



2021/2014(INI)

23.3.2021

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 -
Συστάσεις σχετικά με τα επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών
απωλειών»
(2021/2014(INI))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Έλενα Κουντουρά

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	3
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	10
ANNEX: LIST OF ENTITIES OR PERSONS FROM WHOM THE RAPPORTEUR HAS RECEIVED INPUT.....	15

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 - Συστάσεις σχετικά με τα επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών» (2021/2014(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής της 19ης Ιουνίου 2019 με θέμα «Πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 – Επόμενα βήματα προς την επίτευξη του “Όραματος μηδενικών απωλειών”» (SWD(2019)0283),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 2020 με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα - οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» (COM(2020)0789),
- έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2015, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (οδηγία για τη διασυνοριακή επιβολή κυρώσεων)¹,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για τις άδειες οδήγησης (οδηγία για την άδεια οδήγησης)²,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού (κανονισμός για τη γενική ασφάλεια)³,
- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN), της 2ας Μαρτίου 2021, σχετικά με την έκθεση εφαρμογής που αφορά τις πτυχές της οδικής ασφάλειας της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο (2019/2205 (INI)),
- έχοντας υπόψη τα συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2017, για την οδική ασφάλεια, με τα οποία υιοθετείται η διακήρυξη της Βαλέτας του Μαρτίου 2017,
- έχοντας υπόψη τη Διακήρυξη της Στοκχόλμης της 19ης-20ης Φεβρουαρίου 2020 κατά τη διάρκεια της τρίτης παγκόσμιας υπουργικής διάσκεψης για την οδική ασφάλεια,
- έχοντας υπόψη το άρθρο 54 του Κανονισμού του,

¹ ΕΕ L 68 της 13.3.2015, σ. 9.

² ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18.

³ ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1.

- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0000/2021),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι κάθε χρόνο περίπου 22 700 άνθρωποι εξακολουθούν να χάνουν τη ζωή τους στους δρόμους της ΕΕ και περίπου 120 000 τραυματίζονται σοβαρά· λαμβάνοντας υπόψη ότι η πρόοδος όσον αφορά τη μείωση των ποσοστών θανάτων στην ΕΕ έχει παραμείνει στάσιμη τα τελευταία χρόνια και, ως εκ τούτου, δεν επιτεύχθηκε ο στόχος για μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα μεταξύ 2010 και 2020· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ανωτέρω αριθμοί είναι ένα απαράδεκτο από ανθρώπινη και κοινωνική άποψη τίμημα που πληρώνουν οι πολίτες της ΕΕ·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ βρίσκεται αντιμέτωπη με νέες τάσεις και προκλήσεις στον τομέα της αυτοματοποίησης που θα μπορούσαν να έχουν τεράστιο αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια· λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να αντιμετωπιστεί το εντεινόμενο φαινόμενο της διάσπασης της προσοχής από κινητές συσκευές· λαμβάνοντας υπόψη ότι στο εγγύς μέλλον η παρουσία τόσο οχημάτων με ευρύ φάσμα αυτοματοποιημένων/συνδεδεμένων χαρακτηριστικών όσο και παραδοσιακών οχημάτων σε συνθήκες μεικτής κυκλοφορίας θα δημιουργήσει νέο κίνδυνο, ιδίως για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι μοτοσικλετιστές, οι ποδηλάτες και οι πεζοί·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το ποσοστό των θανάτων ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου από τροχαία ατυχήματα αυξάνεται, καθώς οι χρήστες αυτοκινήτων είναι οι αυτοί που επωφελούνται περισσότερο από τα βελτιωμένα μέτρα ασφάλειας των οχημάτων και από άλλα μέτρα οδικής ασφάλειας· λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να εξεταστεί επείγοντως και το θέμα της ασφάλειας των ποδηλατών και των πεζών·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, μεταξύ των πεζών, οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα πλήττουν σχεδόν διπλάσιο αριθμό γυναικών από άνδρες, και ότι υπάρχουν επίσης ανισότητες ως προς τα φύλα, καθώς και κοινωνικές ανισότητες όσον αφορά την κινητικότητα και την οδική ασφάλεια·
- E. λαμβάνοντας υπόψη ότι η επίτευξη των νέων στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια απαιτεί αυξημένα και στοχευμένα μέτρα επιβολής σε εθνικό επίπεδο και αποτελεσματική συνεργασία για τη διασυννοριακή επιβολή των ποινών·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το 40 % όλων των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ σχετίζονται με την εργασία· λαμβάνοντας υπόψη ότι η κόπωση των οδηγών είναι συχνό φαινόμενο στους δρόμους της ΕΕ·
- Z. λαμβάνοντας υπόψη ότι η εφαρμογή των εθνικών σχεδίων οδικής ασφάλειας και του νέου πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια απαιτεί επαρκείς χρηματοδοτικούς πόρους τόσο από τα κράτη μέλη όσο και από τον προϋπολογισμό της ΕΕ·

Πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 - τα επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών»

1. εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι η ΕΕ επιβεβαίωσε στο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 το μακροπρόθεσμο όραμά της για σχεδόν μηδενικούς θανάτους έως το 2050, γνωστό ως *Vision Zero*, και τον

μεσοπρόθεσμο στόχο της για μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών κατά 50 % έως το 2030· τονίζει ότι οι εν λόγω επιδιώξεις και στόχοι της ΕΕ σχετικά με την οδική ασφάλεια θα πρέπει να υποστηρίζονται από μια συντονισμένη, καλά σχεδιασμένη, συστηματική και καλά χρηματοδοτούμενη προσέγγιση οδικής ασφάλειας σε ενωσιακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο·

2. επικροτεί εν προκειμένω την υιοθέτηση της προσέγγισης του ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ, με βάση ένα πλαίσιο επιδόσεων και χρονικά προσδιορισμένους στόχους για τη μείωση των θυμάτων και των σοβαρών τραυματισμών· εκφράζει την ικανοποίησή του για τη θέσπιση βασικών δεικτών επιδόσεων (ΒΔΕ) που θεσπίστηκαν σε συνεργασία με τα κράτη μέλη προκειμένου να καταστεί δυνατή μια πιο εστιασμένη και στοχευμένη ανάλυση των επιδόσεων των κρατών μελών και να εντοπιστούν οι ελλείψεις· καλεί την Επιτροπή να θέσει στόχους προς επίτευξη έως το 2023· υπογραμμίζει τη σημασία της συνέχισης της συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και των κρατών μελών στο πλαίσιο αυτό και παροτρύνει όλα τα κράτη μέλη να δεσμευτούν πλήρως σε αυτό το εγχείρημα και να συμφωνήσουν σε μια εναρμονισμένη μεθοδολογία για τους ΒΔΕ που θα επιτρέπει τη σύγκριση μεταξύ των κρατών μελών·
3. καλεί όλα τα κράτη μέλη να διαθέσουν επαρκές μέρος του εθνικού προϋπολογισμού τους, το οποίο, σε συνδυασμό με κονδύλια της ΕΕ, αναμένεται να καταστήσει δυνατή την εφαρμογή των εθνικών προγραμμάτων οδικής ασφάλειας και του νέου πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030·

Ασφαλείς υποδομές

4. καλεί τα κράτη μέλη και την Επιτροπή να δώσουν προτεραιότητα σε επενδύσεις που δημιουργούν όφελος για την οδική ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων στη συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών και στην κατασκευή νέων υποδομών· χαιρετίζει, στο πλαίσιο αυτό, την έναρξη της πρωτοβουλίας για την πλατφόρμα ασφαλέστερων μεταφορών και καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να εξετάσουν τη χρήση της·
5. τονίζει ότι η ενεργός αξιολόγηση του οδικού δικτύου της ΕΕ θα αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο για την αξιολόγηση της εγγενούς ασφάλειας των οδών και για τη στόχευση επενδύσεων· χαιρετίζει, στο πλαίσιο αυτό, τη χαρτογράφηση των κινδύνων και την αξιολόγηση της ασφάλειας των αυτοκινητοδρόμων και των κύριων οδών που εισήχθησαν στους πρόσφατα αναθεωρημένους κανόνες της ΕΕ⁴ για την ασφάλεια των υποδομών και καλεί τα κράτη μέλη να ορίσουν όσο το δυνατόν περισσότερες κύριες οδούς στην επικράτειά τους προκειμένου να αυξηθεί το δυναμικό οδικής ασφάλειας της νέας οδηγίας· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να συμφωνήσουν το συντομότερο δυνατόν σχετικά με μια μεθοδολογία για τη διενέργεια συστηματικών αξιολογήσεων ολόκληρου του δικτύου, όπως προβλέπεται στην αναθεώρηση της προαναφερθείσας πράξης· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να επιταχύνουν τις εργασίες σχετικά με τις προδιαγραφές σε επίπεδο ΕΕ για την οδική σηματοδότηση και τις οδικές σημάνσεις, προκειμένου να προετοιμαστεί το έδαφος για υψηλότερο επίπεδο αυτοματισμού στα οχήματα·

⁴ Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2019, σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών, ΕΕ L 305, της 26.11.2019, σ. 1.

6. ζητεί τη λήψη μέτρων για την περαιτέρω ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στους αστικούς κόμβους και τη βελτίωση της επιχειρησιακής ασφάλειας καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των υποδομών ζωτικής σημασίας κατά την επικείμενη αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ· καλεί την Επιτροπή να καθορίσει τις βάσεις για μελλοντικές επενδυτικές αποφάσεις σχετικά με την οδική ασφάλεια·

Ασφαλή οχήματα

7. εκφράζει την ικανοποίησή του για την πρόσφατη αναθεώρηση του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια, η οποία θα καταστήσει υποχρεωτικά στην ΕΕ από το 2022 νέα προηγμένα χαρακτηριστικά ασφάλειας σε οχήματα, όπως ευφυή συστήματα ελέγχου ταχύτητας και συστήματα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας, με στόχο να σωθούν περίπου 7 300 ζωές και να αποφευχθούν 38 900 σοβαροί τραυματισμοί έως το 2030· καλεί την Επιτροπή να εγκρίνει φιλόδοξο και έγκαιρο παράγωγο δίκαιο, να αξιολογήσει τις μελλοντικές εξελίξεις και να επανεξετάσει τον κανονισμό, κατά περίπτωση, προκειμένου να συμβαδίζει με τις τεχνικές εξελίξεις·
8. παροτρύνει την Επιτροπή, σύμφωνα με την έκθεση εφαρμογής της TRAN σχετικά με τις πτυχές της οδικής ασφάλειας της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο, να λάβει δεόντως υπόψη την τεχνική πρόοδο όσον αφορά τα χαρακτηριστικά ασφάλειας των οχημάτων που προβλέπονται στον νέο κανονισμό για τη γενική ασφάλεια και να συμπεριλάβει τα προηγμένα συστήματα ασφάλειας στο πλαίσιο της επόμενης αναθεώρησης της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο, ώστε να διασφαλίζεται ότι αυτά θα ελέγχονται κατά τις περιοδικές τεχνικές επιθεωρήσεις·
9. καλεί την Επιτροπή να προτείνει ένα νέο εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τα αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα, προκειμένου να διασφαλιστεί, μέσω ολοκληρωμένων δοκιμών, συμπεριλαμβανομένων πραγματικών συνθηκών οδήγησης, ότι τα αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα θα λειτουργούν με απολύτως ασφαλή τρόπο για τους οδηγούς τους και άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, ιδίως όσον αφορά την αλληλεπίδρασή τους με συμβατικά οχήματα και ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου·
10. σημειώνει ότι οι νέες συσκευές προσωπικής κινητικότητας εγείρουν επίσης ορισμένες σοβαρές ανησυχίες όσον αφορά όχι μόνο την ασφάλεια των ίδιων των συσκευών, αλλά και την ασφαλή χρήση τους στην κυκλοφορία· εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι λίγα μόνο κράτη μέλη έχουν θεσπίσει νομοθεσία για το θέμα αυτό και ότι η έλλειψη εναρμόνισης στην ΕΕ μπορεί να δημιουργήσει σύγχυση και να δυσχεράνει την τήρηση των τοπικών κανόνων από τους επισκέπτες· καλεί την Επιτροπή να εξετάσει ένα πλαίσιο έγκρισης τύπου για αυτές τις νέες συσκευές κινητικότητας και να εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές για τα κράτη μέλη σχετικά με τους κανόνες κυκλοφορίας όσον αφορά τη χρήση των εν λόγω συσκευών·

Ασφαλής χρήση του οδικού δικτύου

11. σημειώνει ότι, σύμφωνα με μελέτη της Επιτροπής, εκτιμάται ότι περίπου για το 25 % του συνόλου των θανάτων από τροχαία ατυχήματα ευθύνεται το αλκοόλ, ενώ για το 15 % η κατανάλωση ουσιών⁵· σημειώνει ότι η σύσταση της ΕΕ σχετικά με το

⁵ Μελέτη της Επιτροπής, της 18ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με την πρόληψη της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος με τη χρήση συσκευών ακινητοποίησης της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος.

επιτρεπόμενο ποσοστό αλκοολαιμίας χρονολογείται από το 2001· καλεί την Επιτροπή να συμπεριλάβει στις συστάσεις της ένα όριο μηδενικής ανοχής στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, και να εισαγάγει μια σύσταση της ΕΕ για μηδενική ανοχή όσον αφορά τις παράνομες ψυχοτρόπους ουσίες, καθώς και πρότυπα σχετικά με την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών· καλεί την Επιτροπή να συμπεριλάβει επίσης στις αναθεωρημένες συστάσεις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την τοποθέτηση συσκευών για την παρεμπόδιση της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος, με ιδιαίτερη έμφαση στους κατ' επανάληψη παραβάτες, τους πρώτη φορά παραβάτες και όλους τους επαγγελματίες οδηγούς·

12. σημειώνει ότι η υπέρβαση ταχύτητας αποτελεί βασικό παράγοντα στο 30 % περίπου των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων και επιβαρυντικό παράγοντα στις περισσότερες συγκρούσεις· καλεί την Επιτροπή να διατυπώσει σύσταση για την εφαρμογή ασφαλών ορίων ταχύτητας σύμφωνα με την προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος για όλους τους τύπους οδών, όπως μέγιστες ταχύτητες 30 χλμ/ώρα σε κατοικημένες περιοχές και περιοχές όπου υπάρχει μεγάλος αριθμός ποδηλατών και πεζών, ή όπου θα μπορούσε να υπάρξει αύξηση των επιπέδων ποδηλασίας και πεζοπορίας, και να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα περιορισμού της μέγιστης ταχύτητας όλων των νέων οχημάτων ως αποτελεσματικού τρόπου μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα·
13. σημειώνει ότι, σύμφωνα με εκτιμήσεις της Επιτροπής⁶, κάθε χρόνο εντοπίζονται 10 εκατομμύρια σοβαρές τροχαίες παραβάσεις στην ΕΕ που σχετίζονται με την υπέρβαση ταχύτητας, την παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη και την οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, που διαπράττονται από μη μόνιμους κατοίκους· αναγνωρίζει την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά τη δημιουργία ενός πλαισίου για τη διασυννοριακή επιβολή των τροχαίων παραβάσεων από το 2015, αλλά εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι το υφιστάμενο πλαίσιο για τη διασυννοριακή επιβολή κυρώσεων για τροχαίες παραβάσεις που προβλέπεται στην οδηγία για τη διασυννοριακή επιβολή κυρώσεων δεν διασφαλίζει επαρκώς τη διεξαγωγή ερευνών για την επιβολή ποινών ή την αναγνώριση αποφάσεων περί κυρώσεων· πιστεύει ότι η βελτίωση της διασυννοριακής επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, θα βελτιώνει και τη συμμόρφωση με τους εν λόγω κανόνες και θα λειτουργήσει αποτρεπτικά, μειώνοντας έτσι την επικίνδυνη συμπεριφορά και βελτιώνοντας την οδική ασφάλεια· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή να εξετάσει τα προαναφερθέντα ζητήματα κατά την επόμενη αναθεώρηση της οδηγίας και να αξιολογήσει το ζήτημα της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης και των μορίων ποινής·
14. υπενθυμίζει ότι η οδηγία για τις άδειες οδήγησης θέσπισε ένα εναρμονισμένο υπόδειγμα άδειας οδήγησης της ΕΕ και εισήγαγε ελάχιστες απαιτήσεις για την απόκτηση αδειών· σημειώνει ότι η οδηγία θα πρέπει να επικαιροποιείται όσον αφορά τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις των οχημάτων και των υποδομών και στην αυτοματοποίηση των οχημάτων· καλεί την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο καθιέρωσης ενός συστήματος διαβαθμισμένης αδειοδότησης που θα ενθαρρύνει τους αρχάριους οδηγούς να αποκτήσουν μεγαλύτερη εμπειρία, περιορίζοντας παράλληλα

⁶ Αρχική εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής, της 15ης Μαρτίου 2019, σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας για τη διασυννοριακή επιβολή κυρώσεων.

ορισμένες δραστηριότητες υψηλού κινδύνου, όπως η οδήγηση τη νύχτα και με επιβάτες· σημειώνει με ανησυχία ότι έχουν αναφερθεί περιπτώσεις παράτυπης έκδοσης αδειών οδήγησης σε πολλά κράτη μέλη και καλεί την Επιτροπή να παρακολουθεί το ζήτημα αυτό·

15. σημειώνει ότι η πανδημία COVID-19 έχει οδηγήσει στην επέκταση του τομέα της κατ' οίκον διανομής και ειδικότερα στη χρήση ημιφορτηγών, μηχανοκίνητων δικύκλων και ποδηλάτων· καλεί την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο θέσπισης απαίτησης για την επαγγελματική κατάρτιση των οδηγών μικρών φορτηγών και να προτείνει κανονισμό σχετικά με τις ώρες εργασίας και τις περιόδους ανάπαυσης για αυτούς τους οδηγούς· καλεί την Επιτροπή να αξιολογήσει την εισαγωγή σύστασης σχετικά με την ασφάλεια του προσωπικού κατ' οίκον διανομών, καθώς και απαιτήσεων για τους εργοδότες και τις επιχειρήσεις, ώστε να διασφαλιστεί η παροχή και η χρήση εξοπλισμού ασφαλείας και ασφαλών οχημάτων·
16. τονίζει τη σημασία της ταχείας και αποτελεσματικής φροντίδας μετά τη σύγκρουση για τη σημαντική μείωση των συνεπειών των τραυματισμών· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη να καθιερώσουν στενότερη συνεργασία μεταξύ των αρχών για την οδική ασφάλεια και του τομέα της υγείας, να καταστήσουν υποχρεωτική την κατασκευή λωρίδων έκτακτης ανάγκης και να επιβάλουν την ορθή χρήση τους για την επίσπευση των επιχειρήσεων διάσωσης· καλεί την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο να καταστήσει υποχρεωτική την εκπαίδευση στην παροχή πρώτων βοηθειών κατά τη μελλοντική αναθεώρηση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης·
17. τονίζει ότι η ανεπαρκής επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας υπονομεύει τις προσπάθειες για επίτευξη του οράματος μηδενικών απωλειών· ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να θέσουν ετήσιους στόχους για την επιβολή και τη συμμόρφωση στα σχέδιά τους για την οδική ασφάλεια και να διασφαλίσουν την επαρκή χρηματοδότησή τους· υπογραμμίζει ότι μόνο καλά αιτιολογημένες και καλά δημοσιοποιημένες συνεπείς δραστηριότητες επιβολής της νομοθεσίας μπορούν να έχουν μακροχρόνιο αντίκτυπο στις συμπεριφορές οδήγησης·

Ένα πλαίσιο κατάλληλο για το μέλλον

18. τονίζει ότι εξωτερικοί παράγοντες και αναδυόμενες κοινωνικές τάσεις δημιουργούν πρωτοφανείς προκλήσεις για την οδική ασφάλεια στο πλαίσιο της στρατηγικής της ΕΕ για το 2030 και μετέπειτα· σημειώνει ότι η ΕΕ θα πρέπει να προετοιμάσει το έδαφος για την κυκλοφορία συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων σε εύθετο χρόνο και θα πρέπει να αξιολογήσει τους πιθανούς κινδύνους συνδυασμού των εν λόγω οχημάτων με παραδοσιακά οχήματα μικτής κυκλοφορίας και ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου·
19. επισημαίνει ότι τα δεδομένα θα διαδραματίσουν καίριο ρόλο στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας· υπενθυμίζει ότι τα επί του οχήματος δεδομένα είναι εξαιρετικά πολύτιμα για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο και τη διερεύνηση των συγκρούσεων· καλεί την Επιτροπή να θεσπίσει ένα πλαίσιο για την πρόσβαση στα επί του οχήματος δεδομένα όχι μόνο σε σχέση με τις επισκευές, σύμφωνα με τον γενικό κανονισμό για την προστασία δεδομένων, αποκλειστικά για τους σκοπούς της έρευνας ατυχημάτων και για τους τεχνικούς ελέγχους·
20. καλεί την Επιτροπή, ενόψει της επικείμενης αναθεώρησης της δέσμης μέτρων για την

αστική κινητικότητα, να προωθήσει συνέργειες μεταξύ των μέτρων για την ασφάλεια και τη βιωσιμότητα στις αστικές περιοχές· ζητεί, στο πλαίσιο αυτό, να δοθούν νέες προτεραιότητες σε υποδομές μεταφορών στις πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές, από τις μεμονωμένες μηχανοκίνητες μεταφορές προς τις δημόσιες μεταφορές και τους βιώσιμους, ασφαλέστερους και υγιέστερους τρόπους μετακίνησης, όπως το βάδισμα και η ποδηλασία·

21. τονίζει τη σημασία της συμμετοχής της κοινωνίας των πολιτών στην επίτευξη του οράματος μηδενικών εκπομπών· χαιρετίζει τη δρομολόγηση ενός βραβείου της ΕΕ για την οδική ασφάλεια σε αστικές περιοχές, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητα, και την αναμόρφωση του Ευρωπαϊκού Χάρτη Οδικής Ασφάλειας, που αποτελεί τη μεγαλύτερη πλατφόρμα της κοινωνίας των πολιτών για την οδική ασφάλεια· καλεί την Επιτροπή να οργανώσει μια πρωτοβουλία για ένα «Ευρωπαϊκό Έτος Οδικής Ασφάλειας» κατά τα προσεχή έτη, στο πλαίσιο του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030·
22. είναι της άποψης ότι, για την ορθή εφαρμογή των επόμενων σταδίων της πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια στο πλαίσιο της γενικής στρατηγικής για την αειφόρο και έξυπνη κινητικότητα, απαιτούνται ορισμένες νέες ικανότητες στον τομέα της οδικής ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά τις λειτουργίες συντονισμού, παρακολούθησης και αξιολόγησης και την τεχνική υποστήριξη της συνολικής στρατηγικής· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή να διερευνήσει επιλογές για την περαιτέρω στήριξη ασφαλών οδικών μεταφορών στο πλαίσιο ενός υφιστάμενου οργανισμού ή άλλου φορέα·
 -
 - ◦
23. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή, καθώς και στις κυβερνήσεις και στα κοινοβούλια των κρατών μελών.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Ιστορικό και γενικές παρατηρήσεις

Κάθε χρόνο συμβαίνουν περίπου 1 εκατομμύρια συγκρούσεις στην ΕΕ. Μόνο το 2019 σημειώθηκαν 23.000 θάνατοι και 12.0000 σοβαροί τραυματισμοί. Ο εβδομαδιαίος αριθμός θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ ισοδυναμεί με τη συντριβή ενός τζάμπο τζετ και τον θάνατο σχεδόν όλων των 500 επιβατών του. Μολονότι η ΕΕ και τα κράτη μέλη της έχουν επιτύχει σημαντική πρόοδο στον τομέα της οδικής ασφάλειας κατά τις τελευταίες δεκαετίες, η εισηγήτρια θεωρεί τους αριθμούς αυτούς απαράδεκτους και τονίζει emphatically ότι η οδική ασφάλεια πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα σε πολιτικό, κοινωνικό και προσωπικό επίπεδο. Επιπλέον, αυτά τα τωρινά στοιχεία αντικατοπτρίζουν μελλοντικές τραγωδίες με αποτέλεσμα τεράστιο κόστος για την κοινωνία. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο το μακροπρόθεσμο όραμα της ΕΕ είναι να επιτύχει την καλύτερη δυνατή προσέγγιση μηδενικών θανάτων εξαιτίας των οδικών μεταφορών έως το 2050 (*Vision Zero*).

Η εισηγήτρια πιστεύει ακράδαντα ότι η κοινωνία μας δεν θα πρέπει πλέον να ανεχθεί το φαινόμενο θανάτων και σοβαρών τραυματισμών στους δρόμους. Το θεμελιώδες δικαίωμά μας στην κινητικότητα δεν θα πρέπει να συνοδεύεται από θανάτους από τροχαία ατυχήματα και η αρχή αυτή πρέπει να ενσωματωθεί σε όλες τις αποφάσεις σχετικά με την οδική ασφάλεια. Σε αυτό το πλαίσιο, η εισηγήτρια εκφράζει τη λύπη της για τη σημαντική στασιμότητα όσον αφορά τον αριθμό των θανάτων και σοβαρών τραυματισμών στους δρόμους της ΕΕ από το 2013, καθώς και την μη επίτευξη του στρατηγικού στόχου για έναν «ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» για μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων κατά 50% μεταξύ του 2010 και το 2020. Επιπλέον, οι διαφορές στις επιδόσεις της οδικής ασφάλειας μεταξύ των κρατών μελών παραμένουν αξιοσημείωτες και πρέπει να αντιμετωπιστούν επείγοντως οι νέες τάσεις και προκλήσεις στον τρόπο ζωής και της μετακίνησής μας, με γνώμονα την τεχνολογική πρόοδο.

Όλα τα ανωτέρω κατέστησαν εμφανές το γεγονός ότι έχουμε πολύ δρόμο να διανύσουμε και απαιτούνται ακόμη μεγάλες προσπάθειες προτού προχωρήσουμε πιο κοντά στο όραμα για μηδενικές απώλειες. Παράλληλα, τόνισαν επίσης ότι είναι απαραίτητη μια παραδειγματική στροφή όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο προσεγγίζουμε την οδική ασφάλεια.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έχει ήδη κάνει ένα βήμα προς την κατεύθυνση αυτή προσυπογράφοντας τη δήλωση της Βαλέτας του Μαρτίου 2017, και επιβεβαιώνοντας εκ νέου τις δεσμεύσεις και τους στόχους στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Σε συνέχεια των συμπερασμάτων του Συμβουλίου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε μια νέα προσέγγιση για την οδική ασφάλεια στην ΕΕ για τα έτη 2021-2030, επιβεβαιώνοντας το φιλόδοξο μακροπρόθεσμο όραμά της, και θέτοντας ως στόχο τη μείωση κατά 50 % των θανάτων και - για πρώτη φορά - των σοβαρών τραυματισμών έως το 2030. Η πολιτική αυτή παρουσιάστηκε αρχικά από την Επιτροπή στη δέσμη μέτρων «Η Ευρώπη σε κίνηση» και στο συνοδευτικό στρατηγικό σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια, τον Μάιο 2018. Σχεδόν ένα χρόνο μετά, με την έγκριση του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 - επόμενα βήματα προς το «όραμα για μηδενικές απώλειες», η Επιτροπή καθόρισε τον τρόπο με τον οποίο η πολιτική αυτή θα μπορούσε να μετουσιωθεί σε δράση.

Η καινοτομία του νέου πλαισίου πολιτικής είναι η υιοθέτηση της λεγόμενης προσέγγισης «ασφαλούς συστήματος», η οποία αποσκοπεί στη επαναχάραξη της πολιτικής οδικής ασφάλειας εστιάζοντας στην πρόληψη των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών σε

τέσσερις τομείς: ασφαλή οχήματα, ασφαλείς υποδομές, ασφαλής χρήση του οδικού δικτύου και καλύτερη φροντίδα μετά τη σύγκρουση, απαιτεί δε για την εφαρμογή της ενισχυμένη διακυβέρνηση σε επίπεδο ΕΕ. Σύμφωνα με την προσέγγιση «ασφαλούς συστήματος», οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί μπορούν σε μεγάλο βαθμό να προληφθούν, παρόλο που θα εξακολουθήσουν να συμβαίνουν συγκρούσεις.

Ως εκ τούτου, είναι καιρός το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να εκδώσει ένα πολιτικό ψήφισμα σχετικά με την οδική ασφάλεια. Η παρούσα έκθεση χρησιμεύει ως επίσημη απάντηση του Κοινοβουλίου στην προαναφερθείσα νέα προσέγγιση της Επιτροπής και στο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030.

Με αυτά κατά νου, η εισηγήτρια χαιρετίζει το νέο πλαίσιο πολιτικής, τους νέους στόχους που έχουν τεθεί και την υιοθέτηση της προσέγγισης «ασφαλούς συστήματος». Σύμφωνα με την εισηγήτρια, το εν λόγω πλαίσιο πολιτικής, συνοδευόμενο από πολιτική βούληση και συντονισμένα μέτρα σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, έχει τη δυνατότητα να λειτουργήσει ως πολύτιμο εργαλείο για την αντιστροφή της στασιμότητας των δεικτών και την επίτευξη ασφαλέστερων δρόμων για όλους, βελτιώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την κοινωνική ευημερία.

Η έκθεση αναλύει όλες τις πτυχές της νέας πολιτικής και αξιολογεί τον τρόπο με τον οποίο η ΕΕ προτίθεται να εφαρμόσει τις προτεινόμενες δράσεις, καθορίζοντας παράλληλα πολιτικές προτεραιότητες και προτείνοντας περαιτέρω πρωτοβουλίες σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο.

Υπό το πρίσμα ορισμένων επικείμενων νομοθετικών πρωτοβουλιών της Επιτροπής, η εισηγήτρια ζητεί την έγκριση συγκεκριμένων προτάσεων για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας όσον αφορά τον κανονισμό για το ΔΕΔ-Μ, την επανεξέταση της αστικής κινητικότητας, την οδηγία για τις άδειες οδήγησης, την οδηγία για τη διασυνοριακή επιβολή της νομοθεσίας για αδικήματα σχετιζόμενα με την οδική ασφάλεια και τη δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο.

Επιπλέον, δεδομένου ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί συντρέχουσα αρμοδιότητα, υποβάλλονται περαιτέρω προτάσεις ως προτροπή προς την Επιτροπή να εγκρίνει συστάσεις προς τα κράτη μέλη. Αξίζει να υπογραμμιστεί ότι οι συστάσεις της Επιτροπής για την οδική ασφάλεια έχουν αποδειχθεί πολύ πολύτιμο εργαλείο για την προώθηση αλλαγών πολιτικής στα κράτη μέλη.

2. Τα βασικά ζητήματα και η θέση της εισηγήτριας

2.1. Πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 - τα επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών»

Όπως προαναφέρθηκε, η εισηγήτρια χαιρετίζει το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030, τους νέους στόχους που έχουν τεθεί και την υιοθέτηση της προσέγγισης «ασφαλούς συστήματος».

Η εισαγωγή ενός πρώτου συνόλου οκτώ βασικών δεικτών επιδόσεων (ΒΔΕ) θα καταστήσει δυνατή μια πιο στοχευμένη ανάλυση των επιδόσεων των κρατών μελών και θα εντοπίσει τις ελλείψεις. Η εισηγήτρια ζητεί την επίτευξη στόχων βασικών δεικτών επιδόσεων έως το 2023 και προτρέπει τα κράτη μέλη και τις εθνικές αρμόδιες αρχές τους να εμπλακούν ενεργά στη συλλογή των εν λόγω δεδομένων.

Η εφαρμογή της πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την κατάλληλη πολιτική δέσμευση και τη διάθεση επαρκών οικονομικών πόρων. Σε αυτή τη βάση,

η εισηγήτρια ζητεί από τα κράτη μέλη να διαθέσουν μέρος του εθνικού προϋπολογισμού τους για την οδική ασφάλεια και να το συνδυάσουν με κονδύλια της ΕΕ, προκειμένου να επιτευχθούν καλύτερα αποτελέσματα.

2.2 Ασφαλείς υποδομές

Η ποιότητα όλων των σχετικών με το οδικό δίκτυο υποδομών και το επίπεδο εγγενούς ασφάλειάς τους αποτελεί βασικό παράγοντα για την προστασία των χρηστών του οδικού δικτύου. Η εισηγήτρια πιστεύει ότι τα κράτη μέλη και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στις επενδύσεις που αποφέρουν το μεγαλύτερο όφελος όσον αφορά την οδική ασφάλεια κατά την ανάπτυξη ή κατά την κατασκευή νέων υποδομών.

Επιπλέον, ο χρήστης του οδικού δικτύου πρέπει να γνωρίζει την ποιότητα και το επίπεδο ασφάλειάς του. Ένα σημαντικό πρώτο βήμα έγινε με τη χαρτογράφηση των κινδύνων και την αξιολόγηση της ασφάλειας των αυτοκινητοδρόμων και των κύριων οδών που περιελήφθη στην πρόσφατη αναθεώρηση των κανόνων της ΕΕ για την ασφάλεια των υποδομών. Ωστόσο, η εισηγήτρια τονίζει ότι, βάσει κοινά συμφωνημένων κριτηρίων, όλες οι ευρωπαϊκές οδικές αρτηρίες πρέπει συστηματικά να αξιολογούνται και να διαβαθμίζονται.

Επιπλέον, η επικείμενη αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ θα περιλαμβάνει μέτρα για την περαιτέρω ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στους αστικούς κόμβους και τη βελτίωση της επιχειρησιακής ασφάλειας καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των υποδομών ζωτικής σημασίας.

2.3 Ασφαλή οχήματα

Ένα άλλο βασικό στοιχείο της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος είναι η κυκλοφορία ασφαλέστερων οχημάτων στους δρόμους. Τα προηγμένα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων, η αυτοματοποίηση και η μικροκινητικότητα συγκαταλέγονται στις προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η πολιτική της ΕΕ για την οδική ασφάλεια.

Με την πρόσφατη αναθεώρηση του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια, πολύ σύντομα θα καταστούν υποχρεωτικά τα προηγμένα χαρακτηριστικά ασφαλείας των οχημάτων, όπως ο ευφυής έλεγχος ταχύτητας και το σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας σε έκτακτη ανάγκη. Η εισηγήτρια εκφράζει την ικανοποίησή της για την αναθεώρηση αυτή, ζητεί ένα φιλόδοξο παράγωγο δίκαιο προκειμένου να συμβαδίζει με τις τεχνικές εξελίξεις, και υποστηρίζει την ενσωμάτωση αυτών των προηγμένων χαρακτηριστικών ασφαλείας στο πεδίο εφαρμογής της επόμενης αναθεώρησης της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο. Επιπλέον, η εισηγήτρια τονίζει την ανάγκη για ένα νέο εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για τα αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι θα λειτουργούν με ασφαλή τρόπο.

Όσον αφορά τις προσωπικές συσκευές κινητικότητας, η Επιτροπή καλείται να παράσχει ένα πλαίσιο έγκρισης τύπου για τις νέες συσκευές κινητικότητας και να εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κανόνες κυκλοφορίας και τη χρήση τους για τα κράτη μέλη.

2.4 Ασφαλής χρήση του οδικού δικτύου και καλύτερη φροντίδα μετά τη σύγκρουση

Το αλκοόλ ευθύνεται για περίπου το 25 % όλων των θανάτων από τροχαία ατυχήματα και, μαζί με την υπέρβαση ταχύτητας, είναι μια από τις δύο κύριες αιτίες θανάτου στους δρόμους. Ως εκ

τούτου, η εισηγήτρια τάσσεται σαφώς υπέρ της μηδενικής ανοχής στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για όλους τους οδηγούς. Η ίδια αρχή ισχύει και για τις παράνομες ψυχοτρόπους ουσίες. Ως εκ τούτου, η έκθεση ζητεί τη θέσπιση προτύπων για την διεξαγωγή οδικών ελέγχων για την οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή ουσιών.

Όσον αφορά την υπέρβαση ταχύτητας, η εισηγήτρια είναι της άποψης ότι τα ασφαλή όρια ταχύτητας, σύμφωνα με την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος, πρέπει να ισχύουν για όλους τους διαφορετικούς τύπους οδών. Ένα πολύ καλό παράδειγμα είναι οι μέγιστες ταχύτητες των 30 χλμ/ώρα σε κατοικημένες περιοχές και σε περιοχές όπου υπάρχει μεγάλη πυκνότητα ποδηλατών και πεζών. Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις έχουν υιοθετήσει αυτή την ορθή πρακτική, με σημαντικά αποτελέσματα όσον αφορά την οδική ασφάλεια και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Η εισηγήτρια υπογραμμίζει τον ανησυχητικά υψηλό αριθμό παραβάσεων οδικής κυκλοφορίας που διαπράττονται από μη μόνιμους κατοίκους και επισημαίνει την ανάγκη περαιτέρω ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας του υφιστάμενου πλαισίου για τη διασυνοριακή επιβολή κυρώσεων για οδικές παραβάσεις, κατά την επικείμενη αναθεώρηση της οδηγίας.

Η εισηγήτρια θεωρεί επίσης ότι η θέσπιση μέτρων για την ενθάρρυνση των νέων οδηγών να αποκτήσουν περισσότερη εμπειρία, στο πλαίσιο της οδηγίας για την άδεια οδήγησης, και η συνεχής επικαιροποίησή της με τις τεχνολογικές εξελίξεις στα οχήματα και τις υποδομές θα οδηγήσουν σε ασφαλέστερη χρήση του οδικού δικτύου.

Τα μικρά φορτηγά διανομής κατ' οίκον, τα μηχανοκίνητα δίκυκλα και τα ποδήλατα κυκλοφορούν όλα εντός του αστικού οδικού δικτύου, καθώς ο τομέας των υπηρεσιών αυτών έχει αυξηθεί σημαντικά, μεταξύ άλλων λόγω της πανδημίας COVID-19. Μεγάλο ποσοστό οδικών ατυχημάτων συνδέεται άμεσα με την ποιότητα των συνθηκών εργασίας των επαγγελματιών οδηγών. Ως εκ τούτου, η εισηγήτρια προτείνει μέτρα για την αντιμετώπιση της κόπωσης των οδηγών και τη βελτίωση της ασφάλειας του προσωπικού κατ' οίκον διανομών.

Η ταχεία και αποτελεσματική περίθαλψη μετά τη σύγκρουση έχει αποδειχθεί βασικός παράγοντας μείωσης της σοβαρότητας των τραυματισμών, σε πολλές περιπτώσεις. Στο πλαίσιο αυτό, η εισηγήτρια ζητεί στενότερη συνεργασία μεταξύ των αρχών οδικής ασφάλειας και του τομέα της υγείας, και υποχρεωτική κατάρτιση σε βασικές αρχές πρώτων βοηθειών για όλους τους οδηγούς στο πλαίσιο της οδηγίας για την άδεια οδήγησης.

Η επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας αποτελεί ουσιώδες στοιχείο για ασφαλέστερη χρήση του οδικού δικτύου. Σύμφωνα με την εισηγήτρια, μακροχρόνια αλλαγή στην συμπεριφορά οδήγησης μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω επαρκούς χρηματοδότησης, καθορισμού ετήσιων στόχων και σωστής ενημέρωσης και δημοσιοποίησης των μέτρων επιβολής.

2.5 Ένα πλαίσιο κατάλληλο για το μέλλον

Η ικανότητα στενής παρακολούθησης και υιοθέτησης των νέων κοινωνικών αλλαγών και της συνεχούς τεχνολογικής προόδου πρέπει να αποτελεί εγγενές χαρακτηριστικό της πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια. Για παράδειγμα, τα επόμενα χρόνια, τα αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα θα κυκλοφορούν στους δρόμους μαζί με συμβατικά οχήματα και ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου. Η εισηγήτρια γνωρίζει πλήρως τους κινδύνους που ενδέχεται να προκύψουν για την οδική ασφάλεια και ζητεί από την ΕΕ να προετοιμάσει το έδαφος για την αντιμετώπισή τους.

Υπό το πρίσμα των μελλοντικών εξελίξεων, και με στόχο την περαιτέρω ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, η εισηγήτρια ζητεί επίσης ένα πλαίσιο για την πρόσβαση στα επί του οχήματος δεδομένα, όχι μόνο για τον επισκευαστικό τομέα, σε πλήρη συμμόρφωση με τον γενικό κανονισμό για την προστασία δεδομένων. Θεωρεί ότι η πρόσβαση σε παρόμοια δεδομένα θα πρέπει να γίνεται μόνο για σκοπούς έρευνας ατυχημάτων και τεχνικού ελέγχου.

Επιπλέον, η έκθεση δίνει ιδιαίτερη προσοχή στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου. Μέχρι στιγμής, η βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων και άλλα μέτρα οδικής ασφάλειας έχουν ωφελήσει κυρίως τους χρήστες των αυτοκινήτων. Η εισηγήτρια τονίζει ότι η ασφάλεια των πεζών και των ποδηλατών και ορισμένων άλλων ομάδων πολιτών (π.χ. ηλικιωμένοι χρήστες του οδικού δικτύου, χρήστες με μειωμένη κινητικότητα) δεν πρέπει να τεθεί σε κίνδυνο. Επιπλέον, η αύξηση του αριθμού των ατόμων που περπατούν, κάνουν ποδηλασία ή χρησιμοποιούν τα δημόσια μέσα μεταφοράς όχι μόνο θα αυξήσει τα επίπεδα οδικής ασφάλειάς μας, αλλά θα συμβάλει επίσης στην επίτευξη των στόχων μας για το κλίμα. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η εισηγήτρια τάσσεται υπέρ των συνεργειών μεταξύ των μέτρων ασφάλειας και βιωσιμότητας και ζητεί να δοθεί εκ νέου προτεραιότητα στις υποδομές μεταφορών σε πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές.

Η εισηγήτρια τονίζει την ενεργό συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών και των κοινωνικών εταίρων ως προϋπόθεση για την επίτευξη του «οράματος για μηδενικές απώλειες». Η πολιτική της ΕΕ για την οδική ασφάλεια πρέπει να περιλαμβάνει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα προβολής του και κίνητρα προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η εισηγήτρια αναγνωρίζει τη σημασία, στο πλαίσιο αυτό, του βραβείου αστικής οδικής ασφάλειας της ΕΕ, καθώς και την πρόθεση της Επιτροπής να αναζωογονήσει τον Ευρωπαϊκό Χάρτη Οδικής Ασφάλειας και προχωρεί ένα βήμα παραπέρα ζητώντας τη θέσπιση σε εύθετο χρόνο ενός «Ευρωπαϊκού Έτους Οδικής Ασφάλειας» .

Τέλος, η εισηγήτρια είναι της γνώμης ότι μια ενισχυμένη δομή διακυβέρνησης είναι υψίστης σημασίας για την ορθή εφαρμογή της πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια, στο πλαίσιο της γενικής στρατηγικής για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Αντλώντας έμπνευση από τη συμβολή στην πρόοδο της ασφάλειας που έχουν επιτύχει οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, η έκθεση καλεί την Επιτροπή να στηρίξει περαιτέρω τις ασφαλείς οδικές μεταφορές διερευνώντας τη σκοπιμότητα δημιουργίας ενός νέου οργανισμού.

**ANNEX: LIST OF ENTITIES OR PERSONS
FROM WHOM THE RAPPORTEUR HAS RECEIVED INPUT**

The following list is drawn up on a purely voluntary basis under the exclusive responsibility of the rapporteur. The rapporteur has received input from the following entities or persons in the preparation of the draft report on EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Recommendations on next steps towards “Vision Zero” (2017/2067(INI));

Entity and/or person
European Commission - DG MOVE
European Transport Safety Council (ETSC)
European Transport Workers’ Federation (ETF)