

## **Ευρωπαϊκή οδική ασφάλεια**

### **Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 27ης Σεπτεμβρίου 2011 σχετικά με την ευρωπαϊκή οδική ασφάλεια 2011-2020 (2010/2235(INI))**

*Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,*

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές: προς ένα ενοποιημένο, καθοδηγούμενο από την τεχνολογία και εύχρηστο σύστημα μεταφορών» (COM(2009)0279),
- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011)0144),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» (COM(2010)0389),
- έχοντας υπόψη τα συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 2ας και 3ης Δεκεμβρίου 2010, σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» (16951/10),
- έχοντας υπόψη τη μελέτη της Επιτροπής<sup>1</sup> σχετικά με την εκτίμηση του Τρίτου Ευρωπαϊκού Προγράμματος Δράσης για την οδική ασφάλεια,
- έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών με τίτλο «Κατευθύνσεις πολιτικής για την οδική ασφάλεια 2011-2020» (CdR 296/2010),
- έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με τίτλο «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας» (CESE 539/2011),
- έχοντας υπόψη το ψήφισμα της γενικής συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών αριθ. 64/255 της 10ης Μαΐου 2010 σχετικά με τη βελτίωση της παγκόσμιας οδικής ασφάλειας,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 29ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με το 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 : κοινή ευθύνη<sup>2</sup>,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 27ης Απριλίου 2006 σχετικά με την οδική ασφάλεια: το σύστημα eCall στη διάθεση του πολίτη<sup>3</sup>,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 18ης Ιανουαρίου 2007 σχετικά με το τρίτο

---

<sup>1</sup> «Κατάρτιση του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020».

<sup>2</sup> EE C 227 E της 21.9.2006, σ. 609.

<sup>3</sup> EE C 296 E της 6.12.2006, σ. 268.

ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια – ενδιάμεσος απολογισμός<sup>1</sup>,

- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 23ης Απριλίου 2009 για το σχέδιο δράσης στον τομέα των ευφών συστημάτων μεταφορών<sup>2</sup>,
  - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με το σχέδιο δράσης για την κινητικότητα στην πόλη<sup>3</sup>,
  - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του 18ης Μαΐου 2010 σχετικά με τις κυρώσεις για σοβαρές παραβάσεις των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών<sup>4</sup>,
  - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 6ης Ιουλίου 2010 σχετικά με ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές<sup>5</sup>,
  - έχοντας υπόψη το άρθρο 48 του Κανονισμού του,
  - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A7-0264/2011),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι, το 2009, περισσότεροι από 35 000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε ατυχήματα στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και 1 500 000 άτομα τραυματίστηκαν,
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι βάσει στατιστικών στοιχείων σε κάθε θανατηφόρο ατύχημα αντιστοιχούν επιπλέον τέσσερα ατυχήματα τα οποία οδηγούν σε μόνιμες αναπηρίες, δέκα τα οποία προκαλούν σοβαρούς τραυματισμούς και 40 που προκαλούν ελαφρούς τραυματισμούς,
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το κόστος που συνεπάγονται τα τροχαία ατυχήματα για την κοινωνία εκτιμάται σε 130 δισ. ευρώ ετησίως,
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν επιτεύχθηκε ο στόχος που ορίζεται στο τρίτο πρόγραμμα δράσης για μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων σε τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ μέχρι το τέλος του 2010, μολονότι σημειώθηκε σημαντική μείωση του αριθμού τους,
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι στην ΕΕ εξακολουθεί να επικρατεί μια σχετικά μεγάλη κοινωνική ανοχή για τα τροχαία ατυχήματα και ότι ο ετήσιος φόρος αίματος στην άσφαλο ισοδυναμεί με τα θύματα της συντριβής 250 επιβατικών αεροπλάνων μεσαίου μεγέθους,
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη, αφενός, ότι πρέπει ακόμη να καταβληθούν ολοένα σοβαρότερες προσπάθειες για τη μείωση του αριθμού των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων και, αφετέρου, ότι πρέπει να ληφθεί μέριμνα, ώστε να διασφαλισθεί ότι δεν θα επικρατήσει εφησυχασμός όταν ο συνολικός αριθμός θα αρχίσει να μειώνεται,
- Z. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οδική ασφάλεια είναι καθήκον ολόκληρης της κοινωνίας,

---

<sup>1</sup> EE C 244 E της 18.10.2007, σ. 220.

<sup>2</sup> EE C 184 E της 8.7.2010, σ. 50.

<sup>3</sup> EE C 184 E της 8.7.2010, σ. 43.

<sup>4</sup> EE C 161 E της 31.5.2011, σ. 58.

<sup>5</sup> Κείμενα που εγκρίθηκαν, P7\_TA(2010)0260.

- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι μόλις το 27,5% των μέτρων που προβλέπονταν στο τρίτο πρόγραμμα δράσης υλοποιήθηκε πλήρως, και ότι απαιτούνται, επομένως, σημαντικά πιο φιλόδοξοι στόχοι και μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας απ' ό,τι έχει προτείνει μέχρι στιγμής η Επιτροπή,
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το νομοθετικό πλαίσιο των κανονισμών και των οδηγιών το οποίο βασίζεται σε επιστημονικά δεδομένα δεν έχει ακόμη αξιοποιηθεί πλήρως, και ότι η εφαρμογή του ευρωπαϊκού δικαίου μπορεί να συμβάλει ώστε να σωθούν ζωές,
- Ι. λαμβάνοντας υπόψη ότι πολλά νομοθετικά μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, όπως η οδηγία 2008/96/EK για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών, έχουν ήδη εγκριθεί και θα τεθούν σε ισχύ τα αμέσως επόμενα έτη,
- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Επιτροπή δεν υπέβαλε πρόταση νέου προγράμματος δράσης πριν από τη λήξη του τρίτου προγράμματος δράσης για την οδική ασφάλεια,
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η πιθανότητα να χάσει κάποιος τη ζωή του σε τροχαίο ατύχημα, ανά χιλιόμετρο που διανύει, είναι εννεαπλάσια για τους πεζούς, επταπλάσια για τους ποδηλάτες και δεκαοκταπλάσια για τους μοτοσικλετιστές απ' ό,τι για τους επιβάτες ενός επιβατικού αυτοκινήτου,
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το 55 % περίπου των θανατηφόρων ατυχημάτων λαμβάνει χώρα σε αγροτικές οδούς, το 36 % σε αστικές περιοχές και το 6 % σε αυτοκινητόδρομους,
- ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, εάν συμπεριληφθεί η καθημερινή μετακίνηση προς και από τον τόπο εργασίας, το 60% των θανατηφόρων εργατικών ατυχημάτων είναι τροχαία ατυχήματα,
- ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα σημειώνει σταθερή μείωση, αλλά ότι ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται μοτοσικλετιστές παραμένει στάσιμος και σε πολλές περιοχές παρουσιάζει αύξηση,
- ΙΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι κατά πολύ ασφαλέστερες από τις μεταφορές με ιδιωτικά οχήματα,
- ΙΖ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα τυφλά σημεία φορτηγών συνιστούν θανάσιμο κίνδυνο για τους ποδηλάτες και τους πεζούς,
- ΙΗ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση βρίσκεται μπροστά σε μια δημογραφική αλλαγή και ότι πρέπει να ληφθούν ιδιαίτερα υπόψη οι ανάγκες των ηλικιωμένων όσον αφορά την κινητικότητα,
- ΙΘ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις, όπως για παράδειγμα τα υβριδικά οχήματα και η ηλεκτροκίνηση, θέτουν τις υπηρεσίες διάσωσης ενώπιον νέων προκλήσεων,
- Κ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η εφαρμογή των ευρωπαϊκών, εθνικών, περιφερειακών και τοπικών μέτρων πρέπει να αποτελεί αντικείμενο στενού συντονισμού,
- ΚΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οδηγία 2008/96/EK για την ασφάλεια των οδικών υποδομών απαιτεί την εφαρμογή ελέγχων οδικής ασφάλειας και επιθεωρήσεων ασφάλειας στο

πλαίσιο της τακτικής συντήρησης των οδών και ότι η οδηγία αυτή εφαρμόζεται μόνο στην οδική υποδομή των διευρωπαϊκών δικτύων (ΔΕΔ-Μ), εξαιρώντας από το πεδίο εφαρμογής της πολλές εθνικές και τοπικές οδούς,

- ΚΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων όλων των ευρωπαϊκών οδών από τις αρμόδιες αρχές αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για την πρόληψη πιθανών κινδύνων για τους χρήστες των οδών,
- ΚΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τα αίτια ατυχημάτων και τραυματισμών έχουν ζωτική σημασία για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, όπως κατέδειξαν, μεταξύ άλλων, τα σχέδια VERONICA (the VERONICA projects),

### **Βασικές αρχές**

1. επικροτεί την παρούσα ανακοίνωση της Επιτροπής, καλεί όμως την Επιτροπή να προχωρήσει μέχρι το τέλος του 2011 στην ανάπτυξη των προσεγγίσεων που παρουσιάζει, ώστε να αποτελέσουν ένα πλήρες πρόγραμμα δράσης, το οποίο θα περιλαμβάνει αναλυτικό κατάλογο μέτρων με σαφή χρονοδιαγράμματα εφαρμογής και μέσα παρακολούθησης για τακτικό έλεγχο της αποτελεσματικότητάς τους, καθώς και ενδιάμεση αξιολόγηση·
2. συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας απαιτείται μια συνεκτική, ολιστική και ολοκληρωμένη προσέγγιση, και ζητεί να συμπεριληφθούν τα ζητήματα που αφορούν την οδική ασφάλεια σε όλους τους συναφείς τομείς πολιτικής, όπως η πολιτική για την παιδεία, την υγεία και το περιβάλλον, η κοινωνική πολιτική και η αστυνομική και δικαστική συνεργασία·
3. καλεί την Επιτροπή να βελτιώσει τις προϋποθέσεις πλαίσιο για ασφαλέστερες και φιλικότερες προς το περιβάλλον μεταφορές, όπως το βάδισμα, η ποδηλασία, το λεωφορείο ή ο σιδηρόδρομος προκειμένου να ενθαρρύνει την χρήση τους·
4. προτείνει, ως ζήτημα προτεραιότητας, να διορισθεί έως το 2014, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ένας συντονιστής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια, ο οποίος θα πρέπει:
  - να προωθήσει – με την εμπειρία του, την εμπειρογνομοσύνη και τις δεξιότητές του – ως αναγνωρισμένη προσωπικότητα στον τομέα της ασφάλειας των οδικών μεταφορών τα τρέχοντα σχέδια και να αναλάβει πρωτοβουλία για την κατάρτιση καινοτόμων και νέων σχεδίων οδικής ασφάλειας
  - να συντονίσει τα μέτρα για την οδική ασφάλεια εντός της Επιτροπής και μεταξύ των κρατών μελών
  - να διευκολύνει σ' ένα υψηλό πολιτικό επίπεδο την επεξεργασία, εφαρμογή και επιβολή αποτελεσματικών και συνεκτικών πολιτικών για την οδική ασφάλεια σύμφωνα με τους στόχους της ΕΕ
  - να διευκολύνει συγκεκριμένα σχέδια όπως η εναρμόνιση των δεικτών, των δεδομένων και, στον βαθμό του δυνατού, των εθνικών σχεδίων οδικής ασφάλειας
  - να προωθήσει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και την εφαρμογή των

διατάξεων για την οδική ασφάλεια σε συνεργασία με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, τα κράτη μέρη και τις περιφερειακές και τοπικές τους αρχές

- να μεσολαβήσει μεταξύ των υπεύθυνων πολιτικών και επιστημονικών φορέων προκειμένου να καταστεί δυνατή μία διεπιστημονική προσέγγιση·
5. καλεί την Επιτροπή να συγκροτήσει ένα φόρουμ συνεργασίας, όπου εισαγγελείς, αρχές επιβολής του νόμου, ενώσεις θυμάτων και κέντρα παρακολούθησης της οδικής ασφάλειας θα μπορούν να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με βέλτιστες πρακτικές και να συνεργάζονται στενότερα για τη βελτίωση της εφαρμογής της νομοθεσίας για την οδική ασφάλεια, τόσο σε εθνικό όσο και σε υπερεθνικό επίπεδο·
  6. υπογραμμίζει ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην ορθή εφαρμογή και στην αποτελεσματικότερη επιβολή ισχυόντων νόμων και μέτρων· τονίζει συγχρόνως ότι δεν έχει ακόμα εξαντληθεί πλήρως το περιθώριο νομοθετικών μέτρων σε επίπεδο ΕΕ·
  7. εκφράζει τη λύπη του διότι ο προϋπολογισμός της ΕΕ για τα μέτρα οδικής ασφάλειας έχει υποστεί σημαντικές περικοπές τα τελευταία έτη και ζητεί από την Επιτροπή να αντιστρέψει την τάση αυτήν·
  8. υποστηρίζει ολόψυχα τον στόχο να μειωθεί στο μισό, σε σύγκριση με το 2010, ο συνολικός αριθμός των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων στην ΕΕ μέχρι το 2020, και ζητεί επιπλέον για το διάστημα αυτό περαιτέρω σαφείς και μετρήσιμους στόχους, ιδίως δε τη μείωση
    - κατά 60% του αριθμού των παιδιών ηλικίας έως 14 ετών που χάνουν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα και
    - κατά 50% του αριθμού των πεζών και των ποδηλατών που χάνουν τη ζωή τους σε οδικές συγκρούσεις
    - κατά 40% του αριθμού των προσώπων με τραύματα που απειλούν τη ζωή τους, βάσει ενός ενιαίου για ολόκληρη την ΕΕ ορισμού που πρέπει να διατυπωθεί ταχέως·

#### ***Δεοντολογικές πτυχές***

9. υπογραμμίζει ότι κάθε πολίτης της ΕΕ δεν έχει μόνο δικαίωμα σε ατομική χρήση των οδών και σε ασφαλή οδική κυκλοφορία, αλλά κυρίως και την υποχρέωση να συμβάλει στην οδική ασφάλεια με τη συμπεριφορά του· θεωρεί ότι οι δημόσιες αρχές και η ΕΕ έχουν την ηθική και πολιτική υποχρέωση να εγκρίνουν μέτρα και δράσεις για την αντιμετώπιση του κοινωνικού αυτού προβλήματος·
10. επιβεβαιώνει την άποψή του ότι απαιτείται μια συμπληρωματική, μακροπρόθεσμη στρατηγική που θα ξεπερνά τον χρονικό ορίζοντα της παρούσας ανακοίνωσης και θα έχει ως στόχο την αποτροπή όλων των θανάτων σε τροχαία ατυχήματα ("Vision Zero")· έχοντας επίγνωση ότι αυτό δεν είναι εφικτό χωρίς την εκτεταμένη χρήση τεχνολογίας στον τομέα των οχημάτων και την ανάπτυξη κατάλληλων δικτύων για ευφυή συστήματα μεταφορών, καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει τα βασικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα της εν λόγω στρατηγικής και να τα υποβάλει εντός των προσεχών τριών ετών·
11. υποστηρίζει ότι ο σεβασμός για τη ζωή και τον άνθρωπο θα πρέπει να βρίσκει έκφραση

σε μια κοινή πολιτισμική και δεοντολογική διαδικασία, κατά την οποία το σύνολο των οδών θα γίνεται σκόπιμα αντιληπτό ως μια ανθρώπινη κοινότητα·

12. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αναγνωρίσουν επίσημα την τρίτη Κυριακή του Νοεμβρίου ως Παγκόσμια Ημέρα Μνήμης των Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων, όπως έχει γίνει ήδη από τα Ηνωμένα Έθνη και την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση των πολιτών για το ζήτημα αυτό·

### ***Βέλτιστες πρακτικές και μεταφορά σε εθνικά σχέδια***

13. καλεί την Επιτροπή να καταβάλει μεγαλύτερη προσπάθεια για να ενθαρρύνει την ανταλλαγή γνώσης και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών ούτως ώστε πολλά από αυτά να μπορούν να ενσωματωθούν στα εθνικά περιφερειακά και τοπικά σχέδια οδικής ασφάλειας, καθιστώντας κατ' αυτόν τον τρόπο δυνατή την ανάπτυξη δραστηριοτήτων σε μια κατά το δυνατόν ευρέα μεθοδολογική βάση, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην εγκαθίδρυση ενός ευρωπαϊκού χώρου οδικής ασφάλειας·
14. καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει τον Ευρωπαϊκό Χάρτη για την Οδική Ασφάλεια και να ενθαρρύνει την εκπόνηση παρόμοιων χαρτών σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο·
15. υπογραμμίζει ότι οι σαφείς στόχοι που είναι δυνατό να ποσοτικοποιηθούν προσφέρουν πρόσθετες ωθήσεις και κίνητρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και συνιστούν απολύτως απαραίτητα στοιχεία για συγκρίσεις μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις επιδόσεις, καθώς και για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των σχετικών μέτρων· πιστεύει ότι θα πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια να ποσοτικοποιηθεί η συμβολή των επιμέρους κρατών μελών προς την επίτευξη του στόχου το 2020· θεωρεί ότι η συμβολή αυτή θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως οδηγός κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τις εθνικές πολιτικές οδικής ασφάλειας·
16. υποστηρίζει την προσπάθεια της Επιτροπής να προωθήσει την κατάρτιση εθνικών σχεδίων για την οδική ασφάλεια από τα κράτη μέλη· ζητεί να επιβληθεί υποχρεωτικά η κατάρτιση και η δημοσίευση των εν λόγω σχεδίων βάσει εναρμονισμένων κοινών κατευθυντήριων γραμμών· υπογραμμίζει, ωστόσο, ότι πρέπει να δοθεί στα κράτη μέλη μεγάλο περιθώριο, ώστε να προσαρμόσουν τα εκάστοτε μέτρα, προγράμματα και στόχους στις διαφορετικές επιμέρους εθνικές συνθήκες·
17. ζητεί από την Επιτροπή να ανακηρύξει χωρίς καθυστέρηση ένα ειδικό έτος για τις ασφαλείς εμπορικές οδικές μεταφορές·
18. καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει ένα εγχειρίδιο βέλτιστων πρακτικών σχετικά με την ιατρική φροντίδα των τραυματιών στο σημείο των τροχαίων ατυχημάτων, προκειμένου να διασφαλίσει ότι λαμβάνουν ταχύτερη και αποτελεσματικότερη ιατρική περίθαλψη, η οποία αποτελεί βασικό παράγοντα για την επιβίωση των σοβαρότερα τραυματισμένων·
19. καλεί την Επιτροπή να χαράξει, σε συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους, μια στρατηγική για τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται οι εργαζόμενοι στη μετάβαση και την επιστροφή από τον τόπο εργασίας· καλεί τα κράτη μέλη και την Επιτροπή να ενθαρρύνουν τις επιχειρήσεις να εκπονήσουν σχέδια οδικής ασφάλειας· ζητεί από την Επιτροπή να καταβάλει τις μέγιστες δυνατές προσπάθειες, προκειμένου να διασφαλίσει ότι μπορούν να εκδίδονται βάσει του Ευρωπαϊκού Χάρτη για την Οδική Ασφάλεια πιστοποιητικά για επιχειρήσεις, οι οποίες εφαρμόζουν σχέδια

οδικής ασφάλειας για τους εργαζομένους τους·

### ***Βελτίωση των δεικτών και των δεδομένων***

20. θεωρεί βασική προϋπόθεση για μια επιτυχημένη πολιτική οδικής ασφάλειας τα συγκρίσιμα και υψηλής ποιότητας δεδομένα, τα οποία καλύπτουν όλους τους χρήστες των οδών, συμπεριλαμβανομένων των ποδηλατών και των πεζών·
21. καλεί την Επιτροπή να μεριμνήσει για την εκπόνηση μιας μελέτης σχετικά με τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα στην κοινωνία των κρατών μελών της ΕΕ·
22. καλεί την Επιτροπή να εφαρμόσει μέχρι το τέλος του 2013 μια δέσμη συμπληρωματικών, εναρμονισμένων δεικτών βάσει του προγράμματος SafetyNet, με τους οποίους μπορεί να διεξαχθεί καλύτερη παρακολούθηση, καθώς και χρήσιμες συγκρίσεις επιδόσεων μεταξύ των κρατών μελών·
23. καλεί την Επιτροπή να επεξεργαστεί μέχρι το 2012 μια πρόταση για τη βελτίωση των διαθέσιμων δεδομένων που αφορούν τα αίτια των ατυχημάτων και των τραυματισμών, καθώς και ανώνυμα δεδομένα σχετικά με την έκταση των τραυματισμών και την περαιτέρω εξέλιξή τους· ζητεί επιπλέον τη διεξαγωγή διεξοδικής διεπιστημονικής έρευνας ατυχημάτων σε αντιπροσωπευτικούς τομείς κυκλοφορίας σε όλα τα κράτη μέλη, με τη στήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης·
24. καλεί την Επιτροπή να επεξεργαστεί εντός δύο ετών εναρμονισμένους ορισμούς για τους «τραυματίες που κινδυνεύει η ζωή τους», τους «σοβαρά τραυματισμένους» και τους «ελαφρά τραυματισμένους», προκειμένου να καταστήσει δυνατή τη συγκρισιμότητα των μέτρων και των αποτελεσμάτων τους στα κράτη μέλη·
25. ζητεί την ανάπτυξη ενός πραγματικού κέντρου παρακολούθησης της οδικής ασφάλειας στην ΕΕ, αποστολή του οποίου θα είναι η προετοιμασία μίας σύναψης των υφιστάμενων δραστηριοτήτων σχετικά με τη συλλογή δεδομένων, η υποβολή μιας πρότασης για τη βελτίωση της ανταλλαγής δεδομένων καθώς και η σύγκριση δεδομένων από υφιστάμενες βάσεις δεδομένων και γνώσεις που έχει αποκτηθεί από την εφαρμογή σχεδίων της ΕΕ όπως SafetyNet, VERONICA ή DaCoTa, και η διάθεσή τους στο κοινό σε μια πραγματικά κατανοητή και ετησίως επικαιροποιημένη μορφή·
26. καλεί τα κράτη μέλη να τηρούν τις ήδη υφιστάμενες υποχρεώσεις για διαβίβαση δεδομένων και να σημειώσουν απτή πρόοδο όσον αφορά την ανταλλαγή δεδομένων σε περίπτωση διασυνοριακών τροχαίων παραβάσεων· καλεί τα κράτη μέλη να εναρμονίσουν τα συστήματα συλλογής δεδομένων που χρησιμοποιούν λογισμικό μετάδοσης ευαίσθητων δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, διαδικασία η οποία θα πρέπει να υλοποιηθεί σταδιακά έως το 2014·

### ***Τομείς δράσης***

#### *Βελτίωση της εκπαίδευσης και της συμπεριφοράς των χρηστών των οδών*

27. υπογραμμίζει ότι η οδική ασφάλεια εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την προσοχή, την κατανόηση και τον αμοιβαίο σεβασμό, καθώς και από την τήρηση των ισχυουσών διατάξεων, η οποία συνδέεται άμεσα με την ανάγκη συστηματικής βελτίωσης της

ποιότητας της εκπαίδευσης που παρέχεται από τις σχολές οδήγησης και την ποιότητα της διαδικασίας για την έκδοση αδειών οδήγησης·

28. θεωρεί ότι η έννοια της διά βίου μάθησης θα πρέπει να αποκτήσει μεγαλύτερη σημασία και στις οδικές μεταφορές, και επομένως στηρίζει τη δραστηριότητα των κέντρων ασφαλούς οδήγησης ως αποτελεσματική μορφή συστηματικής εκπαίδευσης οδηγών σε κάθε επαγγελματικό και μη πλαίσιο· υποστηρίζει ότι κυκλοφοριακή αγωγή και τα προγράμματα εκπαίδευσης των χρηστών των οδών, πρέπει να ξεκινούν ήδη από μια νεαρή ηλικία στην οικογένεια και το σχολείο και θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν τη ποδηλασία, το βάδισμα και την χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς·
29. ζητεί την εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της εκπαίδευσης νέων οδηγών, όπως τη συνοδευόμενη οδήγηση από την ηλικία των 17 ετών ή τη θέσπιση ενός σταδιακού συστήματος έκδοσης αδειών οδήγησης για την εκπαίδευση οδηγών, το οποίο θα περιλαμβάνει πρακτική διδασκαλία ακόμη και αφού ο οδηγός ολοκληρώσει επιτυχώς την εξέτασή του· ζητεί, επιπλέον, την καθιέρωση υποχρεωτικής εκπαίδευσης για νεαρής ηλικίας και νέους χρήστες των οδών, ούτως ώστε να μπορούν να αποκτήσουν πρακτική εμπειρία όσον αφορά την αντιμετώπιση ποικίλων επικίνδυνων καταστάσεων·
30. ζητεί στο πλαίσιο της εκπαίδευσης οδηγών, ως κύριο στοιχείο της εκπαίδευσης νέων οδηγών που θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, μεγαλύτερη προσοχή στα σημαντικότερα αίτια θανάτων και σοβαρών τραυματισμών σε τροχαία ατυχήματα, όπως η υπερβολική ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ή ορισμένων φαρμάκων που επηρεάζουν την ικανότητα οδήγησης, η μη χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας ή άλλου προστατευτικού εξοπλισμού όπως κράνη για τους χρήστες δίκυκλων οχημάτων, καθώς και η χρήση κινητών συσκευών και η κόπωση·
31. είναι πεπεισμένο για την αναγκαιότητα καλύτερης εκπαίδευσης των νέων οδηγών όσον αφορά τον ρόλο των ελαστικών στην οδική ασφάλεια και την αναγκαιότητα τήρησης βασικών κανόνων για τη σωστή συντήρηση και χρήση των ελαστικών· ζητεί, επομένως, από τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν δεόντως και εγκαίρως την οδηγία για την άδεια οδήγησης και τις διατάξεις της για τη συμπερίληψη στις εξετάσεις οδήγησης ενός υποχρεωτικού μέρους σχετικά με τις γνώσεις που αφορούν τα ελαστικά, καθώς και σχετικά με τη βασική συντήρηση, εν γένει, του αυτοκινήτου·
32. θεωρεί ότι, στα μαθήματα οδήγησης, θα πρέπει να δίνεται μεγαλύτερη προσοχή στα δίκυκλα οχήματα με κινητήρα και στην ορατότητά τους·
33. ζητεί στο πλαίσιο των μαθημάτων και των εξετάσεων οδήγησης να δίδεται μεγαλύτερη προτεραιότητα στην ασφαλή στερέωση φορτίων στις ιδιωτικές μεταφορές·
34. ζητεί τη διεξαγωγή υποχρεωτικών επαναληπτικών μαθημάτων πρώτων βοηθειών κάθε δεκαετία για όλους τους κατόχους άδειας οδήγησης·
35. ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ειδικά συστήματα ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών με επιβολή βαθμών ποινής για τις πιο επικίνδυνες παραβάσεις, ως το αποτελεσματικότερο υποκατάστατο των χρηματικών προστίμων·
36. συνιστά ως μέσο επανένταξης, την τοποθέτηση ακινητοποίησης συστημάτων alcolock σε οχήματα οδηγών οι οποίοι έχουν ήδη καταδικαστεί περισσότερες από μία φορές λόγω



οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος·

37. ζητεί την καθιέρωση υποχρεωτικής οφθαλμολογικής εξέτασης όλων των οδηγών κατηγορίας Α και Β ανά δεκαετία και οδηγών ηλικίας άνω των 65 ετών, ανά πενταετία· καλεί τα κράτη μέλη να καθιερώσουν τον υποχρεωτικό ιατρικό έλεγχο των οδηγών κάποιας ηλικίας, προκειμένου να διαπιστώνεται η σωματική, πνευματική και ψυχική ικανότητα που απαιτείται για τη συνέχιση της οδήγησης με βάση τα στατιστικά στοιχεία για τα ατυχήματα που διαθέτουν όσον αφορά τις αντίστοιχες ομάδες ηλικίας·
38. ζητεί από την Επιτροπή να προετοιμάζει, κάθε τρία έτη, εκστρατείες οδικής ασφάλειας της ΕΕ σχετικά με ένα συγκεκριμένο θέμα και να χρησιμοποιεί συστηματικά για τις εκστρατείες αυτές τους διαύλους επικοινωνίας οι οποίοι έχουν αναπτυχθεί ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του Χάρτη για την Οδική Ασφάλεια·
39. καλεί την Επιτροπή να αντιμετωπίσει στο πλαίσιο της οδικής ασφάλειας τον αριθμό των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στις ισόπεδες διαβάσεις, όπου προκαλούνται πολλές φορές ατυχήματα λόγω της ανάρμοστης συμπεριφοράς από την πλευρά των χρηστών των οδών, όπως ριψοκίνδυνη οδήγηση, έλλειψη προσοχής και αδυναμία κατανόησης των πινακίδων οδικής σήμανσης·

#### *Εναρμόνιση και επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας*

40. ζητεί να καταβληθούν αποφασιστικές προσπάθειες για την εναρμόνιση των πινακίδων οδικής σήμανσης και των κανόνων οδικής κυκλοφορίας μέχρι το 2013· επισημαίνει ότι οι πινακίδες θα πρέπει να διατηρούνται σε καλή κατάσταση προκειμένου να διασφαλίζεται η ευκρίνεια και η σαφήνειά τους, καθώς και η έγκαιρη αντικατάστασή τους, όταν αυτό απαιτείται, λόγω μεταβολής συνθηκών·
41. ζητεί από την Επιτροπή να εγκρίνει το ταχύτερο δυνατόν τις προδιαγραφές του Συστήματος Ευφυών Μεταφορών για τις δράσεις προτεραιότητας σχετικά με την οδική ασφάλεια και προστασία, οι οποίες ορίζονται στο άρθρο 3, στοιχεία β) έως στ), της οδηγίας 2010/40/ΕΕ για τα Συστήματα Ευφυών Μεταφορών·
42. θεωρεί την αποτελεσματική επιβολή των ισχυουσών διατάξεων κεντρικό πυλώνα της πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια· ζητεί τη βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ των κρατών μελών σε συνάρτηση με παραβάσεις κανονισμών οδικής κυκλοφορίας στα επιμέρους κράτη μέλη και τη δίωξη των παραβατών αυτών σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία, και καλεί, στη συνάρτηση αυτή, τα κράτη μέλη να θεσπίζουν ετήσιους εθνικούς στόχους για ελέγχους στους τομείς της υπέρβασης του ορίου ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή ναρκωτικών ουσιών και της χρησιμοποίησης της ζώνης ασφαλείας και προστατευτικού κράνους και να διασφαλίζουν με αποφασιστικότητα τη διενέργεια των ελέγχων αυτών·
43. επισημαίνει τον σημαντικό ρόλο τον οποίο διαδραματίζει η οργάνωση TISPOL στην ανταλλαγή δοκιμασμένων πρακτικών για την επιβολή των κανονισμών οδικής κυκλοφορίας·
44. τονίζει ότι μια εναρμονισμένη και αποτελεσματική προσέγγιση των ελέγχων είναι σημαντική για τη μεταφορά των κοινωνικών κανόνων στις οδικές μεταφορές (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85), οι οποίοι έχουν τεράστια σημασία για την οδική ασφάλεια· καλεί, επομένως, εκ νέου την Επιτροπή να

ανταποκριθεί στα αιτήματα τα οποία διετύπωσε το Κοινοβούλιο στο ψήφισμά του της 18ης Μαΐου 2010 σχετικά με τις κυρώσεις για σοβαρές παραβάσεις των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών·

45. καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει τη νομοθεσία σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, προκειμένου να επιτρέψει στους οδηγούς φορτηγών που διανύουν μεγάλες αποστάσεις να περνούν τον εβδομαδιαίο χρόνο ανάπαυσής τους στο σπίτι τους, εξασφαλίζοντας πάντοτε ότι αυτό μπορεί να επιτευχθεί χωρίς να υπονομούνται οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την οδική ασφάλεια· πιστεύει ότι οι περιορισμοί στις εμπορευματικές μεταφορές πρέπει να εναρμονιστούν σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση·
46. επικροτεί την έγκριση στη δεύτερη ανάγνωση της οδηγίας όσον αφορά τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για τροχαία αδικήματα που συνδέονται με την οδική ασφάλεια, η οποία συνιστά ένα ακόμη βήμα προς τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας με σαφή προστιθέμενη αξία για την ΕΕ· αναμένει την έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, καθώς και νέες νομοθετικές προτάσεις για τη βελτίωση της διασυνοριακής επιβολής, που θα περιλαμβάνουν όλα τα κράτη μέλη·
47. καλεί την Επιτροπή να στηρίξει, ως ένα πρώτο βήμα, την ανάπτυξη τεχνικών για τον εντοπισμό οδηγών υπό την επήρεια ναρκωτικών και φαρμάκων που επηρεάζουν την ικανότητα οδήγησής τους και να υποβάλει, ως ένα δεύτερο βήμα, νομοθετικές προτάσεις της ΕΕ για την αποτελεσματική εφαρμογή απαγόρευσης οδήγησης υπό την επήρεια ναρκωτικών ή των προαναφερθέντων φαρμάκων·
48. ζητεί να θεσπιστεί σε ολόκληρη την ΕΕ ένα ενιαίο όριο αλκοολαιμίας· συνιστά ένα όριο 0 ‰ με ένα επιστημονικά τεκμηριωμένο μικρό περιθώριο ανοχής για μετρήσεις που αφορούν νέους οδηγούς κατά τα πρώτα δύο έτη και επαγγελματίες οδηγούς σε μόνιμη βάση·
49. ζητεί να καθιερωθούν συστήματα ελέγχου με τα οποία μπορούν να διαπιστώνονται και να τιμωρούνται συστηματικά οι παραβάσεις των ορίων ταχύτητας και από τους μοτοσικλετιστές·
50. ζητεί την πανευρωπαϊκή απαγόρευση της κατασκευής, εισαγωγής και διανομής συστημάτων που προειδοποιούν τους οδηγούς για τον έλεγχο της οδικής κυκλοφορίας (π.χ. συσκευές προειδοποίησης για την ύπαρξη ραντάρ και πρόκλησης παρεμβολών1 με χρήση λέιζερ ή συστήματα πλοήγησης που προειδοποιούν αυτόματα για ελέγχους της κυκλοφορίας)·
51. ζητεί να θεσπισθεί σε ολόκληρη την ΕΕ η απαγόρευση της πρακτικής της αποστολής μηνυμάτων σε κινητό τηλέφωνο, μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή της φυλλομέτρησης στο Διαδίκτυο κατά την οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος, η οποία θα πρέπει να επιβληθεί από τα κράτη μέλη με τη χρησιμοποίηση της βέλτιστης διαθέσιμης τεχνολογίας·
52. ζητεί από την Επιτροπή να εκπονήσει, εντός δύο ετών, μια νομοθετική πρόταση για την εναρμονισμένη προσέγγιση ως προς τα χειμερινά ελαστικά για επιβατικά οχήματα, λεωφορεία και φορτηγά στις περιφέρειες της ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τις αντίστοιχες καιρικές συνθήκες σε κάθε κράτος μέλος·

53. προσδοκά από την Επιτροπή, έως το 2015, να επανεξετάσει την εφαρμογή της τρίτης οδηγίας για την άδεια οδήγησης και να την προσαρμόσει στις μεταβαλλόμενες περιστάσεις, και ζητεί, μεταξύ άλλων, να ληφθεί δεόντως υπόψη ότι η ιδιωτική χρήση οχημάτων κατηγορίας M1 με βάρος το οποίο υπερβαίνει τους 3,5 τόνους –ειδικότερα τροχόσπιτα– εκ των πραγμάτων δεν είναι πλέον δυνατή· ζητεί η συμμετοχή στην εκπαίδευση για την οδήγηση τροχόσπιτων με βάρος που υπερβαίνει ελαφρά το όριο των 3,5 τόνων να είναι δυνατή όχι μόνο σε άτομα με άδεια οδήγησης κατηγορίας Γ, η οποία προορίζεται για οδηγούς εμπορικών οχημάτων, αλλά και σε άτομα με άδεια οδήγησης κατηγορίας Β, η οποία προορίζεται για οδηγούς ιδιωτικών οχημάτων·
54. ζητά μετ' επιτάσεως από τις αρμόδιες αρχές να θεσπίσουν όρια ταχύτητας 30 km/h σε κατοικημένες περιοχές και σε όλες τις οδούς με μία λωρίδα κυκλοφορίας σε αστικές περιοχές που δεν έχουν ξεχωριστή λωρίδα κυκλοφορίας για τους ποδηλάτες, προκειμένου να προστατευθούν αποτελεσματικότερα οι ευάλωτοι χρήστες των οδών·

#### *Δημιουργία ασφαλέστερων υποδομών οδικών μεταφορών*

55. υποστηρίζει θερμά την πρόταση της Επιτροπής να χορηγούνται κατ' αρχήν κοινοτικά κονδύλια μόνο για εκείνες τις υποδομές που είναι σύμφωνες με τις οδηγίες της ΕΕ για την οδική ασφάλεια και την ασφάλεια των σηράγγων, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής δευτερευόντων αξόνων· ζητεί, στη συνάρτηση αυτή, οι προσπάθειες που καταβάλλονται στους συνοριακούς τομείς να επικεντρωθούν ειδικότερα στη μείωση του αριθμού των ιδιαίτερα επικίνδυνων τμημάτων, των σημείων συχνών ατυχημάτων και των ισόπεδων διαβάσεων·
56. επαναλαμβάνει ότι οι άρτια διατηρημένες οδικές υποδομές συμβάλλουν στη μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων και των τραυματισμών των χρηστών των οδών· καλεί τα κράτη μέλη να διατηρήσουν και να αναπτύξουν τις οδικές τους υποδομές μέσω τακτικής συντήρησης και καινοτόμων μεθόδων όπως οι ευφυείς διαγραμμίσεις των οδών που υποδεικνύουν τις αποστάσεις ασφαλείας και την κατεύθυνση και οδικές υποδομές με παθητική ασφάλεια· υπογραμμίζει ότι πρέπει να τηρούνται τα πρότυπα σήμανσης, ιδίως όσον αφορά τα οδικά έργα, δεδομένου ότι έχουν καθοριστική σημασία για ένα υψηλό επίπεδο οδικής ασφαλείας·
57. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να δώσουν μεγαλύτερη προσοχή στον οδικό σχεδιασμό, να στηρίξουν την εφαρμογή αποδοτικών ως προς το κόστος μέτρων τα οποία είναι ήδη διαθέσιμα και να ενθαρρύνουν τη διεξαγωγή έρευνας που θα επιτρέψει στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής να κατανοήσουν καλύτερα τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να αναπτυχθούν οι οδικές υποδομές, ώστε να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και να καλυφθούν οι ειδικές ανάγκες του γηράσκοντος πληθυσμού και των ευάλωτων χρηστών των οδών·
58. επικροτεί το ότι η Επιτροπή εστιάζει την προσοχή της στις ομάδες των πλέον ευάλωτων χρηστών (χρήστες δίκυκλων οχημάτων, πεζοί κ.λπ.), στις οποίες ο αριθμός των ατυχημάτων εξακολουθεί να είναι υπερβολικά υψηλός· καλεί τα κράτη μέλη, την Επιτροπή και τις επιχειρήσεις να λάβουν υπόψη αυτούς τους χρήστες κατά τον σχεδιασμό οδικών υποδομών και εξοπλισμού, ούτως ώστε οι οδικοί άξονες που κατασκευάζονται να είναι ασφαλείς για όλους τους χρήστες· ζητεί, στο πλαίσιο του προγραμματισμού έργων οδοποιίας και συντήρησης των οδών, να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή σε μέτρα υποδομών για την προστασία των ποδηλατών και των πεζών, όπως π.χ. μέτρα διαχωρισμού της κυκλοφορίας, επέκταση των δικτύων ποδηλατοδρόμων, ρυθμίσεις απρόσκοπτης

πρόσβασης και δημιουργία διαβάσεων πεζών·

59. καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει ότι τα εργοτάξια οδικών έργων θα καταστούν ασφαλέστερα μέσω κατευθυντήριων γραμμών για τον σχεδιασμό και τον εξοπλισμό εργοταξίων, οι οποίες θα πρέπει να τυποποιηθούν, κατά το δυνατόν, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ούτως ώστε οι οδηγοί να μην έρχονται αντιμέτωποι με νέες, άγνωστες συνθήκες σε κάθε χώρα· ζητεί τη θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών, οι οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν την τοποθέτηση κατάλληλης σηματοδότησης, την απομάκρυνση των αρχικών οδικών σημάνσεων, τη χρήση προστατευτικών περιφράξεων και κιγκλιδωμάτων, τη σηματοδότηση της κατεύθυνσης των λωρίδων κυκλοφορίας με προειδοποιητικούς φωτοσημαντήρες ή πινακίδες και σημάνσεις στροφών, την αποφυγή των πολύ στενών στροφών και τη διασφάλιση ασφαλούς νυχτερινής οδήγησης·
60. τονίζει την αναγκαιότητα κατάλληλων οδοστρωμάτων τα οποία μειώνουν την ολισθηρότητα, βελτιώνουν τις κλιματικές και μετεωρολογικές επιδόσεις και την ορατότητα και τα οποία απαιτούν μικρές δαπάνες συντήρησης, αυξάνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την ασφάλεια για τους χρήστες των υποδομών·
61. ζητεί την ευρεία χρήση οθονών που να αναγράφουν την ταχύτητα των οχημάτων σε μια καθορισμένη χρονική στιγμή και να καταβληθούν προσπάθειες ώστε να καταστούν περισσότερο ορατές και κατανοητές οι πινακίδες οδικής κυκλοφορίας, αποφεύγοντας δυσνόητους συνδυασμούς πινακίδων·
62. τονίζει ότι είναι σημαντικό να διασφαλισθεί ότι οι εθνικές οδικές υποδομές που δεν συμπεριλαμβάνονται στο ΔΕΔ-Μ θα βελτιωθούν επίσης από την άποψη της οδικής ασφάλειας, ειδικότερα στις περιφέρειες της ΕΕ οι οποίες διαθέτουν χαμηλής ποιότητας υποδομές και ανεπαρκές επίπεδο ασφάλειας όσον αφορά την οδική κυκλοφορία·
63. καλεί την Επιτροπή να εντοπίσει και τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή των ατυχημάτων σε επαρχιακούς δρόμους, σε αγροτικές περιοχές και σε σήραγγες και για τον περιορισμό της σοβαρότητας των ζημιών·
64. καλεί μετ' επιτάσεως την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να ζητήσουν από τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές τους να σχεδιάζουν τις οδούς τους με τέτοιο τρόπο ώστε να μην δημιουργούν κινδύνους για τα δίκυκλα οχήματα με κινητήρα· επισημαίνει ότι τα συνήθη προστατευτικά κιγκλιδώματα στους ευρωπαϊκούς δρόμους αποτελούν θανάσιμο κίνδυνο για τους μοτοσικλετιστές, και καλεί τα κράτη μέλη να δρομολογήσουν γρήγορα τον επανεξοπλισμό των επικίνδυνων τμημάτων των οδών με άνω και κάτω μεταλλικά στοιχεία (συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης των υφιστάμενων προστατευτικών κιγκλιδωμάτων), καθώς και με άλλα εναλλακτικά συστήματα συγκράτησης των οχημάτων, σύμφωνα με το πρότυπο EN 1317, προκειμένου να αμβλυνθούν οι επιπτώσεις των ατυχημάτων για όλους τους χρήστες των οδών· επιστά προσοχή στον κίνδυνο τον οποίο ενέχουν για τους μοτοσικλετιστές οι τμηματικές επιστρώσεις με ασφαλτικό σκυρόδεμα, οι οποίες προσφέρουν πολύ μικρότερη πρόσφυση από τα συνήθη ασφαλτικά οδοστρώματα·
65. καλεί την Επιτροπή να ενθαρρύνει την εκπόνηση κατευθυντήριων γραμμών για την προώθηση της χρήσης βέλτιστων πρακτικών κατά την εφαρμογή μέτρων αποσυμφόρησης της κυκλοφορίας, βάσει φυσικών και οπτικών καινοτομιών, μεταξύ άλλων, με την υλοποίηση συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ, έργων έρευνας και ανάπτυξης, για την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας με στόχο τη μείωση των

ατυχημάτων, του θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης·

66. καλεί τα κράτη μέλη, να εκπονήσουν, και να επικαιροποιούν τακτικά, έναν χάρτη με τα περισσότερα επικίνδυνα σημεία των οδικών δικτύων τους, ο οποίος θα πρέπει να είναι διαθέσιμος στο κοινό και προσβάσιμος μέσω των συστημάτων πλοήγησης των αυτοκινήτων·
67. πιστεύει ότι οι ιδέες των «αυτοεπεξηγούμενων οδικών αρτηριών» και της «συγχωρούσας οδικής υποδομής» αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο της πολιτικής για την οδική ασφάλεια και θα πρέπει, επομένως, να προωθούνται μέσω χρηματοδότησης από την ΕΕ και συνεχών ανταλλαγών βέλτιστων πρακτικών·
68. καλεί τα κράτη μέλη να καταστήσουν αναπόσπαστο μέρος των έργων οδοποιίας και των οδικών επισκευών την προσθήκη λωρίδων με τραχεία επιφάνεια·
69. επιστά προσοχή στους ιδιαίτερους κινδύνους των ισόπεδων διαβάσεων, και καλεί τα κράτη μέλη, όταν κατασκευάζουν ή ανακατασκευάζουν αυτές τις διαβάσεις, να κατασκευάζουν ανισόπεδα τμήματα ή, σε μικρότερες οδούς, να τοποθετούν προστατευτικές διατάξεις σε όλο το εύρος τους·
70. επισημαίνει την οδηγία 2008/96/EK σχετικά με τη διαχείριση των υποδομών για την οδική ασφάλεια αναφορικά με την ανάγκη επαρκούς αριθμού ασφαλών χώρων της στάθμευσης δίπλα τους αυτοκινητοδρόμους· τονίζει τη σημασία της τήρησης περιόδων οδήγησης και ανάπαυσης και της καθιέρωσης ενός εναρμονισμένου καθεστώτος κυρώσεων και καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν τόσο έναν επαρκή αριθμό χώρου στάθμευσης (ποσοτικό κριτήριο) όσο και ασφαλείς χώρους στάθμευσης που τηρούν ελάχιστα κοινωνικά κριτήρια και διαθέτουν υπηρεσίες συντήρησης και παροχής βοήθειας (ποιοτικά κριτήρια), τα οποία θα τεθούν στη διάθεση των επαγγελματιών οδηγών βαρέων φορτηγών οχημάτων· ζητεί να προβλέπεται η δημιουργία ή η αναβάθμιση των εν λόγω χώρων στάθμευσης, όταν οι οδικές υποδομές βρίσκονται στο στάδιο του προγραμματισμού, και οι κατασκευαστικές δαπάνες να θεωρούνται επιλέξιμες για συγχρηματοδότηση στο πλαίσιο κοινοτικών προγραμμάτων (για παράδειγμα του προγράμματος ΔΕΔ-Μ)·
71. ζητεί να ισχύσει στα επικίνδυνα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων απαγόρευση προσπέρασης σε φορτηγά·
72. καλεί τα κράτη μέλη και τους φορείς εκμετάλλευσης οδών να παρέχουν κατάλληλα σχεδιασμένες εγκαταστάσεις, που να βελτιώνουν την ασφάλεια με τον άρτιο εξοπλισμό τους με σήματα οδικής κυκλοφορίας και τον επαρκή φωτισμό τους, ώστε να είναι φιλικότερες προς τον χρήστη, ειδικότερα για τους μοτοσικλετιστές και τους ποδηλάτες·

*Διάθεση στην αγορά ασφαλέστερων οχημάτων*

73. συνιστά να καταστεί υποχρεωτική η τοποθέτηση συστημάτων ελέγχου κατανάλωσης αλκοόλ και ακινητοποίησης του οχήματος (alcolocks) με ένα μικρό, επιστημονικά τεκμηριωμένο περιθώριο ανοχής των μετρήσεων - σε όλους τους νέους τύπους επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων· καλεί την Επιτροπή να υποβάλει έως το 2013 πρόταση οδηγίας για την τοποθέτηση alcolock, συμπεριλαμβανομένων και των σχετικών τεχνικών προδιαγραφών για την εφαρμογή τους·

74. καλεί την Επιτροπή να εστιάζει την προσοχή της στη βελτίωση της παθητικής ασφάλειας των οχημάτων, για παράδειγμα μέσω σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της πρόσκρουσης, ειδικότερα για τη βελτίωση της συμβατότητας μεταξύ μεγάλων και μικρών αυτοκινήτων και μεταξύ βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και αυτοκινήτων, ή ελαφρών φορητών οχημάτων· ζητεί να δίνεται συνεχής προσοχή στη μείωση των επιπτώσεων των συγκρούσεων με ευάλωτους χρήστες των οδών· καλεί την Επιτροπή να προτείνει την αναθεώρηση της νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με τις πρόσθιες προστατευτικές διατάξεις έναντι ενσφηνώσεως κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι οι σχετικές διατάξεις διαθέτουν βέλτιστη ικανότητα απορρόφησης ενέργειας και τοποθετούνται στο σωστό ύψος, προκειμένου να παρέχεται αποτελεσματική προστασία στους οδηγούς αυτοκινήτων σε περίπτωση πρόσκρουσης·
75. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει εντός δύο ετών έκθεση για το κατά πόσον η βελτίωση της προστασίας των επιβατών με ενισχυμένες κολώνες Α, Β και Γ στα οχήματα περιορίζει την περιμετρική ορατότητα του οδηγού και αν αυτό έχει συνέπειες για την ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών των οδών·
76. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει εντός δύο ετών έκθεση για τις πτυχές ασφαλείας της ηλεκτροκίνησης, συμπεριλαμβανομένων των λεγόμενων ηλεκτρονικών ποδηλάτων e-bikes ή ποδηλάτων με ηλεκτρική υποβοήθηση (pedelecs)·
77. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει έως το 2013 πρόταση που διασφαλίζει ότι κάθε νέο όχημα διαθέτει στο βασικό εξοπλισμό του, ένα βελτιωμένο σύστημα υπενθύμισης της πρόσδεσης της ζώνης ασφαλείας για τα μπροστινά και τα πίσω καθίσματα που εκπέμπει ακουστικές και οπτικές προειδοποιήσεις·
78. καλεί την Επιτροπή να αξιολογήσει τη χρησιμότητα της εγκατάστασης προειδοποιητικών συστημάτων για την κόπωση και, ενδεχομένως, να καταστήσει υποχρεωτική την τοποθέτησή τους·
79. καλεί τους κατασκευαστές οχημάτων, κατά την ανάπτυξη ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων και άλλων νέων συστημάτων κίνησης, να δίδουν ιδιαίτερη προσοχή σε περίπτωση ατυχήματος, στην αποτελεσματική προστασία τόσο των επιβατών όσο και των παρόχων πρώτης βοήθειας και των μελών σωστικών συνεργειών από νέες πηγές κινδύνων·
80. καλεί τα κράτη μέλη να ελέγχουν αποτελεσματικότερα τις εισαγωγές ανταλλακτικών και εξαρτημάτων μηχανοκίνητων οχημάτων, μοτοσικλετών και ποδηλάτων, όσον αφορά την καταλληλότητά τους και το αν πληρούν τα υψηλά ευρωπαϊκά πρότυπα της προστασίας των καταναλωτών·
81. καλεί την Επιτροπή να εξετάσει λεπτομερώς την πιθανή σχέση μεταξύ της βελτιωμένης τεχνολογίας ασφαλείας των οχημάτων και της μειωμένης επίγνωσης του κινδύνου του οδηγού, και να υποβάλει έκθεση στο Κοινοβούλιο σχετικά με το ζήτημα αυτό εντός δύο ετών·
82. καλεί την Επιτροπή να δημιουργήσει έναν ευρωπαϊκό ενιαίο χώρο για τακτικές τεχνικές επιθεωρήσεις όλων των οδικών οχημάτων με κινητήρα και των ηλεκτρονικών συστημάτων τους που αφορούν την ασφάλεια· αναμένει να αποτελέσουν τη βάση για τις επιθεωρήσεις αυτές τα πιο αυστηρά και ομοιόμορφα πρότυπα· αναμένει υπεύθυνοι για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων και την έκδοση πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου να είναι ανεξάρτητοι φορείς επιθεώρησης, οι οποίοι πιστοποιούνται βάσει εναρμονισμένου

προτύπου· αναμένει την εξασφάλιση της αμοιβαίας αναγνώρισης των εν λόγω πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου·

83. καλεί την Επιτροπή να ορίσει εντός δύο ετών κοινά πρότυπα για τον τεχνικό έλεγχο σε οχήματα που έχουν εμπλακεί σε σοβαρά ατυχήματα·
84. καλεί την Επιτροπή να προωθήσει τη θέσπιση αυστηρότερων προτύπων ασφάλειας των οχημάτων, όπως στον τομέα της τεχνολογίας αυτοκινήτων, ως μέσο αποτροπής συγκρούσεων· τονίζει τον σημαντικό ρόλο τον οποίο διαδραματίζουν τα ευφυή συστήματα μεταφορών στη μείωση του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα, επισημαίνει το οικολογικό δυναμικό των ευφών οχημάτων και των ευφών δρόμων καθώς και τα πιλοτικά σχέδια E&A για τα συστήματα V2V και V2R· καλεί τόσο την Επιτροπή όσο και τα κράτη μέλη να επικεντρωθούν στη χρήση ευφών συστημάτων μεταφορών, όχι μόνο στις οδικές αρτηρίες που αποτελούν μέρος του ΔΕΔ·
85. καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει κοινά πρότυπα για τα ελαστικά οχημάτων, και ειδικότερα για το πέλμα και την πίεση του ελαστικού, και να καθιερώσει αντίστοιχους ελέγχους· στηρίζει τη συμπερίληψη των ελέγχων των ελαστικών στους συνήθεις τεχνικούς ελέγχους που διεξάγονται σε οχήματα· στηρίζει την αποτελεσματικότερη επιβολή κανόνων που συνδέονται με τα ελαστικά μέσω της συχνότερης διεξαγωγής οδικών ελέγχων· καλεί την Επιτροπή να προτείνει προδιαγραφές για τα συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, με στόχο να διασφαλισθεί ότι τα ελαστικά χρησιμοποιούνται δεόντως, πράγμα που θα ωφελήσει τόσο την οδική ασφάλεια όσο και το περιβάλλον·

*Χρησιμοποίηση σύγχρονων τεχνολογιών για τα οχήματα, την υποδομή και τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης*

86. ζητεί να παρέχονται στους χρήστες των οδών πριν και κατά τη διάρκεια των μετακινήσεών τους, για παράδειγμα μέσω της χρήσης ευφών συστημάτων κυκλοφορίας, πληροφορίες για την κατάσταση των οδών, τα τμήματα των οδών που είναι υπερβολικά επικίνδυνα ή εκτός προδιαγραφών και τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας που ισχύουν σήμερα στα επί μέρους κράτη μέλη (για παράδειγμα σχετικά με τα όρια ταχύτητας και το μέγιστο επιτρεπτό επίπεδο αλκοολαιμίας)· αναμένει ότι οι δυνατότητες του ευρωπαϊκού δορυφορικού συστήματος Galileo θα αξιοποιηθούν πλήρως στον τομέα αυτό·
87. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει έως τα τέλη του 2012 νομοθετική πρόταση μαζί με χρονοδιάγραμμα και λεπτομέρειες διαδικασία έγκρισης που θα προβλέπει τη σταδιακή εισαγωγή, αρχικά σε μισθωμένα οχήματα και εν συνεχεία και σε εμπορικά και ιδιωτικά οχήματα, ενός ολοκληρωμένου συστήματος καταγραφής ατυχημάτων με τυποποιημένη ανάγνωση, το οποίο θα καταγράφει σχετικά δεδομένα πριν, κατά τη διάρκεια και μετά τα ατυχήματα («Event Data Recording»)· τονίζει, στη συνάρτηση αυτή, ότι πρέπει να προστατεύονται τα ατομικά προσωπικά δεδομένα και να χρησιμοποιούνται τα καταγεγραμμένα δεδομένα αποκλειστικά για ερευνητικούς σκοπούς·
88. καλεί την Επιτροπή να εκπονήσει πρόταση για τον εξοπλισμό των οχημάτων με «ευφυή συστήματα ελέγχου ταχύτητας» που θα περιλαμβάνει το χρονοδιάγραμμα, τη διαδικασία έγκρισης και την αναγκαία γι' αυτό οδική υποδομή·
89. καλεί την Επιτροπή να στηρίξει ενέργειες για την παροχή κινήτρων στους καταναλωτές να επιλέγουν, όταν αγοράζουν οχήματα, καινοτόμες τεχνολογίες ασφάλειας οχήματος,

πολλές από τις οποίες δεν είναι ακόμη υποχρεωτικές, αλλά έχουν αποδεδειγμένα οφέλη όσον αφορά την ασφάλεια. Ζητεί από τις ασφαλιστικές εταιρείες να επιδείξουν μεγαλύτερη προθυμία να προσφέρουν ευνοϊκές τιμές στους οδηγούς των οποίων τα οχήματα έχουν τοποθετηθεί συστήματα ασφαλείας που έχουν αποδειχθεί ότι αποτρέπουν τα ατυχήματα ή μειώνουν τη φθορά που προκαλείται από αυτά·

90. ζητεί από την Επιτροπή να εκπονήσει μια μελέτη σχετικά με τις νέες τεχνολογίες οι οποίες μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση της οδικής ασφαλείας, όπως καινοτόμα (π.χ. προσαρμοζόμενα) συστήματα προβολών·
91. καλεί μετ' επιτάσεως την Επιτροπή να προχωρήσει με ταχύτητα στην αξιολόγηση και την αναθεώρηση της οδηγίας 2007/38/EK· ζητεί να ληφθούν υπόψη οι τεχνολογικές εξελίξεις με την τοποθέτηση σε όλα τα φορτηγά ειδικών κατόπτρων οπισθοπορείας, διατάξεων εικονοληψίας/παρακολούθησης ή άλλων τεχνικών μέσων που εξαλείφουν τα τυφλά σημεία, προκειμένου να αποτρέπονται, ειδικότερα, ατυχήματα με ποδηλάτες και πεζούς που βρίσκονται εκτός του οπτικού πεδίου του οδηγού·
92. επικροτεί τον δεδηλωμένο στόχο της Επιτροπής να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια των μοτοσικλετιστών·
93. θεωρεί τη σταδιακή, υποχρεωτική καθιέρωση συστημάτων απεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση σε όλες τις νέες μοτοσικλέτες σημαντικό μέτρο, το οποίο μπορεί να μειώσει σημαντικά τον αριθμό των σοβαρών ατυχημάτων με μοτοσικλέτες·
94. καλεί τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι απαιτήσεις οι οποίες επιβάλλονται στα εμπορικά οχήματα προσαρμόζονται στις τεχνικές εξελίξεις όπως π.χ. συσκευές προειδοποίησης για την κόπωση και την απόσπαση της προσοχής του οδηγού·
95. συνιστά να τοποθετηθούν συστήματα κλιματισμού σε όλους τους νέους τύπους φορτηγών μεγάλων αποστάσεων καθώς και σε παλαιότερους τύπους βάσει των τεχνικών δυνατοτήτων· υποστηρίζει ότι τα συστήματα αυτά θα πρέπει να λειτουργούν και όταν ο κινητήρας δεν λειτουργεί προκειμένου να εξασφαλίζεται κατάλληλη ανάπαυση του οδηγού του οχήματος· καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διευκρινίσει τον όρο «κατάλληλες εγκαταστάσεις ύπνου» αναφορικά με το άρθρο 8 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006·
96. επικροτεί την ανακοίνωση της Επιτροπής για την επίτευξη της εφαρμογής του eCall, και καλεί την Επιτροπή να εξετάσει και ενδεχομένως να προτείνει εντός των επόμενων δύο ετών την επέκτασή της στις μοτοσικλέτες, τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα λεωφορεία, με ιδιαίτερη έμφαση στις ειδικές ανάγκες ατόμων με αναπηρία·
97. καλεί την Επιτροπή να εκπονήσει μέτρα για τη στήριξη και την προστασία των μελών των υπηρεσιών διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος, όπως η δυνατότητα εντοπισμού ή ανάκτησης επιτόπου πληροφοριών σχετικά με τον τύπο κινητήρα του οχήματος, τον εξοπλισμό παθητικής ασφαλείας, όπως οι αερόσακοι, ή τη χρήση συγκεκριμένων υλικών, καθώς και όλες τις άλλες σχετικές τεχνικές πληροφορίες διάσωσης για κάθε μοντέλο αυτοκινήτου, προκειμένου να επιταχυνθεί η επιχείρηση διάσωσης·

*Προστασία των ευάλωτων χρηστών των οδών*



98. ζητεί ως αναπόσπαστο στοιχείο της οδικής ασφάλειας να ληφθεί περισσότερο υπόψη η προστασία των ευάλωτων χρηστών των οδών, όπως είναι οι μοτοσικλετιστές, οι πεζοί, τα συνεργεία συντήρησης των οδών, οι ποδηλάτες, τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με αναπηρία, για παράδειγμα μέσω της χρήσης καινοτόμων τεχνολογιών για οχήματα και υποδομές· ζητεί να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στις ανάγκες των ηλικιωμένων και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας όσον αφορά τη χρήση των οδών· καλεί, στη συνάρτηση αυτή, τα κράτη μέλη να αναπτύξουν προγράμματα που να διευκολύνουν τους ηλικιωμένους να παραμείνουν ενεργοί χρήστες των οδών· συνιστά τη χρήση οδικών προστατευτικών κιγκλιδωμάτων με λείες επιφάνειες και τη δημιουργία ειδικών λωρίδων για τους ευάλωτους χρήστες·
99. καλεί την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές να προωθήσουν προγράμματα «ασφαλών διαδρομών προς το σχολείο» για να αυξήσουν την ασφάλεια των παιδιών· πιστεύει ότι, εκτός από την επιβολή ορίων ταχύτητας και την καθιέρωση σχολικών τροχονόμων, πρέπει επίσης να διασφαλίζεται η καταλληλότητα των οχημάτων που χρησιμοποιούνται ως σχολικά λεωφορεία, και οι επαγγελματικές ικανότητες των οδηγών·
100. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να στηρίζουν την ποδηλασία και την οδοιπορία ως αυτόνομους τρόπους μεταφοράς και ως αναπόσπαστο στοιχείο όλων των συστημάτων μεταφοράς·
101. ζητεί από τα κράτη μέλη:
- να καταστήσουν υποχρεωτική την ύπαρξη προειδοποιητικών γιλέκων για όλους τους επιβάτες και
  - να παροτρύνουν τους ποδηλάτες, ιδίως τη νύχτα εκτός των οικισμών, να χρησιμοποιούν προστατευτικά κράτη και να φορούν προειδοποιητικά γιλέκα ή ανάλογη ενδυμασία προκειμένου να καθίστανται περισσότερο ορατοί·
102. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση που θα καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τους φανούς και τις ανακλαστικές διατάξεις, τις οποίες πρέπει να τηρούν οι κατασκευαστές ποδηλάτων·
103. συνιστά τα παιδιά ηλικίας έως τριών ετών να κάθονται στα οχήματα σε παιδικά καθίσματα που κοιτούν προς τα πίσω·

ο

ο ο

104. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.