|  |  |
| --- | --- |
| Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  2019-2024 | EP logo RGB_Mute |

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΥ ΕΓΚΡΙΘΗΚΑΝ

P9\_TA(2021)0407

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

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

PE689.693

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 6ης Οκτωβρίου 2021 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 “Οράματος 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[[1]](#footnote-1) (οδηγία για τη διασυνοριακή επιβολή κυρώσεων),

– έχοντας υπόψη την οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για τις άδειες οδήγησης[[2]](#footnote-2) (οδηγία για την άδεια οδήγησης),

– 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 ρυμουλκουμένων 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[[3]](#footnote-3) (κανονισμός για τη γενική ασφάλεια),

– έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 27ης Απριλίου 2021 σχετικά με την έκθεση εφαρμογής που αφορά τις πτυχές της οδικής ασφάλειας της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο[[4]](#footnote-4),

– 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 τη δήλωση του Συμβουλίου της 7ης Οκτωβρίου 2015για την ποδηλασία ως φιλικού προς το κλίμα τρόπου μεταφοράς, που υπεγράφη από τους υπουργούς μεταφορών της ΕΕ στην ανεπίσημη συνάντηση στο Λουξεμβούργο,

– έχοντας υπόψη το άρθρο 54 του Κανονισμού του,

– έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0211/2021),

Α. 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 περισσότερα από 11 800 παιδιά και νέοι ηλικίας έως 17 ετών έχουν σκοτωθεί σε τροχαίες συγκρούσεις στην ΕΕ τα τελευταία 10 χρόνια· 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 αποτελούν ένα απαράδεκτο από ανθρώπινη και κοινωνική άποψη τίμημα για τους πολίτες της ΕΕ, ενώ το εξωτερικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων στην ΕΕ ανέρχεται στο 2 % περίπου του ετήσιου ΑΕγχΠ της·

Β. 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 ταυτόχρονη 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 η τεχνολογική πρόοδος, η συνδεσιμότητα, η αυτοματοποίηση και η συνεργατική οικονομία προσφέρουν νέες ευκαιρίες για την οδική ασφάλεια και την αντιμετώπιση της συμφόρησης, ιδίως στις αστικές περιοχές· λαμβάνοντας υπόψη ότι η ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ των μέτρων ασφάλειας και βιωσιμότητας και η επιδίωξη της στροφής προς τα μέσα δημόσιων μεταφορών και την ενεργό κινητικότητα θα μπορούσε να οδηγήσει σε χαμηλότερες εκπομπές CO2, να βελτιώσει την ποιότητα του αέρα και να συμβάλει στην ανάπτυξη πιο δραστήριων και υγιεινών τρόπων ζωής·

Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι επιβάτες αυτοκινήτων που έχουν βαθμολογηθεί με πέντε αστέρια στις δοκιμές Euro NCAP (Ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης των νέων μοντέλων αυτοκινήτων), εμφανίζουν 68 % χαμηλότερο κίνδυνο θανατηφόρου τραυματισμού και 23 % χαμηλότερο κίνδυνο σοβαρού τραυματισμού από τους επιβάτες αυτοκινήτων που έχουν βαθμολογηθεί με δύο αστέρια·

Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι το ποσοστό των θανάτων ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου από τροχαία ατυχήματα αυξάνεται, καθώς οι επιβαίνοντες στα αυτοκίνητα είναι οι αυτοί που κυρίως επωφελούνται από τα βελτιωμένα μέτρα ασφάλειας των οχημάτων και από άλλα μέτρα οδικής ασφάλειας· λαμβάνοντας υπόψη ότι το βάρος, η ισχύς και η τελική ταχύτητα των νέων αυτοκινήτων που πωλούνται στην ΕΕ αυξάνονται και ότι αυτό δημιουργεί μεγαλύτερους κινδύνους για την οδική ασφάλεια· λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να εξεταστεί επειγόντως και το θέμα της ασφάλειας των μοτοσικλετιστών, των ποδηλατών και των πεζών·

ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα μηχανοκίνητα δίκυκλα αντιπροσωπεύουν μόνο το 2 % του συνόλου των χιλιομέτρων που διανύονται, αλλά το 17 % του συνολικού αριθμού θανάτων στους δρόμους· λαμβάνοντας υπόψη ότι υφίστανται σημαντικές διαφορές μεταξύ των χωρών· λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ θα πρέπει να ενισχύσει κατά προτεραιότητα τις σχετικές δράσεις βελτίωσης της ασφάλειας αυτών ακριβώς των οχημάτων την επόμενη δεκαετία·

Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με μελέτη της Επιτροπής, μόνο το 8 % των θανατηφόρων ατυχημάτων λαμβάνει χώρα στους αυτοκινητόδρομους, ενώ 37 % συμβαίνουν στις αστικές περιοχές και 54 % σε αγροτικούς δρόμους· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι νέες επενδύσεις και η κατάλληλη συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών σε όλη τη διάρκεια ζωής τους είναι καίριας σημασίας για την οδική ασφάλεια·

Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν γίνεται αναφορά όλων των θυμάτων ατυχημάτων, πράγμα το οποίο στρεβλώνει τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία· λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να αναπτυχθούν αποτελεσματικές μέθοδοι δοκιμών για τον προσδιορισμό του πραγματικού αριθμού των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων·

Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η διασφάλιση ασφαλούς συμπεριφοράς εκ μέρους των χρηστών του οδικού δικτύου, όπως η μετακίνηση με τη σωστή ταχύτητα, η χρήση προστατευτικού εξοπλισμού, όπως ζώνες ασφαλείας και κράνη πρόσκρουσης, η οδήγηση χωρίς την επήρεια οινοπνεύματος και άλλων ναρκωτικών, η αποφυγή απόσπασης προσοχής των οδηγών, των αναβατών και των πεζών, και η επιβολή της διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην πρόληψη και τον περιορισμό των επιπτώσεων των σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων·

Ι. λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχουν ανισότητες όσον αφορά το φύλο, την ηλικία και τις κοινωνικές ομάδες σε σχέση με την κινητικότητα και την οδική ασφάλεια·

ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η επίτευξη των νέων στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια απαιτεί πιο εντατικές προσπάθειες και συνεργασίες για την ανάπτυξη ισχυρών ευρωπαϊκών πολιτικών οδικής ασφάλειας με τα ενδιαφερόμενα μέρη, τη στήριξη της έρευνας και της καινοτομίας ώστε να αναπτυχθούν λύσεις και πολιτικές στη βάση αξιόπιστων δεδομένων και ανάλυσης επιπτώσεων, καθώς και αυξημένα και στοχευμένα μέτρα επιβολής σε εθνικό επίπεδο και αποτελεσματική συνεργασία στην επιβολή των ποινών·

ΙΒ λαμβάνοντας υπόψη ότι το 40 έως 60 % του συνόλου των θανάτων που σχετίζονται με την εργασία είναι τροχαία ατυχήματα που συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της εργασίας ή κατά τη μετάβαση στην εργασία· λαμβάνοντας υπόψη ότι η κόπωση των οδηγών είναι συχνό φαινόμενο στους δρόμους της ΕΕ·

ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η εφαρμογή των εθνικών σχεδίων οδικής ασφάλειας και του νέου πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια απαιτεί σταθερούς και 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 τον μακροπρόθεσμο στρατηγικό στόχο της για σχεδόν μηδενικούς θανάτους και μηδενικούς σοβαρούς τραυματισμούς στις οδούς της ΕΕ έως το 2050 (Vision Zero), και τον μεσοπρόθεσμο στόχο της για μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών κατά 50 % έως το 2030 σύμφωνα με τη δήλωση της Βαλέτας· 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, περιφερειακό 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 δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών· ζητεί έναν λεπτομερή οδικό χάρη για την ανάληψη ενωσιακής δράσης, σύμφωνα με τον οποίο θα μετριέται η απόδοση, και θα ανατίθεται η ευθύνη για την υλοποίηση σε συγκεκριμένους φορείς·

3. πιστεύει, ωστόσο, ότι υπάρχει περιθώριο βελτίωσης όσον αφορά τους προαναφερθέντες ΒΔΕ και παροτρύνει την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο επέκτασης αυτών των δεικτών και επικαιροποίησής τους στο στρατηγικό σχέδιο δράσης της ΕΕ για την οδική ασφάλεια· πιστεύει ότι ο ΒΔΕ για τον προστατευτικό εξοπλισμό θα πρέπει να συμπληρωθεί από έναν ΒΔΕ που συλλέγει δεδομένα έκθεσης ανάλογα με την απόσταση και τον χρόνο μετακίνησης για όλους τους χρήστες των οδών και ανά τρόπο μεταφοράς και τύπους οδών, προκειμένου να γίνονται πιο κατανοητοί οι διάφοροι σχετικοί δείκτες συνθηκών κινδύνου· καλεί την Επιτροπή να εξακολουθήσει να συνεργάζεται στενά με τα κράτη μέλη ώστε να καθορίσει έναν ΒΔΕ για τις οδικές υποδομές, ο οποίος θα καταδεικνύει την ποιότητα ενός οδικού δικτύου ως προς την ασφάλεια, ανεξάρτητα από τη συμπεριφορά των χρηστών των οδών ή την τεχνολογία των οχημάτων, σύμφωνα με μια συμφωνηθείσα κοινή μεθοδολογία αξιολόγησης· εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι οι ΒΔΕ για την ασφάλεια των οχημάτων παραβλέπουν την ασφάλεια των μηχανοκίνητων δίτροχων οχημάτων· καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει δείκτη ασφάλειας οχημάτων για οχήματα κατηγορίας L και υπογραμμίζει την ανάγκη να συμπεριληφθούν σε αυτόν όλοι οι ΒΔΕ για τα οχήματα της κατηγορίας L·

4. επισημαίνει ότι η χρηματοδότηση από την ΕΕ είναι ζωτικής σημασίας για την επένδυση σε βιώσιμες και έξυπνες λύσεις οδικής ασφάλειας και την επιτάχυνση της υλοποίησης αποτελεσμάτων στο πλαίσιο της οδικής ασφάλειας σε όλη την ΕΕ· καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει και να αυξήσει τις επενδύσεις στην οδική ασφάλεια της ΕΕ σε όλα τα σχετικά χρηματοδοτικά ενωσιακά προγράμματα, καθώς και στην έρευνα και την καινοτομία· καλεί επίσης όλα τα κράτη μέλη να διαθέσουν επαρκές μέρος του εθνικού προϋπολογισμού τους, το οποίο, σε συνδυασμό με κονδύλια της ΕΕ, θα καταστήσει δυνατή την εφαρμογή των εθνικών προγραμμάτων οδικής ασφάλειας και του νέου πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030· καλεί τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν εθνικά ταμεία οδικής ασφάλειας ως μηχανισμούς για την είσπραξη προστίμων σύμφωνα με τους κώδικες κυκλοφορίας τους, και για την ανακατανομή των χρημάτων που συγκεντρώνονται υπέρ της οδικής ασφάλειας· καλεί την Επιτροπή να επεκτείνει σε όλα τα κράτη μέλη το πρόγραμμα ανταλλαγών της ΕΕ για την οδική ασφάλεια, το οποίο έχει σχεδιαστεί για τη βελτίωση των επιδόσεων οδικής ασφάλειας, αλλά επί του παρόντος επικεντρώνεται σε μόλις έξι κράτη μέλη·

5. ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν ένα εθνικό παρατηρητήριο για την οδική ασφάλεια με στόχο τη συλλογή, την επεξεργασία και τη διατήρηση εθνικής βάσης δεδομένων για την οδική ασφάλεια· καλεί τα κράτη μέλη να ευθυγραμμίσουν τις εθνικές στρατηγικές τους για την οδική ασφάλεια με τους στόχους του πλαισίου πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030, και να αποκαταστήσουν, το συντομότερο δυνατόν τις ελλείψεις·

*Ασφαλείς υποδομές*

6. καλεί τα κράτη μέλη και την Επιτροπή να δώσουν προτεραιότητα σε επενδύσεις που δημιουργούν όφελος για την οδική ασφάλεια, με ιδιαίτερη προσοχή στις ζώνες με τη μεγαλύτερη συχνότητα ατυχημάτων, συμπεριλαμβανομένων κατά προτεραιότητα των επενδύσεων στη συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών και στην κατασκευή νέων υποδομών, όπου απαιτούνται· επιδοκιμάζει το γεγονός ότι ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» για την περίοδο 2021-2027 προβλέπει τη χρηματοδότηση ασφαλών υποδομών και σχεδίων κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της οδικής ασφάλειας· καλεί την Επιτροπή να προωθήσει περαιτέρω τις ευκαιρίες χρηματοδότησης της ΕΕ μέσω του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», των περιφερειακών ταμείων και ταμείων συνοχής, του InvestEU και της πλατφόρμας για ασφαλέστερες μεταφορές που δρομολογήθηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), ιδίως στα κράτη μέλη με σχετικά χαμηλές επιδόσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας· τονίζει ότι είναι σημαντικό να καταστούν σαφέστερα τα κριτήρια επιλεξιμότητας για τα εν λόγω μέσα όσον αφορά τις δράσεις για την οδική ασφάλεια· καλεί την Επιτροπή να στηρίξει και να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να επενδύσουν σε ένα ασφαλέστερο, πιο βιώσιμο, ανθεκτικό και πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών μέσω των εθνικών σχεδίων ανάκαμψης και ανθεκτικότητας· καλεί την Επιτροπή να καθορίσει στην αναθεώρηση του κανονισμού για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)[[5]](#footnote-5) τις βάσεις για μελλοντικές επενδυτικές αποφάσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής ενός σχεδίου παρακολούθησης του κεντρικού δικτύου όσον αφορά τη συντήρηση σε επίπεδο ΕΕ·

7. 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 προτείνεται στους πρόσφατα αναθεωρημένους κανόνες της ΕΕ για την ασφάλεια των υποδομών[[6]](#footnote-6) 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 τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την οδηγία, να θεσπίσουν εθνικά συστήματα εθελοντικής αναφοράς, τα οποία θα πρέπει να είναι προσβάσιμα στο διαδίκτυο και να είναι διαθέσιμα σε όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου, προκειμένου να διευκολυνθεί η συλλογή δεδομένων σχετικά με περιστατικά που μεταδίδονται από τους χρήστες του οδικού δικτύου και τα οχήματα, καθώς και κάθε άλλης σχετικής με την ασφάλεια πληροφορίας που θεωρείται από τον αναφέροντα ως πραγματικός ή δυνητικός κίνδυνος για την ασφάλεια των οδικών υποδομών, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι πολίτες της ΕΕ συμβάλλουν ταχέως, άμεσα και με διαφάνεια στην ασφάλεια· 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, καθώς και των στοιχείων που είναι σημαντικά για την ασφάλεια των ενεργητικών χρηστών των οδών·

8. 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· υπενθυμίζει τη σημασία της αποδοτικότητας των οδικών σημάνσεων και σημάτων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης, της ορατότητας και της αντανακλαστικότητάς τους, ώστε να καταστούν πιο αποτελεσματικά τα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης, όπως το ευφυές σύστημα ελέγχου ταχύτητας και το σύστημα παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας· τονίζει τη σημασία της χρήσης υποδομής για την κατασκευή ευανάγνωστων, σαφών και «συγχωρητικών» δρόμων, για την ασφάλεια όλων των χρηστών του δρόμου, ειδικά σε επικίνδυνες περιοχές ή σε περιοχές που χαρακτηρίζονται από ισχυρή παρουσία ευάλωτων χρηστών του δρόμου·

9. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να σχεδιάσουν απαιτήσεις ποιότητας για τις υποδομές πεζοπορίας και ποδηλασίας, ούτως ώστε να αντιμετωπιστεί το χαμηλό επίπεδο ασφάλειας για τους ενεργητικούς χρήστες των οδών· καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει κοινά προγράμματα σπουδών της ΕΕ για τους ελεγκτές και τους επιθεωρητές των οδικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένης ειδικής κατάρτισης σχετικά με τις ανάγκες των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, στο πλαίσιο του νέου φόρουμ Ευρωπαίων ελεγκτών οδικής ασφάλειας·

10. σημειώνει ότι οι χρήστες των οδών με μειωμένη κινητικότητα και άλλες αναπηρίες έχουν ειδικές ανάγκες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον σχεδιασμό και την κατασκευή νέων οδικών υποδομών· καλεί τα κράτη μέλη να στηρίξουν επενδύσεις σε έργα που στοχεύουν σε οδικές υποδομές χωρίς αποκλεισμούς και προσβάσιμες για όλους·

11. σημειώνει ότι, σύμφωνα με την τελευταία αναθεώρηση των κανόνων ασφάλειας των υποδομών της ΕΕ, η Επιτροπή υποχρεούται να εξετάσει το ενδεχόμενο να αναθεωρήσει, έως το 2021, την οδηγία 2004/54/ΕΚ σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες[[7]](#footnote-7) και να εξετάσει το ενδεχόμενο να εγκρίνει μια νέα νομοθετική πρόταση σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας για τις γέφυρες· καλεί την Επιτροπή να βελτιώσει περαιτέρω την ασφαλή χρήση των σηράγγων, μεταξύ άλλων, μέσω της διοργάνωσης εκστρατειών ενημέρωσης και της εκπόνησης σχετικών μελετών·

12. ενθαρρύνει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να συγκροτήσουν μια ομάδα εμπειρογνωμόνων για την ανάπτυξη ενός πλαισίου ταξινόμησης οδών που θα αντιστοιχίζει καλύτερα τα όρια ταχύτητας με τον σχεδιασμό και τη διαμόρφωση των οδών, σύμφωνα με την προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος·

13. ζητεί τη λήψη μέτρων για την περαιτέρω ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στους αστικούς κόμβους και τις προαστικές και αγροτικές περιοχές και τη βελτίωση της επιχειρησιακής ασφάλειας καθ’ όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής υποδομών ζωτικής σημασίας, όπως σηράγγων και γεφυρών, εξετάζοντας συγχρόνως τη χρήση νέων τεχνολογιών παρακολούθησης των ευάλωτων υποδομών, και τον καθορισμό συγκεκριμένων στόχων ασφάλειας και ποιοτικών απαιτήσεων κατά την επικείμενη αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ·

14. καλεί τα κράτη μέλη να αναγνωρίσουν τη σημασία της στροφής προς ενεργούς τρόπους μεταφοράς, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο και βιώσιμα μέσα δημόσιων μεταφορών, ως σημαντικών εργαλείων για τη μείωση των κινδύνων στους δρόμους, και να διαθέσουν επαρκείς επενδύσεις για τον σκοπό αυτό· χαιρετίζει, στο πλαίσιο αυτό, την έναρξη της πρωτοβουλίας για την πλατφόρμα ασφαλέστερων μεταφορών, η οποία ζητεί ρητά καλύτερες υποδομές για βιώσιμες μεταφορές, μεταξύ άλλων για ποδηλάτες και πεζούς, και έργα μετριασμού των ατυχημάτων· καλεί την Επιτροπή και την ΕΤΕπ να ξεκινήσουν εκστρατείες ενημέρωσης προκειμένου να διασφαλίσουν ότι όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη είναι επαρκώς ενημερωμένα σχετικά με τις συνθήκες και τα πλεονεκτήματα χρήσης τους·

15. ζητεί να αυξηθούν οι συνέργειες μεταξύ του ευρωπαϊκού δικτύου ποδηλατοδρόμων EuroVelo και του ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να καταστούν ασφαλέστερες και καλύτερα συνδεδεμένες οι ποδηλατικές υποδομές· τονίζει τη σημασία της διασφάλισης συνεχών διαδρομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα έργα ΔΕΔ-Μ, όπου αυτό είναι εφικτό· καλεί την Επιτροπή να ενθαρρύνει τη μετατροπή των μη χρησιμοποιημένων σιδηροδρομικών τμημάτων και να υποστηρίξει ενεργά τη διατροπικότητα και τη διασύνδεση ποδηλάτων και τρένων· σημειώνει ότι νέες μορφές υποδομών, όπως προηγμένες γραμμές στάσης, κιβώτια ποδηλάτων, ποδηλατόδρομοι ή ποδηλατικές αρτηρίες, προσφέρουν νέες ευκαιρίες ασφαλούς ενεργητικής κινητικότητας· τονίζει την ανάγκη να καταβληθούν προσπάθειες για την εναρμόνιση και την επιβολή των κανόνων σχετικά με την οδική σηματοδότηση, προκειμένου να αποφευχθεί η σύγχυση και να αυξηθεί η ασφάλεια και η ευκολία χρήσης·

16. πιστεύει ότι η Επιτροπή θα πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίσει ότι οι υποδομές ποδηλασίας και πεζοπορίας οι οποίες δημιουργούνται στα κράτη μέλη ως απόκριση στην πανδημία COVID-19, θα εξακολουθούν να υφίστανται και θα επεκταθούν, προκειμένου να προαχθεί περαιτέρω η ασφαλής ενεργητική μετακίνηση·

17. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να συνεργαστούν στενά με τις περιφέρειες και τις πόλεις προκειμένου να ολοκληρωθούν οι σχετικές υποδομές του «τελευταίου χιλιομέτρου» και οι διατροπικές και διασυνοριακές συνδέσεις σε ολόκληρο το ΔΕΔ-Μ, ώστε να καταστεί δυνατή μια πιο απρόσκοπτη και αποδοτική χρήση υποδομών και υπηρεσιών η οποία θα βελτιώνει την οδική ασφάλεια·

***Ασφαλή οχήματα***

18. 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 δυνατότητα να σωθούν περίπου 7 300 ζωές και να αποφευχθούν 38 900 σοβαροί τραυματισμοί έως το 2030· καλεί την Επιτροπή να εγκρίνει ένα φιλόδοξο και έγκαιρο παράγωγο δίκαιο, που θα απαιτήσει να είναι όλα τα νέα οχήματα εξοπλισμένα με ευφυή συστήματα ελέγχου ταχύτητας (ISA) υψηλών επιδόσεων· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή να εξετάσει την πρακτική εφαρμογή της υποχρέωσης εξοπλισμού των μοτοσικλετών με τα συστήματα αυτά, καθώς και τη σκοπιμότητα, την αποδοχή και τις πιθανές επιπτώσεις για την οδική ασφάλεια του ευφυούς ελέγχου ταχύτητας επόμενης γενιάς για αυτοκίνητα, ημιφορτηγά, φορτηγά και λεωφορεία·

19. υπενθυμίζει τη σημασία της καινοτομίας στην τεχνολογία των οχημάτων, η οποία μπορεί να συμβάλει τόσο στον μετριασμό της σοβαρότητας των ατυχημάτων, όσο και στη μείωση της πιθανότητας ατυχημάτων μέσω εξοπλισμού ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας· καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει τα μελλοντικά πρότυπα για τα επιβατικά οχήματα υπό το πρίσμα των νέων τεχνολογικών εξελίξεων και να λάβει υπόψη παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάσουν την οδική ασφάλεια, όπως η μάζα, η ισχύς, η ταχύτητα και το μέγεθος της μετωπικής επιφάνειας·

20. καλεί την Επιτροπή να επιβάλει την εγκατάσταση συστήματος αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση στις μοτοσικλέτες όλων των κατηγοριών στο πλαίσιο της επικείμενης αναθεώρησης της έγκρισης τύπου για τα οχήματα κατηγορίας L· καλεί την Επιτροπή να επεκτείνει τις κατηγορίες οχημάτων στις οποίες η εγκατάσταση του συστήματος eCall είναι υποχρεωτική, ιδίως όσον αφορά τα μηχανοκίνητα δίτροχα οχήματα·

21. καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει περαιτέρω τις απαιτήσεις για την αντοχή στις συγκρούσεις στην έγκριση τύπου οχήματος και να τις συμπεριλάβει σε μελλοντικές νομοθετικές αναθεωρήσεις, που θα πρέπει να ενσωματώσουν επίσης τα πιο πρόσφατα κριτήρια των δοκιμών σύγκρουσης Euro NCAP με τα οποία παρακολουθούνται οι επιπτώσεις μιας σύγκρουσης σε άλλα οχήματα ή σε ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, με στόχο την επίτευξη εναρμόνισης των ελάχιστων προτύπων και την ίσου επιπέδου ασφάλεια των επιβατών ·

22. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να στηρίξουν στις πόλεις την προσπάθεια δημιουργίας βάσεων δεδομένων για τα όρια ταχύτητας, προκειμένου να υποστηριχθεί η ανάπτυξη τεχνολογίας ευφυούς ελέγχου ταχύτητας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια·

23. τονίζει ότι ο κίνδυνος και η συχνότητα ατυχημάτων μεταξύ φορτηγών και ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου θα μπορούσαν να μειωθούν σημαντικά μέσω της ευρείας χρήσης συστημάτων υποβοήθησης στροφής· τονίζει ότι τα συστήματα υποβοήθησης στροφής θα καταστούν υποχρεωτικά για νέα είδη φορτηγών το 2022 και για όλα τα νέα φορτηγά το 2024· καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για τα συστήματα υποβοήθησης στροφής, προκειμένου να προωθήσει τα οφέλη της εν λόγω τεχνολογίας και να ενθαρρύνει τα ενδιαφερόμενα μέρη να εξοπλίσουν οικειοθελώς το δυνατόν συντομότερα τα υφιστάμενα και νέα οχήματα με συστήματα υποβοήθησης στροφής· επιδοκιμάζει τις πρωτοβουλίες οι οποίες υποστηρίζουν την οικειοθελή καθιέρωση υποχρεωτικών συστημάτων υποβοήθησης στροφής· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να στηρίξουν οικονομικά την εγκατάσταση συστημάτων υποβοήθησης στροφής σε νέα και ήδη υφιστάμενα οχήματα·

24. υπογραμμίζει ότι η παραποίηση και η απάτη σε ηλεκτρονικά χαρακτηριστικά ασφαλείας, όπως προηγμένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης, συνεπάγονται υψηλό κίνδυνο για την ασφάλεια και, ως εκ τούτου, πρέπει να αντιμετωπιστούν μέσω ειδικής εκπαίδευσης σε θέματα ελέγχου της ακεραιότητας του λογισμικού των επιθεωρητών·

25. καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει πρότυπα για δοκιμές συγκρούσεως με χρήση ανδρεικέλων, τα οποία θα είναι πιο αντιπροσωπευτικά από διάφορες απόψεις, όπως την ηλικία, το φύλο, το μέγεθος και το ύψος των χρηστών τόσο εντός όσο και εκτός του οχήματος·

26. καλεί αφενός τα κράτη μέλη να παράσχουν φορολογικά κίνητρα και αφετέρου τους ιδιωτικούς ασφαλιστές να προσφέρουν ελκυστικά συστήματα ασφάλισης αυτοκινήτων για την αγορά και τη χρήση οχημάτων με τα υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας· καλεί την Επιτροπή να αναθεωρήσει τη νομοθεσία σχετικά με τη σήμανση των αυτοκινήτων, ώστε να περιλαμβάνονται πρόσθετες πληροφορίες στο σημείο πώλησης αλλά και ψηφιακά όσον αφορά την αξιολόγηση της ασφάλειας των νέων οχημάτων·

27. συμφωνεί με την απαίτηση να καταστούν υποχρεωτικές οι υπενθυμίσεις ζωνών ασφαλείας για όλα τα καθίσματα, στο πλαίσιο του αναθεωρημένου κανονισμού για τη γενική ασφάλεια, και καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει πρότυπα για τις απαιτήσεις ενημέρωσης σχετικά με τις παραμέτρους ασφάλειας των συστημάτων συγκράτησης παιδιών· καλεί τα κράτη μέλη να ξεκινήσουν εκστρατείες ενημέρωσης για γονείς και κηδεμόνες σχετικά με την ασφάλεια των παιδιών στις οδικές μεταφορές και να συνεχίσουν τις προσπάθειες ευαισθητοποίησης σχετικά με την ανάγκη χρήσης της ζώνης ασφαλείας, τόσο στα εμπρός όσο και στα πίσω καθίσματα, δεδομένων των κινδύνων που ενέχονται για τους επιβαίνοντες σε πολλά από τα οχήματα που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος, και θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται στα επόμενα έτη, τα οποία δεν διαθέτουν τέτοιου είδους τεχνολογία υπενθύμισης πρόσδεσης της ζώνης ασφαλείας·

28. παροτρύνει την Επιτροπή, σύμφωνα με το ψήφισμα του Κοινοβουλίου της 27ης Απριλίου 2021 για την εφαρμογή της έκθεσης 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· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, τις αρμόδιες αρχές να διασφαλίσουν πρόσθετη κατάρτιση, αναβάθμιση των δεξιοτήτων και επανειδίκευση των επιθεωρητών που διενεργούν τις περιοδικές τεχνικές επιθεωρήσεις· απαιτεί αυστηρότερες απαιτήσεις αυτοδιάγνωσης οχημάτων προκειμένου να αποτραπεί τελικά η δυσλειτουργία προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης οδήγησης, τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να ενισχύουν την ασφάλεια·

29. εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι δεν είναι υποχρεωτικές οι διατάξεις της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο που αφορούν την επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου· καλεί την Επιτροπή να προτείνει την ενίσχυση αυτών των διατάξεων στην επόμενη αναθεώρηση·

30. τονίζει ότι χρειάζεται να καταβληθούν περισσότερες προσπάθειες προκειμένου να αποτραπεί η παραποίηση των δεδομένων οδομετρητών, ώστε να διασφαλιστεί η ποιότητα και η ασφάλεια των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων· καλεί, ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη να χρησιμοποιήσουν το σύστημα ανταλλαγής δεδομένων των οδομετρητών που αναπτυχθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών της Επιτροπής (ΓΔ MOVE), την πλατφόρμα EU MOVEHUB και την ενότητα ODOCAR, σύμφωνα με το πιλοτικό σχέδιο που προτάθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (OREL)·

31. 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·

32. ζητεί από την Επιτροπή να αξιολογήσει, στο μεταξύ, τους κινδύνους για την οδική ασφάλεια των συστημάτων υποβοηθούμενης οδήγησης που είναι επί του παρόντος διαθέσιμα, όπως η υπερβολική εξάρτηση του οδηγού από αυτά και η διάσπαση της προσοχής· καλεί την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο θέσπισης απαίτησης για τον εξοπλισμό των κινητών και ηλεκτρονικών συσκευών των οδηγών με ένα «ασφαλή τρόπο οδήγησης» και την τυποποιημένη εγκατάσταση άλλων τεχνολογικών εργαλείων για τη μείωση της διάσπασης της προσοχής κατά την οδήγηση·

33. τονίζει ότι, όπως επισήμανε η Επιτροπή στο στρατηγικό σχέδιο δράσης της ΕΕ για την οδική ασφάλεια, οι δημόσιες συμβάσεις αποτελούν ενδιαφέρουσα ευκαιρία για θετικό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια· καλεί την Επιτροπή να λάβει ρητά υπόψη το γεγονός ότι η οικονομικά συμφερότερη προσφορά σε δημόσιες συμβάσεις που αφορούν οδικές δημόσιες συγκοινωνίες θα πρέπει να αξιολογείται με βάση την καλύτερη αναλογία τιμής-ποιότητας, όπου θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται η ασφάλεια του οχήματος, η καινοτομία, η ποιότητα, η βιωσιμότητα και τα κοινωνικά ζητήματα· παροτρύνει τα κράτη μέλη και τις αναθέτουσες αρχές να λαμβάνουν υπόψη θέματα ασφάλειας μεταξύ των βασικών κριτηρίων κατά την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων για υπηρεσίες οδικών μεταφορών·

34. 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 τη διαχείριση των πτυχών της ασφάλειας και την τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας για την ασφαλή χρήση των εν λόγω συσκευών· υπενθυμίζει στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη την ανάγκη να υλοποιήσουν εκστρατείες ευαισθητοποίησης και εκπαίδευσης σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο σχετικά με την ασφαλή χρήση συσκευών μικροκινητικότητας, με ιδιαίτερη εστίαση στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να ανταλλάξουν βέλτιστες πρακτικές σχετικά με τον τρόπο βελτίωσης της ασφαλούς χρήσης των συσκευών μικροκινητικότητας·

35. καλεί την Επιτροπή να επικαιροποιήσει τις προδιαγραφές της Βάσης δεδομένων τροχαίων ατυχημάτων της ΕΕ (CARE) εντάσσοντας τις συγκρούσεις συσκευών μικροκινητικότητας, όπως ηλεκτρικά σκούτερ και άλλα ηλεκτροκίνητα ποδήλατα· καλεί τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν συγκεκριμένα προληπτικά μέτρα ασφάλειας σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη βάση δεδομένων CARE·

***Ασφαλής χρήση του οδικού δικτύου***

36. 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 ουσιών[[8]](#footnote-8)· σημειώνει ότι η σύσταση της ΕΕ σχετικά με το επιτρεπόμενο ποσοστό αλκοολαιμίας χρονολογείται από το 2001· καλεί την Επιτροπή να επικαιροποιήσει τις εν λόγω συστάσεις και να συμπεριλάβει σε αυτές 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· τονίζει ότι η εναρμόνιση των επιτρεπόμενων επιπέδων αλκοολαιμίας στην ΕΕ για όλες τις κατηγορίες οχημάτων θα διευκολύνει τις συγκρίσεις στο πλαίσιο των βασικών δεικτών επιδόσεων όσον αφορά τη νηφαλιότητα κατά την οδήγηση· καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει κατευθυντήριες γραμμές για την επισήμανση των φαρμάκων που επηρεάζουν την ικανότητα των ατόμων να οδηγήσουν ένα όχημα και να δρομολογήσει εκστρατείες ενημέρωσης για την αύξηση της ευαισθητοποίησης σχετικά με τις ιατρικές υπηρεσίες σε αυτό τον τομέα και τους οικογενειακούς γιατρούς· 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·

37. 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, με δυνατότητα για υψηλότερα όρια σε κύριους αρτηριακούς δρόμους και με κατάλληλη προστασία για ευάλωτους χρήστες του δρόμου· καλεί τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα στην επιβολή ορίων ταχύτητας και στην επικοινωνία υψηλής ποιότητας όσον αφορά τον κεντρικό ρόλο της ταχύτητας και της διαχείρισης της ταχύτητας· καλεί τα κράτη μέλη να επιβάλουν κυρώσεις για να αποτρέπουν την υπέρβαση ταχύτητας, και να εισαγάγουν συστήματα βαθμών ποινής, να εξετάσουν δε το ενδεχόμενο καθιέρωσης μαθημάτων ευαισθητοποίησης σχετικά με την ταχύτητα με στόχο την επανεκπαίδευση των κατά συρροή παραβατών·

38. σημειώνει ότι, σύμφωνα με εκτιμήσεις της Επιτροπής[[9]](#footnote-9), 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 διασυνοριακή επιβολή των τροχαίων παραβάσεων από το 2015, αλλά εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι το υφιστάμενο πλαίσιο για τη διασυνοριακή επιβολή κυρώσεων για τροχαίες παραβάσεις που προβλέπεται στην οδηγία για τη διασυνοριακή επιβολή κυρώσεων δεν διασφαλίζει επαρκώς τη διεξαγωγή ερευνών για την επιβολή ποινών ή την αναγνώριση αποφάσεων περί κυρώσεων· πιστεύει ότι η βελτίωση της διασυνοριακής επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, θα βελτίωνε και τη συμμόρφωση με τους εν λόγω κανόνες και θα λειτουργούσε 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, καθώς και να αναθεωρήσει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για να συμπεριλάβει την επιβολή διοδίων προκειμένου να αποφευχθεί η επικίνδυνη οδήγηση και να διατηρηθεί η ποιότητα της υποδομής·

39. 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, καθώς και τα προγράμματα κατάρτισης, ειδικά για επαγγελματίες οδηγούς· καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει ελάχιστα πρότυπα για την εκπαίδευση των οδηγών και την κυκλοφοριακή αγωγή, ευθυγραμμίζοντας σταδιακά τη μορφή, το περιεχόμενο και τους στόχους των μαθημάτων οδήγησης σε ολόκληρη την ΕΕ, και να εξετάσει το ενδεχόμενο να ενταχθεί στην επικείμενη αναθεώρηση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης ο πίνακας στόχων εκπαίδευσης οδηγών, ο οποίος περιλαμβάνει τρεις κατηγορίες: γνώση και δεξιότητες, παράγοντες αύξησης επικινδυνότητας και αυτοαξιολόγηση· καλεί, επίσης, την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο καθιέρωσης ενός συστήματος διαβαθμισμένης αδειοδότησης που θα ενθαρρύνει τους αρχάριους οδηγούς να αποκτήσουν μεγαλύτερη εμπειρία σε ανώτερου επιπέδου δεξιότητες, όπως η παρακολούθηση της κυκλοφορίας, η αυτοαξιολόγηση και η αντίληψη κινδύνου, περιορίζοντας παράλληλα ορισμένες δραστηριότητες υψηλού κινδύνου, όπως η οδήγηση τη νύχτα και με επιβάτες, και λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες κινητικότητας των ατόμων που ζουν σε περιοχές με μεγάλες αποστάσεις και έχουν περιορισμένη πρόσβαση σε δημόσια μέσα μεταφοράς· καλεί, επιπλέον, την Επιτροπή να προωθήσει την περαιτέρω εναρμόνιση των ελάχιστων προτύπων για τους εκπαιδευτές οδήγησης, μεταξύ άλλων την περιοδική κατάρτιση, την κατάρτιση σχετικά με την αντίληψη κινδύνων, την αυστηρότερη ελάχιστη εκπαίδευση και τις δεξιότητες επικοινωνίας· σημειώνει με ανησυχία ότι έχουν αναφερθεί περιπτώσεις παράτυπης έκδοσης αδειών οδήγησης σε πολλά κράτη μέλη και καλεί την Επιτροπή να παρακολουθεί το ζήτημα αυτό·

40. καλεί την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο να καταστήσει υποχρεωτική τη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση και τις εξετάσεις για την απόκτηση άδειας οδήγησης για όλες τις κατηγορίες μηχανοκίνητων δικύκλων·

41. καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει βασικούς δεικτών επιδόσεων (ΒΔΕ) σχετικά με την παροχή κυκλοφοριακής αγωγής και εκπαίδευσης σε θέματα κινητικότητας στα κράτη μέλη της ΕΕ, και να αναπτύξει εργαλεία της ΕΕ για τον σχεδιασμό, την εφαρμογή και την αξιολόγηση της κυκλοφοριακής αγωγής και της εκπαίδευσης σε θέματα κινητικότητας· ενθαρρύνει όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ να διασφαλίσουν την παροχή κυκλοφοριακής αγωγής υψηλής ποιότητας, η οποία θα πρέπει να ξεκινά στο σχολείο και να εντάσσεται σε ένα πλαίσιο δια βίου μάθησης·

42. σημειώνει ότι η πανδημία COVID-19 έχει οδηγήσει στην επέκταση του τομέα της κατ’ οίκον διανομής και ειδικότερα στη χρήση ημιφορτηγών, μηχανοκίνητων δικύκλων, όπως μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων, με ανάδειξη νέων τύπων εργασίας σε πλατφόρμες και επιχειρηματικά μοντέλα· καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει την κατάλληλη κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών και να αντιμετωπίσει το ζήτημα της κόπωσης και της υπέρβασης ταχύτητας των οδηγών, ιδίως λόγω της μεγάλης αύξησης του αριθμού των κατ’ οίκον παραδόσεων· καλεί επίσης την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο να καταστήσει αυστηρότερο το καθεστώς τεχνικού ελέγχου και να θεσπίσει την υποχρέωση πρόσθετων ελέγχων για τα ημιφορτηγά που χρησιμοποιούνται από τους φορείς παροχής υπηρεσιών παράδοσης δεμάτων μετά από ένα συγκεκριμένο χιλιομετρικό προσδόκιμο, καθώς και να εξετάσει το ενδεχόμενο επέκτασης της υποχρέωσης αυτής και σε άλλα οχήματα των κατηγοριών αυτών που χρησιμοποιούνται για άλλους εμπορικούς σκοπούς στο πλαίσιο της αναθεώρησης της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο· καλεί την Επιτροπή να προωθήσει σύσταση σχετικά με την ασφάλεια του προσωπικού των υπηρεσιών κατ’ οίκον διανομής, καθώς και απαιτήσεων για τους εργοδότες και τις επιχειρήσεις, ώστε να διασφαλιστεί η παροχή και η χρήση εξοπλισμού ασφαλείας και ασφαλών οχημάτων, καθώς και η εκπαίδευση σε ψηφιακά εργαλεία που πιθανόν θα χρειαστεί να χρησιμοποιούν, όπως εφαρμογές και διαδραστικές πλατφόρμες·

43. εκφράζει βαθιά ανησυχία για την κόπωση των οδηγών στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές που αποτελεί αιτία τροχαίων ατυχημάτων· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή να διασφαλίσει την ορθή εφαρμογή της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων[[10]](#footnote-10) όσον αφορά τις πτυχές της οδικής ασφάλειας· καλεί την Επιτροπή να καθιερώσει έναν ΒΔΕ για την κόπωση των οδηγών στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές· ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αυξήσουν τον αριθμό των ασφαλών χώρων στάθμευσης στο ΔΕΔ-Μ και να διασφαλίσουν ότι είναι προσαρμοσμένοι στις ανάγκες των οδηγών, να παράσχουν δε πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητά τους με τη βοήθεια ενός ενημερωμένου και φιλικού προς τον χρήστη δικτυακού τόπου· καλεί την Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον η εγκατάσταση κλιματιστικών ή αντίστοιχων συστημάτων κλιματισμού για καμπίνες στα βαρέα φορτηγά οχήματα θα μπορούσε να έχει θετικό αντίκτυπο στην κόπωση των οδηγών και την οδική ασφάλεια, δεδομένου ότι αυτά τα συστήματα μπορούν να λειτουργούν ανεξάρτητα από τον κύριο κινητήρα·

44. επισημαίνει ότι η αποτελεσματική και πλήρης απόκριση μετά τη σύγκρουση περιλαμβάνει, εκτός από την ιατρική περίθαλψη και αποκατάσταση, την παροχή ψυχολογικής και κοινωνικής υποστήριξης, την αναγνώριση για τα θύματα και την ενδελεχή έρευνα για τον εντοπισμό των αιτιών των συγκρούσεων, καθώς και μέτρα για την πρόληψη της επανάληψής τους στο μέλλον, αλλά και ποινικές και αστικές διαδικασίες, κατά περίπτωση· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη να καθιερώσουν στενότερη συνεργασία μεταξύ των αρχών για την οδική ασφάλεια και του τομέα της υγείας, και να επιβάλουν την ορθή χρήση των λωρίδων έκτακτης ανάγκης για την επίσπευση των επιχειρήσεων διάσωσης· καλεί, επιπλέον, την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να παρέχουν επαρκή χρηματοδότηση για αποτελεσματικές υποδομές έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων εναέριων ιατρικών υπηρεσιών, κυρίως σε απομακρυσμένες, ορεινές και νησιωτικές περιοχές· καλεί την Επιτροπή να καταστήσει υποχρεωτική την εκπαίδευση στην παροχή πρώτων βοηθειών κατά τη μελλοντική αναθεώρηση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης· καλεί τα κράτη μέλη να εντάξουν την παράμετρο των λωρίδων έκτακτης ανάγκης στους εθνικούς κώδικες οδικής κυκλοφορίας και να δρομολογήσουν περαιτέρω εκστρατείες ευαισθητοποίησης· υπενθυμίζει τη σημασία της αποτελεσματικής μετέπειτα υποστήριξης των θυμάτων·

45. καλεί τα κράτη μέλη να αναπτύξουν κύρια δίκτυα παροχής υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης σε περιπτώσεις ατυχημάτων και να εγκρίνουν κατευθυντήριες γραμμές για την αμοιβαία συνεργασία, ώστε οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης να μπορούν να μεταφέρουν γρήγορα τους ασθενείς, μεταξύ άλλων και σε διασυνοριακό επίπεδο·

46. 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, καθώς και να εκπονούν και να δημοσιεύουν ετήσια έκθεση παρακολούθησης στην οποία θα αναλύονται οι στόχοι και τα αποτελέσματα που έχουν επιτευχθεί· υπογραμμίζει ότι μόνο καλά αιτιολογημένες, καλά δημοσιοποιημένες συνεπείς δραστηριότητες επιβολής της νομοθεσίας και υποχρεωτικής εκπαίδευσης μπορούν να έχουν μακροχρόνιο αντίκτυπο στις συμπεριφορές οδήγησης· σημειώνει ότι η αποδοτικότητα ενισχύεται περαιτέρω εάν η διαχείριση των προστίμων για παραβάσεις που εντοπίζονται αυτοματοποιηθεί σε μεγάλο βαθμό·

47. σημειώνει ότι η οδήγηση με ταυτόχρονη χρήση ηλεκτρονικών συσκευών επηρεάζει σοβαρά την ικανότητα οδήγησης και συμβάλλει κατά 10-30 % στις οδικές συγκρούσεις· καλεί τα κράτη μέλη να επιβάλουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις για τη χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, μεταξύ άλλων και με μη χρηματικές ποινές, ώστε να αυξήσουν την ευαισθητοποίηση σχετικά με τους κινδύνους και να βελτιώσουν την επιβολή των κανόνων·

***Ένα πλαίσιο κατάλληλο για το μέλλον***

48. 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 να αξιολογήσει τους πιθανούς κινδύνους συνδυασμού των εν λόγω οχημάτων με παραδοσιακά οχήματα μικτής κυκλοφορίας και ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου· καλεί την Επιτροπή να αξιολογήσει πλήρως τον αντίκτυπο του μεγαλύτερου αριθμού αυτοματοποιημένων οχημάτων στην κυκλοφορία στις αστικές περιοχές και στο περιβάλλον· τονίζει ότι ενδέχεται να χρειαστεί αναβάθμιση των υποδομών για να διασφαλιστεί ότι τα αυτοματοποιημένα και ημιαυτοματοποιημένα οχήματα θα λειτουργούν με ασφάλεια, παράλληλα με τη βελτίωση της ασφάλειας των συμβατικών οχημάτων ώστε να επωφεληθούν όλοι οι χρήστες του οδικού δικτύου·

49. καλεί τα κράτη μέλη να καταρτίσουν προγράμματα απόσυρσης οχημάτων με πράσινους όρους, προκειμένου να παράσχουν κίνητρα για την αγορά και χρήση ασφαλέστερων, καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και την ανανέωση των στόλων δημόσιων και ιδιωτικών οχημάτων· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εξετάσουν, από κοινού με την ΕΤΕπ, νέα χρηματοδοτικά σχήματα για να διευκολύνουν τις επενδύσεις σε ασφαλείς και βιώσιμες υπηρεσίες μεταφοράς, καθώς και σε στόλους ασφαλών και βιώσιμων οχημάτων·

50. 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 την ανάλυση 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[[11]](#footnote-11), αποκλειστικά για τους σκοπούς της έρευνας ατυχημάτων και για τους τεχνικούς ελέγχους· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, τη σημασία των ψηφιακών δεδομένων που αποθηκεύονται σε καταγραφείς δεδομένων συμβάντων (EDR) για τη διενέργεια διεξοδικών αναλύσεων σύγκρουσης με σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας· καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει ότι όλα τα στοιχεία δεδομένων που σχετίζονται με την εις βάθος ανάλυση των συγκρούσεων και την έρευνα για την οδική ασφάλεια (συμπεριλαμβανομένης της θέσης, της ημερομηνίας και της ώρας) θα πρέπει να καταγράφονται και να αποθηκεύονται από την EDR·

51. υπενθυμίζει ότι, παρότι η οδική ασφάλεια αποτελεί κοινή ευθύνη όλων των σχετικών φορέων και αρχών σε ενωσιακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο, η ΕΕ θα πρέπει να παράσχει ισχυρή καθοδήγηση, προκειμένου να διασφαλίσει ότι η οδική ασφάλεια εξακολουθεί να αποτελεί προτεραιότητα στις οδικές μεταφορές, καθώς και να συμβάλει στην εξάλειψη του χάσματος μεταξύ των κρατών μελών αναφορικά με την οδική ασφάλεια και να διατηρήσει την παγκοσμίως ηγετική της θέση στον τομέα· τονίζει την ευθύνη της ΕΕ να προωθήσει τη συνεργασία και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών με τρίτες χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, προκειμένου να εφαρμόσει τη Διακήρυξη της Στοκχόλμης για την οδική ασφάλεια· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι στόχοι της πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια θα ισχύουν για το σύνολο του σχετικού εξωτερικού προγραμματισμού και να αναπτύξουν ένα αποτελεσματικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις με γειτονικές τρίτες χώρες, προκειμένου να βελτιωθεί η επιβολή, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι κάθε ανταλλαγή πληροφοριών θα πρέπει να υπόκειται σε αυστηρές διασφαλίσεις, ελέγχους και όρους εποπτείας, σε πλήρη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ·

52. 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 αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένου του επανασχεδιασμού των δημόσιων χώρων για τη μετάβαση από τις μετακινήσεις με μηχανοκίνητα οχήματα σε πιο βιώσιμους, ασφαλέστερους και υγιέστερους τρόπους μετακίνησης, όπως οι δημόσιες μεταφορές, το βάδισμα και η ποδηλασία, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών αναγκών των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως είναι τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρία και οι ηλικιωμένοι· ενθαρρύνει την αύξηση των επενδύσεων και τη συγχρηματοδότηση μέσω των ενωσιακών χρηματοδοτικών μηχανισμών για την κατασκευή ζωνών στάθμευσης και άλλων ζωνών κινητικότητας και συνδεσιμότητας στην είσοδο αστικών περιοχών, με παροχή εύκολης πρόσβασης σε διάφορους τρόπους δημόσιων μεταφορών, με στόχο τη μείωση της συμφόρησης των αστικών κέντρων και των εκπομπών CO2· επικροτεί την πρόθεση της ΕΤΕπ να στηρίξει φιλόδοξα επενδυτικά προγράμματα για να βοηθήσει τις δημόσιες αρχές να επικεντρωθούν στη βιώσιμη κινητικότητα σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, όπως σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας και έργα δημόσιων μεταφορών· καλεί την Επιτροπή να ενσωματώσει καλύτερα τους στόχους και τις δράσεις της ΕΕ για την οδική ασφάλεια στις κατευθυντήριες γραμμές για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω της παρακολούθησης και της προώθησης βέλτιστων πρακτικών, συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης δείκτη για την αποτελεσματική χρήση της χρηματοδότησης της ΕΕ για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στις πόλεις·

53. σημειώνει ότι οι αγροτικές περιοχές καλύπτουν σχεδόν το 83 % τους εδάφους της ΕΕ και κατοικούνται από το 30,6 % του πληθυσμού της· επισημαίνει ότι οι αγροτικές και οι αραιοκατοικημένες περιοχές ειδικότερα δεν διαθέτουν ποιοτικές υποδομές μεταφορών και τακτικές υπηρεσίες μαζικών δημόσιων μεταφορών, γεγονός που έχει άμεσο αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια· επισημαίνει, επιπλέον, ότι το 54 % των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα συμβαίνει σε αγροτικές οδούς· τονίζει ότι η βελτίωση της προσβασιμότητας, της συνδεσιμότητας και της οδικής ασφάλειας στις αγροτικές περιοχές θα πρέπει να αποτελέσει μέρος της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα· καλεί την Επιτροπή να λάβει αυτό υπόψη στην επικείμενη ανακοίνωση σχετικά με ένα μακροπρόθεσμο όραμα για τις αγροτικές περιοχές·

54. τονίζει ότι είναι ανάγκη να προαχθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι στο «Όραμα μηδενικών απωλειών» και να ενισχυθεί η διατομεακή συνεργασία, συμπεριλαμβανομένης της συμμετοχής των ΜΚΟ, της κοινωνίας των πολιτών, καθώς και επιχειρήσεων και της βιομηχανίας σε περιφερειακό, εθνικό και ενωσιακό επίπεδο· καλεί τις εταιρείες και τις ΜΜΕ, σύμφωνα με τη Διακήρυξη της Στοκχόλμης, να προωθήσουν την επίτευξη της οδικής ασφάλειας εφαρμόζοντας αρχές ασφαλών συστημάτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα τους, μεταξύ άλλων σε εσωτερικές πρακτικές στις διεργασίες προμηθειών, παραγωγής και διανομής, και να συμπεριλάβουν την υποβολή στοιχείων σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας στις εκθέσεις βιωσιμότητας και στους επίσημους ιστοτόπους τους· καλεί, επιπλέον, τις εταιρείες και τις ΜΜΕ, όπου κρίνεται απαραίτητο, να προσφέρουν ειδική εκπαίδευση για την οδική ασφάλεια στους οδηγούς τους και να εξετάσουν τη δυνατότητα ορισμού ενός «διευθυντή κινητικότητας» ο οποίος θα συντονίζει και θα βελτιστοποιεί τις ανάγκες της εταιρείας σε σχέση με την κινητικότητα για τη μεταφορά αγαθών και εργαζομένων κατά μήκος ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας·

55. καλεί την Επιτροπή να συνεργαστεί με τα κράτη μέλη, την κοινωνία των πολιτών και άλλα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη για την ανάπτυξη μιας πανευρωπαϊκής κουλτούρας σε θέματα οδικής ασφάλειας· χαιρετίζει τη δρομολόγηση ενός βραβείου της ΕΕ για την οδική ασφάλεια σε αστικές περιοχές, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας, 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 διοργανώσει μια πρωτοβουλία για ένα «Ευρωπαϊκό Έτος Οδικής Ασφάλειας» κατά τα προσεχή έτη, στο πλαίσιο του πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030· υποστηρίζει, επιπλέον, στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Έτους για πιο Πράσινες Πόλεις το 2022, τη δρομολόγηση, τη χρηματοδότηση και την παρακολούθηση ενός «σήματος ασφαλέστερης πόλης», με βάση κριτήρια ύψιστων προτύπων οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες και πιο βιώσιμους δημόσιους χώρους, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης ποιότητας ατμοσφαιρικού αέρα και των μειωμένων εκπομπών CO2·

56. αναγνωρίζει τη σημασία της Παγκόσμιας Ημέρας Μνήμης των Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων, την τρίτη Κυριακή του Νοεμβρίου κάθε έτους, η οποία στοχεύει στη μνήμη των πολλών εκατομμυρίων ανθρώπων οι οποίοι έχασαν τη ζωή τους ή τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαία ατυχήματα σε όλο τον κόσμο και αποτελεί μια ημέρα για να εκφραστούν ευχαριστίες προς τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, καθώς και ημέρα προβληματισμού σχετικά με την τεράστια επιβάρυνση και το κόστος που ενέχει αυτή η καθημερινή διαρκής καταστροφή για τις οικογένειες, τις κοινότητες και τις χώρες· αναγνωρίζει επίσημα αυτή την ημέρα και καλεί το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και την Επιτροπή να πράξουν το ίδιο διοργανώνοντας μια ετήσια εκδήλωση με την υποστήριξη των τριών θεσμικών οργάνων·

57. 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 εξετάσει το ενδεχόμενο δημιουργίας ενός ευρωπαϊκού οργανισμού οδικών μεταφορών για τη στήριξη βιώσιμων, ασφαλών και έξυπνων οδικών μεταφορών ή - εάν αυτό δεν είναι εφικτό - να αναθέσει σε υφιστάμενο οργανισμό αυτό το καθήκον·

°

° °

58. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή, καθώς και στις κυβερνήσεις και στα κοινοβούλια των κρατών μελών.

1. ΕΕ L 68 της 13.3.2015, σ. 9. [↑](#footnote-ref-1)
2. ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18. [↑](#footnote-ref-2)
3. ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1. [↑](#footnote-ref-3)
4. Κείμενα που εγκρίθηκαν, P9\_TA(2021)0122. [↑](#footnote-ref-4)
5. ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1. [↑](#footnote-ref-5)
6. 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). [↑](#footnote-ref-6)
7. ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 39. [↑](#footnote-ref-7)
8. 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. [↑](#footnote-ref-8)
9. Επιτροπή, Αρχική εκτίμηση των επιπτώσεων της 15ης Μαρτίου 2019, σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας για τη διασυνοριακή επιβολή. [↑](#footnote-ref-9)
10. ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1. [↑](#footnote-ref-10)
11. ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1. [↑](#footnote-ref-11)