα σφάλματα στις δηλώσεις για τα θύματα. Προς το σκοπό αυτό θα πρέπει να γίνεται αντιπαράθεση των στοιχείων που χορηγούν τα νοσοκομεία με τις εθνικές στατιστικές.

Για να είναι συγκρίσιμη η κατάσταση μεταξύ των κρατών μελών, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η αντιπαράθεση των στοιχείων του CARE με διάφορες κοινωνικο-οικονομικές μεταβλητές, τις αποκαλούμενες **μεταβλητές της έκθεσης σε κινδύνους**, όπως για παράδειγμα ο στόλος των οχημάτων, το μήκος των οδικών δικτύων ή ο διαφορετικός όγκος κυκλοφορίας. Οι μεταβλητές αυτές πρέπει να είναι γνωστές σε επίπεδο λεπτομερειών συμβιβασίμο με την τυπολογία που εφαρμόζει το CARE και να προσμετρώνται με συγκρίσιμο τρόπο.

Η βάση δεδομένων CARE αποτελεί μεσοπρόθεσμα τεράστιο θησαυρό πληροφοριών και λειτουργικών εργαλείων υποβοήθησης των αποφάσεων και των έμπρακτων μέσων παρακολούθησης, τόσο για το ευρύτερο κοινό, όσο και για τους ερευνητές ή τις εκάστοτε πολιτικές.

5.6.4. Συνέπειες των ατυχημάτων

Οι αναλύσεις αίματος, οι ακτινολογικές μελέτες και οι άλλες κλινικές αναλύσεις είναι απαραίτητες για να γίνουν γνωστές οι συνέπειες των ατυχημάτων που οδηγούν στον τραυματισμό ατόμων και η διεξαγωγή τους θα πρέπει να κωδικοποιηθεί αλλά και να εναρμονιστεί στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι θετικές εμπειρίες που αποκομίζονται σε τοπικό επίπεδο από τις ομάδες του προσωπικού των κλινικών πολλών επιστημονικών ειδικοτήτων που ασχολούνται με τους τραυματίες των τροχαίων ατυχημάτων, πρέπει να αξιοποιηθούν στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την υποστήριξη της ανταλλαγής πληροφοριών ανάμεσα στους ειδικούς και με την επεξεργασία των κατευθυντήριων γραμμών για τις βέλτιστες πρακτικές.

Το 2002 εγκαινιάστηκε η εφαρμογή ενός ευρύτερου προγράμματος ανάλυσης των περιστατικών τραυματισμού σε τροχαία ατυχήματα, που εντάσσεται στο 5ο πρόγραμμα-πλαίσιο ερευνών⁵⁶. Στο σχέδιο αυτό ενσωματώνονται οι συστάσεις που είχαν διατυπωθεί σε ένα παλαιότερο σχέδιο⁵⁷ για την κωδικοποίηση των αντίστοιχων τραυματισμών. Η δράση αυτή πρέπει να συνεχιστεί και να διευρυνθεί, ενώ με βάση τη σχετική απόφαση, ο κλάδος της μελέτης των ατυχημάτων εντάχθηκε στα θεματικά πεδία δράσης πρωταρχικής σπουδαιότητας του 6ου προγράμματος-πλαισίου.

5.6.5. Ευρωπαϊκό παρατηρητήριο οδικής ασφαλείας

Η Επιτροπή προτίθεται, τέλος, να συγκροτήσει το ευρωπαϊκό παρατηρητήριο οδικής ασφαλείας, ως εσωτερική υποδομή της Επιτροπής, υπό τη μορφή του πιλοτικού σχεδίου που θα χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το παρατηρητήριο αυτό θα συντονίζει το σύνολο των κοινοτικών δραστηριοτήτων στον τομέα της συγκέντρωσης και της ανάλυσης των στοιχείων για τα τροχαία ατυχήματα και τις σωματικές βλάβες. Στο βαθμό που θα είναι υπεύθυνο για την ενσωμάτωση του συστήματος πληροφόρησης CARE, θα αποτελέσει το κομβικό σημείο σύνδεσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανταλλαγή πληροφοριών για τις βέλτιστες πρακτικές και θα επιφορτισθεί, οριστικά, με το έργο της οργάνωσης και διαχείρισης των δραστηριοτήτων με βασικό άξονα τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις βέλτιστες πρακτικές. Το παρατηρητήριο θα είναι

⁵⁶

Σχέδιο PENDANT

⁵⁷

Σχέδιο STAIRS (4ο πρόγραμμα-πλαίσιο)

επίσης επιφορτισμένο με το καθήκον βελτίωσης της διάδοσης των πορισμάτων των ερευνητικών έργων που αφορούν τα θέματα της οδικής ασφάλειας, τόσο των έργων που χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όσο και των αντίστοιχων έργων που εντάσσονται σε άλλα προγράμματα. Θα έχει επίσης την ευθύνη της περαιτέρω διάδοσης των πληροφοριών.

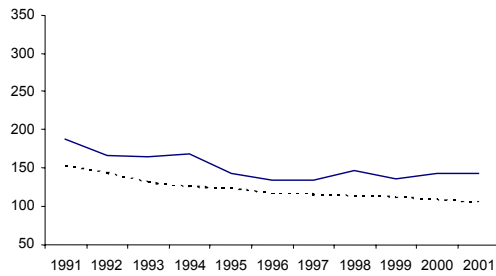
- Περαιτέρω ανάπτυξη της βάσης δεδομένων CARE και επέκταση των δυνατοτήτων πρόσβασης σε αυτήν, με πνεύμα διαφάνειας και τόνωσης των δραστηριοτήτων χρήσης του.
- Ολοκλήρωση της CARE με την ενσωμάτωση των μεταβλητών για την έκθεση στους κινδύνους και για τα αίτια των ατυχημάτων.
- Αξιολόγηση και βελτίωση των συστημάτων διασύνδεσης των στοιχείων των νοσοκομείων με τις εθνικές στατιστικές για τα τροχαία ατυχήματα.
- Επεξεργασία των προδιαγραφών που θα εφαρμόζονται στις ενσωματωμένες συσκευές καταγραφής των στοιχείων των ατυχημάτων και μελέτη των επιπτώσεων που έχουν οι διάφορες εναλλακτικές λύσεις για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων.
- Σύσταση του ευρωπαϊκού παρατηρητηρίου οδικής ασφαλείας, ως εσωτερικής υποδομής της Επιτροπής.
- Χάραξη της ευρωπαϊκής μεθοδολογίας που θα εφαρμόζεται στις ανεξάρτητες έρευνες για τα τροχαία ατυχήματα και συγκρότηση ομάδας ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων η οποία θα συνεδριάζει στους κόλπους της Επιτροπής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

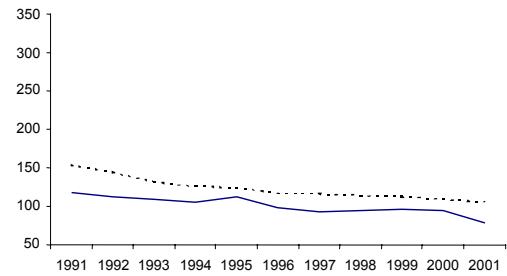
Τροχαία ατυχήματα - εξέλιξη του αριθμού των νεκρών ανά εκατομμύριο κατοίκων, 1991-2001

Η κατάσταση σε κάθε κράτος μέλος (+ μέσος όρος EUR-15)

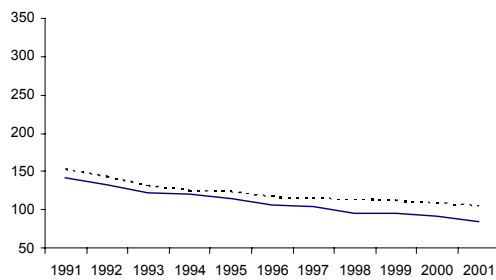
B



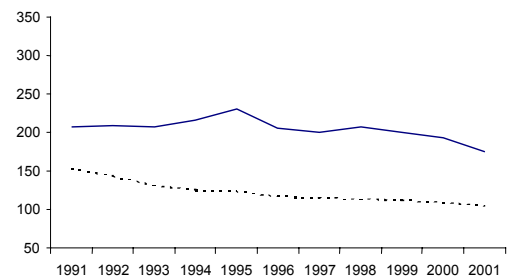
DK



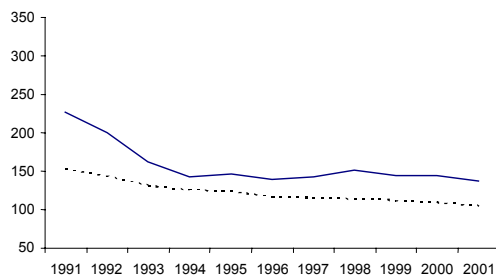
D



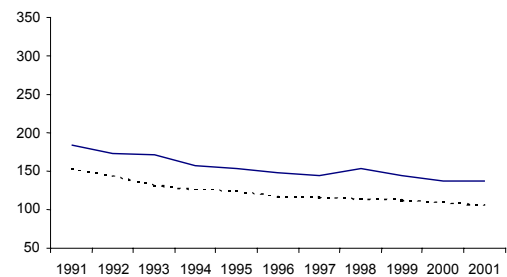
EL

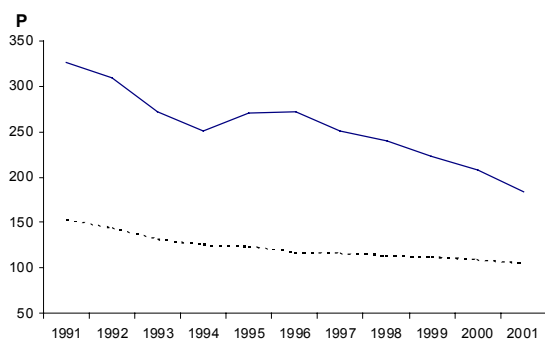
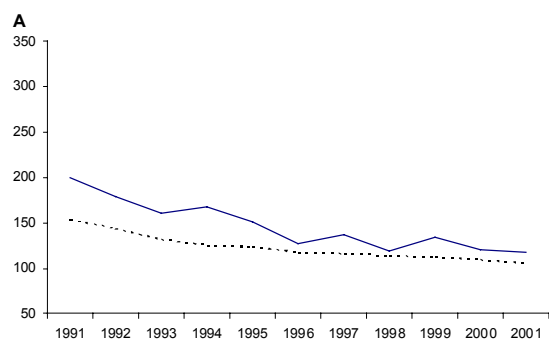
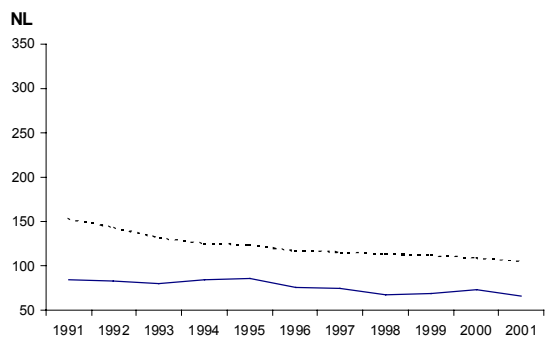
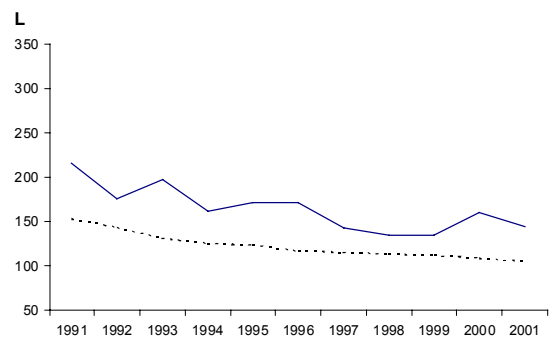
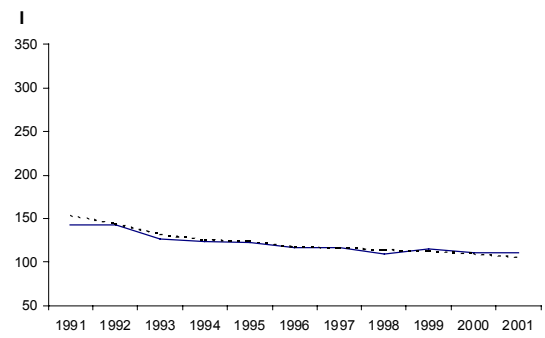
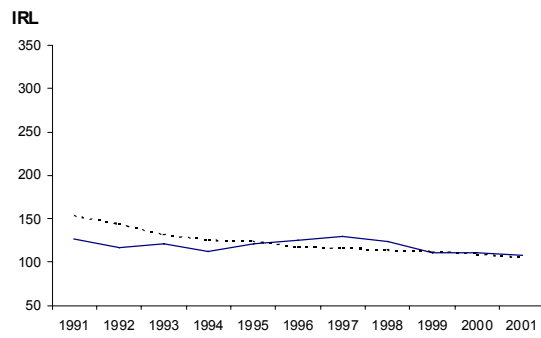


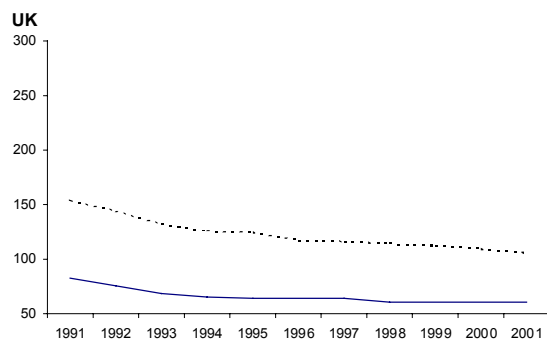
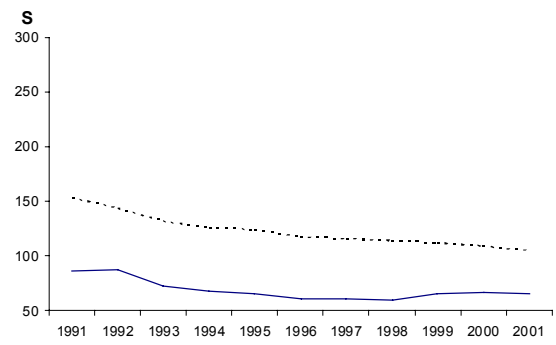
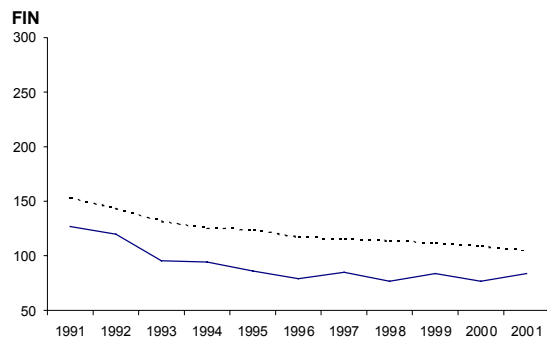
E



F







	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total
B	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.500	1.397	1.470	1.486	16.918
DK	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	5.815
D	11.300	10.631	9.949	9.814	9.454	8.758	8.549	7.792	7.772	7.503	6.977	98.499
EL	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.157	2.105	2.182	2.116	2.037	1.895	23.585
E	8.836	7.818	6.376	5.614	5.749	5.482	5.604	5.957	5.738	5.777	5.516	68.467
F	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	8.918	8.487	8.079	8.160	98.789
IRL	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	4.760
I	8.109	8.053	7.188	7.091	7.020	6.676	6.713	6.314	6.633	6.410	6.410	76.617
L	83	69	78	65	70	71	60	57	58	70	69	750
NL	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066	1.090	1.082	1.085	13.067
A	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963	1.079	976	958	12.893
P	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	2.126	2.028	1.874	1.671	27.167
FIN	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	5.140
S	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	6.660
UK	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.581	3.564	3.580	3.598	42.467
EU-15	56.027	52.771	48.558	46.514	46.096	43.626	43.312	42.344	41.901	40.761	39.684	501.594

Τροχαία ατυχήματα - εξέλιξη 1991-2001 - αριθμός νεκρών

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
B	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145
DK	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81
D	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85
EL	207	210	209	216	231	206	201	208	201	193	180
E	227	201	163	143	147	140	143	151	145	145	137
F	184	173	172	157	154	147	145	153	145	138	138
IRL	126	117	121	113	121	125	130	124	111	111	108
I	143	142	126	124	123	116	117	110	115	111	111
L	216	177	197	162	172	172	143	135	135	161	156
NL	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	68
A	200	178	161	167	151	128	137	119	133	120	118
P	326	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163
FIN	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84
S	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66
UK	82	76	68	65	64	64	64	61	60	60	60
EU-15	153	144	132	126	124	117	116	113	112	108	105

Τροχαία ατυχήματα - εξέλιξη 1991-2001 - αριθμός νεκρών ανά εκατομμύριο κατοίκων

Πηγές: CARE, εθνικά στοιχεία, οι υπολογισμοί αναγράφονται με πλάγια στοιχεία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Ευρωπαϊκός χάρτης οδικής ασφαλείας

Ο υπογεγραμμένος [αναγραφή του ονοματεπώνυμου, διεύθυνση], εκπροσωπούμενος(η) από [ονοματεπώνυμο και τίτλος του συνυπογράφοντος]

Έχοντας τα δικαιώματα που τού παρέχουν οι εξουσίες του, εξουσίες λήψεως των αποφάσεων, οικονομικές ή κοινωνικές εξουσίες ή το πληρεξούσιο εκπροσώπησης,

και βάσει αυτών, φορέας κατά ένα μέρος της ευθύνης για την οδική ασφάλεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση,

(ΠΡΟΟΙΜΙΟ)

Εκτιμώντας ότι ο σημερινός αριθμός των θυμάτων από τα τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη κυμαίνεται σε απαράδεκτα επίπεδα και ότι θα πρέπει να ληφθούν αποτελεσματικότερα μέτρα, για να μειωθεί ο αριθμός αυτός το ταχύτερο δυνατόν,

Εκτιμώντας ότι η ανάληψη συντονισμένης δράσης από κοινού από τους πολυάριθμους ενδιαφερόμενους οι οποίοι συμμερίζονται με τον ένα ή τον άλλο τρόπο την αντίστοιχη ευθύνη αποτελεί το ενδεδειγμένο μέτρο για να επιτευχθούν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα,

Κρίνοντας ότι υπάρχουν τα αποτελεσματικά μέτρα που θα μπορούσαν να προτρέψουν τους χρήστες της οδικής κυκλοφορίας να εφαρμόζουν τους κανόνες ασφαλείας και μάλιστα να θεσπίσουν μέτρα που υπερβαίνουν το πλαίσιο αυτό, προβαίνοντας για παράδειγμα στη μείωση της έκθεσης των χρηστών στους κινδύνους ατυχημάτων· ότι η εμβέλεια των προαναφερόμενων μέτρων θα πολλαπλασιασθεί, εάν ένας κρίσιμος αριθμός πρωταγωνιστικών φορέων αναλάβει την αντίστοιχη δέσμευση,

Συμπαράτασσόμενος με το στόχο της μείωσης κατά ποσοστό τουλάχιστον 50% των νεκρών με χρονικό ορίζοντα το έτος 2010,

Εμπιστευόμενος το αίσθημα ευθύνης των ενδιαφερόμενων ατόμων και οργανώσεων,

Έχοντας επίγνωση ότι τα μέτρα που λαμβάνονται για την οδική ασφάλεια εμφανίζουν εξαιρετικά χαμηλό κόστος σε σύγκριση με το ανθρώπινο, κοινωνικό και οικονομικό κόστος που συνεπάγεται η οδική ανασφάλεια,

(ΣΤΟΧΟΣ)

ΔΕΣΜΕΥΕΤΑΙ ΝΑ ΘΕΣΕΙ ΣΕ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΟΙΚΕΙΟΘΕΛΩΣ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΓΙΑ ΝΑ ΕΠΙΤΑΧΥΝΘΕΙ Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.

ΔΕΣΜΕΥΕΤΑΙ ΙΔΙΩΣ ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΤΩΝ ΕΥΘΥΝΩΝ ΤΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΔΙΑΙΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ, ΕΦΟΣΟΝ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΧΑΡΤΗ, ΝΑ ΕΦΑΡΜΟΣΕΙ ΤΙΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ:

1. Να λάβει τα μέτρα στον τομέα ευθυνών του συμβάλλοντας στην επίτευξη του προαναφερόμενου στόχου να μειωθούν τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα.
2. Να εντάξει τις δράσεις στον τομέα της οδικής ασφαλείας και τη μέτρηση των συγκεκριμένων επιδόσεων ασφαλείας στους βασικούς του στόχους και στα

αποφασιστικά κριτήρια με τα οποία λαμβάνει τις αποφάσεις του ιδίως στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του έρευνας, των οργανωτικών του υποδομών και των επενδύσεών του, καθώς και, στο ευρύτερο πλαίσιο της οργάνωσης των επαγγελματικών του δραστηριοτήτων, ενόψει της επεξεργασίας του ουσιαστικού προγράμματος οδικής ασφαλείας του.

3. Να προβεί με τους αρμόδιους οργανισμούς που είναι επιφορτισμένοι με το χειρισμό των θεμάτων της οδικής ασφάλειας στην ανταλλαγή των τεχνικών και στατιστικών στοιχείων που είναι σε θέση να συμβάλουν στην καλύτερη κατανόηση των αιτίων των ατυχημάτων, των τραυματισμών που προκαλούνται στα τροχαία ατυχήματα και της αποτελεσματικότητας των μέτρων πρόληψης και μετριασμού των επιπτώσεων.
4. Να συμβάλει στην πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων με την εφαρμογή δράσεων υψηλής ποιότητας σε έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους τομείς:
 - αρχική και διαρκής κατάρτιση και πληροφόρηση των οδηγών,
 - εξοπλισμός και εργονομική διαμόρφωση των οχημάτων,
 - διευθέτηση των υποδομών κατά τρόπο, ώστε να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος των ατυχημάτων και η βαρύτητά τους και να υποστηριχθεί ο ασφαλής τρόπος οδήγησης.
5. Ανάπτυξη και εφαρμογή τεχνολογιών που επιτρέπουν τον περιορισμό των επιπτώσεων που έχουν τα τροχαία ατυχήματα.
6. Υποστήριξη της ανάπτυξης των μέσων που θα επιτρέψουν τη διεξαγωγή των ενιαίων, διαρκών και κατάλληλων ελέγχων για την τήρηση των κανόνων της οδικής κυκλοφορίας από τα άτομα τα οποία ενεργούν εξ ονόματός του ή υπό τη δική του καθοδήγηση και επιβολή στους πιθανούς παραβάτες των αντίστοιχων κυρώσεων με ενιαίο, ταχύρυθμο και ανάλογο τρόπο.
7. Να καθιερώσει το πλαίσιο που θα ευνοεί την υλοποίηση δράσεων συνεχούς διαπαιδαγώγησης και αποκατάστασης των επικίνδυνων οδηγών.
8. Να καταβάλει μέριμνα, ώστε να υποστηρίξει, στο μέτρο που είναι δυνατόν, την καλύτερη γνώση των αιτίων, των περιστάσεων και των συνεπειών των ατυχημάτων, ώστε να αντληθούν τα κατάλληλα διδάγματα προς αποφυγή της επανάληψής τους.
9. Να δώσει την υποστήριξή του, ώστε να είναι διαθέσιμες για τα πιθανά θύματα των τροχαίων ατυχημάτων οι αποτελεσματικές και ποιοτικές φροντίδες ιατρικής, ψυχολογικής και νομικής περίθαλψής τους.
10. Να αποδεχθεί τη μεταγενέστερη αξιολόγηση από τους ομολόγους του, με βάση τους προσήκοντες κανόνες εχεμύθειας, των μέτρων που θέσπισε για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και, στην περίπτωση που αυτό χρειάζεται, να αντλήσει τα κατάλληλα διδάγματα για την επανεξέταση των μέτρων.

ΚΑΙ ΤΕΛΟΣ

11. Να αναλάβει συνειδητά την πρωτοβουλία να θέσει σε εφαρμογή μέτρα που υπερβαίνουν τα όρια των απλών επιβεβλημένων ρυθμιστικών όρων και συγκεκριμένα:..... [συμπληρώνεται από τον υπογράφοντα].

Έγινε στις, στις

(υπογραφή)