



Οδικές μεταφορές: προδιαγραφές μεταφοράς και ασφάλειας

Η ΕΕ έχει στοχεύσει στην δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου οδικής ασφάλειας εντός της δεκαετίας 2010-2020. Η επί του θέματος αρμοδιότητα είναι κυρίως εθνική. Η ΕΕ επικεντρώνεται, ως εκ τούτου, στα μέτρα που αφορούν τις συνθήκες των οχημάτων, την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και την ασφάλεια του οδικού δικτύου.

Νομική βάση και στόχοι

Ο Τίτλος VI της Συνθήκης της Λισαβόνας, ιδίως δε το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) αποτελεί τη νομική βάση για τη δημιουργία αυτού του χώρου οδικής ασφάλειας, στόχος του οποίου είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η συμβολή στην βιώσιμη κινητικότητα. Το 2010, η Ευρωπαϊκή Ένωση ανανέωσε τη δέσμευσή της για βελτίωση της οδικής ασφάλειας θέτοντας στόχο για μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα κατά 50% μέχρι το 2020, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2010. Η μείωση κατά 6.7% ετησίως κατά την περίοδο 2010-2020 καθορίστηκε ως αναγκαία συνθήκη για την επίτευξη του στόχου της στρατηγικής «Ευρώπη 2020». Ωστόσο, από το 2010 έως σήμερα, οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ μειώθηκαν κατά 19%, που αντιστοιχεί σε μέση ετήσια μείωση της τάξης μόλις 3,4%. Ως αποτέλεσμα της εν λόγω μη μείωσης των θανάτων με τον ρυθμό που είχε προβλεφθεί, απαιτούνται τώρα μειώσεις επιπέδου 11,4% μεταξύ 2017 και 2020 για να μπορέσει η ΕΕ να παραμείνει στην πορεία της. Σύμφωνα με την [έκθεση του 2018](#) του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την Ασφάλεια των Μεταφορών (ETSC), σημειώθηκαν 25 249 θάνατοι στους δρόμους της ΕΕ το 2017 (477 λιγότεροι από ό,τι το 2016, γεγονός που συνιστά μείωση κατά μόνο 2%).

Αποτελέσματα

A. Γενικά

Τον Ιούνιο του 2003, η Επιτροπή δημοσίευσε το τρίτο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2003-2010 που έθετε ως στόχο τη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στα κράτη μέλη έως τα τέλη του 2010. Παρά το γεγονός ότι ο στόχος αυτός δεν επιτεύχθηκε εντός της προθεσμίας, το πρόγραμμα πέτυχε τη μείωση του αριθμού των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα, όπως διευκρινίζεται στην ανακοίνωση της 20ής Ιουλίου του 2010,



[«Προς μια ευρωπαϊκή οδική ασφάλεια: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» \(COM\(2010\)0389\).](#)

Στη Λευκή Βίβλο του 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» ([COM\(2011\)0144](#)), που δημοσιεύτηκε στις 28 Μαρτίου 2011, η Επιτροπή μετέθεσε την ημερομηνία - στόχο για μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στο 2020. Επίσης, όρισε το 2050 ως ημερομηνία για προσέγγιση του τελικού στόχου «μηδέν θάνατοι». Στο πλαίσιο των πολιτικών της προσανατολισμών, η Επιτροπή καθόρισε επτά στόχους για μέτρα σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, σύμφωνα με τις αρχές του επιμερισμού της ευθύνης και της επικουρικότητας. Οι στόχοι αυτοί είναι οι ακόλουθοι: βελτίωση της εκπαίδευσης και κατάρτισης των χρηστών των οδών, καθώς και του ελέγχου της επιβολής των κανόνων οδικής ασφάλειας· βελτίωση της ασφάλειας των οδικών υποδομών και της ασφάλειας των οχημάτων· προώθηση της χρήσης ευφυών συστημάτων μεταφοράς, μέσω, λ.χ., ενός συστήματος επείγουσας κλήσης eCall από το όχημα· βελτίωση των υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών και μετατραυματικής περίθαλψης· προστασία των πλέον εκτεθειμένων χρηστών των δρόμων, όπως των πεζών και των ποδηλατών.

B. Κατάσταση των οχημάτων από τεχνική άποψη

Το 2014, η ΕΕ ενέκρινε μια νέα δέσμη νομοθετικών μέτρων, που αναφέρεται ως «Δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο». Οι τρεις οδηγίες που συνιστούν τη δέσμη τεχνικού ελέγχου είναι η [οδηγία 2014/45/ΕΕ](#) σχετικά με τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο, η [οδηγία 2014/47/ΕΕ](#) σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης και η [οδηγία 2014/46/ΕΕ](#) σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων.

Σχετικά με την υποχρέωση χρήσης της ζώνης ασφάλειας στα οχήματα μάζας κάτω των 3,5 τόνων, η [οδηγία 2003/20/ΕΚ](#) της 8ης Απριλίου 2003 προβλέπει την υποχρεωτική χρησιμοποίηση των συστημάτων συγκράτησης για τα παιδιά και των ζωνών ασφάλειας για όλους τους καθημένους επιβάτες στα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία που διαθέτουν τον σχετικό εξοπλισμό (εκτός εξαιρέσεων για τις τοπικές μεταφορές σε αστικές περιοχές).

Η [οδηγία 92/6/ΕΟΚ](#) της 10ης Φεβρουαρίου 1992 θέσπισε την υποχρεωτική εγκατάσταση συσκευών περιορισμού της ταχύτητας στα οχήματα άνω των 3,5 τόνων. Η [οδηγία 2002/85/ΕΚ](#) της 5ης Νοεμβρίου 2002 επεκτείνει την υποχρέωση εγκατάστασης συσκευών περιορισμού της ταχύτητας σε όλα τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατηγά οχήματα με βάρος μεταξύ 3,5 και 12 τόνων με περισσότερες από οκτώ θέσεις καθήμενων (μη συμπεριλαμβανομένου του οδηγού).

Όσον αφορά τα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας, ο [κανονισμός \(ΕΚ\) 78/2009](#) της 14ης Ιανουαρίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων σε σχέση με την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών, προβλέπει ορισμένες απαιτήσεις για την κατασκευή και την λειτουργία συστημάτων μετωπικής προστασίας, σε περίπτωση εμπρόσθιας σύγκρουσης ενός οχήματος με άλλο. Ο κανονισμός αυτός προβλέπει ότι η τεχνολογία που συμβάλει στην αποφυγή της σύγκρουσης με ποδηλάτες και πεζούς δεν θα υπόκειται σε αυτές τις απαιτήσεις. Προβλέπει επίσης την εγκατάσταση εγκεκριμένου συστήματος υποβοήθησης της πέδησης (BAS).



Τέλος, βελτιώνεται η ασφάλεια των χρηστών του δρόμου περιορίζοντας την «τυφλή γωνία». Η [οδηγία 2003/97/EK](#) της 10ης Νοεμβρίου 2003 προβλέπει για τα καινούργια βαρέα φορτηγά οχήματα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στην Ένωση, συμπληρωματικά «κάτοπτρα τυφλής γωνίας» (ευρείας οπτικής γωνίας, ελιγμών στάθμευσης και κάλυψης νεκρών σημείων). Η [οδηγία 2007/38/EK](#) της 11ης Ιουλίου 2007 προβλέπει ότι τα ήδη κυκλοφορούντα οχήματα πρέπει επίσης να εξοπλιστούν με τα συστήματα αυτά. Ο [κανονισμός \(ΕΚ\) αριθ. 661/2009](#) της 13ης Ιουλίου 2009 που καταργεί την [οδηγία 2003/97/EK](#), τέθηκε σε εφαρμογή από 1ης Νοεμβρίου 2014, προκειμένου να περιλάβει την υποχρέωση εφοδιασμού με τους ίδιους τύπους κατόπτρων και τα εκτός ΕΕ ταξινομηθέντα οχήματα. Το 2011, η Επιτροπή ανέθεσε μελέτη σχετικά με τα ατυχήματα που οφείλονταν στην τυφλή γωνία και παρουσίασε, τον Ιούνιο 2012, την έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της [οδηγίας 2007/38](#), όπου υπογραμμίζεται, μεταξύ άλλων, ότι τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται βαρέα φορτηγά οχήματα εξακολουθούν να προκαλούν πάνω από 1 200 θανάτους κατ' έτος, εξ ου και η ανάγκη να συνεχιστούν οι προσπάθειες πρόληψης αυτού του είδους των ατυχημάτων.

Γ. Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Η [οδηγία 94/55/EK](#) της 21ης Νοεμβρίου 1994 επεξέτεινε τους προβλεπόμενους από την ευρωπαϊκή συμφωνία κανόνες για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) και στην εσωτερική κυκλοφορία. Καταργήθηκε με την [οδηγία 2008/68/EK](#) της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 που θέσπισε κοινό καθεστώς για όλες τις πτυχές της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων στο εσωτερικό της ΕΕ, όχι μόνο για τις οδικές, αλλά και για τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Η [οδηγία 2012/45/ΕΕ](#) της Επιτροπής της 3ης Δεκεμβρίου 2012 επικαιροποίησε το περιεχόμενό της, σύμφωνα με την τελευταία έκδοση της συμφωνίας ADR, η οποία αναπροσαρμόζεται ανά διετία. Η ADR τροποποιήθηκε πρόσφατα με την απόφαση 2018/1485/ΕΕ του Συμβουλίου.

Δ. Ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) και πρωτοβουλία eSafety

Η Επιτροπή δρομολόγησε την 16η Δεκεμβρίου 2008 ένα πρόγραμμα δράσης για την ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS) στον τομέα των οδικών μεταφορών. Το πρόγραμμα δράσης βασίζεται σε μια σειρά πρωτοβουλιών (π.χ. την πρωτοβουλία eSafety, η οποία ανελήφθη το 2006) και προβλέπει δράσεις προτεραιότητας. Στο ίδιο πλαίσιο, η [οδηγία 2010/40/ΕΕ](#) της 7ης Ιουλίου 2010, σχετικά με τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) στις οδικές μεταφορές, αποσκοπεί στην εξασφάλιση της συντονισμένης και συνεπούς ανάπτυξης διαλειτουργικών ITS στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα συστήματα ITS περιλαμβάνουν π.χ. την αυτόματη προσαρμογή της ταχύτητας, τον εξοπλισμό για αποτροπή ακούσιας εξόδου από τη λωρίδα κυκλοφορίας, τα συστήματα προειδοποίησης για επικείμενη σύγκρουση και τα συστήματα αυτόματης επείγουσας κλήσης σε περίπτωση ατυχήματος. Το eSafety Forum, το οποίο δημιουργήθηκε από την Επιτροπή το 2003 και από το 2011 μετονομάστηκε σε iMobility, είναι ένας κοινός κόμβος ανταλλαγής πρακτικών για όλα τα μέρη που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, για να ενθαρρύνουν και να παρακολουθούν την τήρηση των συστάσεων σχετικά με την eSafety και να στηρίζουν την ανάπτυξη και τη χρήση συστημάτων ασφαλείας των οχημάτων.



Μετά την [απόφαση αριθ. 585/2014/ΕΕ](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με την ανάπτυξη διαλειτουργικού συστήματος eCall σε όλη την ΕΕ, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εγκαταστήσουν τις κατάλληλες υποδομές για τα κέντρα λήψης κλήσεων έκτακτης ανάγκης (PSAP) που απαιτούνται για την ορθή λήψη και διεκπεραίωση των κλήσεων eCall το αργότερο έως την 1η Οκτωβρίου 2017.

Τον Νοέμβριο 2016 η Επιτροπή δημοσίευσε μια ανακοίνωση με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών, ένα ορόσημο προς τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα» ([COM\(2016\) 0766](#)). Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Κοινοβουλίου απάντησε με μια [έκθεση πρωτοβουλίας](#) σχετικά με το θέμα αυτό, η οποία εγκρίθηκε από την ολομέλεια στις 13 Μαρτίου 2018. Τον Μάρτιο 2019, η Επιτροπή παρουσίασε κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ ([C\(2019\)1789](#)). Ένα μήνα αργότερα, το Κοινοβούλιο δεν διατύπωσε αντίρρηση στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε και η κατ' εξουσιοδότηση πράξη απορρίφθηκε ([2019/2651\(DEA\)](#)).

Ε. Ασφάλεια των οδικών υποδομών

Η [οδηγία 2004/54/ΕΚ](#) της 29ης Απριλίου 2004 θεσπίζει δεσμευτικές ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας για τις σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου. Προβλέπει ότι όλες οι σήραγγες μήκους άνω των 500 μέτρων που βρίσκονται στο στάδιο της λειτουργίας, της κατασκευής ή του σχεδιασμού θα υπόκεινται στις εναρμονισμένες διατάξεις ασφάλειας. Έχοντας υπόψη τα συχνότερα ατυχήματα, όπως οι πυρκαγιές, οι διατάξεις αυτές αφορούν τα οργανωτικά, διαρθρωτικά, τεχνικά και λειτουργικά θέματα που αφορούν τις σήραγγες. Η [οδηγία 2008/96/ΕΚ](#) της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών, έχει στόχο να διασφαλίσει την τήρηση των αρχών οδικής ασφάλειας, με τη βοήθεια αξιολόγησης των επιπτώσεων, σε όλες τις φάσεις της κατασκευής, της εκμετάλλευσης ή της ουσιαστικής τροποποίησης των οδών. Προς τον σκοπό αυτόν, η οδηγία προβλέπει συστηματικούς ελέγχους ασφάλειας των σχεδίων υποδομών. Προβλέπει επίσης διατάξεις για τις επιθεωρήσεις της ασφάλειας των εν χρήσει οδών και την καταγραφή των οδικών τμημάτων με υψηλή συχνότητα ατυχημάτων. Το 2018 η Επιτροπή υπέβαλε την πρότασή της ([COM\(2018\)0274](#)) για τροποποίηση της οδηγίας με σκοπό τη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων και των σοβαρών τραυματισμών στα οδικά δίκτυα της ΕΕ με τη βελτίωση των επιδόσεων ασφάλειας των οδικών υποδομών. Το Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση τον Απρίλιο του 2019 και το Συμβούλιο ενέκρινε την πράξη τον Οκτώβριο 2019. Κατά συνέπεια, η [τελική πράξη](#) δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα στις 26 Νοεμβρίου 2019.

ΣΤ. Στατιστική και πρόληψη ατυχημάτων που οφείλονται στην κατανάλωση οινόπνευματος

Λαμβάνοντας υπόψη την [απόφαση 93/704/ΕΚ του Συμβουλίου](#), δημιουργήθηκε η Τράπεζα Δεδομένων CARE σχετικά με τα ατυχήματα της οδικής κυκλοφορίας που προκαλούν σωματικές βλάβες με στόχο να συγκεντρώσει τα δεδομένα βάσει των εθνικών στατιστικών στοιχείων και να εξασφαλίσει την διάδοσή τους μέσω του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας (ΕΠΟΑ). Στο πλαίσιο της πολιτικής της ΕΕ που αποσκοπεί στη βελτίωση της συμπεριφοράς των οδηγών, η



Επιτροπή προβλέπει την υποχρέωση εκ μέρους των κρατών μελών της έγκρισης ενός συστήματος τυχαίας ανίχνευσης μέσω ανάλυσης της αναπνοής και επιβάλλει την τήρηση μέγιστων δεικτών οινόπνεύματος στο αίμα. Η οδήγηση υπό την επήρεια οινόπνεύματος αποτελεί αντικείμενο τυχαίων ελέγχων μέσω των προς τον σκοπό αυτό ειδικών οργάνων (αλκοολόμετρα) ([συστάσεις Επιτροπής 2001/115](#) της 17ης Ιανουαρίου 2001 και [2004/345/EK](#) της 17ης Απριλίου 2004).. Προκειμένου να αυξηθεί η οδική ασφάλεια, η Επιτροπή εισήγαγε ένα εναρμονισμένο κώδικα σχετικά με ένα σύστημα ακινητοποίησης με εμπλοκή της ανάφλεξης σε περίπτωση υψηλής αλκοολαιμίας, το οποίο έχουν καθιερώσει ορισμένα κράτη μέλη (βλέπε [οδηγία \(ΕΕ\) 2015/653](#) της 24ης Απριλίου 2015, για την τροποποίηση της [οδηγίας 2006/126/EK](#) σχετικά με την άδεια οδήγησης).

Z. Διασυνοριακή καταπολέμηση των παραβιάσεων της οδικής ασφάλειας

Η [οδηγία 2015/413/ΕΕ](#) της 11ης Μαρτίου 2015, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια, εγκρίθηκε στη βάση του άρθρου 91, παράγραφος 1, σημείο (γ) της συνθήκης ΣΛΕΕ (τίτλος VI «Μεταφορές»). Η οδηγία αυτή αντικαθιστά την [οδηγία 2011/82/ΕΕ](#) (η οποία ακυρώθηκε από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την απόφασή του της 6ης Μαΐου 2014). Ο στόχος παραμένει ο ίδιος: ο τερματισμός της ανωνυμίας των οδηγών μη μονίμων κατοίκων και η δίωξη των τροχαίων παραβάσεων που διαπράττονται σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο είχε ταξινομηθεί το εν λόγω όχημα. Τα κράτη μέλη μπορούν να έχουν αμοιβαία πρόσβαση στα εθνικά δεδομένα σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων κάθε κράτους μέλους, χάρη σε μια διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ «εθνικών σημείων επαφής». Στην πράξη, αυτό σημαίνει ότι το κράτος μέλος όπου διαπράχθηκε η παράβαση οφείλει να αποφασίζει αν πρέπει ή όχι να ασκήσει δίωξη. Ο φερόμενος ως δράστης ενημερώνεται με μια ειδοποίηση παράβασης, για τις λεπτομέρειες της παράβασης, το ποσό του προστίμου το οποίο οφείλει να καταβάλει, τις διαδικασίες καταβολής καθώς και τις δυνατότητες προσφυγής. Η οδηγία, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα την προστασία των προσωπικών δεδομένων, εγγυάται τη συνεπή επιβολή των κυρώσεων έναντι των οδηγών άλλου κράτους μέλους για οκτώ μείζονος σοβαρότητας παραβάσεις επί θεμάτων οδικής ασφάλειας.

Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Το Κοινοβούλιο, σε πολυάριθμα ψηφίσματά του, έχει τονίσει τη σημασία της οδικής ασφάλειας. Όταν έλαβε θέση υπέρ του τρίτου προγράμματος δράσης της Επιτροπής (20032010) το 2005, είχε ήδη [ζητήσει την εκπόνηση μακροπρόθεσμου σχεδίου](#) πέραν του 2010, το οποίο να ορίζει μέτρα για την επίτευξη του οράματος για μηδενικό αριθμό θανατηφόρων ατυχημάτων στον τομέα της οδικής ασφάλειας («Vision Zero»). Το Κοινοβούλιο, στο [ψήφισμά](#) του της 27ης Σεπτεμβρίου 2011 για την οδική ασφάλεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την περίοδο 2011-2020, ζήτησε εκ νέου από την Επιτροπή να ορίσει ως μακροπρόθεσμο στόχο την πρόληψη όλων των θανατηφόρων ατυχημάτων στους δρόμους, συνέδεσε όμως τον στόχο αυτό με την συστηματική χρησιμοποίηση της τεχνολογίας στα οχήματα και την ανάπτυξη ποιοτικών δικτύων ITS. Το Κοινοβούλιο, επίσης, στο [ψήφισμά](#) του της 6ης Ιουλίου 2010 για ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές, κάλεσε την Επιτροπή να παρουσιάσει συνοπτική μελέτη σχετικά με τις



βέλτιστες πρακτικές των κρατών μελών όσον αφορά τις επιπτώσεις των συσκευών περιορισμού της ταχύτητας και εξέφρασε την ανησυχία του για την ασφάλεια των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών. Το Κοινοβούλιο πρότεινε επίσης έναν ενιαίο ορισμό των εννοιών της οδικής ασφάλειας για την βελτίωση της έρευνας επί των ατυχημάτων, εξασφαλίζοντας έτσι την συγκρισιμότητα των αποτελεσμάτων. Το έγγραφο εργασίας σχετικά με τα θύματα σοβαρών τραυματισμών στους δρόμους, που δημοσιεύτηκε από την Επιτροπή στις 19 Μαρτίου 2013, ανταποκρίνεται εν μέρει στο αίτημα του Κοινοβουλίου να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της στρατηγικής στον τομέα των οδικών ατυχημάτων. Στο έγγραφο αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ο στόχος της μείωσης, σε επίπεδο ΕΕ, του αριθμού των θυμάτων σοβαρών τραυματισμών (για την περίοδο 2015-2020) επισημαίνοντας ότι ένα σύστημα για τον ορισμό των σοβαρών τραυματισμών είναι ήδη σε λειτουργία σε ολόκληρη την Ένωση από το 2012. Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, από κοινού με την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών, υπέβαλε έκθεση πρωτοβουλίας με τίτλο «Διάσωση ζωών: ενίσχυση της ασφάλειας των αυτοκινήτων στην ΕΕ» που στη συνέχεια εγκρίθηκε ως ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις 14 Νοεμβρίου 2017. Το πρόγραμμα αυτό βασίζεται στην έκθεση της Επιτροπής ([COM\(2016\)0787](#)).

Στις 11 Μαρτίου 2014, το Κοινοβούλιο ενέκρινε σε πρώτη ανάγνωση μια θέση για τις κοινές ελάχιστες προδιαγραφές για τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων, τα έγγραφα ταξινόμησης και τους οδικούς ελέγχους των ελαφρών εμπορικών οχημάτων. Το τελικό κείμενο ([οδηγία 2014/45/ΕΕ](#)) συνέβαλε στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη διασυννοριακή αναγνώριση του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου. Στις 27 Φεβρουαρίου 2017, η Επιτροπή TRAN εξέτασε λεπτομερώς το θέμα του τεχνικού ελέγχου των μηχανοκίνητων οχημάτων και στις 20 Ιουνίου 2017 συζήτησε επίσης την έκθεση της Επιτροπής ([COM\(2017\)0099](#)) σχετικά με την εφαρμογή της [οδηγίας 2000/30/ΕΚ](#) για την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα (περίοδος αναφοράς 2013-2014). Οι συζητήσεις της επιτροπής TRAN επικεντρώθηκαν στις απάτες ταχογράφου και στην παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων, καθώς αποτελούν τεράστιο κίνδυνο για την ασφάλεια και τα δικαιώματα των καταναλωτών. Η Επιτροπή ανέφερε ότι εξετάζει τις επιλογές σχετικά με την καταγραφή των χιλιομετρητών, το ποινικό δίκαιο και τη διασυννοριακή ανταλλαγή πληροφοριών. Εν τω μεταξύ, το Κοινοβούλιο ενέκρινε νομοθετική έκθεση πρωτοβουλίας με τίτλο «[Παραποίηση μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων σε οχήματα με κινητήρα: Αναθεώρηση του νομικού πλαισίου της ΕΕ](#)». Το αρμόδιο θεματικό τμήμα του Κοινοβουλίου ανέθεσε επίσης την εκπόνηση μελέτης σχετικά με το ίδιο θέμα, με τίτλο «[Παραποίηση μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων — μέτρα πρόληψης της παραποίησης](#)» που δημοσιεύθηκε τον Νοέμβριο 2017. Ως μέρος της νομοθετικής ατζέντας «Η Ευρώπη σε κίνηση», η Επιτροπή επιθυμεί να τροποποιήσει τον [κανονισμό \(ΕΕ\) αριθ. 165/2014](#) με την πρόταση που δημοσιεύτηκε στις 31 Μαΐου 2017 ([COM\(2017\)0277](#)) με τίτλο «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του [κανονισμού \(ΕΚ\) αριθ. 561/2006](#) όσον αφορά τις στοιχειώδεις απαιτήσεις για τους μέγιστους ημερήσιους και εβδομαδιαίους χρόνους οδήγησης, τα ελάχιστα διαλείμματα και τις ελάχιστες ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 όσον αφορά τον εντοπισμό θέσης μέσω ταχογράφων» ([COM\(2017\)0277](#)). Το Κοινοβούλιο ενέκρινε τη



θέση του σε πρώτη ανάγνωση τον Απρίλιο του 2019 ενώ συνεχίζεται η διαδικασία συναπόφασης ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito
03/2020

