

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών “Προς έναν ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020”»

COM(2010) 389 τελικό

(2011/C 132/19)

Εισηγητής: ο κ. SIMONS

Στις 20 Ιουλίου 2010, και σύμφωνα με το άρθρο 204 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Προς έναν ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020»

COM(2010) 389 τελικό.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών» στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, ενέκρινε τη γνωμοδότησή του την 1η Μαρτίου 2011

Κατά την 470ή σύνοδο ολομέλειάς της, της 15ης και 16ης Μαρτίου 2011 (συνεδρίαση της 16ης Μαρτίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε, με 158 ψήφους υπέρ, 2 ψήφους κατά και 4 αποχές, την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ θεωρεί πολύ σημαντική για την κοινωνία τη μείωση του αριθμού των τραυματισμών σε τροχαία δυστυχήματα και συμφωνεί με τη –φιλόδοξη– πρόθεση της Επιτροπής να μειωθεί κατά το ήμισυ κατά το χρονικό διάστημα 2011-2020 σε σύγκριση με το 2010.

1.2 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι είναι σκόπιμη η θέσπιση διαφοροποιημένων στόχων μείωσης για τα επιμέρους κράτη μέλη, δεδομένου ότι οι κίνδυνοι δεν είναι παντού οι ίδιοι.

1.3 Ο έλεγχος της υλοποίησης του προγράμματος θα πρέπει, κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, να ανατεθεί σε ευρωπαϊκό γραφείο οδικής ασφάλειας που θα συσταθεί για τον σκοπό αυτόν ή σε ένα συντονιστικό κέντρο παρακολούθησης και εποπτείας όπου θα συμμετέχουν, μεταξύ άλλων, εμπειρογνώμονες σε θέματα οδικής ασφάλειας που θα ορίσουν τα κράτη μέλη.

1.4 Αυτό το γενικό γραφείο ή κέντρο παρατήρησης και εποπτείας θα πρέπει να μεριμνά για την ετήσια παρακολούθηση της κατάστασης με γνώμονα την υλοποίηση των στόχων του προγράμματος.

1.5 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει τους εξής όρους, οι οποίοι πρέπει να πληρούνται προκειμένου να επιτευχθούν έως το 2020 οι στόχοι της Επιτροπής, δηλαδή η μείωση των τραυματισμών σε τροχαία δυστυχήματα κατά το ήμισυ:

- πρόβλεψη ισχυρής πολιτικής καθοδήγησης
- διάθεση ενιαίων και αναλυτικών στατιστικών δεδομένων
- διατύπωση στόχων για τους σοβαρά τραυματισμένους χρήστες του οδικού δικτύου και ορισμός της έννοιας «σοβαρός τραυματισμός»
- εφαρμογή αυστηρότερης κοινοτικής πολιτικής για την εναρμόνιση και θέσπιση μέτρων οδικής ασφάλειας
- μεγαλύτερη εστίαση στη διαφοροποιημένη εκπαίδευση κυρίως των ευάλωτων ομάδων χρηστών του οδικού δικτύου όπως οι νέοι, οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία, οι οδηγοί μηχανοκίνητων δικύκλων, οι ποδηλάτες και οι πεζοί
- συμμετοχή όλων των εργοδοτών που διατηρούν στόλο οχημάτων στην εφαρμογή «βέλτιστων πρακτικών»
- θέσπιση νέας κοινοτικής νομοθεσίας για τις ευάλωτες κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου
- αύξηση του επιπέδου ασφαλείας του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου και αναβάθμιση τουλάχιστον του 25 % του υπόλοιπου οδικού δικτύου στο επίπεδο του ΔΕΔ-Μ

- μέριμνα για ειδική κατάρτιση και εκπαίδευση για τους αστυνομικούς και το προσωπικό της υπηρεσίας πρώτων βοηθειών, της πυροσβεστικής, της πολιτικής προστασίας και της οδικής βοήθειας, δηλαδή όλων όσοι παρέχουν βοήθεια σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος ή βλάβης, ώστε να διασφαλιστεί η υψηλού επιπέδου ποιότητα των δεξιοτήτων τους, να χρησιμοποιούνται τα οχήματα με επαγγελματισμό και να είναι εφικτή και η βελτίωση της διοικητικής διεκπεραίωσης
- μέριμνα για την ταχεία επέκταση της χρήσης ασφάλων και φυλασσομένων χώρων στάθμευσης για τους επαγγελματίες οδηγούς
- τέλος, η ΕΟΚΕ συνιστά η σύναψη συμβάσεων να εξαρτάται από τα επαγγελματικά προσόντα του οδηγού και όχι από τις επιδόσεις του.

1.6 Όσον αφορά τον ανθρώπινο παράγοντα στις οδικές μεταφορές, η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η διαρκής εκπαίδευση, κατάρτιση και επιβολή του νόμου είναι κείριας σημασίας για την επίτευξη των στόχων, με ιδιαίτερη εστίαση στις ευάλωτες ομάδες χρηστών.

1.7 Αναφορικά με το ζήτημα της επιβολής του νόμου, η ΕΟΚΕ θα ήθελε να τονίσει ακόμη μία φορά ότι εν προκειμένω θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η διασυννοριακή επιβολή του νόμου.

1.8 Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της λήψης των εξής μέτρων:

- επέκταση της νομοθεσίας σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και τον χρόνο εργασίας των οδηγών στα επαγγελματικά οχήματα κάτω των 3,5 τόνων·
- τοποθέτηση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας στα ελαφρά φορτηγά οχήματα
- τοποθέτηση διατάξεων για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος στα φορτηγά, στα ελαφρά φορτηγά και στα επιβατικά οχήματα σε περίπτωση που ο οδηγός έχει καταδικαστεί για οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, καθώς και οργάνων ανίχνευσης της κατανάλωσης ναρκωτικών ουσιών·
- θέσπιση μέτρων ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα·
- κατάρτιση από κάθε κράτος μέλος των αποκαλούμενων χαρτών «black spot» (οδικών τμημάτων υψηλού κινδύνου) και μέριμνα για την ενημέρωση αυτών των χαρτών σε ετήσια βάση
- επέκταση της υπηρεσίας eCall σε άλλα οχήματα, όπως τα μηχανοκίνητα δίκυκλα·
- μετατροπή των βασικών στρατηγικών προσανατολισμών σε λεπτομερές σχέδιο δράσης.

2. Εισαγωγή

2.1 Η ανακοίνωση εκφράζει το όραμα της Επιτροπής για την ανάπτυξη της οδικής ασφάλειας την περίοδο 2011-2020.

2.2 Η Επιτροπή, μέσω των στρατηγικών πολιτικών κατευθύνσεων που περιέχονται στην ανακοίνωση, αποσκοπεί στη δημιουργία ενός γενικού πλαισίου διαχείρισης και στη θέσπιση φιλόδοξων στόχων που μπορούν να καθοδηγήσουν τις εθνικές και τις τοπικές στρατηγικές, ώστε να είναι περισσότερο εφικτή η υλοποίηση των περιγραφόμενων δράσεων στο πλέον ενδεδειγμένο επίπεδο πολιτικής και με τα καλύτερα δυνατά μέσα.

2.3 Η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να αναληφθούν κατά προτεραιότητα οι ακόλουθες δράσεις:

- θέσπιση ενός διαρθρωμένου και συνεκτικού πλαισίου συνεργασίας, το οποίο θα βασίζεται στις βέλτιστες πρακτικές στα κράτη μέλη, ως αναγκαία προϋπόθεση για την αποτελεσματική εφαρμογή των πολιτικών κατευθύνσεων για την οδική ασφάλεια 2011-2020,

- χάραξη στρατηγικής για τους τραυματισμούς και τις πρώτες βοήθειες με σκοπό την αντιμετώπιση της επείγουσας και συνεχώς αυξανόμενης ανάγκης μείωσης του αριθμού των τραυματισμών σε τροχαία δυστυχήματα,

- μέριμνα για τη βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, και ειδικότερα των μοτοσικλετιστών για τους οποίους τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τα δυστυχήματα είναι ιδιαίτερα ανησυχητικά.

2.4 Η Επιτροπή δηλώνει ότι στις προτεινόμενες πολιτικές κατευθύνσεις λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα του τρίτου προγράμματος δράσης για την οδική ασφάλεια 2001-2010, από τα οποία προκύπτει ότι οι φιλόδοξοι στόχοι για μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα δυστυχώς δεν επιτεύχθηκαν. Αφετέρου, με εξαίρεση την τελευταία διετία, καταγράφεται σταδιακή πρόοδος.

2.5 Για τη δημιουργία κοινού χώρου οδικής ασφάλειας, η Επιτροπή προτείνει να συνεχιστεί η επιδίωξη του στόχου της μείωσης κατά 50 % του συνολικού αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση το χρονικό διάστημα 2011-2020, με βάση αναφοράς τον αριθμό των θανάτων το 2010.

2.6 Δεδομένης της προόδου που καταγράφηκε κατά τη διάρκεια του τρίτου προγράμματος δράσης (μείωση του αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα κατά 35 % έως 40 %), η Επιτροπή πιστεύει ότι ο υποδιπλασιασμός του αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα την επόμενη δεκαετία συνιστά σημαντική αύξηση των φιλοδοξιών, εάν ληφθεί υπόψη ότι δεν επιτεύχθηκαν οι στόχοι του τρίτου προγράμματος δράσης.

2.7 Η Επιτροπή θα προσπαθήσει να επιτύχει τον στόχο για το 2020 με την εντατική επιδίωξη των εξής 7 επιμέρους στόχων:

- βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου
- αύξηση της ικανότητας επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας

- κατασκευή ασφαλέστερων οδικών υποδομών
- μέριμνα για την κυκλοφορία ασφαλέστερων οχημάτων
- προώθηση της χρήσης σύγχρονης τεχνολογίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας
- βελτίωση των υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών και μετατραυματικής περίθαλψης
- προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

2.8 Για καθέναν από τους ανωτέρω στόχους η Επιτροπή προβλέπει συγκεκριμένη δράση που αναμένεται να επιφέρει την προβλεπόμενη μείωση του αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα. Οι δράσεις αυτές σχολιάζονται κατωτέρω στις γενικές και στις ειδικές παρατηρήσεις.

2.9 Όσον αφορά τον τρόπο επίτευξης των στόχων, η Επιτροπή δεν εξετάζει τόσο το ενδεχόμενο θέσπισης νέας νομοθεσίας, αλλά μάλλον το ενδεχόμενο εντατικοποίησης του ελέγχου της εφαρμογής του νομοθετικού κεκτημένου της ΕΕ στον τομέα της οδικής ασφάλειας, της διαμόρφωσης ενός πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής και της θέσπισης κοινών εργαλείων παρακολούθησης και αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των πολιτικών για την οδική ασφάλεια.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Η ΕΟΚΕ θεωρεί πολύ σημαντική για την κοινωνία τη μείωση του αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα. Αυτό προκύπτει, μεταξύ άλλων, από τις γνωμοδοτήσεις που έχουν εγκριθεί στο παρελθόν επ' αυτού του θέματος⁽¹⁾. Επίσης, κατά την περίοδο του προηγούμενου προγράμματος δράσης σημειώθηκε πράγματι σημαντική μείωση του αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα. Επομένως, η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τον και πάλι φιλόδοξο στόχο της Επιτροπής για μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα τη χρονική περίοδο 2011-2020 σε σύγκριση με το 2010.

3.2 Με τον νέο όρο «πολιτικές κατευθύνσεις» αντί του όρου «στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές» η Επιτροπή επιθυμεί να τονίσει την αλλαγή φιλοσοφίας, δηλαδή ότι την επόμενη δεκαετία στο επίκεντρο δεν θα βρίσκεται τόσο η υποβολή προτάσεων για νέα νομοθεσία όσο η επεξεργασία και η θέσπιση των εξής τριών αρχών: συντρέχουσα αρμοδιότητα, ενσωμάτωση της οδικής ασφάλειας σε άλλες πολιτικές και επίτευξη του ίδιου επιπέδου οδικής ασφάλειας σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ.

(1) Γνωμοδοτήσεις τις ΕΟΚΕ με θέμα «Οδική ασφάλεια 2003-2010», ΕΕ C 80 της 30.3.2004, σ. 77· «Διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών», ΕΕ C 168 της 20.7.2007, σ. 71· «Διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας», ΕΕ C 77 της 31.3.2009, σ. 70· «Στρατηγικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια έως το 2020», ΕΕ C 48, της 15.2.2011, σ. 27.

3.3 Η ΕΟΚΕ κατανοεί την αναφορά της Επιτροπής στην αλλαγή φιλοσοφίας, δεδομένου ότι το νομοθετικό πλαίσιο σε μεγάλο βαθμό είναι ολοκληρωμένο. Εντούτοις, δεν αρκούν απλώς οι στόχοι που έχει θέσει η Επιτροπή, συγκεκριμένα η δημιουργία γενικού πλαισίου διαχείρισης και η θέσπιση ελκυστικών στόχων που θα μπορούσαν να κατευθύνουν τις εθνικές ή τοπικές στρατηγικές. Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ θα ήταν χρήσιμο, παράλληλα με την ολοκλήρωση της νέας απαραίτητης νομοθεσίας⁽²⁾, να διασφαλίζεται η έγκαιρη (σε ετήσια βάση) και ορθή παρακολούθηση της προόδου.

3.3.1 Η ΕΟΚΕ θεωρεί, επίσης, σκόπιμο, να μεταφραστούν οι πολιτικοί προσανατολισμοί σε ένα σχέδιο δράσης το οποίο να προβλέπει λεπτομερή μέτρα, χρονοδιάγραμμα, μέσα παρακολούθησης και ενδιάμεση αξιολόγηση.

3.4 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι ο καλύτερος τρόπος επίτευξης αυτού του στόχου είναι να διενεργηθούν διαβουλεύσεις με τους εκπροσώπους που θα ορίσουν τα κράτη μέλη για θέματα οδικής ασφάλειας, με σκοπό τη συλλογή δεδομένων για και την εποπτεία της υλοποίησης του τέταρτου ευρωπαϊκού προγράμματος δράσης⁽³⁾, αφού ληφθούν υπόψη και οι πτυχές που ανέφερε η ΕΟΚΕ στην εν λόγω γνωμοδότησή της προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πριν από την έκδοση της παρούσας ανακοίνωσης από την Επιτροπή. Το ερώτημα αν αυτό θα συμβεί με την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού για την οδική ασφάλεια ή ευρωπαϊκού κέντρου παρακολούθησης και εποπτείας, που υπάρχει ήδη σε εμβρυακή μορφή στην Επιτροπή, δεν απασχολεί την ΕΟΚΕ. Οι συστάσεις που ακολουθούν διατυπώνονται προκειμένου να διασφαλιστεί η επιτυχία του προγράμματος το διάστημα 2011-2020:

3.4.1 Μέριμνα για ισχυρή πολιτική καθοδήγηση, με δεδομένη την κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ της ΕΕ και των κρατών μελών.

3.4.2 Διάθεση ακόμη πιο εναρμονισμένων και αναλυτικών στατιστικών δεδομένων για την οδική ασφάλεια σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ.

3.4.3 Συγκέντρωση στόχων σχετικά με τους βαριά τραυματισμένους χρήστες του οδικού δικτύου, για τους οποίους πρέπει να θεσπιστεί ένας κοινός ορισμός της έννοιας «σοβαρός τραυματισμός».

3.4.4 Χάραξη αυστηρότερης κοινοτικής πολιτικής για την εναρμόνιση και ρύθμιση των μέτρων οδικής ασφάλειας, ώστε να μπορούν τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν τα μέτρα αυτά πιο αποτελεσματικά και πιο γρήγορα.

3.4.5 Περισσότερη προσοχή στην παροχή διαφοροποιημένης εκπαίδευσης σε όλους τους χρήστες, αλλά ιδίως στις ευάλωτες ομάδες, καθώς και στους νεότερους και τους πιο ηλικιωμένους, αλλά και στους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων, τους ποδηλάτες και τους πεζούς.

(2) Για τον πλήρη κατάλογο βλ. το σημείο 4.8 της γνωμοδότησης με θέμα «Στρατηγικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια έως το 2020» – ΕΕ C 48, 15.2.2011, σ. 27.

(3) ΕΕ C 48, 15.2.2011, σ. 27, σημ. 1.5 κ.ε.

3.4.6 Συμμετοχή όλων των εργοδοτών που διαθέτουν στόλο οχημάτων σε σχέδια για τη μείωση των ατυχημάτων κατά τη μετάβαση στην εργασία μέσω της ανάπτυξης μιας πολιτικής για την ασφάλεια των στόλων τους και της ενθάρρυνσης του προσωπικού να στραφεί στις δημόσιες συγκοινωνίες.

3.4.7 Ανάπτυξη κοινοτικής νομοθεσίας για τις ευάλωτες κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου, π.χ. νέες εγκρίσεις τύπου για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα, σύστημα ABS για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα άνω των 150 κ.εκ., αυτόματοι εμπρόσθιοι προβολείς, καθώς και την εισαγωγή τεχνικών ελέγχων και δευτεροβάθμιας κατάρτισης στην αναθεώρηση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης.

3.4.8 Το επίπεδο ασφάλειας του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου (ΔΕΑ-Μ) και η αναβάθμιση τουλάχιστον του 25 % του μη διευρωπαϊκού οδικού δικτύου στο επίπεδο του ΔΕΑ-Μ θα πρέπει, κατά την ΕΟΚΕ, να συμπεριληφθεί ως στόχος στο νέο πρόγραμμα δράσης.

3.4.9 Όσον αφορά τον γενικό στόχο του προγράμματος, δηλαδή τη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι ο δείκτης κινδύνου διαφέρει σημαντικά ανά κράτος μέλος και, επομένως, πιστεύει ότι είναι σκόπιμο να διαφοροποιηθούν οι στόχοι μείωσης των θανατηφόρων ατυχημάτων.

3.5 Η ΕΟΚΕ αντιλαμβάνεται ότι, δεδομένων των διαφορετικών κινδύνων ασφάλειας στα κράτη μέλη, είναι δυνατόν να διαφέρουν τα συναφή μέτρα μεταξύ των κρατών μελών. Τα κράτη μέλη στα οποία ήδη σημειώνεται σημαντική μείωση των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα θα πρέπει να εστιάσουν την προσοχή τους κυρίως στον «ανθρώπινο» παράγοντα: προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί στην εκπαίδευση, την κατάρτιση και την επιβολή του νόμου, ενώ σε κράτη μέλη στα οποία δεν σημειώνεται ουσιαστική μείωση των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα θα πρέπει να αποδοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις «απτές» συστάσεις της πολιτικής για την οδική ασφάλεια, όπως είναι η αναβάθμιση των υποδομών και οι απαιτήσεις ασφάλειας για τα οχήματα.

3.6 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι, σε τελική ανάλυση, καθοριστική για την αποτελεσματικότητα της πολιτικής για την οδική ασφάλεια είναι η συμπεριφορά του οδικού χρήστη και ότι, για αυτόν τον λόγο, αυτό που έχει θεμελιώδη σημασία είναι η διαρκής εκπαίδευση και κατάρτιση, καθώς και η επιβολή του νόμου.

3.7 Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στις «ευάλωτες» ομάδες οδικών χρηστών, στους νεαρότερους και άπειρους οδηγούς και στους μεγαλύτερους, οι οποίοι, όταν δεν έχουν λάβει κατάρτιση, δεν είναι ενημερωμένοι σχετικά με τις τροποποιήσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

3.8 Επίσης, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι θα πρέπει να διοργανώνονται τακτικά σε όλα τα κράτη μέλη δράσεις ενημέρωσης για την καταπολέμηση του συνδυασμού της κατανάλωσης οινοπνεύματος και οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος. Θα πρέπει δε να διασφαλίζεται η αυστηρότερη επιβολή του νόμου και σε διασυνοριακή κλίμακα.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1 Η ΕΟΚΕ συνιστά να διατυπωθεί το ταχύτερο δυνατό κοινοτικός ορισμός των εννοιών «σοβαρός» και «μη σοβαρός τραυματισμός» και, με βάση αυτούς του ορισμούς, να τεθεί κοινός ποσοτικός στόχος για τη μείωση του αριθμού των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα, ώστε να συμπεριληφθούν τα δεδομένα αυτά στο πρόγραμμα για το 2020.

4.2 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόταση της Επιτροπής για βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου με τη χάραξη αντίστοιχης κοινής στρατηγικής για την οδική ασφάλεια.

4.3 Με την ευκαιρία αυτή, θα πρέπει να συνεκτιμηθεί περισσότερο στην εκπαίδευση των οδηγών το στοιχείο «παροχή βοήθειας και συμπεριφορά σε περίπτωση ατυχήματος».

4.4 Ιδιαίτερα επισημαίνει η ΕΟΚΕ τη σημασία της «διαρκούς εκπαίδευσης», μεταξύ άλλων λόγω του ότι ο κώδικας οδικής κυκλοφορίας ανά περιόδους υπόκειται σε τροποποιήσεις.

4.5 Αυτό ισχύει για τους συνήθεις χρήστες των οδικών δικτύων, αλλά ιδιαίτερα για τους αστυνομικούς, τους πυροσβέστες, την υπηρεσία πολιτικής προστασίας, την οδική βοήθεια και το προσωπικό των ασθενοφόρων, εν ολίγοις για όλους όσοι παρέχουν βοήθεια και καλούνται να προσφέρουν τις ιδιαίτερες δεξιότητες που διαθέτουν σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος ή βλάβης. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ύψιστης σημασίας την ειδική καθοδήγηση και τη διαρκή κατάρτιση αυτών των εργαζόμενων, τόσο σε επαγγελματικό όσο και σε διοικητικό επίπεδο, ώστε να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο η ποιότητα της εργασίας τους.

4.6 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την αυστηρότερη επιβολή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, και σε διασυνοριακό επίπεδο. Στη γνωμοδότησή της σχετικά με τη «Διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας»⁽⁴⁾ αναφέρεται ότι, χωρίς τη διασυνοριακή επιβολή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν οι στόχοι της Επιτροπής όπως ορίζονται στο τρίτο σχέδιο δράσης. Η ΕΟΚΕ επιμένει κατηγορηματικά στα συμπεράσματα της εν λόγω γνωμοδότησης.

4.7 Εκτός από την ήδη υποχρεωτική εγκατάσταση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας στα φορτηγά οχήματα, η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την πρόταση της Επιτροπής για την εγκατάσταση αυτών και στα ελαφρά φορτηγά οχήματα. Ο λόγος είναι ότι κυκλοφορούν ολόένα και περισσότερα ελαφρά φορτηγά οχήματα, κυρίως στον τομέα των μεταφορών μικρών δεμάτων, όπου σημασία έχει η έγκαιρη επίδοση με αποτέλεσμα τα οχήματα αυτά συχνά να κινούνται με υψηλές ταχύτητες. Ταυτόχρονα, ο χρόνος οδήγησης και εργασίας θα πρέπει να προσαρμοστεί στους κανόνες που ισχύουν για την μεταφορά εμπορευμάτων με φορτηγά οχήματα των οποίων το ανώτατο συνολικό βάρος υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.

⁽⁴⁾ Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας», ΕΕ C 77 της 31.3.2009, σ. 70.

4.8 Καθώς η οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος εξακολουθεί να είναι σημαντικός παράγοντας των τροχαίων ατυχημάτων, η ΕΟΚΕ συνιστά την εγκατάσταση διάταξης παρεμπόδισης της οδήγησης σε φορτηγά, ημιφορτηγά και ΙΧ οχήματα σε περίπτωση που ο οδηγός έχει καταδικαστεί για οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος.

4.9 Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στα μηχανοκίνητα δίκυκλα. Οι οδηγοί τους έχουν 18 έως 20 φορές περισσότερες πιθανότητες να τραυματιστούν σοβαρά στον δρόμο σε σύγκριση με τους οδηγούς επιβατικών οχημάτων. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να υποβάλει το ταχύτερο δυνατόν πρόταση για την προώθηση της ενεργητικής και της παθητικής ασφάλειας των μηχανοκίνητων δίκυκλων.

4.10 Δεδομένου ότι τα περισσότερα θανατηφόρα δυστυχήματα σημειώνονται στις πόλεις και στο δευτερεύον και επαρχιακό οδικό δίκτυο, η ΕΟΚΕ προτείνει τη χρήση ευρωπαϊκών πόρων για έργα υποδομών που θα συνάδουν με τις οδηγίες σχετικά με την οδική ασφάλεια και την ασφάλεια στις σήραγγες. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με αυτό και πιστεύει ότι ο μελλοντικός ευρωπαϊκός οργανισμός για την οδική ασφάλεια μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στον καθορισμό των δευτερευόντων και επαρχιακών οδών που μπορούν να λάβουν ευρωπαϊκή συγχρηματοδότηση.

4.11 Σε προηγούμενες γνωμοδοτήσεις η ΕΟΚΕ είχε ζητήσει μεταξύ άλλων τα εξής:

- στο πρόγραμμα θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται η υποχρέωση υποβολής από κάθε κράτος μέλος των αποκαλούμενων χαρτών «black spot» (οδικών τμημάτων υψηλού κινδύνου) στον αρμόδιο ευρωπαϊκό οργανισμό και της ενημέρωσης αυτών σε ετήσια βάση
- υπό το πρίσμα της πολιτικής του 2020 για τις οδικές μεταφορές, όσον αφορά τα ζητήματα ασφάλειας ζητείται μεταξύ άλλων «η εναρμόνιση των ελέγχων και των προστίμων, δηλαδή να προαχθεί πραγματικά η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και να σημειωθεί βελτίωση της αποτελεσματικότητας, μεταξύ άλλων, με την κατά το δυνατό εφαρμογή μιας προσέγγισης κατά ενότητες, [...] και η διενέργεια μελετών σχετικά με την τήρηση της ταχύτητας ταξιδιού και τη βελτίωση των ελαστικών».

Η ΕΟΚΕ θα ήθελε να τονίσει εκ νέου τη σημασία των σημείων αυτών.

4.12 Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της εσπευσμένης χρήσης προηγμένων τεχνολογιών στα οχήματα και καλεί τα κράτη μέλη να προχωρήσουν στην επέκταση της χρήσης του συστήματος eCall και σε άλλους τύπους οχημάτων, όπως στα μηχανοκίνητα δίκυκλα.

4.13 Η πρωτοβουλία της Επιτροπής να συνεργαστεί με τα κράτη μέλη και άλλους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς αρμόδιους για την οδική ασφάλεια για τη χάραξη στρατηγικής δράσης όσον αφορά τους τραυματισμούς σε τροχαία ατυχήματα χαίρει της υποστήριξης της ΕΟΚΕ.

4.14 Δεδομένου ότι η ΕΟΚΕ έχει εγκρίνει στο παρελθόν συναφείς γνωμοδοτήσεις⁽⁵⁾, θα πρέπει στο πρόγραμμα να δοθεί προτεραιότητα στην προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Μεταξύ αυτών θα πρέπει, κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, να συμπεριλαμβάνονται οι οδηγοί μηχανοκίνητων δίκυκλων, οι πεζοί και οι ποδηλάτες και οι ομάδες νεαρότερων οδηγών, οι ολοένα και περισσότεροι ηλικιωμένοι οδηγοί και τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

4.14.1 Όπως έχει ήδη επισημάνει σε προηγούμενη γνωμοδοτήσή της⁽⁶⁾, η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της ταχείας επέκτασης της χρήσης ασφαλών και φυλασσομένων χώρων στάθμευσης για τους επαγγελματίες οδηγούς και αυτό για λόγους που σχετίζονται με τις επιπτώσεις της εγκληματικότητας για την ασφάλεια της κυκλοφορίας και των μεταφορών εμπορευμάτων, καθώς και για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των οδηγών. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ συνιστά η σύναψη συμβάσεων να εξαρτάται από τα επαγγελματικά προσόντα του οδηγού και όχι από τις επιδόσεις του.

4.15 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει τους κινδύνους που υπάρχουν για τους οδηγούς φορτηγών σε ορισμένα σημεία συνοριακής διέλευσης. Σε πολλές περιπτώσεις, κυρίως στα εξωτερικά σύνορα της Ένωσης, είναι σύνθηες να πρέπει ο οδηγός να παραμείνει μέσα ή πολύ κοντά στο όχημα ενώ διενεργείται ο έλεγχος του οχήματος με ακτίνες Χ. Είναι αυτονόητο ότι αυτή η υποχρέωση συνεπάγεται μεγάλο κίνδυνο για τους εν λόγω οδηγούς. Η λύση θα ήταν να επιτρέπεται στον οδηγό να βγαίνει από το όχημα και να παραμένει σε απόσταση ασφαλείας όσο διαρκεί αυτός ο έλεγχος. Η ΕΟΚΕ καλεί ιδιαίτερα τα κράτη μέλη να εξετάσουν και να επιλύσουν αυτό το ζήτημα κατά τη συνεδρίαση της ομάδας εργασίας 1 (ομάδα εργασίας για την οδική ασφάλεια) του ΟΗΕ στη Γενεύη.

Βρυξέλλες, 16 Μαρτίου 2011.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Staffan NILSSON

⁽⁵⁾ Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Στρατηγικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια έως το 2020» ΕΕ C 48, 15.2.2011, σ. 27 Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας», ΕΕ C 77 της 31.3.2009, σ. 70.

⁽⁶⁾ Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Οδική ασφάλεια – επαγγελματίες οδηγοί», ΕΕ C 175, 27.7.2007, σ. 88, σημ. 1.1