

I

(Ανακωνώσεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 26ης Ιουνίου 2000

για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

(2000/C 218/01)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Μετά από τη γενική συζήτηση σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής της 20ής Μαρτίου 2000 με τίτλο «Προτεραιότητες στην οδική ασφάλεια στην ΕΕ: Έκθεση προόδου και ιεράρχηση δράσεων», εκφράζει την ικανοποίησή του για την παρουσίασή της που εγγράφεται στα πλαίσια του δεύτερου κοινοτικού προγράμματος δράσης για την προώθηση της οδικής ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την περίοδο 1997-2001,

- (1) Υπενθυμίζει ότι η θέσπιση μέτρων προκειμένου να αυξηθεί η οδική ασφάλεια των μεταφορών αποτελεί στόχο της κοινής πολιτικής μεταφορών, ο οποίος αναφέρεται ρητώς στη συνθήκη.
- (2) Εκτιμά ότι η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας πρέπει να είναι μια από τις κύριες προτεραιότητες της πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, λόγω του απαράδεκτου αριθμού νεκρών και τραυματιών που προκαλούν τα τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη, με αποτέλεσμα σοβαρές σωματικές βλάβες και ηθικές και υλικές ζημιές τόσο για τα θύματα και τα μέλη της οικογενείας τους όσο και για κοινωνία στο σύνολό της.
- (3) Υπενθυμίζει ότι η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας είναι ευθύνη όλων, ήτοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών των κρατών μελών, της βιομηχανίας οχημάτων με κινητήρα, των μεταφορικών επιχειρήσεων, των ενώσεων, και κυρίως των ιδίων των χρηστών των οδών.
- (4) Διαπιστώνει ότι όσον αφορά τα τροχαία ατυχήματα υπάρχουν ακόμη σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών, γεγονός το οποίο συμβάλλει στην αιτιολόγηση της ενίσχυσης της δράσης, συμπεριλαμβανομένης εκείνης που διεξάγεται σε κοινοτικό επίπεδο.

(5) Διαπιστώνει ότι με την απόδοση οικονομικού κόστους στους νεκρούς, καθώς και στις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημιές που προκαλούν τα τροχαία ατυχήματα, το δεύτερο πρόγραμμα εισήγαγε μια οικονομική διάσταση στην προσέγγιση της οδικής ασφάλειας.

(6) Αναγνωρίζει ότι το κόστος πρόληψης των ατυχημάτων είναι, εν γένει, πολύ χαμηλότερο από το οικονομικό κόστος των ατυχημάτων και των ζημιών που οφείλονται σε αυτά.

(7) Σημειώνει ότι, παρά την τάση μείωσης που διαπιστώνεται όσον αφορά τον ετήσιο αριθμό θυμάτων, σημαντικό μέρος των οποίων είναι παιδιά και νέοι, η κατάσταση παραμένει κοινωνικά απαράδεκτη, και ότι πρέπει όλα τα ενδιαφερόμενα άτομα να συμβάλλουν ενεργητικά στην μείωση του αριθμού των θυμάτων.

(8) Υπογραμμίζει τη σημασία της συνέχισης και της εμβάθυνσης των εργασιών που διεξάγονται στα πλαίσια των διοικητικών συμφωνιών σχετικά με την εφαρμογή και υλοποίηση κοινών οδικών ελέγχων.

(9) Συμμερίζεται την άποψη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που εκφράζεται στο ψήφισμά του, της 11ης Μαρτίου 1998, σχετικά με το δεύτερο πρόγραμμα δράσης⁽¹⁾ για την αναγκαιότητα δράσης σύμφωνα με μια νέα στρατηγική που θα επιταχύνει τις προόδους στον τομέα της οδικής ασφάλειας, καθορίζοντας, μεταξύ άλλων, μια σειρά προτεραιότητας για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στο μέλλον σε κοινοτικό επίπεδο.

(10) Θεωρεί ότι έχει ουσιαστική σημασία να υπάρξει πρόοδος σχετικά με τα ακόλουθα μέτρα:

⁽¹⁾ ΕΕ C 104 της 6.4.1998, σ. 139.

I. ΜΕΤΡΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

1. Τροποποίηση της οδηγίας 91/671/ΕΟΚ⁽¹⁾, προκειμένου να διευρυνθεί η χρήση της ζώνης ασφαλείας σε όλα τα οχήματα που είναι ήδη εξοπλισμένα εκ κατασκευής τους με αυτό το σύστημα, και να επιβληθεί υποχρεωτικά η χρήση εγκεκριμένων συστημάτων συγκράτησης των παιδιών.
2. Επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ⁽²⁾ σχετικά με τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας, στα οχήματα άνω των 3,5 τόνων που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη την επόμενη έκθεση αξιολόγησης της Επιτροπής σχετικά με την αποκτηθείσα εμπειρία κατά την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας.
3. Έκδοση οδηγίας σχετικά με την έγκριση αυτοκινήτων με σχεδιασμό κατατομής του εμπρόσθιου τμήματος που να προκαλεί, σε περίπτωση σύγκρουσης, λιγότερο σοβαρές βλάβες στους πλέον ευάλωτους χρήστες των οδικών δικτύων, ιδίως τα παιδιά, τους πεζούς και τους ποδηλάτες.
4. Έκδοση οδηγίας σχετικά με την υποχρεωτική χρήση κράνους από τους χρήστες μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων.
5. Τροποποίηση της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ⁽³⁾ για την άδεια οδήγησης, προκειμένου να εναρμονισθούν οι υποκατηγορίες των αδειών σύμφωνα με τους διάφορους τύπους οχημάτων, και να εστιασθεί καλύτερα η εφαρμογή των ιατρικών κριτηρίων σχετικά με τις άδειες οδήγησης.
6. Τροποποίηση της οδηγίας 71/127/ΕΟΚ⁽⁴⁾ ώστε να αυξηθεί η πλαγία και οπισθία ζώνη ορατότητας μέσω του κατόπτρου οδήγησης, μειώνοντας τις «νεκρές γωνίες».
7. Μέτρα σχετικά με το πρόβλημα του οίονοπνεύματος κατά την οδήγηση: έκθεση σύστασης για την οδήγηση υπό την επήρεια οίονοπνεύματος, ενθαρρύνοντας τα κράτη μέλη να προβλέψουν την θέσπιση ποσοστού 0,5 mg/ml ως μέγιστου επιπέδου

αλκοολαιμίας των οδηγών, χωρίς να θίγεται η δυνατότητα καθορισμού κατώτερων γενικών επιπέδων ή για ορισμένες κατηγορίες οδηγών.

II. ΜΕΤΡΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

1. Συνέχιση και εμπάθυνση των εργασιών στα πλαίσια του ευρωπαϊκού προγράμματος αξιολόγησης των νέων μοντέλων αυτοκινήτων (EURO-NCAP), με στόχο την ενδεχόμενη εισαγωγή συμπληρωματικών κριτηρίων που σχετίζονται, ιδίως, με την ενεργητική ασφάλεια, την ασφάλεια των πεζών· αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του προγράμματος EURO-NCAP όσον αφορά την οδική ασφάλεια.
2. Συνέχιση των εργασιών έρευνας σχετικά με τα προβλήματα οδικής ασφάλειας που οφείλονται στην συμπεριφορά των οδηγών υπό την επήρεια ναρκωτικών και ορισμένων φαρμάκων, μελετώντας συγκεκριμένα, τις καλύτερες υπάρχουσες πρακτικές ελέγχου στα κράτη μέλη και αναπτύσσοντας μέσα ανίχνευσης μέσω διαγνωστικών εξετάσεων που επιτρέπουν έναν αποτελεσματικότερο έλεγχο.
3. Συνέχιση των εργασιών έρευνας, με στόχο τη θέσπιση κανόνων σχετικά με την εφαρμογή τηλεματικών συστημάτων στα οχήματα, δεδομένης της σημασίας που δίνεται σήμερα στην ανάπτυξη αυτών των συστημάτων και της αναγκαιότητας περαιτέρω εμπάθυνσης των γνώσεων σχετικά με τις επιπτώσεις τους στην οδική ασφάλεια.
4. Συνέχιση της έρευνας όσον αφορά τη χρήση προχωρημένων τεχνολογιών βοήθειας στην οδήγηση, για τα οχήματα και την υποδομή, που ενδέχεται να βελτιώσουν σημαντικά την οδική ασφάλεια.
5. Συνέχιση της αξιολόγησης τεχνολογιών που έχουν επίπτωση στα συστήματα διαχείρισης της ταχύτητας και του εντοπισμού ενδεχόμενων δυσκολιών τεχνικής, οργανωτικής, διοικητικής και νομικής φύσεως κατά την εφαρμογή τους· καθορισμός μιας ενιαίας στρατηγικής για την κατάρτιση αυτών των εμπόδων και την προώθηση της εμπορίας αυτών των τεχνολογιών.
6. Συνέχιση και εμπάθυνση των εργασιών σχετικά με την προστασία των επιβατών οχημάτων σε περίπτωση οπίσθιας σύγκρουσης «coup du lapin» — «whiplash».
7. Εξέταση της δυνατότητας χρησιμοποίησης μηχανισμών που εμποδίζουν την εκκίνηση των οχημάτων σε περίπτωση υπέρβασης των επιτρεπόμενων, σε εθνικό επίπεδο, ποσοστών αλκοολαιμίας.

⁽¹⁾ Οδηγία 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας στα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 26).

⁽²⁾ Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27).

⁽³⁾ ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 1.

⁽⁴⁾ Οδηγία 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 1ης Μαρτίου 1971, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τα κάτοπτρα οδήγησης των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 68 της 22.3.1971, σ. 1).

8. Συνέχιση των εργασιών σχετικά με την εγκατάσταση στα οχήματα μηχανισμών υπόμνησης χρησιμοποίησης της ζώνης ασφαλείας με σκοπό την ανάπτυξη προδιαγραφών.
 9. Διερεύνηση του κατά πόσον η ενδεχόμενη υποχρεωτική χρήση του κράτους για τους ποδηλάτες κινδυνεύει να έχει αρνητικές επιπτώσεις στη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου και εξέταση των προβλημάτων πρακτικής εφαρμογής αυτού του μέτρου.
 10. Συνέχιση της εξέτασης του θέματος σχετικά με το όφελος και τις συνέπειες της διαρκούς χρησιμοποίησης είτε των φώτων διασταύρωσης είτε ειδικών φανών των οχημάτων κατά την οδήγηση την ημέρα.
 11. Εξέταση των ενδεχόμενων δυσάρεστων επακόλουθων από την ενεργοποίηση του αερόσακου, ιδίως σε περίπτωση πολλαπλής σύγκρουσης.
 12. Μελέτη των αποτελεσμάτων και των μέσων της ενδεχόμενης υποχρεωτικής τοποθέτησης στα ελαφρά οχήματα ενός περιοριστικού της ταχύτητας προειδοποιητικού μηχανισμού τον οποίο θα θέτει σε λειτουργία και θα ρυθμίζει ο οδηγός.
5. Δημιουργία και διαχείριση ενός ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης που δύναται να συλλέγει, να συγκρίνει, να ερμηνεύει και να διανέμει στατιστικές σχετικά με όλες τις πλευρές οδικής ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
 6. Προώθηση της ανταλλαγής πληροφοριών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, στον τομέα της βοήθειας που παρέχεται στα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων, δεδομένου ότι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας αυτής της βοήθειας αποτελεί έναν από τους παράγοντες που επέτρεψαν τη μείωση των νεκρών σε τροχαία ατυχήματα.
 7. Καθορισμός κατευθυντήριων γραμμών με στόχο τη διάδοση πληροφοριών όσον αφορά τις καλύτερες πρακτικές για τη δημιουργία «ανεκτών» υποδομών και καθορισμός προσανατολισμών για τη διόρθωση των «μαύρων σημείων», καθώς και για την ενημέρωση των αυτοκινητιστών για την παρουσία τους.
 8. Προώθηση της ανταλλαγής πληροφοριών όσον αφορά τις καλύτερες στρατηγικές για τη διεξαγωγή εκστρατειών ευαισθητοποίησης.

III. ΜΕΤΡΑ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

1. Προώθηση της διάδοσης των αποτελεσμάτων των δοκιμαστικών εκστρατειών που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια του προγράμματος EURO-NCAP.
2. Διευκόλυνση και ενίσχυση της ανταλλαγής πληροφοριών στον τομέα της οδικής ασφάλειας, ιδίως μέσω της κοινοτικής βάσης δεδομένων CARE για τα ατυχήματα οδικής κυκλοφορίας⁽¹⁾. Όντως, η διαθεσιμότητα ποιοτικών και ποσοτικών πληροφοριών επιτρέπει την ανάδειξη των προτεραιοτήτων και τη λήψη μέτρων για τον καθορισμό προσανατολισμών στον τομέα της οδικής ασφάλειας.
3. Προαγωγή εκστρατειών ευαισθητοποίησης σχετικά με τις συνέπειες της οδήγησης υπό την επήρεια του οινοπνεύματος και της οδήγησης με υπερβολική ταχύτητα.
4. Προαγωγή εκστρατειών ευαισθητοποίησης για τη σημασία χρησιμοποίησης της ζώνης ασφαλείας από τους χρήστες οχημάτων και της χρησιμοποίησης του κράνους από τους χρήστες δικύκλων οχημάτων.

⁽¹⁾ Απόφαση 93/704/ΕΚ του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 1993, σχετικά με τη δημιουργία κοινοτικής τράπεζας στοιχείων για τα τροχαία ατυχήματα (ΕΕ L 329 της 30.12.1993, σ. 63).

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Βάσει των ανωτέρω και έχοντας ως στόχο την κατά το δυνατόν μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, το Συμβούλιο:

1. Υποστηρίζει τη σύσταση της Επιτροπής που έχει ως στόχο να ενθαρρύνει τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές των κρατών μελών να υπολογίζουν τις δαπάνες που προκύπτουν από τα μέτρα οδικής ασφάλειας και να ελέγχουν τα αποτελέσματά τους, προκειμένου να συγκριθούν οι δαπάνες με τα κέρδη που θα προκύψουν από τα ατυχήματα που κατέστη δυνατόν να αποφευχθούν.
2. Καλεί τις ανωτέρω αρχές να αυξήσουν τις επενδύσεις σε έργα στον τομέα της οδικής ασφάλειας και να προβλέψουν νέα κίνητρα, ιδίως οικομικά, τα οποία ενδέχεται να επιταχύνουν τις επενδύσεις σε όλα τα επίπεδα.
3. Καλεί τα κράτη μέλη να θέσουν σε εφαρμογή τη σύμβαση που υπογράφηκε στις 17 Ιουνίου 1998, σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης⁽²⁾.
4. Καλεί τα κράτη μέλη να περατώσουν τις εργασίες που έχουν ήδη αρχίσει στα πλαίσια της συμφωνίας του Σένγκεν με στόχο τη θέσπιση συμφωνίας συνεργασίας για τη δίωξη των παραβάσεων του κώδικα οδικής κυκλοφορίας και για την εκτέλεση των χρηματικών ποινών.

⁽²⁾ ΕΕ C 216 της 10.7.1998, σ. 2.

Επιπλέον, το Συμβούλιο καλεί την Επιτροπή:

5. Να υποβάλει το συντομότερο δυνατόν τις προαναφερόμενες προτάσεις νομοθετικού χαρακτήρα.
 6. Να συνεχίσει τις εργασίες σχετικά με τα μέτρα έρευνας και τα μέτρα ενημερωτικού χαρακτήρα.
 7. Να συνεχίσει, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, τις εργασίες για τη βελτίωση της ποιότητας της βάσης δεδομένων CARE και για την εναρμόνιση των χρησιμοποιούμενων εννοιών.
8. Να λάβει υπόψη της κατά την εκπόνηση του προσεχούς της προγράμματος δράσης:
 - το παρόν ψήφισμα,
 - ενδεχόμενα μέτρα που να συμβάλλουν στη μείωση των δυσμενών επιπτώσεων της ακατάλληλης ταχύτητας στην οδική ασφάλεια,
 - τη σκοπιμότητα θέσπισης ενός ποσοτικού στόχου μείωσης του συνολικού αριθμού των θμυτάτων στους δρόμους της Κοινότητας.