

Ειδική έκθεση

Επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια

Ώρα για επιτάχυνση



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Περιεχόμενα

	Σημείο
Σύνοψη	I-VIII
Εισαγωγή	01-16
Η οδική ασφάλεια αποτελεί μείζον κοινωνικό ζήτημα	01-09
Τα τροχαία ατυχήματα είναι συχνά αιτία πρόωρων θανάτων στην ΕΕ	01-03
Οι ευάλωτοι χρήστες των οδικών δικτύων διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο θανατηφόρου ατυχήματος, ενώ σημαντικές είναι οι διαφορές μεταξύ ηλικιακών ομάδων και κρατών μελών	04-06
Η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος έχει ολιστικό χαρακτήρα	07-09
Ρόλοι και αρμοδιότητες στην ΕΕ	10-12
Η πολιτική και το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για την οδική ασφάλεια	13-14
Ενωσιακή χρηματοδότηση για έργα που συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια	15-16
Εμβέλεια και προσέγγιση του ελέγχου	17-23
Παρατηρήσεις	24-102
Παρά τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ, η Επιτροπή αντιμετωπίζει προκλήσεις με την παρακολούθηση της προόδου που σημειώνουν τα κράτη μέλη	24-41
Η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ είναι ολοκληρωμένη και με φιλόδοξους στόχους	26-27
Η Επιτροπή δεν έχει ακόμη αξιολογήσει τη συμβολή των εθνικών στρατηγικών στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ	28-31
Η παρακολούθηση των επιδόσεων των κρατών μελών δεν είναι ακόμη αποτελεσματική	32-34
Τα στοιχεία των κρατών μελών σχετικά με τους σοβαρούς τραυματισμούς δεν είναι ακόμη συγκρίσιμα, σε αντίθεση με τα στοιχεία για τους θανάτους	35-37
Η πρόοδος της ΕΕ είναι πολύ αργή για την επίτευξη των στόχων του 2030 και του 2050	38-41

Οι δράσεις της ΕΕ υπό τους πυλώνες που αφορούν τη χρήση του οδικού δικτύου, τα οχήματα και τις υποδομές δεν καλύπτουν όλους τους τομείς κινδύνου, ούτε είναι αρκετά ολοκληρωμένες	42-82
Δεν υπάρχει κάλυψη σε επίπεδο ΕΕ όλων των κύριων αιτίων των ατυχημάτων και η εποπτεία των στρατηγικών επιβολής των κρατών μελών από την Επιτροπή είναι περιορισμένη	44-56
Τα οχήματα καλύπτονται από τυποποιημένο πλαίσιο σε επίπεδο ΕΕ, του οποίου όμως ο αντίκτυπος περιορίζεται λόγω της γήρανσης του στόλου οχημάτων	57-64
Οι εθνικές προσεγγίσεις που εφαρμόζονται για τη βελτίωση της ασφάλειας των υποδομών διαφέρουν ως προς τον βαθμό εξειδίκευσης και οι απαιτήσεις της ΕΕ δεν καλύπτουν τις υποδομές όπου καταγράφονται οι μεγαλύτεροι αριθμοί θανάτων	65-75
Οι νέες προκλήσεις θα απαιτήσουν την περαιτέρω ολοκλήρωση των δράσεων της Επιτροπής για την οδική ασφάλεια	76-82
Η επίτευξη των στόχων της ΕΕ όσον αφορά την οδική ασφάλεια δεν ήταν βασικό κριτήριο για την επιλογή έργων και τους δείκτες παρακολούθησης	83-102
Η οδική ασφάλεια δεν ήταν βασικό κριτήριο για την επιλογή έργων υποδομών με στόχους που αφορούσαν την οδική ασφάλεια	85-91
Για τα από την ΕΕ συγχρηματοδοτούμενα έργα με στόχους περί οδικής ασφάλειας δεν υπήρχε υποχρέωση εκτίμησης της δυνητικής συμβολής τους στην οδική ασφάλεια ή ανάπτυξης συναφών δεικτών επακόλουθου	92-98
Η χρηματοδότηση που διατίθεται στον τομέα της συνοχής για την περίοδο 2021-2027 μπορεί να είναι λιγότερη, αλλά η καθιέρωση μιας νέας αιρεσιμότητας είναι ένα πρώτο βήμα προς τη βελτίωση της στόχευσης	99-102
Συμπεράσματα και συστάσεις	103-113

Παραρτήματα

Παράρτημα I – Παραδείγματα δράσεων στο πλαίσιο κάθε πυλώνα που προβλέπει η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος του ΟΗΕ

Παράρτημα II – Εξέλιξη των στόχων της Επιτροπής ως προς την οδική ασφάλεια από το 2001 και μετά

Παράρτημα III – Κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ σχετικά με τους πυλώνες της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος που ελέγξαμε

Παράρτημα IV – Κατάλογος των συγχρηματοδοτηθέντων από την ΕΕ έργων του δείγματος που ελέγξαμε

Παράρτημα V – Επισκόπηση των εθνικών στόχων για την οδική ασφάλεια

Παράρτημα VI – Σύγκριση των εθνικών ορίων ταχύτητας με τα όρια που συνιστά διεθνής μελέτη

Παράρτημα VII – Νομικό καθεστώς που ισχύει για τα ηλεκτρικά πατίνια σε 15 κράτη μέλη της ΕΕ

Συνομογραφίες

Γλωσσάριο

Απαντήσεις της Επιτροπής

Χρονογραμμή

Κλιμάκιο ελέγχου

Σύνοψη

I Η οδική ασφάλεια αποτελεί μείζον κοινωνικό ζήτημα. Το 2022, 20 640 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ. Οι πλέον ευάλωτες κατηγορίες ήταν οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές. Η οδική ασφάλεια συνιστά ζήτημα που εμπίπτει στη συντρέχουσα αρμοδιότητα της ΕΕ και των κρατών μελών της, παρότι η ευθύνη για την πλήρη εφαρμογή ορισμένων δράσεων που θα μπορούσαν να τη βελτιώσουν άμεσα βαρύνει τις εθνικές αρχές. Ρόλος της Επιτροπής είναι να συντονίζει τις δραστηριότητες που αναλαμβάνονται σε επίπεδο ΕΕ, ιδίως όταν αυτές έχουν διασυνοριακές συνέπειες.

II Το 2018, η ΕΕ έθεσε τους στόχους, που ισχύουν μέχρι σήμερα, για μείωση κατά το ήμισυ των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα μέχρι το 2030, σε σύγκριση με το 2019, και για σχεδόν μηδενικές τιμές μέχρι το 2050. Για την επίτευξη των στόχων αυτών, η Επιτροπή στήριξε την πολιτική της για την οδική ασφάλεια στην προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ, η οποία περιλαμβάνει επτά πυλώνες που εξασφαλίζουν ότι τυχόν αστοχία ενός στοιχείου εξισορροπείται από άλλο. Υπολογίσαμε ότι, για την προηγούμενη περίοδο 2014-2020, η ενωσιακή χρηματοδότηση που διοχετεύθηκε μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής και Ανάπτυξης, του Ταμείου Συνοχής και του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ) για έργα που συνέβαλλαν στην οδική ασφάλεια ήταν γύρω στα 6,6 δισεκατομμύρια ευρώ.

III Καθώς πλησιάζουμε στα μέσα της περιόδου ισχύος του τρέχοντος πλαισίου πολιτικής 2021-2030, αξιολογήσαμε πόσο αποτελεσματική ήταν η Επιτροπή τόσο με την ανάπτυξη της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ όσο και με την υποστήριξη των προσπαθειών των κρατών μελών να επιτύχουν τους στόχους περί οδικής ασφάλειας για το 2030 και το 2050. Υπό τον πυλώνα της διακυβέρνησης που προβλέπει η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος, εξετάσαμε αν η προσέγγιση αυτή ήταν ολοκληρωμένη και αν η Επιτροπή παρακολουθούσε αποτελεσματικά τη συμβολή των κρατών μελών στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ. Αξιολογήσαμε επίσης κατά πόσον η Επιτροπή είχε προβεί στις κατάλληλες ενέργειες στο πλαίσιο των πυλώνων για τη χρήση του οδικού δικτύου, τα οχήματα και τις υποδομές. Τέλος, στο πλαίσιο του πυλώνα για τη χρηματοδοτική στήριξη, εξετάσαμε κατά πόσον η επιλογή των έργων που συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ την περίοδο 2014-2020 και οι αντίστοιχοι δείκτες που αναπτύχθηκαν επικεντρώνονταν στους στόχους που αφορούσαν την οδική ασφάλεια. Ο έλεγχός μας διενεργήθηκε σε τέσσερα κράτη μέλη, στο πλαίσιο του δε εξετάσαμε δείγμα 13 έργων.

IV Γενικά, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή έχει αναπτύξει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ, με φιλόδοξους στόχους για το 2030 και το 2050. Οι δράσεις της, ωστόσο, εμφανίζουν αδυναμίες. Επιπλέον, με τον τρέχοντα ρυθμό προόδου και χωρίς επιπλέον προσπάθειες από την ΕΕ και τα κράτη μέλη, η επίτευξη αυτών των φιλόδοξων στόχων δεν φαίνεται πιθανή.

V Όσον αφορά τον **πυλώνα της διακυβέρνησης**, διαπιστώσαμε ότι η Επιτροπή δεν είχε ακόμη προβεί σε αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο οι προβλεπόμενες προσπάθειες των κρατών μελών συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια. Ενώ όλα σχεδόν τα κράτη μέλη θέτουν ως στόχο τη μείωση κατά το ήμισυ των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών, ο βαθμός εξειδίκευσης των εθνικών στρατηγικών ποικίλλει. Επιπλέον, εάν θέλουμε να μιλάμε για αποτελεσματική παρακολούθηση των επιδόσεων των κρατών μελών, χρειάζεται να ληφθούν περαιτέρω μέτρα. Διαπιστώσαμε επίσης προβλήματα συγκρισιμότητας στον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη συγκέντρωναν και ανέφεραν στην Επιτροπή στοιχεία σχετικά με τους σοβαρούς τραυματισμούς.

VI Επίσης, παρατηρήσαμε ότι ο **πυλώνας για τη χρήση του οδικού δικτύου** δεν κάλυπτε στον ίδιο βαθμό όλους τους βασικούς τομείς κινδύνου σε επίπεδο ΕΕ και ότι ο ρόλος της Επιτροπής ως προς την επίβλεψη των εθνικών προσεγγίσεων επιβολής ήταν περιορισμένος. Αν και ο **πυλώνας για τα οχήματα** καλυπτόταν από τυποποιημένο ενωσιακό πλαίσιο που αφορούσε τα νέα οχήματα, ο αντίκτυπός του προσέκρουε στο γεγονός ότι οι στόλοι αυτοκινήτων των κρατών μελών γηράσκουν διαρκώς. Οι διαδικασίες που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του **πυλώνα για τις υποδομές**, περιλαμβανομένων και αυτών που χρησιμεύουν για τον εντοπισμό των επικίνδυνων οδικών τμημάτων και των αιτίων των ατυχημάτων, χαρακτηρίζονταν από διαφορετικό βαθμό εξειδίκευσης. Αν και η νομοθεσία της ΕΕ στον τομέα αυτό εισήγαγε κοινές αρχές και διαδικασίες, στο πεδίο εφαρμογής της δεν ενέπιπταν οι υποδομές που σχετίζονταν με τους υψηλότερους αριθμούς θανάτων, όπως οι αστικές περιοχές, οι δευτερεύοντες δρόμοι εκτός αστικών περιοχών και οι ποδηλατόδρομοι. Τέλος, διαπιστώσαμε ότι οι νέες προκλήσεις για την οδική ασφάλεια (όπως οι ατομικές συσκευές κινητικότητας και τα αυτόνομα οχήματα) θα απαιτήσουν περαιτέρω ολοκλήρωση των δράσεων της Επιτροπής στο πλαίσιο αυτών των τριών πυλώνων.

VII Στο πλαίσιο του **πυλώνα για τη χρηματοδοτική στήριξη** διαπιστώσαμε ότι, την περίοδο 2014-2020, η οδική ασφάλεια δεν συνιστούσε βασικό κριτήριο για την επιλογή έργων που περιλάμβαναν στόχους αναφερόμενους στο ζήτημα αυτό, καθώς η επιδίωξη αυτή ανταγωνιζόταν άλλες προτεραιότητες (όπως η αύξηση της προσβασιμότητας και οι οικολογικότερες μεταφορές). Τα κριτήρια επιλογής των περισσότερων έργων που ελέγξαμε δεν εστίαζαν στα οδικά τμήματα με τον μεγαλύτερο αριθμό ατυχημάτων ή θανάτων, ούτε καθορίζονταν κριτήρια για τον σχεδιασμό της οδικής ασφάλειας. Επιπλέον, για τα από την ΕΕ συγχρηματοδοτούμενα έργα δεν υπήρχε υποχρέωση εκτίμησης της πιθανής συμβολής τους στην οδική ασφάλεια ή καθορισμού συναφών δεικτών επακόλουθου. Για την περίοδο 2021-2027, η χρηματοδότηση από την πολιτική συνοχής μελλοντικών έργων που θα στοχεύουν τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας μπορεί να μειωθεί, εκτός και εάν θεσπιστούν κανόνες που θα δίνουν απόλυτη προτεραιότητα στον στόχο αυτό.

VIII Βάσει των συμπερασμάτων αυτών, συνιστούμε στην Επιτροπή:

- 1) να βελτιώσει τον τρόπο αναφοράς στοιχείων σχετικά με τους σοβαρούς τραυματισμούς και να καθορίσει τιμές-στόχο για τις επιδόσεις·
- 2) να εντείνει την εστίαση στα αίτια των ατυχημάτων και να αναπτύξει περαιτέρω καθοδήγηση που να καλύπτει όλους τους τομείς κινδύνου·
- 3) να εξετάσει το ενδεχόμενο σαφέστερης προτεραιοποίησης και εκ των υστέρων αξιολόγησης των έργων που συγχρηματοδοτούνται από την ΕΕ και περιέχουν στόχους που αφορούν την οδική ασφάλεια.

Εισαγωγή

Η οδική ασφάλεια αποτελεί μείζον κοινωνικό ζήτημα

Τα τροχαία ατυχήματα είναι συχνά αιτία πρόωρων θανάτων στην ΕΕ

01 Στην ΕΕ, τα τροχαία ατυχήματα συνιστούν συχνή αιτία πρόωρων θανάτων: το 2022, 20 640 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα¹. Επιπλέον, εκτιμάται ότι για κάθε ζωή που χάνεται στην ΕΕ, πέντε επιπλέον άνθρωποι υφίστανται σοβαρούς τραυματισμούς με καταλυτικές συνέπειες για τη ζωή τους².

02 Σε απόλυτους αριθμούς, οι οδικές μεταφορές, συγκρινόμενες με άλλους τρόπους μεταφοράς, έχουν το μεγαλύτερο κόστος σε ανθρώπινες ζωές. Από το 2016 έως το 2020, ο ετήσιος μέσος όρος των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ, πλην του Ηνωμένου Βασιλείου, ανέρχόταν σε 22 420 σε σύγκριση με 19 θανάτους από σιδηροδρομικά ατυχήματα. Το τελευταίο θανατηφόρο αεροπορικό ατύχημα με την εμπλοκή ενωσιακού αερομεταφορέα συνέβη το 2016 και είχε ως συνέπεια την απώλεια δύο ζώων.

03 Σε παγκόσμιο επίπεδο, βάσει των τελευταίων [στοιχείων](#) του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, τα αποτελέσματα της σύγκρισης της Ευρώπης με άλλες περιοχές του πλανήτη είναι θετικά για την ήπειρό μας: η Ευρώπη έχει το χαμηλότερο ποσοστό θανάτων και, σε αντίθεση με άλλα μέρη, το ποσοστό αυτό μειώνεται διαρκώς. Ωστόσο, ενώ από το 2000 οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα έχουν μειωθεί σημαντικά, αυτή η πτωτική τάση παραμένει στάσιμη τα τελευταία χρόνια.

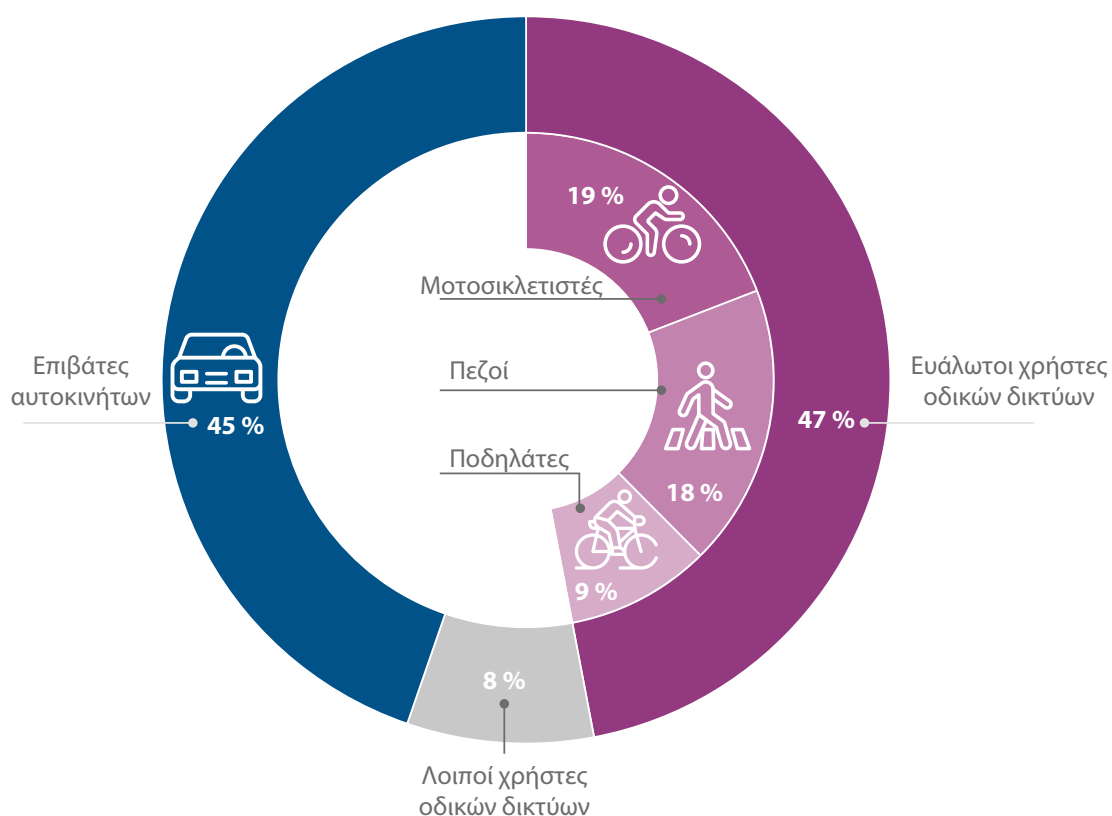
¹ Road Safety in the EU, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2023.

² Serious injuries, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021.

Οι ευάλωτοι χρήστες των οδικών δικτύων διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο θανατηφόρου ατυχήματος, ενώ σημαντικές είναι οι διαφορές μεταξύ ηλικιακών ομάδων και κρατών μελών

04 Αν και οποιοσδήποτε χρήστης οδικού δικτύου μπορεί να εμπλακεί σε θανατηφόρα σύγκρουση, ιδιαίτερο κίνδυνο διατρέχουν οι ευάλωτοι χρήστες (δηλαδή, οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές). Παρατηρώντας τους θανάτους από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ το 2021, διαπιστώνουμε ότι το μεγαλύτερο μέρος τους (47 %) αντιστοιχούσε σε ευάλωτους χρήστες και ότι ακολουθούσαν οι επιβαίνοντες στα οχήματα (45 %) (βλέπε [γράφημα 1](#)). Επιπλέον, σχεδόν το 70 % των θανάτων σε αστικές περιοχές αφορά ευάλωτους χρήστες.

Γράφημα 1 – Θάνατοι από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ ανά είδος χρήστη του οδικού δικτύου (2021)



Σημ.: Λόγω στρογγυλοποίησης το άθροισμα των ποσοστών δεν ισούται με 100.

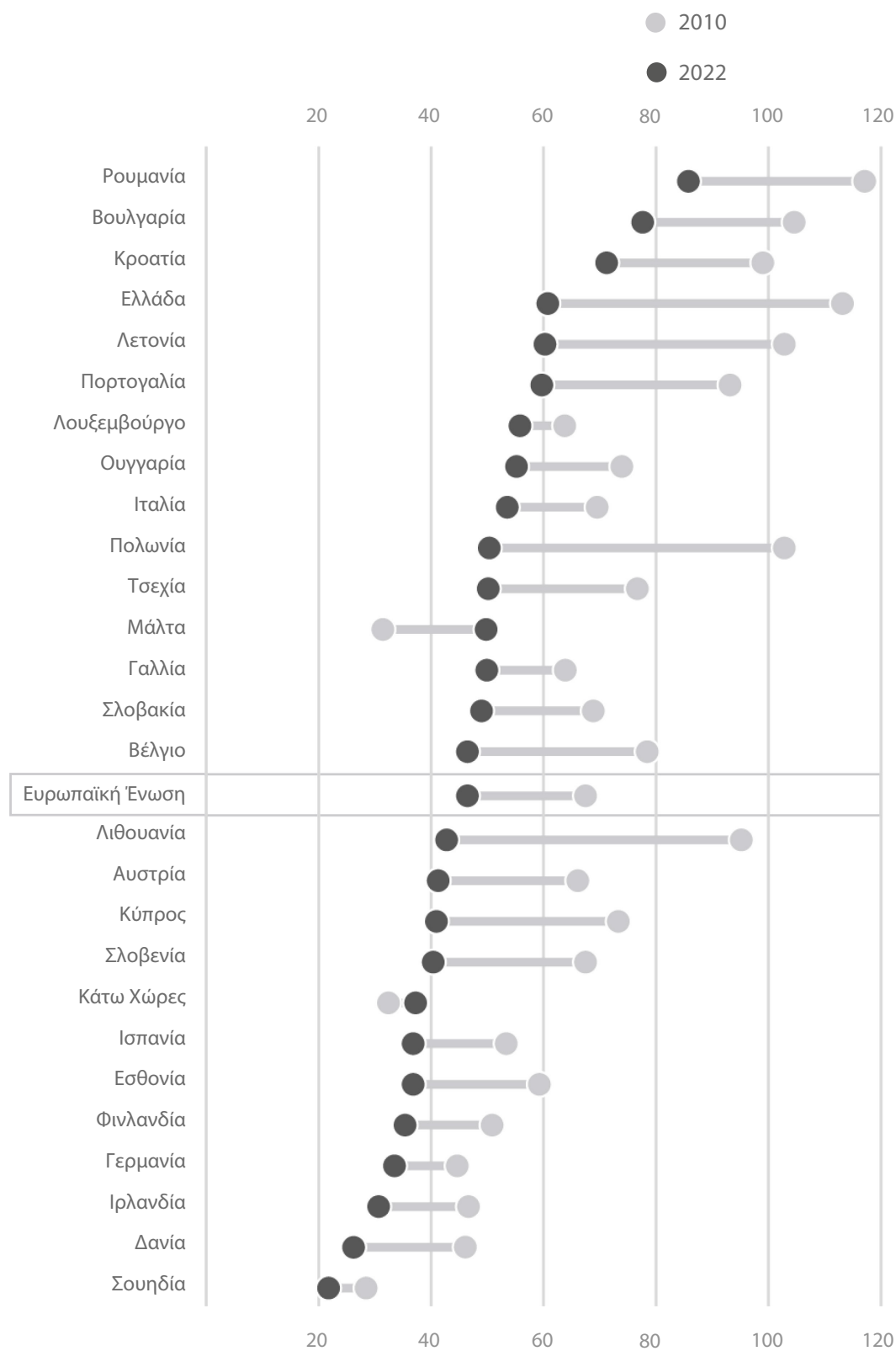
Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων από τη βάση δεδομένων της Επιτροπής για τα τροχαία ατυχήματα (CARE).

05 Τα υψηλότερα ποσοστά θανάτου αφορούν τους νέους (μεταξύ 18 και 24 ετών) και ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα των 65 και άνω. Μολονότι όσοι χρήστες των οδικών δικτύων νεαρής ηλικίας χάνουν τη ζωή τους είναι κυρίως επιβαίνοντες σε οχήματα (64 % το 2019), οι μισοί άνθρωποι της ηλικιακής ομάδας των 65 και άνω που έχασαν τη ζωή τους ήταν ποδηλάτες ή πεζοί³.

06 Το 2022, η μέση αναλογία θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ ήταν 46 νεκροί ανά εκατομμύριο κατοίκους, με σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ κρατών μελών (βλέπε [γράφημα 2](#)). Ο χαμηλότερος αριθμός θανάτων καταγράφηκε στη Σουηδία και τη Δανία, με 22 και 26 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκους αντίστοιχα, ο δε υψηλότερος στη Ρουμανία, με 86 θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκους.

³ [Young people](#), Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021, και [Seniors](#), Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2023.

Γράφημα 2 – Αριθμός θανάτων ανά εκατομμύριο κατοίκους στα κράτη μέλη (2022 έναντι 2010)



Σημ.: Στις τιμές που αφορούν την Ευρωπαϊκή Ένωση δεν περιλαμβάνεται το Ηνωμένο Βασίλειο.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του CARE.

Η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος έχει ολιστικό χαρακτήρα

07 Η οδική ασφάλεια ανταγωνίζεται άλλους στόχους, όπως η κινητικότητα, και επίσης επηρεάζεται από μεγάλο αριθμό παραγόντων και ενδιαφερόμενων. Τα τέσσερα σοβαρότερα αίτια των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων εξακριβώθηκε ότι είναι: 1) η ταχύτητα, 2) η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, 3) η μη χρήση ζώνης ασφαλείας και 4) η διάσπαση της προσοχής του οδηγού⁴. Οι δημόσιες αρχές, η βιομηχανία και η κοινωνία των πολιτών έχουν όλες τη δυνατότητα να καταπολεμήσουν τις αιτίες των ατυχημάτων με την ανάληψη διάφορων δράσεων.

08 Η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος αναπτύχθηκε αρχικά στη Σουηδία και στις Κάτω Χώρες τη δεκαετία του '90⁵. Βασίζεται στην παραδοχή ότι οι άνθρωποι κάνουν σφάλματα και προτείνει τρόπους που διασφαλίζουν ότι τα σφάλματα αυτά δεν καταλήγουν σε θανάτους ή σοβαρούς τραυματισμούς. Αυτή η προληπτική στρατηγική δημιουργεί στρώματα προστασίας που εξασφαλίζουν ότι τυχόν αστοχία ενός στοιχείου εξισορροπείται από άλλο.

09 Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) περιέλαβε πρώτος την προσέγγιση αυτή στη [στρατηγική για την οδική ασφάλεια](#) που ανέπτυξε το 2011. Τον Αύγουστο του 2020, ανήγγειλε τη [δεύτερη δεκαετία δράσεων για την οδική ασφάλεια \(Second Decade of Action for Road Safety\)](#), ορίζοντας ως στόχο τη μείωση των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα τουλάχιστον κατά 50 % μεταξύ 2021 και 2030. Στο [παράρτημα I](#) παρατίθενται παραδείγματα δράσεων που συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια στο πλαίσιο της προαναφερόμενης [προσέγγισης](#). Οι πρωτοβουλίες για την οδική ασφάλεια συμβάλλουν στους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) του ΟΗΕ αριθ. 3 (Καλή υγεία και ευημερία) και 11 (Βιώσιμες πόλεις και κοινότητες).

⁴ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών, [Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe](#), 2022.

⁵ ITF - OECD, [The Safe System Approach in Action](#), 2022.

Ρόλοι και αρμοδιότητες στην ΕΕ

10 Τις αποφάσεις για τις εθνικές στρατηγικές στον τομέα των μεταφορών, καθώς και για πολλές πτυχές των διατάξεων για την οδική κυκλοφορία και ασφάλεια, λαμβάνουν τα **κράτη μέλη**, τα οποία είναι επίσης υπεύθυνα για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών της ΕΕ και την εφαρμογή των κανονισμών της, μεταξύ άλλων δε και όσων αφορούν την οδική ασφάλεια. Επιπλέον, τα κράτη μέλη έχουν αποκλειστική αρμοδιότητα για την εφαρμογή ορισμένων δράσεων που επηρεάζουν άμεσα τη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Επίσης, αποφασίζουν για τα έργα υποδομών, στα οποία πρέπει να δοθεί προτεραιότητα και τα οποία χρηματοδοτούνται πρωτίστως από εθνικούς και περιφερειακούς προϋπολογισμούς.

11 Το 1992, τα κράτη μέλη **συμφώνησαν** να θεσπίσουν ένα πανευρωπαϊκό δίκτυο υποδομών μεταφορών. Επίσης, παραχώρησαν στην ΕΕ συντρέχουσα αρμοδιότητα για τον καθορισμό μέτρων βελτίωσης της ασφάλειας των μεταφορών. Η **Επιτροπή**, και συγκεκριμένα η Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (ΓΔ MOVE), είναι αρμόδια για τον σχεδιασμό, την εφαρμογή και την επιβολή της πολιτικής μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ. Άλλες γενικές διευθύνσεις της Επιτροπής, όπως η Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Αγοράς, Βιομηχανίας, Επιχειρηματικότητας και ΜΜΕ (DG GROW), καθώς και ο Ευρωπαϊκός Εκτελεστικός Οργανισμός για το Κλίμα, τις Υποδομές και το Περιβάλλον (CINEA), έχουν επίσης αρμοδιότητα για βασικές δράσεις που συμβάλλουν στην πολιτική της ΕΕ για την οδική ασφάλεια.

12 Η **συμπεριφορά των ανθρώπων και των εταιρειών** αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για ένα ασφαλές περιβάλλον από άποψη οδικών μεταφορών, δεδομένου ότι είναι αυτοί που επιλέγουν τη μορφή κινητικότητας και τα χαρακτηριστικά ασφάλειας των οχημάτων τους και φέρουν την ευθύνη της συμπεριφοράς τους στον δρόμο. Ένας άλλος παράγοντας μείζονος σημασίας είναι ο **ασφαλιστικός κλάδος**, καθώς αναπτύσσει τα προϊόντα και τις υπηρεσίες του βάσει συλλογιστικής που έχει να κάνει με την ασφάλεια (π.χ. πολιτικές του τύπου «πληρώνεις όπως οδηγείς»), προάγει νέες τεχνολογίες, ενθαρρύνει τους χρήστες να οδηγούν με ασφάλεια και συλλέγει στοιχεία προκειμένου να κατανοήσει καλύτερα τα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων.

Η πολιτική και το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για την οδική ασφάλεια

13 Το 2018, η Επιτροπή όρισε ως βάση της πολιτικής οδικής ασφάλειας για την περίοδο 2021-2030 την **προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ**, η οποία περιλαμβάνει οκτώ πυλώνες (βλέπε [γράφημα 3](#)). Η Επιτροπή έθεσε επίσης τους στόχους, που ισχύουν μέχρι σήμερα, για μείωση κατά το ήμισυ των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών μεταξύ 2020 και 2030 και για σχεδόν μηδενικές τιμές και για τα δύο μέχρι το 2050. Οι στόχοι αυτοί εγκρίθηκαν επίσης από το **Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο** και το **Συμβούλιο**. Η συγκεκριμένη πολιτική αποτελεί συνέχεια προηγούμενων πρωτοβουλιών της Επιτροπής (βλέπε [παράρτημα II](#)).

Γράφημα 3 – Η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της ανακοίνωσης της Επιτροπής με τίτλο «[Η Ευρώπη σε κίνηση](#)». Ο έλεγχός μας κάλυψε τα στοιχεία του γραφήματος που εμφανίζονται με μπλε χρώμα.

14 Το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ σχετικά με την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος αποτελεί συνδυασμό δεσμευτικών νομοθετικών πράξεων και συστάσεων προς τα κράτη μέλη (βλέπε [παράρτημα III](#)).

Ενωσιακή χρηματοδότηση για έργα που συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια

15 Την περίοδο 2014-2020, η ΕΕ χρησιμοποίησε κυρίως τρία μέσα για τη χρηματοδότηση των εθνικών και περιφερειακών έργων υποδομών στον τομέα των μεταφορών, τα οποία συνέβαλλαν στην οδική ασφάλεια:

- το **Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)** και το **Ταμείο Συνοχής (ΤΣ)**, των οποίων η διαχείριση ασκείται από κοινού από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη. Η Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης (ΓΔ REGIO) της Επιτροπής εγκρίνει τα πολυετή προγράμματα, συμπεριλαμβανομένων των προτεραιοτήτων χρηματοδότησης, που έχουν σχεδιάσει τα κράτη μέλη, και παρακολουθεί την εφαρμογή τους. Οι εθνικές ή περιφερειακές διαχειριστικές αρχές είναι υπεύθυνες για την επιλογή και την υλοποίηση συγκεκριμένων έργων που συγχρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ και το ΤΣ.
- τον **μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ)**, τον οποίο διαχειρίζεται απευθείας η Επιτροπή (ΓΔ MOVE). Η Επιτροπή ανέθεσε την αρμοδιότητα της κατανομής των επιχορηγήσεων και της παρακολούθησης της εκτέλεσής τους στον CINEA.

Αυτά τα τρία μέσα παραμένουν πηγή χρηματοδότησης και για την περίοδο 2021-2027. Επιπλέον, την τρέχουσα περίοδο, τα έργα που συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια μπορούν να υποστηριχθούν από τον μηχανισμό ανάκαμψης και ανθεκτικότητας.

16 Καθώς, την περίοδο 2014-2020, οι φορείς υλοποίησης εθνικών έργων και οι αντίστοιχες αρχές δεν υποχρεούνταν να προσδιορίζουν συγκεκριμένα ποια από τα συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα συνέβαλλαν στην οδική ασφάλεια, δεν υπάρχει εικόνα, σε επίπεδο ΕΕ, του συνολικού ύψους της χρηματοδότησης που συνέβαλε στην οδική ασφάλεια. Ως εκ τούτου, για τους σκοπούς του ελέγχου μας, προβήκαμε σε εκτίμηση του ύψους της ενωσιακής χρηματοδότησης που χορηγήθηκε τη συγκεκριμένη περίοδο από το ΕΤΠΑ, το ΤΣ και τον ΜΣΕ σε έργα που συνέβαλλαν στην οδική ασφάλεια. Το ποσό που είχε δεσμευθεί μέχρι τον Φεβρουάριο του 2023, ανερχόταν σε 6 663 εκατομμύρια ευρώ (1 477 εκατομμύρια από τον ΜΣΕ και 5 186 εκατομμύρια από κοινού από το ΕΤΠΑ και το ΤΣ).

Εμβέλεια και προσέγγιση του ελέγχου

17 Στην παρούσα έκθεση ελέγχου αξιολογείται κατά πόσον η Επιτροπή ανέπτυξε αποτελεσματικά την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ (βλέπε [γράφημα 3](#)) και παρείχε υποστήριξη στα κράτη μέλη για την επίτευξη των στόχων της μείωσης κατά το ήμισυ των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών μεταξύ 2020 και 2030 και για σχεδόν μηδενικές τιμές και στις δύο περιπτώσεις μέχρι το 2050. Για τον σκοπό αυτό, εξετάσαμε τα εξής:

- ο κατά πόσον η Επιτροπή σχεδίασε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση ασφαλούς συστήματος και παρακολούθησε αποτελεσματικά τον τρόπο με τον οποίο τα μέτρα οδικής ασφάλειας των κρατών μελών συνέβαλλαν στην επίτευξη των στόχων πολιτικής της ΕΕ·
- ο κατά πόσον η Επιτροπή προέβη στις κατάλληλες ενέργειες που υπαγορεύουν οι πυλώνες που αφορούν τη χρήση του οδικού δικτύου, τα οχήματα και τις υποδομές στο πλαίσιο της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ·
- ο κατά πόσον η επιλογή των έργων υποδομών που συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020 και οι δείκτες που αναπτύχθηκαν επικεντρώνονταν δεόντως στους στόχους της ΕΕ σχετικά με την οδική ασφάλεια.

18 Εξετάσαμε τεκμήρια προερχόμενα από διάφορες πηγές:

- ο αναλύσαμε τα έγγραφα στρατηγικής της ΕΕ σχετικά με την οδική ασφάλεια, την αντίστοιχη νομοθεσία και έγγραφα πολιτικής, καθώς και εκθέσεις που είχαν δημοσιεύσει διάφοροι ερευνητικοί φορείς, ενώσεις του κλάδου και η πανεπιστημιακή κοινότητα·
- ο συνομιλήσαμε με υπαλλήλους των αρμόδιων Γενικών Διευθύνσεων της Επιτροπής και του CINEA, καθώς και με εκπροσώπους εθνικών φορέων·
- ο συναντήσαμε ενώσεις των ενδιαφερόμενων μερών σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο, καθώς και υπαλλήλους από την Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη και το ταμείο των Ηνωμένων Εθνών για την οδική ασφάλεια·

- ο για δείγμα τεσσάρων κρατών μελών (Ισπανία, Λιθουανία, Ρουμανία και Σλοβακία), αναλύσαμε τις εθνικές στρατηγικές περί οδικής ασφάλειας, καθώς και τη σχετική νομοθεσία και τα έγγραφα πολιτικής και
- ο πραγματοποιήσαμε επιτόπιες επισκέψεις στα προαναφερόμενα κράτη μέλη, όπου εξετάσαμε δείγμα 13 έργων υποδομών σχετικά με την οδική ασφάλεια που είχαν χρηματοδοτηθεί από τον ενωσιακό προϋπολογισμό της περιόδου 2014-2020 (βλέπε [παράρτημα IV](#)). Ένας από τους στόχους όλων των προαναφερόμενων έργων ήταν και η οδική ασφάλεια.

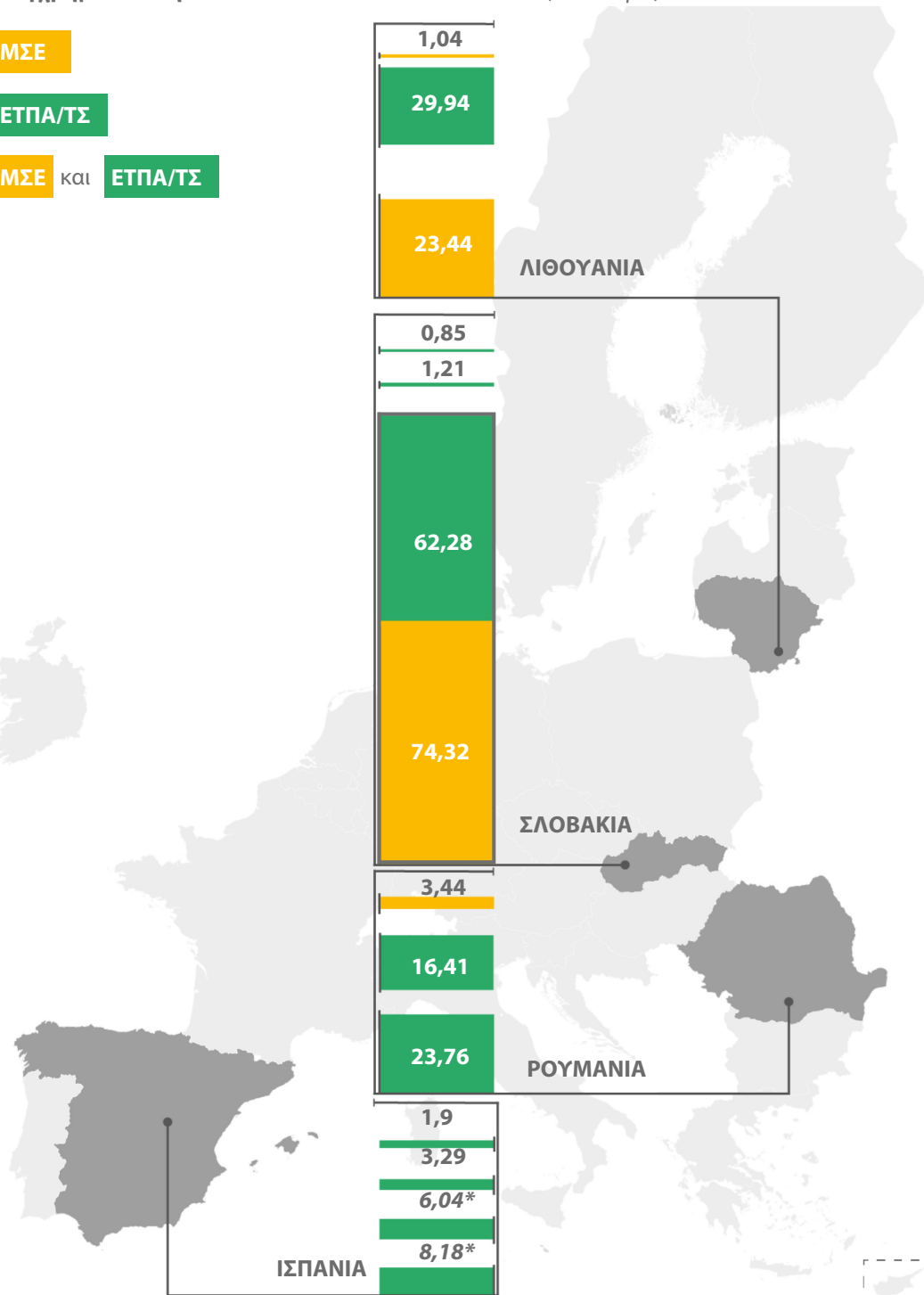
19 Στο [γράφημα 4](#) παρατίθενται συνοπτικά στοιχεία σχετικά με τα κράτη μέλη και τα έργα που ελέγξαμε.

Γράφημα 4 – Κράτη μέλη και έργα που επιλέχθηκαν για τον έλεγχο

13 Έργα
συγχρηματοδοτηθέντα από:



Δεσμευθείσα ενωσιακή
συγχρηματοδότηση ανά έργο
(εκατ. ευρώ)



Σημ.: * Αφού επιλέχθηκε, το έργο ακυρώθηκε.

Πηγή: ΕΕΣ.

20 Η επιλογή των κρατών μελών έγινε βάσει του ύψους της χρηματοδότησης που χορηγήθηκε από το ΕΤΠΑ, το ΤΣ και τον ΜΣΕ σε έργα που συνέβαλλαν στην οδική ασφάλεια. Τα κράτη μέλη που επιλέχθηκαν είχαν διαφορετικά επίπεδα επιδόσεων και κατέγραφαν ποικίλες τάσεις ως προς τον αριθμό των θανάτων από τροχαία ατυχήματα.

21 Το δείγμα των έργων που εξετάσαμε περιλαμβάνει έργα υποδομών που συνέβαλλαν ποικιλοτρόπως στην οδική ασφάλεια (π.χ. νέοι ή αναβαθμισμένοι αυτοκινητόδρομοι και υποδομές για ποδηλάτες ή πεζούς). Επιλέξαμε εννέα έργα των ΕΤΠΑ-ΤΣ, τρία του ΜΣΕ και ένα που είχε χρηματοδοτηθεί τόσο από τον ΜΣΕ όσο και από το ΤΣ. Το ύψος της συνολικής ενωσιακής χρηματοδότησης που δεσμεύθηκε από όλα τα προαναφερόμενα μέσα υπέρ των εν λόγω έργων ανέρχεται σε 242 εκατομμύρια ευρώ.

22 Ο έλεγχός μας καλύπτει το πλαίσιο για την οδική ασφάλεια που ισχύει από το 2011, δηλαδή από τότε που η Επιτροπή ενέκρινε τον χάρτη πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών, και επικεντρώνεται στις επενδύσεις που έγιναν με την υποστήριξη της ΕΕ την περίοδο 2014-2020. Οι συγκεκριμένες ελεγκτικές εργασίες ολοκληρώθηκαν τον Σεπτέμβριο του 2023.

23 Την απόφαση για τη διενέργεια του συγκεκριμένου ελέγχου δεν υπαγόρευσε μόνο το γεγονός ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί μείζον κοινωνικό ζήτημα, αλλά και η διαπίστωση ότι, τα τελευταία χρόνια, δεν υπάρχει πρόοδος ως προς τη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ. Σκοπός της παρούσας έκθεσης είναι να συμβάλει στις συζητήσεις επί μελλοντικών προτάσεων για πρωτοβουλίες πολιτικής και νομοθετικές πράξεις, καθώς πλησιάζουμε στα μέσα της περιόδου ισχύος του τρέχοντος ενωσιακού πλαισίου πολιτικής 2021-2030 όσον αφορά την οδική ασφάλεια.

Παρατηρήσεις

Παρά τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ, η Επιτροπή αντιμετωπίζει προκλήσεις με την παρακολούθηση της προόδου που σημειώνουν τα κράτη μέλη

24 Προκειμένου να είναι αποτελεσματική, μια ενωσιακή στρατηγική για την οδική ασφάλεια πρέπει να θέτει ρεαλιστικούς στόχους, συνεπείς με αλληλένδετες πολιτικές σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο⁶. Η στρατηγική αυτή πρέπει να προβλέπει δράσεις στους διάφορους τομείς πολιτικής και να περιλαμβάνει εκτίμηση των απαιτούμενων πόρων⁷. Επιπλέον, οι εθνικές στρατηγικές για την οδική ασφάλεια πρέπει να ευθυγραμμίζονται με τους αντίστοιχους πρωταρχικούς στόχους της ΕΕ. Τέλος, πρέπει να υπάρχει αξιόπιστο σύστημα παρακολούθησης, βασιζόμενο σε συναφείς δείκτες, ώστε να διαπιστώνεται η πρόοδος ως προς την επίτευξη των στόχων που αφορούν την οδική ασφάλεια στην ΕΕ⁸.

25 Ως εκ τούτου, εξετάσαμε την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ και τους στόχους για την οδική ασφάλεια που έχουν τεθεί σε επίπεδο ΕΕ. Αξιολογήσαμε επίσης την επισκόπηση, από την Επιτροπή, της συμβολής των κρατών μελών στην επίτευξη των στόχων αυτών, καθώς και της σχετικής προόδου. Τέλος, εξετάσαμε τον τρέχοντα βαθμό προόδου ως προς την επίτευξη των καθορισμένων στόχων.

Η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ είναι ολοκληρωμένη και με φιλόδοξους στόχους

26 Το 2018, η Επιτροπή **ενέκρινε** την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ για την οδική ασφάλεια, η οποία, από άποψη περιεχομένου και δομής, προσομοιάζει με αυτή που έχει αναπτύξει ο ΟΗΕ (βλέπε σημείο **09**). Υπάρχουν, ωστόσο, και ορισμένες διαφορές. Συγκεκριμένα, επισημάναμε ότι, ενώ η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ έδινε μεγαλύτερη έμφαση στις τεχνολογικές

⁶ Εργαλειοθήκη για τη βελτίωση της νομοθεσίας # 15, 18, 19, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021.

⁷ Συστάσεις για τα επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών», Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2021.

⁸ Συμπεράσματα του Συμβουλίου για την οδική ασφάλεια, 2017.

εξελίξεις, όπως τα ευφυή συστήματα μεταφορών ή τα αυτόνομα οχήματα, δεν κάλυπτε άμεσα διάφορες πτυχές των πολυτροπικών μεταφορών και του χωροταξικού σχεδιασμού. Στο [γράφημα 5](#) παρουσιάζονται συγκριτικά οι δύο αυτές προσεγγίσεις.

Γράφημα 5 – Σύγκριση των προσεγγίσεων ασφαλούς συστήματος της ΕΕ και του ΟΗΕ



Πηγή: ΕΕΣ.

27 Με την πάροδο του χρόνου, οι φιλοδοξίες της Επιτροπής όσον αφορά την οδική ασφάλεια έλαβαν νέες διαστάσεις (βλέπε [παράρτημα II](#)). Κατά την έγκριση της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος το 2018, η Επιτροπή προσέθεσε στους προηγούμενους στόχους της τη μείωση των σοβαρών τραυματισμών. Έθεσε επίσης τους στόχους, που ισχύουν μέχρι σήμερα, για μείωση κατά το ήμισυ των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών μεταξύ 2020 και 2030 και για σχεδόν μηδενικές τιμές και στις δύο περιπτώσεις μέχρι το 2050 (βλέπε σημείο [13](#)).

Η Επιτροπή δεν έχει ακόμη αξιολογήσει τη συμβολή των εθνικών στρατηγικών στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ

28 Οι στόχοι της ΕΕ για την οδική ασφάλεια μπορούν να επιτευχθούν, μόνον εάν τα κράτη μέλη εφαρμόσουν πολιτικές και επενδυτικά προγράμματα που ευνοούν την επίτευξη αυτών των στόχων. Οι εθνικές στρατηγικές της συντριπτικής πλειονότητας των 27 κρατών μελών, περιλαμβανομένων των τεσσάρων που επισκεφθήκαμε, έχουν θέσει στόχους για μείωση κατά το ήμισυ των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Ωστόσο, για τον υπολογισμό της προόδου σε εθνικό επίπεδο τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν διαφορετικά έτη αναφοράς (βλέπε [παράρτημα V](#)).

29 Η Επιτροπή δεν έχει ακόμη αξιολογήσει τον βαθμό στον οποίο οι εθνικές στρατηγικές για την οδική ασφάλεια συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ. Διαπιστώσαμε ότι οι στρατηγικές των τεσσάρων κρατών μελών που επισκεφθήκαμε δεν είχαν την ίδια δομή, ούτε χαρακτηρίζονταν από τον ίδιο βαθμό λεπτομέρειας, με συνέπεια να είναι δύσκολη η μεταξύ τους σύγκριση, όπως και η εκτίμηση της καταλληλότητάς τους για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ. Επιπλέον, μολονότι και τα τέσσερα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε είχαν αναπτύξει σχέδιο δράσης μεταπαρακολούθησης, δεν έχουν όλα προβεί σε εκτίμηση της συνολικής χρηματοδότησης που χρειάζεται για την επίτευξη των εθνικών στόχων. Το πρόβλημα αυτό θα αποτελέσει τροχοπέδη στις προσπάθειες της Επιτροπής να σχηματίσει συνολική εικόνα της κατάστασης σε επίπεδο ΕΕ (βλέπε [πίνακα 1](#)).

Πίνακας 1 – Ανάλυση των στρατηγικών των κρατών μελών που επισκεφθήκαμε

Κράτος μέλος	Καθορισμός στόχων πέραν αυτών που αφορούν τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς	Καθορισμός των συνολικών χρηματοδοτικών αναγκών	Σχέδιο δράσης μεταπαρακολούθησης
Ισπανία	Ναι (ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς, την ηλικία και τους ευάλωτους χρήστες)	Όχι	Ναι
Λιθουανία	Ναι (για τη μείωση των επικίνδυνων σημείων, τα ασφαλή οχήματα και τον βαθμό υλοποίησης των συστάσεων του αρμόδιου φορέα)	Ναι	Ναι
Ρουμανία	Ναι (για τη μείωση των επικίνδυνων σημείων)	Όχι	Ναι
Σλοβακία	Όχι	Όχι	Ναι

Πηγή: ΕΕΣ, 2023.

30 Επιπλέον, διαπιστώσαμε ότι, στο πλαίσιο του θεσμού του [Ευρωπαϊκού Εξαμήνου](#), δεν είχαν ποτέ διατυπωθεί ειδικές ανά χώρα συστάσεις σχετικά με την οδική ασφάλεια. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η Επιτροπή διατύπωσε σχόλια σχετικά με την οδική ασφάλεια στις ειδικές ανά χώρα εκθέσεις που καταρτίζονταν στο πλαίσιο της διαδικασίας. Τα σχόλια αυτά αφορούσαν, λόγου χάριν, την ανάγκη για περαιτέρω δράσεις για την οδική ασφάλεια των ποδηλατών στο Βέλγιο (2023) και την ανάγκη για επενδύσεις σε ασφαλέστερες υποδομές στη Λιθουανία (2019) και τη Ρουμανία (2020). Ωστόσο, δεν εντοπίσαμε στοιχεία που να υποδηλώνουν συνεπή παρακολούθηση των δράσεων των κρατών μελών για την οδική ασφάλεια.

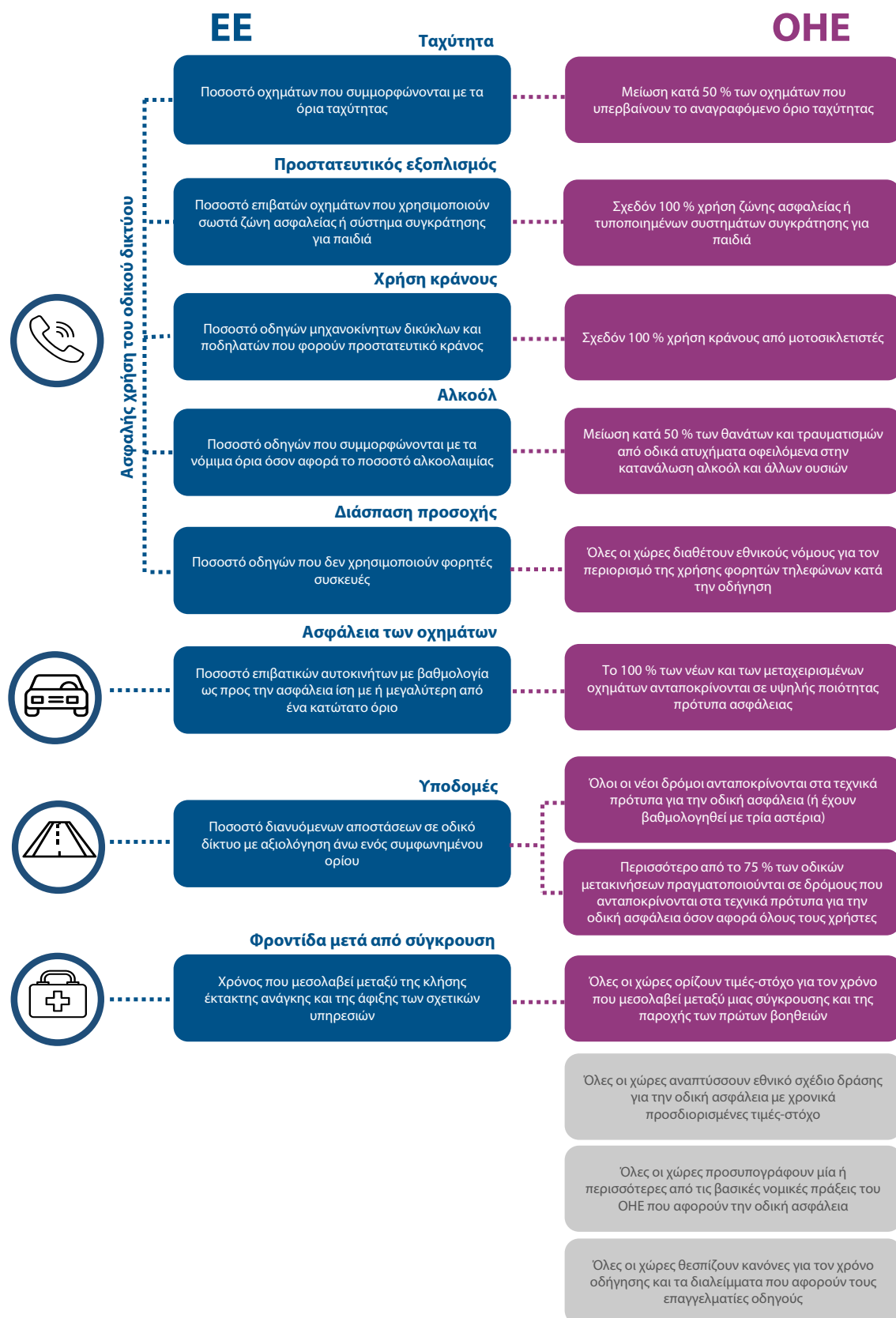
31 Εν τω μεταξύ, προκειμένου να διευκολύνει τα κράτη μέλη να συμβάλουν περαιτέρω στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ, η Επιτροπή ανέπτυξε πρωτοβουλίες για τη διάδοση ορθών πρακτικών.

- Από το 2019, το πρόγραμμα ανταλλαγών της ΕΕ σχετικά με την οδική ασφάλεια έχει «αδελφοποιήσει» κράτη μέλη που αντιμετώπιζαν μεγαλύτερα προβλήματα με την οδική ασφάλεια με άλλα που είχαν καλύτερες επιδόσεις. Το πρόγραμμα περιλάμβανε, μεταξύ άλλων, επισκέψεις μελέτης και θεματικά εργαστήρια και συνιστούσε κατάλληλους τρόπους δράσης. Το αρχικό τριετές πιλοτικό έργο επικεντρωνόταν στα έξι κράτη μέλη με τα σοβαρότερα προβλήματα, ενώ η δεύτερη έκδοσή του περιλαμβάνει 19 κράτη μέλη.
- Το [Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας](#) (European Road Safety Observatory, ERSO) παρέχει στοιχεία σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα και δημοσιεύει εκθέσεις ανά χώρα και θεματικές εκθέσεις σχετικά με τις συναφείς πρακτικές και πολιτικές που εφαρμόζονται στην ΕΕ. Πρόσφατα η Επιτροπή τού ανέθεσε μια νέα αρμοδιότητα, αυτή της παρακολούθησης της εφαρμογής τόσο της ενωσιακής όσο και των εθνικών στρατηγικών για την οδική ασφάλεια. Τα αποτελέσματα αυτών των εργασιών θα ενσωματωθούν σε έκθεση υλοποίησης της ενωσιακής στρατηγικής για την οδική ασφάλεια, η οποία αναμένεται το 2025.

Η παρακολούθηση των επιδόσεων των κρατών μελών δεν είναι ακόμη αποτελεσματική

32 Το 2019, η Επιτροπή **καθιέρωσε** σύνολο οκτώ βασικών δεικτών επιδόσεων (ΒΔΕ) σχετικά με την οδική ασφάλεια (βλέπε **γράφημα 6**). Οι εν λόγω ΒΔΕ εστιάζουν σε παράγοντες που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια, ήτοι στη συμπεριφορά των χρηστών του οδικού δικτύου, την ασφάλεια των οχημάτων, την ποιότητα των οδικών υποδομών και τη φροντίδα κατά την αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης. Οι ΒΔΕ έχουν κάποιες ομοιότητες με ένα σύνολο προαιρετικών παγκόσμιων τιμών-στόχου για τις επιδόσεις ως προς την ασφάλεια που καθόρισε ο ΟΗΕ το 2017, προκειμένου να βοηθήσει τα κράτη μέλη να στρέψουν προς τη σωστή κατεύθυνση τις δράσεις τους σχετικά με την οδική ασφάλεια. Στην ανακοίνωσή της του 2018, η Επιτροπή αναγνώρισε την ανάγκη ποιοτικότερων δεδομένων για τον καθορισμό τιμών-στόχου για τους ΒΔΕ. Και ενώ ορισμένα κράτη μέλη έχουν καθορίσει συγκεκριμένες τιμές-στόχο για ένα σύνολο ΒΔΕ, τέτοιες τιμές δεν υπάρχουν ακόμη σε επίπεδο ΕΕ.

Γράφημα 6 – Σύγκριση των βασικών δεικτών επιδόσεων της ΕΕ με τις προαιρετικές τιμές-στόχο για τις επιδόσεις που ορίζει ο ΟΗΕ



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει εγγράφων της Επιτροπής και του ΟΗΕ.

33 Το 2020, η Επιτροπή εξήγγειλε το έργο «Baseline», στο πλαίσιο του οποίου διέθεσε στα κράτη μέλη χρηματοδότηση για τη συγκέντρωση στοιχείων σχετικά με αυτούς τους ΒΔΕ. Στο πρόγραμμα, που διήρκεσε μέχρι το 2022, συμμετείχαν δεκαοκτώ κράτη μέλη. Μολονότι το έργο καθαυτό συνιστά αξιοσημείωτη πρόοδο, θεωρούμε ότι δεν κατάφερε να εξασφαλίσει επαρκή συγκρισιμότητα μεταξύ των κρατών μελών και να προλειάνει το έδαφος για τον καθορισμό πιθανών τιμών-στόχου. Βέβαια, γεγονός είναι ότι η συμμετοχή σε αυτό ήταν προαιρετική και ότι δεν συνέλεξαν όλα τα κράτη μέλη τα ίδια στοιχεία για τους ΒΔΕ. Επιπλέον, τα κράτη μέλη παρέκκλιναν από τη συνήθη μεθοδολογία της Επιτροπής για τον υπολογισμό των δεικτών, κάτι που δυσχεραίνει τις συγκρίσεις⁹.

34 Σε συνέχεια του έργου «Baseline», η Επιτροπή εξήγγειλε το 2022 το τρέχον έργο «Trendline», που σκοπό έχει τον καθορισμό εθνικών τιμών-στόχου για όλους τους συλλεγόμενους ΒΔΕ (βλέπε σημείο 32). Στο πλαίσιο αυτού του έργου, καθορίστηκαν άλλοι 10 πειραματικοί δείκτες που θα δοκιμαστούν σε περιορισμένη κλίμακα. Μολονότι η συμμετοχή είναι πολύ μεγαλύτερη από ό,τι στο παρελθόν (25 κράτη μέλη θα συλλέγουν ΒΔΕ και δύο θα είναι παρατηρητές), η δομή του έργου επιτρέπει τις διαφορές μεταξύ κρατών μελών ως προς τους συλλεγόμενους δείκτες και τις παρεκκλίσεις από τη συνήθη μεθοδολογία. Συνεπώς, καθώς τα σχετικά στοιχεία δεν είναι ακόμη επαρκώς συγκρίσιμα, ο καθορισμός και η παρακολούθηση των συγκεντρωτικών τιμών-στόχου για τους δείκτες επιδόσεων, σε ενωσιακό επίπεδο, ενδέχεται να αποδειχθεί όχι και τόσο εύκολο έργο.

Τα στοιχεία των κρατών μελών σχετικά με τους σοβαρούς τραυματισμούς δεν είναι ακόμη συγκρίσιμα, σε αντίθεση με τα στοιχεία για τους θανάτους

35 Στον τομέα της οδικής ασφάλειας, τα κράτη μέλη οφείλουν, από το 1993, να συλλέγουν στατιστικά στοιχεία σχετικά με τους θανάτους και τους τραυματισμούς και να τα διαβιβάζουν στην Επιτροπή (βλέπε [πλαίσιο 1](#)).

⁹ Baseline project, [Conclusions and recommendations](#), 2023.

Πλαίσιο 1

Βάση δεδομένων CARE της Επιτροπής

Το 1993, το Συμβούλιο **δημιούργησε** τη βάση δεδομένων CARE σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα, ζητώντας από τα κράτη μέλη να αναφέρουν ετησίως σχετικά στοιχεία. Καθώς στην απόφαση δεν διευκρινιζόταν επακριβώς ποια στοιχεία έπρεπε να γνωστοποιούνται, ομάδα εμπειρογνομόνων, περιλαμβανομένων εκπροσώπων των κρατών μελών και της Επιτροπής (ΓΔ MOVE και Eurostat), συνέρχεται τακτικά και συζητά ποιες μεταβλητές πρέπει να συλλέγονται και να διαδίδονται και σε ποια μορφή. Η βάση δεδομένων περιέχει στοιχεία για κάθε ατύχημα που συνεπάγεται θανάτους ή τραυματισμούς, όπως το είδος και την τοποθεσία του ατυχήματος, λεπτομέρειες σχετικά με τις οδικές υποδομές και πληροφορίες σχετικά με τα εμπλεκόμενα οχήματα και τους εμπλεκόμενους χρήστες του οδικού δικτύου.

Κάθε φθινόπωρο, η Επιτροπή δημοσιεύει στατιστικές σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών. Τα επιμέρους δεδομένα δεν είναι προσβάσιμα από όλους, είναι όμως διαθέσιμα σε ερευνητές για ανάλυση, κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος.

36 Παρά τη σχετική διαρκή νομική απαίτηση, η συγκρισιμότητα εξακολουθεί να είναι πρόβλημα. Αυτό ισχύει όλως ιδιαιτέρως για τα στοιχεία σχετικά με τους τραυματισμούς, ζήτημα για το οποίο κάθε κράτος μέλος ορίζει τα δικά του εθνικά κριτήρια όσον αφορά τον καθορισμό του βαθμού σοβαρότητας. Τα περισσότερα κράτη μέλη ζητούν από τους αστυνομικούς που επεμβαίνουν σε περίπτωση ατυχήματος να χαρακτηρίσουν έναν τραυματισμό ως «σοβαρό», ενώ σε άλλα ο χαρακτηρισμός αυτός γίνεται από τα νοσοκομεία. Στον **πίνακα 2** παρουσιάζονται τα διάφορα κριτήρια που χρησιμοποιούνταν, κατά τον χρόνο του ελέγχου μας, για τον χαρακτηρισμό τραυματισμού ως σοβαρού στα τέσσερα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε.

Πίνακας 2 – Κριτήρια για τον χαρακτηρισμό τραυματισμού ως σοβαρού στα τέσσερα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε

Κράτος μέλος	Κριτήρια για την κατάταξη τραυματισμού ως σοβαρού
Ισπανία	Οι τραυματίες νοσηλεύθηκαν τουλάχιστον για 24 ώρες ή ο τραυματισμός χαρακτηρίστηκε σοβαρός από το νοσοκομείο
Λιθουανία	Οι τραυματίες χρειάστηκαν νοσηλεία και το νοσοκομείο καταχώρισε τα τραύματά τους ως «σοβαρή βλάβη της υγείας»
Ρουμανία	Ο τραυματισμός χαρακτηρίζεται σοβαρός από το νοσοκομείο
Σλοβακία	Το είδος του τραυματισμού περιλαμβάνεται σε διά νόμου συσταθέντα κατάλογο τραυμάτων

Πηγή: ΕΕΣ.

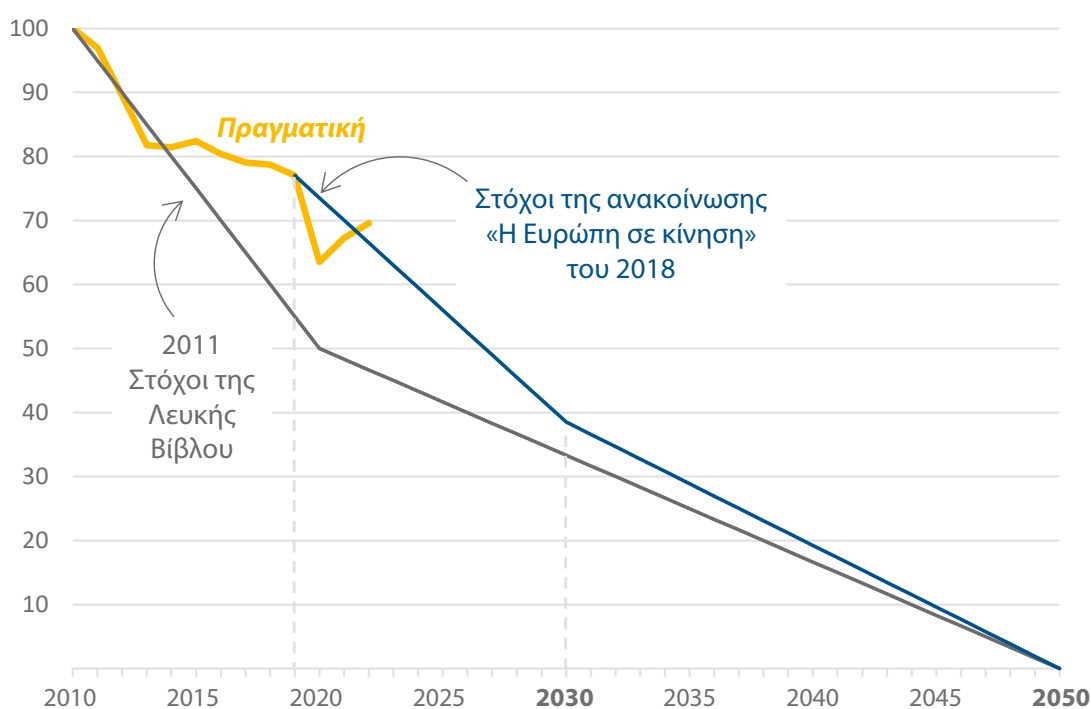
37 Για τη βελτίωση της συγκρισιμότητας, οι υπουργοί Μεταφορών της ΕΕ [συμφώνησαν](#) το 2017 να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους για τη χρήση ενός κοινού ορισμού των τραυματισμών βάσει της κλίμακας MAIS3+. Πρόκειται για διεθνές σύστημα κατάταξης, βασιζόμενο στις καταχωρίσεις των νοσοκομείων. Μέχρι το 2023, μόνο 19 κράτη μέλη συγκέντρωναν στοιχεία χρησιμοποιώντας την κλίμακα MAIS3+. Επιπλέον, οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνταν για τις εκτιμήσεις βάσει της κλίμακας αυτής δεν ήταν τυποποιημένες σε όλα τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή εξέτασε τις τάσεις για όσες χώρες συγκέντρωναν στοιχεία και με τις δύο μεθοδολογίες και διαπίστωσε ότι, σε σχέση με την εναρμονισμένη μεθοδολογία, οι εθνικές μεθοδολογίες είτε υποεκτιμούσαν είτε υπερεκτιμούσαν τους σοβαρούς τραυματισμούς¹⁰. Αυτό σημαίνει ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να έχει ακριβή εικόνα των σοβαρών τραυματισμών σε επίπεδο ΕΕ, ώστε να σχεδιάζει επακριβώς στοχοθετημένες δράσεις για τη μείωση του αριθμού τους.

¹⁰ *Serious injuries*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2023.

Η πρόοδος της ΕΕ είναι πολύ αργή για την επίτευξη των στόχων του 2030 και του 2050

38 Μεταξύ 2010 και 2020, ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ μειώθηκε κατά 36 %, δηλαδή σε ποσοστό κατά πολύ χαμηλότερο από τον στόχο του 50 % που είχε ορίσει η Επιτροπή στη [Λευκή Βίβλο του 2011](#). Το 2022, οι θάνατοι από οδικά ατυχήματα αυξήθηκαν κατά 4 % σε σχέση με το προηγούμενο έτος (βλέπε [γράφημα 7](#)).

Γράφημα 7 – Ποσοστό μείωσης των θανάτων από οδικά ατυχήματα στην ΕΕ από το 2010 σε σύγκριση με τους στόχους που έχουν τεθεί για το 2020, το 2030 και το 2050



Σημ.: Η μείωση των θανάτων από οδικά ατυχήματα το 2020 αποδίδεται κυρίως στις συνέπειες της COVID-19 στην οδική κυκλοφορία.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων της Επιτροπής.

39 Με τους τρέχοντες ρυθμούς και χωρίς επιπλέον προσπάθειες, η ΕΕ και τα κράτη μέλη είναι απίθανο να επιτύχουν τον ενδιάμεσο στόχο του 2030, κάτι που θέτει εν αμφιβόλω την επίτευξη του στόχου που έχει οριστεί για το 2050. Ο αριθμός των θανάτων αναμένεται να μειωθεί μόνο κατά το ένα τέταρτο, έναντι του ημίσεος που προβλεπόταν, μέχρι το 2030 (σε σχέση με τις τιμές του 2019, που αποτελούν την τιμή αναφοράς που επέλεξε η Επιτροπή για τη μέτρηση της προόδου). Για την επίτευξη του ενδιάμεσου στόχου, η μέση ετήσια μείωση των θανάτων στην ΕΕ θα έπρεπε να είναι 4,6 %. Παρόλα αυτά, η μέση ετήσια μείωση που καταγράφηκε την τελευταία πενταετία ήταν μόλις 2,5 %.

40 Δύσκολος προς επίτευξη φαίνεται να είναι επίσης ο στόχος που αφορά τους σοβαρούς τραυματισμούς. Το συμπέρασμα ανάλυσης¹¹ που πραγματοποιήθηκε στις Κάτω Χώρες ήταν ότι ο στόχος σχετικά με τους θανάτους από τροχαία ατυχήματα για το 2030 θα μπορούσε να επιτευχθεί με συγκεκριμένο συνδυασμό μέτρων για τα όρια ταχύτητας που θα αφορούν τα οχήματα σε αστικές περιοχές και τις ασφαλείς υποδομές ποδηλασίας. Ωστόσο, ακόμη και στην καλύτερη περίπτωση, η τιμή-στόχος όσον αφορά τους σοβαρούς τραυματισμούς και πάλι δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί.

41 Η επίτευξη αυτών των στόχων μπορεί να γίνει δυσχερέστερη, όσο περισσότερο δυσκολεύει η σημαντική βελτίωση αυτού που συνιστά ήδη ένα καλό επίπεδο επιδόσεων. Παραδείγματος χάριν, μεταξύ 2010 και 2022, το κράτος μέλος με τις καλύτερες επιδόσεις ως προς τη μείωση των θανάτων ήταν η Λιθουανία (- 60 %), η χώρα με το έβδομο υψηλότερο ποσοστό θανάτων το 2010, ενώ οι θάνατοι στις Κάτω Χώρες, το κράτος μέλος με το τρίτο χαμηλότερο ποσοστό θανάτων το 2010, αυξήθηκαν τελικά κατά 22 %.

¹¹ Dr. S. de Craen et al, [Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures](#), Υπουργείο Υποδομών και Διαχείρισης των Υδάτων, 2022.

Οι δράσεις της ΕΕ υπό τους πυλώνες που αφορούν τη χρήση του οδικού δικτύου, τα οχήματα και τις υποδομές δεν καλύπτουν όλους τους τομείς κινδύνου, ούτε είναι αρκετά ολοκληρωμένες

42 Σύμφωνα με την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος, κάθε πυλώνας πρέπει να περιλαμβάνει μέτρα που να καλύπτουν όλους τους σχετικούς τομείς κινδύνου (π.χ. νομοθεσία ή συστάσεις σχετικά με τις τροχαίες παραβάσεις και την επιβολή, χαρακτηριστικά ασφάλειας των οχημάτων και απαιτήσεις ποιότητας για τις υποδομές, μεταξύ άλλων και για αυτές που αφορούν την πεζοπορία και την ποδηλασία). Επιπλέον, προκειμένου να συμβάλλουν αποτελεσματικά στην οδική ασφάλεια, τα μέτρα υπό τους διάφορους πυλώνες πρέπει να είναι ολοκληρωμένα και να αλληλοσυμπληρώνονται.

43 Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος που ανέπτυξε η Επιτροπή, εξετάσαμε τους πυλώνες που αφορούν τη χρήση του οδικού δικτύου, τα οχήματα και τις υποδομές, με σκοπό την αξιολόγηση δύο στοιχείων που έχουν καθοριστική σημασία για την επίτευξη των στόχων που αφορούν την οδική ασφάλεια για το 2030 και το 2050: την καταλληλότητα των σχετικών δράσεων στο πλαίσιο κάθε πυλώνα και τον βαθμό ολοκλήρωσης μεταξύ των διαφόρων πυλώνων.

Δεν υπάρχει κάλυψη σε επίπεδο ΕΕ όλων των κύριων αιτίων των ατυχημάτων και η εποπτεία των στρατηγικών επιβολής των κρατών μελών από την Επιτροπή είναι περιορισμένη

44 Βασική συνιστώσα της οδικής ασφάλειας είναι η συμπεριφορά των χρηστών, η οποία επηρεάζεται, μεταξύ άλλων, από τις διατάξεις των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και τον βαθμό επιβολής τους στους παραβάτες στα διάφορα κράτη μέλη. Η ευθύνη του σχεδιασμού και της εφαρμογής των προαναφερόμενων πτυχών στην πράξη βαρύνει εξ ολοκλήρου τα κράτη μέλη.

45 Αναλύσαμε την ισχύουσα νομοθεσία και τις στρατηγικές επιβολής για δύο από τα τέσσερα κύρια αίτια των θανάτων από τροχαία ατυχήματα, ήτοι την κατανάλωση αλκοόλ και την ταχύτητα (τα άλλα δύο είναι η μη χρήση ζώνης ασφαλείας και η διάσπαση της προσοχής του οδηγού) (βλέπε σημείο **07**).

46 Γενικά, ο κίνδυνος ατυχήματος αυξάνεται σημαντικά, όταν η οδήγηση γίνεται υπό την επήρεια αλκοόλ. Μελέτη που πραγματοποίησε η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι θάνατοι που ανάγονται στην κατανάλωση αλκοόλ αντιπροσωπεύουν μεταξύ 20 % και 28 % των συνολικών θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ. Ωστόσο, δεν υπάρχει ενωσιακή εναρμονισμένη μεθοδολογία για την κατάταξη θανάτου από τροχαίο ατύχημα ως οφειλόμενου σε οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, τα δε κράτη μέλη που αναφέρουν τέτοια στοιχεία το κάνουν βάσει των εθνικών μεθοδολογιών¹².

47 Έρευνες έχουν καταδείξει ότι όσο χαμηλότερα είναι τα όρια αλκοολαιμίας τόσο λιγότεροι είναι οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα οφειλόμενα σε οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ¹³. Το 2001, η Επιτροπή συνέστησε στα κράτη μέλη να θεσπίσουν ως ανώτατο νόμιμο όριο αλκοολαιμίας τα 0,5 mg/ml για όλους τους οδηγούς και ακόμη χαμηλότερο (0,2 mg/ml) για ειδικές κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου (όπως οι άπειροι οδηγοί ή οι οδηγοί μεγάλων οχημάτων). Ωστόσο, μέχρι τον Οκτώβριο του 2023, η Επιτροπή δεν είχε εκδώσει καμία σύσταση σχετικά με τα νόμιμα όρια για άλλες ουσίες.

48 Όλα τα κράτη μέλη, πλην της Μάλτας, έχουν εγκρίνει νόμους, με τους οποίους καθορίζονται ανώτατα όρια αλκοολαιμίας σύμφωνα με τη σύσταση της Επιτροπής. Μάλιστα, τέσσερα από τα 27 κράτη μέλη έχουν υιοθετήσει μηδενική ανοχή για όλους τους οδηγούς¹⁴.

49 Σύμφωνα με την τελευταία μελέτη¹⁵, το 2019 μόνο 12 κράτη μέλη παρουσίασαν στατιστικά στοιχεία σχετικά με δραστηριότητες επιβολής που ανέπτυσαν. Παρατηρώντας τον αριθμό των αλκοτέστ που πραγματοποιεί η αστυνομία ανά 1 000 κατοίκους, διαπιστώνεται ότι οι διαφορές μεταξύ χωρών είναι σημαντικές (βλέπε [γράφημα 8](#)).

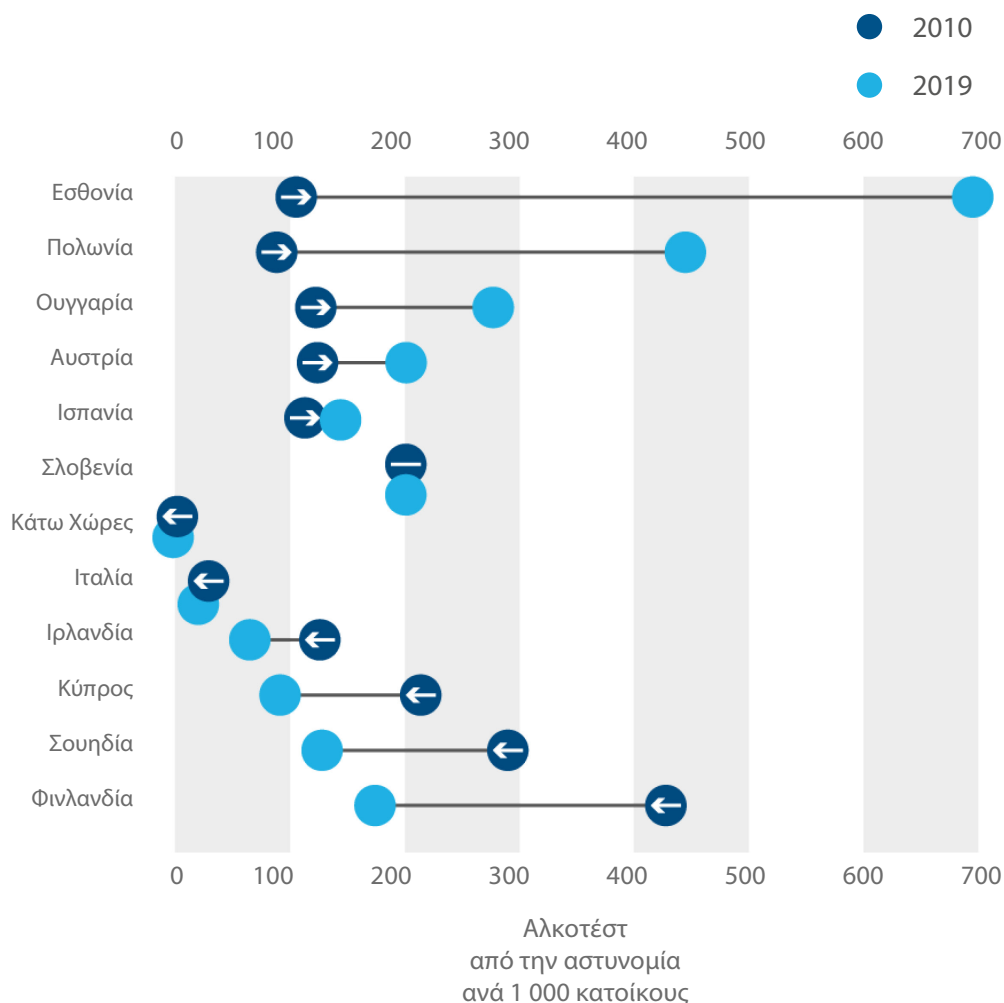
¹² Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

¹³ Ecorys and ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

¹⁴ Στατιστικό εγχειρίδιο 2022 της Επιτροπής.

¹⁵ Ecorys and ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

Γράφημα 8 – Μεταβολές του αριθμού των αλκοτέστ που πραγματοποιεί η αστυνομία (2019 έναντι 2010)



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει μελέτης του Ecorys.

50 Η ταχύτητα είναι ένας ακόμη καθοριστικός παράγοντας για τα τροχαία ατυχήματα και επηρεάζει τόσο τον κίνδυνο ατυχήματος όσο και τη σοβαρότητά του. Σύμφωνα με έρευνες, εκτιμάται ότι το 30 % του συνόλου των θανατηφόρων ατυχημάτων είναι άμεση απόρροια υπερβολικής ή ακατάλληλης ταχύτητας¹⁶. Κατά μία μελέτη, μέση μείωση της ταχύτητας κατά 1 χλμ./ώρα σε όλους τους δρόμους της ΕΕ θα έσωζε περισσότερες από 2 000 ζωές ετησίως¹⁷.

¹⁶ *Road safety thematic report - Speeding*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021.

¹⁷ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

51 Επιπλέον, οι συνέπειες της ταχύτητας στα θανατηφόρα ατυχήματα είναι άκρως εντυπωσιακές, όταν εμπλέκονται ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου. Μολονότι η πιθανότητα να χάσει τη ζωή του πεζός από ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται όχημα που κινείται μέχρι 30 χλμ./ώρα είναι μικρότερη από 10 %, ο θάνατος είναι σχεδόν αναπόφευκτος με ταχύτητες άνω των 55 χλμ./ώρα¹⁸.

52 Το 2022, μέσω ανακοίνωσής της, η Επιτροπή προέτρεψε τα κράτη μέλη να μειώσουν τα όρια ταχύτητας, παρόλο που βασικός σκοπός της εν λόγω ανακοίνωσης ήταν η εξοικονόμηση ενέργειας. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν έχει εκδώσει ακόμη σύσταση προς τα κράτη μέλη σχετικά με τα ασφαλή όρια ταχύτητας, αν και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της [είχε απευθύνει σχετικό αίτημα](#) το 2021.

53 Τα κράτη μέλη θέτουν όρια ταχύτητας για κάθε τμήμα του οδικού δικτύου τους. Τα περισσότερα από αυτά υπερβαίνουν τα συνιστώμενα σε διεθνή μελέτη¹⁹. Αυτό ισχύει όμως ιδιαίτερα για τις κατοικημένες περιοχές, όπου υπάρχει ένα μείγμα από ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου και μηχανοκίνητα οχήματα, για τα οποία το συνιστώμενο όριο ταχύτητας είναι 30-40 χλμ./ώρα (βλέπε [παράρτημα VI](#)).

54 Παρά τους περιορισμούς της ταχύτητας, στα κράτη μέλη στα οποία παρακολουθείται η συμμόρφωση με τα σχετικά όρια, καταγράφεται μεγάλο ποσοστό οχημάτων που κινούνται καθ' υπέρβαση του ορίου ταχύτητας σε όλα τα είδη δρόμων (35 % - 75 % των οχημάτων στις αστικές οδούς, 9 % - 63 % στις αγροτικές οδούς και 23 % - 59 % στους αυτοκινητόδρομους). Η κατάσταση αυτή επιδεινώνεται περαιτέρω από το γεγονός ότι οι μέθοδοι και ο βαθμός επιβολής των ορίων ταχύτητας διαφέρουν σημαντικά από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Παραδείγματος χάριν, σύμφωνα με την τελευταία διαθέσιμη μελέτη²⁰, το 2017, το ποσοστό των παραβάσεων που εντοπίστηκαν με αυτόματες κάμερες ταχύτητας, τις οποίες συνιστούσε η Επιτροπή ως εργαλείο επιβολής των ορίων ταχύτητας, κυμαινόταν από 0 % στη Ρουμανία έως 99,9 % στη Μάλτα.

¹⁸ Monash University Accident Research Centre, *Older vulnerable road users*, 2004.

¹⁹ International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF – OECD), *Speed and crash risk*, 2018.

²⁰ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

55 Ο ρόλος της Επιτροπής όσον αφορά την εποπτεία των εθνικών προσεγγίσεων επιβολής είναι περιορισμένος, καθώς βασίζεται σε οδηγία που αφορά μόνον ορισμένες διασυνοριακές παραβάσεις και σε μη δεσμευτική σύσταση του 2004. Όπως απαιτεί η οδηγία για τη διασυνοριακή επιβολή, η Επιτροπή δημοσιοποιεί τους εθνικούς κανόνες οδικής κυκλοφορίας σε ιστότοπο διαθέσιμο στο ευρύ κοινό, στον οποίο συνοψίζονται οι βασικές υποχρεώσεις των οδηγών και των λοιπών χρηστών του οδικού δικτύου. Όσον αφορά τη σύσταση του 2004, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να παρακολουθήσει συστηματικά την εφαρμογή της, όπως προβλεπόταν αρχικά. Αυτό οφειλόταν κυρίως στο γεγονός ότι η αναφορά στοιχείων δεν συνιστούσε υποχρέωση των κρατών μελών, αλλά γινόταν σε προαιρετική βάση. Το 2012, η Επιτροπή ξεκίνησε να αναλύσει συγκεκριμένα τα σχέδια επιβολής των κρατών μελών. Καθώς από την ανάλυση προέκυψε ότι οι στρατηγικές των κρατών μελών για την οδική ασφάλεια δεν περιλάμβαναν όλες συγκεκριμένο σχέδιο επιβολής, η Επιτροπή δεν εκτόνησε σχετική έκθεση.

56 Τον Μάρτιο του 2023, η Επιτροπή πρότεινε μια νέα δέσμη μέτρων για την οδική ασφάλεια, η οποία περιλάμβανε διάφορες πρωτοβουλίες για την ενίσχυση τόσο της νομοθεσίας για την οδική κυκλοφορία όσο και της επιβολής της. Η δέσμη αυτή, που προς το παρόν συζητείται από τους συννομοθέτες, περιλαμβάνει τρεις νομοθετικές πράξεις:


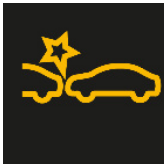

- ο μία αναθεωρημένη **οδηγία** σχετικά με τις άδειες οδήγησης, ώστε να προβλέπεται δοκιμαστική περίοδος τουλάχιστον δύο ετών για τους νέους οδηγούς και μηδενική ανοχή για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ,
- ο μία νέα **οδηγία** που προβλέπει την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης σε ολόκληρη την Ένωση σε περίπτωση σοβαρών τροχαίων παραβάσεων,
- ο μία αναθεωρημένη **οδηγία** σχετικά με τη διασυνοριακή επιβολή, για την καλύτερη επιβολή των κυρώσεων για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, που διαπράττονται στο εξωτερικό.

Τα οχήματα καλύπτονται από τυποποιημένο πλαίσιο σε επίπεδο ΕΕ, του οποίου όμως ο αντίκτυπος περιορίζεται λόγω της γήρανσης του στόλου οχημάτων

57 Η βασική νομική πράξη που ορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας για τα νέα οχήματα στην ΕΕ είναι ο **κανονισμός για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων** (ΚΓΑ), ο οποίος αναθεωρήθηκε για τελευταία φορά το 2019. Όπως όλοι οι κανονισμοί της ΕΕ, είναι άμεσα εκτελεστός σε όλα τα κράτη μέλη, χωρίς την ανάγκη θέσπισης εθνικής εκτελεστικής νομοθεσίας. Η προσέγγιση αυτή εξασφαλίζει υψηλό βαθμό εναρμόνισης.

58 Ο ΚΓΑ κατατάσσει τις απαιτήσεις βάσει του τύπου οχήματος και καθορίζει διάφορες προθεσμίες για την ικανοποίησή τους, ανάλογα με το εάν το όχημα είναι νέο μοντέλο ή εάν πρόκειται για νεοκατασκευασθέν όχημα υπάρχοντος μοντέλου (βλέπε **γράφημα 9** με παραδείγματα των απαιτήσεων που ισχύουν για τα νέα οχήματα). Επιπλέον, οι διατάξεις του ΚΓΑ επιτρέπουν στην Επιτροπή να εκδίδει παράγωγο δίκαιο και να τροποποιεί τον κατάλογο των απαιτήσεων, ώστε αυτός να περιλαμβάνει τις διάφορες τεχνικές και κανονιστικές εξελίξεις.

Γράφημα 9 – Παραδείγματα μελλοντικών υποχρεωτικών απαιτήσεων του ΚΓΑ αναφορικά με τα νέα οχήματα

Σύμβολο στον πίνακα οργάνων	Είδος χαρακτηριστικού	Ημερομηνία υποχρεωτικής ισχύος για τα νέα οχήματα
	Σύστημα υποβοήθησης για την παραμονή στη λωρίδα κυκλοφορίας	7 Ιουλίου 2024
	Αυτόνομη πέδηση έκτακτης ανάγκης για οχήματα	7 Ιουλίου 2024
	Αυτόνομη πέδηση έκτακτης ανάγκης για πεζούς και ποδηλάτες	7 Ιανουαρίου 2026

Πηγή: ΕΕΣ.

59 Η Επιτροπή κατέληξε σε αυτές τις απαιτήσεις βάσει της αναμενόμενης αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Σύμφωνα με μελέτη της Επιτροπής²¹, εκτιμάται ότι, εάν το πλήρες φάσμα των προτεινόμενων μέτρων για την ασφάλεια των οχημάτων καταστεί υποχρεωτικό μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2025, μεταξύ 2022 και 2037 θα μπορούσαν να αποφευχθούν σχεδόν 25 000 θάνατοι για όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Ο εγκριθείς ΚΓΑ συμπεριέλαβε, ως επί το πλείστον, τις απαιτήσεις, οι οποίες προβλέπεται να εγκριθούν μεταξύ 2022 και 2026.

60 Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον ΚΓΑ αποτελούν τα ελάχιστα πρότυπα ασφάλειας, στα οποία πρέπει να ανταποκρίνονται όλα τα νέα οχήματα που πωλούνται στην ΕΕ. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα μοντέλα χαμηλότερης τεχνολογίας, καθώς τα περισσότερο προηγμένα οχήματα τείνουν να υπερβαίνουν τα πρότυπα που θέτει ο ΚΓΑ, όπως υποδηλώνουν τα αποτελέσματα των δοκιμών ασφάλειας που πραγματοποιεί το Euro NCAP²².

61 Ωστόσο, μολονότι τα περισσότερα νέα οχήματα πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του ΚΓΑ, ορισμένα μπορούν επίσης να εγκρίνονται βάσει [διαδικασίας επιμέρους έγκρισης](#), η οποία περιλαμβάνει λιγότερες απαιτήσεις ασφάλειας. Πρόσφατα, διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη εξέφρασαν τις ανησυχίες τους²³ σχετικά με την τάση που παρατηρείται η διάταξη αυτή να εφαρμόζεται όλο και περισσότερο όσον αφορά τα ανοικτά ελαφρά φορτηγά παντός εδάφους, τα οποία είναι ιδιαίτερα επικίνδυνα για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου.

²¹ TRL Ltd., [Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures](#), 2018.

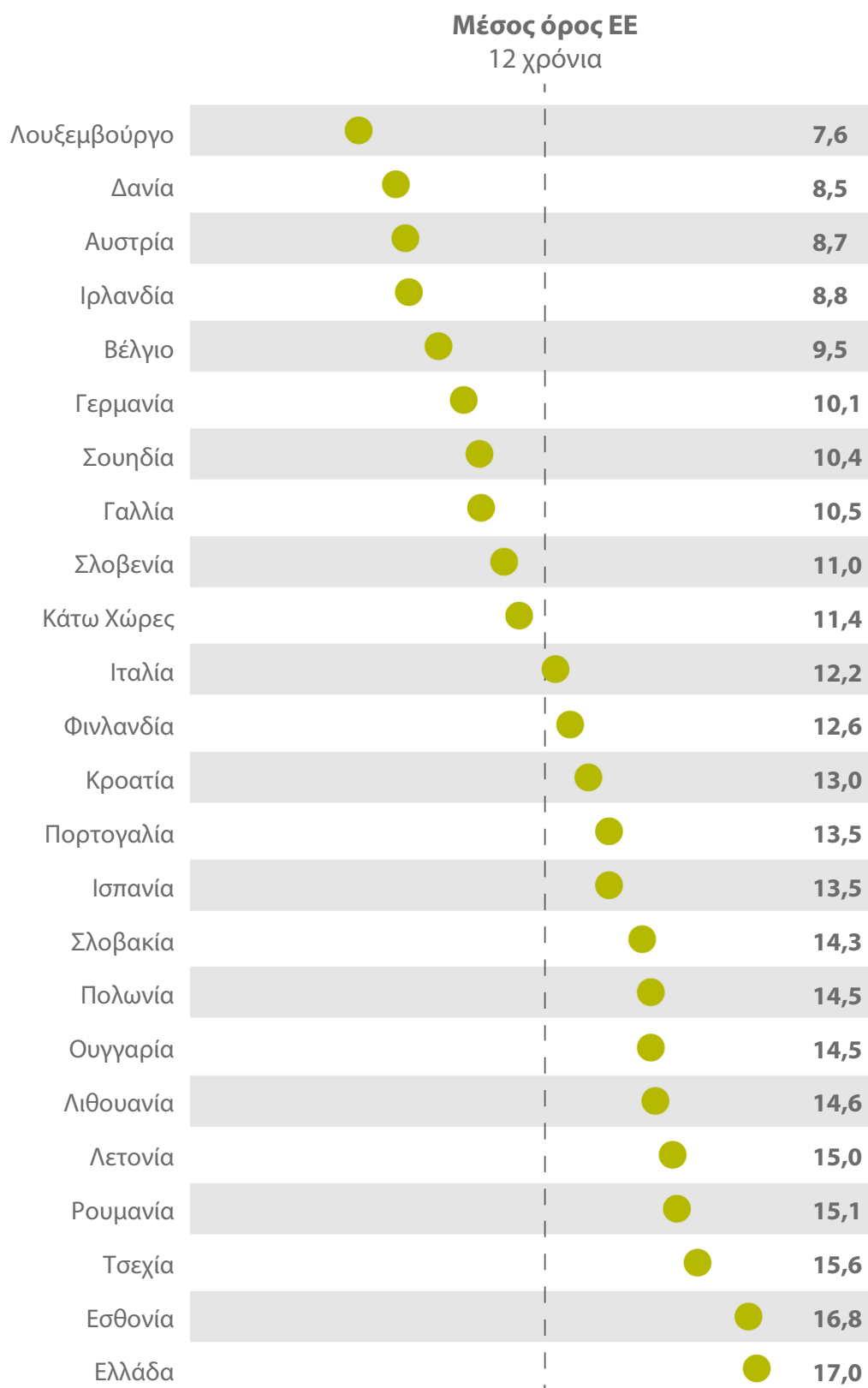
²² Euro NCAP, [Year in Numbers](#), 2022.

²³ BEUC, ECF, ETSC, Eurocities, International Federation of Pedestrians, Polis, Transport & Environment, [επιστολή προς τον Thierry Breton, Επίτροπο αρμόδιο για την Εσωτερική Αγορά](#), 2023.

62 Επιπλέον, οι απαιτήσεις του ΚΓΑ ισχύουν μόνο για τα νέα οχήματα. Οι στόλοι αυτοκινήτων των κρατών μελών γηράσκουν διαρκώς, με τη μέση ηλικία των οχημάτων της ΕΕ να είναι τα 12 χρόνια (βλέπε [γράφημα 10](#)). Αυτό σημαίνει αύξηση της μέσης ηλικίας σε ποσοστό που υπερβαίνει το 40 % σε σύγκριση με το 2010²⁴. Ως εκ τούτου, θα χρειαστεί αρκετός χρόνος για να γίνουν ορατές οι συνέπειες του ΚΓΑ και των νέων χαρακτηριστικών ασφάλειας των οχημάτων. Επιπλέον, αν και το 2018 η Επιτροπή είχε εξετάσει το ενδεχόμενο ενθάρρυνσης των κρατών μελών να παρέχουν κίνητρα για την ανανέωση οχημάτων με γνώμονα τις επιδόσεις τους από άποψη οδικής ασφάλειας, στα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε δεν εντοπίσαμε τέτοιο καθεστώς στήριξης. Παρόλα αυτά, καθεστώτα στήριξης υπάρχουν για άλλους σκοπούς (όπως για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων), που ενδεχομένως να ωφελούν έμμεσα την οδική ασφάλεια, μέσω της ανανέωσης των στόλων.

²⁴ SWD(2012) 206

Γράφημα 10 – Μέση ηλικία σε έτη των στόλων αυτοκινήτων των κρατών μελών



Σημ.: Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για τη Βουλγαρία, την Κύπρο και τη Μάλτα.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων για το 2021 της Ένωση Ευρωπαϊκών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA).

63 Επιπλέον, είναι βασικό τα οχήματα να εξακολουθούν να ανταποκρίνονται στα ελάχιστα πρότυπα ασφάλειας ακόμη και χρόνια μετά την αρχική τους ταξινόμηση. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία ενόψει της γήρανσης του στόλου αυτοκινήτων της ΕΕ. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στην επικράτειά τους ελέγχονται περιοδικά.

64 Μια οδηγία της ΕΕ ορίζει την ελάχιστη συχνότητα του τεχνικού ελέγχου, ανάλογα με το είδος του οχήματος και τη χρήση του (π.χ. τέσσερα χρόνια μετά την πρώτη ταξινόμηση και, στη συνέχεια, ανά διετία για όλα τα οχήματα πλην των ταξί και των ασθενοφόρων). Εντός των ορίων αυτών, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να καθορίζουν χρονοδιαγράμματα ελέγχου της αρεσκείας τους. Αν και ορισμένα επέλεξαν την ελάχιστη συχνότητα, άλλα όρισαν πρόσθετους ελέγχους. Κατά συνέπεια, τα **διαστήματα** που μεσολαβούν μεταξύ των αξιολογήσεων των επιδόσεων ενός οχήματος από άποψη ασφάλειας διαφέρουν σημαντικά μεταξύ κρατών μελών. Στην Κροατία, παραδείγματος χάριν, οι έλεγχοι είναι ετήσιοι από τον πρώτο χρόνο, ενώ στην Ιταλία οι έλεγχοι γίνονται ανά διετία μετά τον τέταρτο χρόνο.

Οι εθνικές προσεγγίσεις που εφαρμόζονται για τη βελτίωση της ασφάλειας των υποδομών διαφέρουν ως προς τον βαθμό εξειδίκευσης και οι απαιτήσεις της ΕΕ δεν καλύπτουν τις υποδομές όπου καταγράφονται οι μεγαλύτεροι αριθμοί θανάτων

65 Για τη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών, τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να παρεμβαίνουν στον σχεδιασμό και στη συντήρηση των οδικών τους δικτύων. Οι σχετικές επενδύσεις πρέπει να στοχεύουν τα οδικά τμήματα με την υψηλότερη συγκέντρωση ατυχημάτων και το μεγαλύτερο δυναμικό μείωσής τους²⁵ (δηλαδή, τα επικίνδυνα σημεία). Ωστόσο, όταν μιλάμε για αντιμετώπιση των επικίνδυνων σημείων, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν διαφορετικούς ορισμούς (βλέπε **πλαίσιο 2**).

²⁵ Αιτιολογική σκέψη 16 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936.

Πλαίσιο 2

Διαφορετικές προσεγγίσεις για την αντιμετώπιση των επικίνδυνων σημείων ως προς την οδική ασφάλεια στα κράτη μέλη

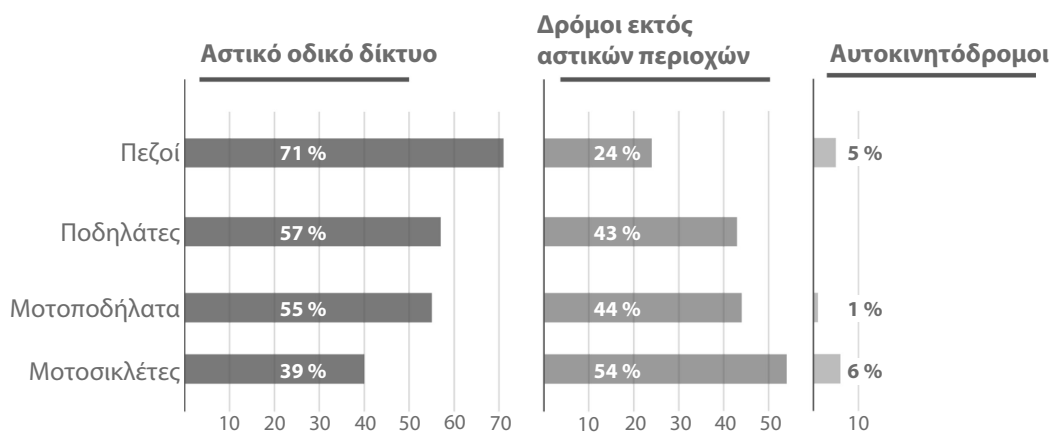
- Πέρα από τις συνήθεις αστυνομικές διαδικασίες, η λιθουανική νομοθεσία απαιτεί ενδελεχή έρευνα, για τη διαλεύκανση των αιτιών κάθε θανατηφόρου ατυχήματος. Τμήματα του οδικού δικτύου όπου έχουν σημειωθεί τουλάχιστον τέσσερα τροχαία ατυχήματα την τελευταία τετραετία χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα σημεία και επισημαίνονται σε χάρτη διαθέσιμο στο κοινό, μαζί με συστάσεις για τους οδηγούς. Επιπλέον, καθένα από αυτά τα επικίνδυνα σημεία αναλύεται, προκειμένου να προσδιοριστούν τα μέτρα που απαιτούνται για τη βελτίωση των επιδόσεων ως προς την οδική ασφάλεια. Εν συνεχεία, ο φορέας εκμετάλλευσης της οδικής υποδομής έχει στη διάθεσή του έναν χρόνο για να τα εφαρμόσει. Στόχος της στρατηγικής της Λιθουανίας για την οδική ασφάλεια είναι να έχει εξαλείψει όλα αυτά τα επικίνδυνα σημεία μέχρι το 2030.
- Η Ισπανία χρησιμοποιεί δύο κριτήρια για να προσδιορίζει τα οδικά τμήματα που παρουσιάζουν σχετικά υψηλότερο κίνδυνο ατυχήματος. Το πρώτο αφορά τον βαθμό επικινδυνότητας του συγκεκριμένου τμήματος (σύμφωνα με τον αριθμό των ατυχημάτων που έχουν σημειωθεί στο παρελθόν, το μήκος του συγκεκριμένου οδικού τμήματος και τον μέσο όγκο κυκλοφορίας σε διάφορους χρόνους). Το δεύτερο είναι ο απόλυτος αριθμός ατυχημάτων. Και οι δύο παράμετροι αξιολογούνται βάσει διάφορων ορίων, καθοριζόμενων βάσει της κατηγορίας του δρόμου και του όγκου κυκλοφορίας.
- Η Σλοβακία ορίζει τα επικίνδυνα σημεία ως οδικά τμήματα μήκους ενός χιλιομέτρου στα οποία, το προηγούμενο έτος, καταγράφηκαν τουλάχιστον πέντε ατυχήματα.
- Το 2008, η Ρουμανία όρισε τα επικίνδυνα σημεία ως τμήματα του οδικού δικτύου με ποσοστό ατυχημάτων που υπερβαίνει τον μέσο όρο. Ο ορισμός αυτός ανακλήθηκε το 2018 και, κατά τον χρόνο του ελέγχου, δεν είχε ακόμη αναπτυχθεί άλλος. Έκτοτε, η χώρα έχει ξεκινήσει την υλοποίηση έργου, χρηματοδοτούμενου από τον μηχανισμό ανάκαμψης και ανθεκτικότητας, με σκοπό την εξάλειψη των επικίνδυνων σημείων, για τον προσδιορισμό των οποίων χρησιμοποιεί ειδικό ορισμό.

66 Το 2008, με **οδηγία** της ΕΕ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών καθιερώθηκε ένα κοινό σύνολο διαδικασιών που υποχρεούνται να εφαρμόζουν τα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ασφάλειας των οδικών δικτύων τους. Μετά την τελευταία **αναθεώρησή** της το 2019, η οδηγία επιβάλλει πλέον στα κράτη μέλη να πραγματοποιούν εκ των προτέρων αξιολογήσεις και ελέγχους του σχεδιασμού των υποδομών τους και εκ των υστέρων επιθεωρήσεις τυχόν χαρακτηριστικών ή ελαττωμάτων που απαιτούν εργασίες συντήρησης. Σύμφωνα με την οδηγία, οι διαδικασίες αυτές είναι υποχρεωτικές για έργα που πραγματοποιούνται σε δρόμους που αποτελούν μέρος του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), σε εθνικούς αυτοκινητόδρομους, σε κύριες οδούς που ορίζουν τα κράτη μέλη και σε οδικές υποδομές που συγχρηματοδοτούνται από την ΕΕ.

67 Ωστόσο, οι απαιτήσεις της οδηγίας δεν ισχύουν για i) τις αστικές περιοχές και τους ποδηλατόδρομους, ούτε για ii) τους δευτερεύοντες δρόμους που δεν συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ. Κατ' αυτό τον τρόπο, περιορίζεται ο αντίκτυπός της, καθώς το 2020 αυτά τα δύο είδη οδικών υποδομών συνδέθηκαν με το 93 % των θανάτων και, επομένως, είναι κομβικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια.

68 Στις **αστικές περιοχές** καταγράφεται τελικά το 40 % του συνόλου των θανάτων, καθώς και το υψηλότερο ποσοστό θανάτων για όλες τις κατηγορίες ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, με την εξαίρεση των μοτοσικλετιστών (κατηγορία για την οποία τα συχνότερα ατυχήματα σημειώνονται σε δρόμους εκτός αστικών περιοχών, βλέπε **γράφημα 11**).

Γράφημα 11 – Θάνατοι ευάλωτων χρηστών το 2020 στην ΕΕ ανά είδος δρόμου



Σημ.: Το άθροισμα των ποσοστών δεν ισούται με 100 % λόγω στρογγυλοποίησης.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων της Επιτροπής.

69 Από το 2013, η Επιτροπή ενθαρρύνει τις πόλεις να αναπτύξουν σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τα οποία πρέπει να εστιάζουν, μεταξύ άλλων, στην οδική ασφάλεια. Παρόλα αυτά, οι πόλεις δεν υποχρεούνται ακόμη να περιλαμβάνουν στα ΣΒΑΚ τους ζητήματα που αφορούν την οδική ασφάλεια, μάλιστα ούτε καν να αναπτύσσουν τέτοια σχέδια.

70 Η πρόταση της Επιτροπής, του 2021, για επανεξέταση του κανονισμού σχετικά με το ΔΕΔ-Μ, η οποία συζητείται επί του παρόντος από τους συννομοθέτες, θα εισαγάγει μια νέα απαίτηση για τα κράτη μέλη. Συγκεκριμένα, αυτά θα πρέπει να μεριμνήσουν ώστε, μέχρι το 2025, να έχουν εγκρίνει ΣΒΑΚ για τις σημαντικότερες πόλεις της ΕΕ, καθώς και να συλλέγουν και να υποβάλλουν στην Επιτροπή στοιχεία για τα ατυχήματα και τους σοβαρούς τραυματισμούς στις αστικές περιοχές. Τα ΣΒΑΚ αυτά πρέπει να προβλέπουν δράσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ιδίως για τους ευάλωτους χρήστες, καθώς και στόχους, τιμές-στόχο και δείκτες για τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς.

71 Στους εκτός αστικών περιοχών δρόμους καταγράφηκαν οι περισσότεροι θάνατοι σε απόλυτους αριθμούς το 2020 (9 931 θάνατοι ή 53 %). Μολονότι οι δρόμοι αυτοί ενδέχεται να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών σε περίπτωση που τα κράτη μέλη τους χαρακτηρίσουν ως κύριες οδούς ή που αυτοί χρηματοδοτούνται από την ΕΕ, η Επιτροπή δεν είχε συνολική εικόνα της έκτασης των εθνικών οδικών δικτύων που καλύπτονται από την εν λόγω οδηγία. Παρά το γεγονός ότι η οδηγία αυτή υποχρέωνε τα κράτη μέλη να αναφέρουν στην Επιτροπή μέχρι το 2021 ποια τμήματα του οδικού δικτύου τους χαρακτήριζαν ως «κύρια», τελικά την αναφορά αυτή έκαναν λιγότερα από τα μισά.

72 Επίσης, η οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών δεν διευκρινίζει ποιες είναι οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας για κάθε είδος υποδομής. Μολονότι ο σχεδιασμός των αυτοκινητόδρομων είναι εν πολλοίς τυποποιημένος σε όλη την ΕΕ, τα πρότυπα που ισχύουν για τους άλλους δρόμους και τις αστικές περιοχές ποικίλλουν σημαντικά. Η Επιτροπή δρομολόγησε πρωτοβουλία για την παροχή καθοδήγησης από εμπειρογνώμονες σχετικά με τα πρότυπα σχεδιασμού οδικών υποδομών από άποψη οδικής ασφάλειας.

73 Επιπλέον, για τις περιοχές που καλύπτονται από την οδηγία, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να αξιολογούν την οδική ασφάλεια σε ολόκληρο το δίκτυο. Η πρώτη τέτοια αξιολόγηση πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2024 και οι επόμενες θα πραγματοποιούνται τουλάχιστον ανά πενταετία. Για να καθοριστούν οι προτεραιότητες των παρεμβάσεων, τα κράτη μέλη πρέπει να κατατάξουν τα διάφορα τμήματα των οδικών δικτύων τους βάσει του επιπέδου ασφάλειας που παρουσιάζουν. Κατόπιν αυτού, η Επιτροπή θα δημοσιεύσει διαδικτυακό χάρτη, στον οποίο θα επισημαίνονται οι διαφορετικές κατηγορίες.

74 Όπως απαιτεί η οδηγία και κατόπιν μιας σειράς πιλοτικών μελετών, η Επιτροπή παρουσίασε το 2013 **μεθοδολογία**, την οποία μπορούν να επιλέγουν να ακολουθούν τα κράτη μέλη για την αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας σε ολόκληρο το δίκτυό τους. Η μεθοδολογία αυτή περιλαμβάνει δύο μέρη: το πρώτο αφορά την αντιμετώπιση (βάσει στατιστικών στοιχείων προερχόμενων από ατυχήματα του παρελθόντος) και το δεύτερο την πρόληψη (βάσει του σχεδιασμού συγκεκριμένου οδικού τμήματος).

75 Η μεθοδολογία της Επιτροπής, ωστόσο, βασίζεται στη χρήση διαφορετικών εθνικών κατώτατων ορίων. Στόχος της είναι η καθιέρωση εργαλείου για τη διενέργεια συγκριτικών αναλύσεων σε εθνικό επίπεδο, έτσι ώστε τα κράτη μέλη να μπορούν να επικεντρώνονται πρωτίστως στα πλέον επικίνδυνα οδικά τμήματα. Ωστόσο, κατά τον έλεγχο, διαπιστώσαμε ότι τρία από τα τέσσερα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε θα παρεκκλίνουν από τη συνήθη μεθοδολογία της Επιτροπής.

Οι νέες προκλήσεις θα απαιτήσουν την περαιτέρω ολοκλήρωση των δράσεων της Επιτροπής για την οδική ασφάλεια

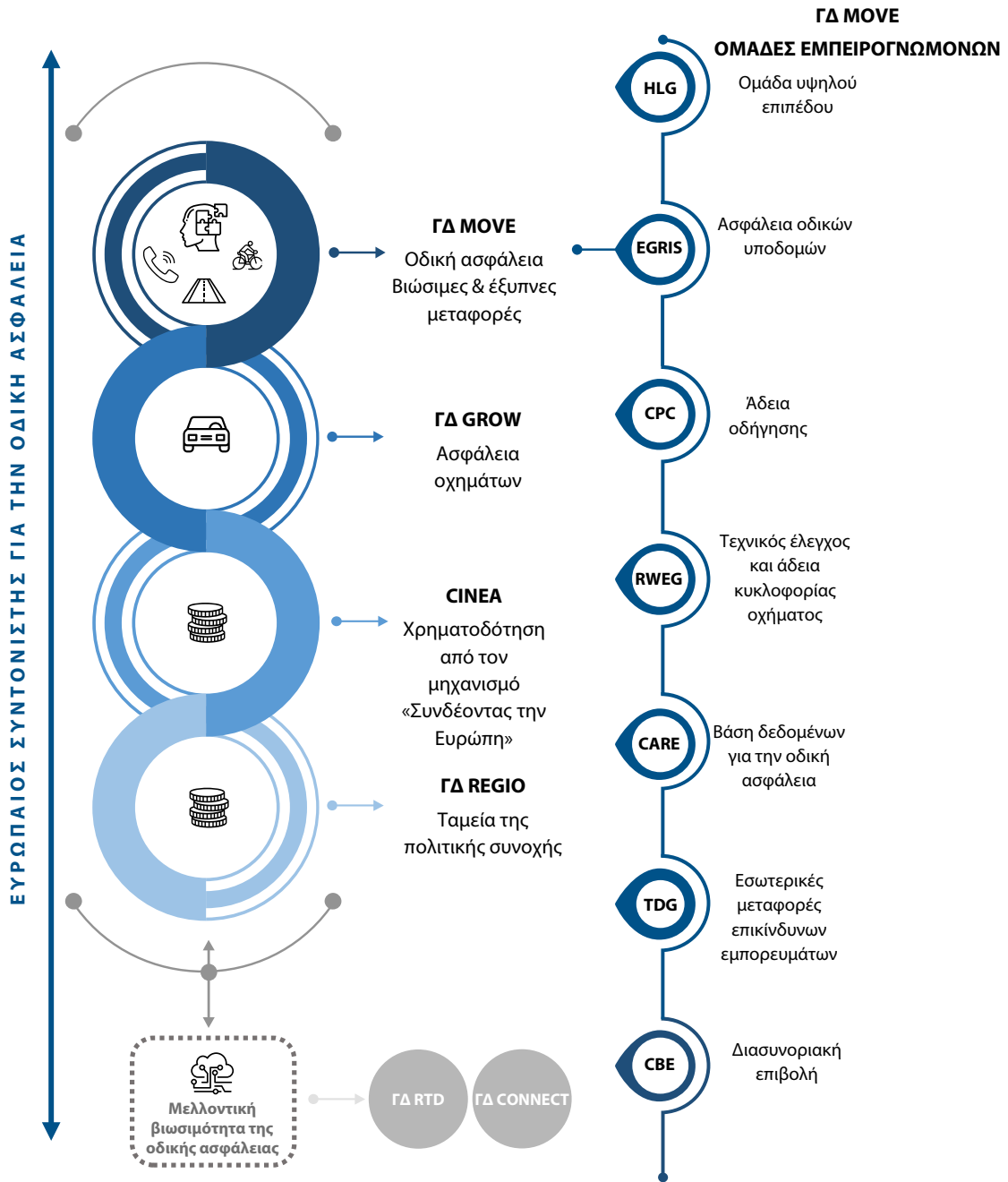
76 Για την αποτελεσματική λειτουργία της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος, οι δράσεις που προβλέπονται υπό τις διάφορες συνιστώσες πρέπει να συνδέονται στενά μεταξύ τους²⁶. Παραδείγματος χάριν, για να λειτουργήσουν όπως πρέπει, τα προηγμένα χαρακτηριστικά ασφάλειας των οχημάτων απαιτούν την κατάλληλη διαγράμμιση και σήμανση των δρόμων, καθώς και σαφείς κανόνες κυκλοφορίας ως προς τον τρόπο αλληλεπίδρασης με ευάλωτους χρήστες.

²⁶ ITF-OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

77 Ενώ η ΓΔ MOVE είναι υπεύθυνη για τις περισσότερες δραστηριότητες της Επιτροπής στον τομέα της οδικής ασφάλειας, διάφορες άλλες ΓΔ είναι συναρμόδιες για δράσεις στο πλαίσιο της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος. Επίσης, υπάρχουν και άλλες ομάδες εμπειρογνομώνων και φορείς που υποστηρίζουν την Επιτροπή στην προώθηση της πολιτικής οδικής ασφάλειας της ΕΕ (βλέπε [γράφημα 12](#)). Παραδείγματος χάριν, την Επιτροπή επικουρούν οι ακόλουθοι φορείς:

- ο μια ομάδα υψηλού επιπέδου για την οδική ασφάλεια που απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών, οι οποίοι συζητούν θέματα που έχουν να κάνουν με την οδική ασφάλεια στην ΕΕ και στα κράτη μέλη. Το 2018, η Επιτροπή διεύρυνε την εντολή της ομάδας, ώστε να συμπεριλάβει την παροχή στρατηγικών συμβουλών και τις ανταλλαγές με τα ενδιαφερόμενα μέρη·
- ο ένας Ευρωπαίος συντονιστής για την οδική ασφάλεια, που είναι ανώτερος υπάλληλος της Επιτροπής με καθήκον να έρχεται σε επαφή με τα κράτη μέλη για την ανταλλαγή ορθών πρακτικών.

Γράφημα 12 – Υπηρεσίες της Επιτροπής με αρμοδιότητες στον τομέα της οδικής ασφάλειας



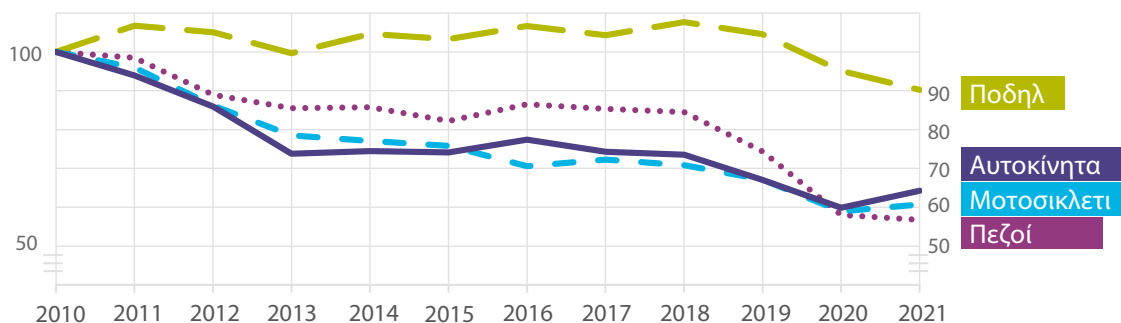
Πηγή: ΕΕΣ.

78 Το 2021, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο **κάλεσε** την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο δημιουργίας ενός κεντρικού οργανισμού αρμόδιου για την οδική ασφάλεια, όπως αυτούς που υπάρχουν ήδη για τις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Το 2023, η Επιτροπή ξεκίνησε μελέτη σκοπιμότητας, προκειμένου να αναλύσει τα διάφορα πιθανά σενάρια. Η μελέτη αναμένεται να δημοσιευθεί στις αρχές του 2024. Πολλά από τα ενδιαφερόμενα μέρη με τα οποία συνομιλήσαμε εξέφρασαν επίσης την άποψη ότι οι δραστηριότητες της Επιτροπής δεν συντονίζονταν με τους διάφορους πυλώνες της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος, καθώς και ότι η οδική ασφάλεια δεν είχε ακόμη ενσωματωθεί στις διάφορες πολιτικές της Επιτροπής.

79 Οι επερχόμενες προκλήσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας, όπως οι νέες μορφές κινητικότητας στις αστικές περιοχές και η παρουσία αυτόνομων οχημάτων, πιθανώς να απαιτήσουν περαιτέρω ολοκλήρωση και συντονισμό των διάφορων δράσεων της Επιτροπής. Το 2020, στις αστικές περιοχές καταγράφηκε σχεδόν το ήμισυ των θανάτων (βλέπε σημείο **68**), ενώ οι αριθμοί είναι ακόμη υψηλότεροι όσον αφορά τους ευάλωτους χρήστες. Ωστόσο, η οδική ασφάλεια στις αστικές περιοχές δεν συνιστά αρμοδιότητα της μονάδας για την οδική ασφάλεια της ΓΔ MOVE, αλλά άλλης μονάδας που ασχολείται με την κινητικότητα στις περιοχές αυτές και δεν εστιάζει αποκλειστικά στην οδική ασφάλεια. Συγχρόνως, τα ζητήματα οδικής ασφάλειας που αφορούν τα αυτόνομα οχήματα εμπίπτουν στην αρμοδιότητα διάφορων ΓΔ της Επιτροπής.

80 Η ΕΕ ζητεί να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην **ενεργό κινητικότητα**, όπως το περπάτημα ή η ποδηλασία, ιδίως στις **αστικές περιοχές**. Ενώ, μεταξύ 2010 και 2021, οι θάνατοι πεζών, όπως και το ποσοστό θανάτων από τροχαία, μειώθηκαν, οι θάνατοι ποδηλατών μειώθηκαν πολύ λιγότερο (βλέπε **γράφημα 13**). Επιπλέον, σε ορισμένα κράτη μέλη, μεταξύ 2010 και 2021, οι θάνατοι ποδηλατών στις αστικές περιοχές παρουσίασαν αύξηση. Στην Αυστρία, λόγω χάριν, οι θάνατοι ποδηλατών σε αστικές περιοχές, κατά την προαναφερόμενη περίοδο, αυξήθηκαν κατά 68 %.

Γράφημα 13 – Θάνατοι στις αστικές περιοχές ανά είδος χρήστη του οδικού δικτύου (2010-2021)



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων της Επιτροπής.

81 Οι προκλήσεις για την οδική ασφάλεια στις αστικές περιοχές επιτείνονται επίσης από τις ατομικές συσκευές κινητικότητας, όπως τα ηλεκτρικά πατίνια. Η Επιτροπή δεν έχει ακόμη εκδώσει σχετικές κατευθυντήριες γραμμές, ενώ τα κράτη μέλη εφαρμόζουν διαφορετικές ρυθμιστικές προσεγγίσεις (βλέπε [παράρτημα VII](#)).

82 Τα αυτοματοποιημένα και αυτόνομα οχήματα ενδέχεται να συμβάλουν θετικά στην οδική ασφάλεια, καθώς, σύμφωνα με έρευνες, τα αυτοματοποιημένα συστήματα οδήγησης θα μπορούσαν να αποτρέψουν έως και το 22 % των ατυχημάτων που συνεπάγονται θανάτους και σοβαρούς τραυματισμούς²⁷. Μολονότι η πρώτη [στρατηγική](#) της Επιτροπής στον τομέα αυτό χρονολογείται από το 2018, οι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην οδήγηση αυτόνομων οχημάτων στο δημόσιο οδικό δίκτυο εξακολουθούν να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους. Η Γερμανία, λόγω χάριν, επιτρέπει την πλήρως αυτοματοποιημένη οδήγηση, χωρίς την παρουσία οδηγού, από το 2022, ενώ άλλα κράτη μέλη δεν έχουν αναπτύξει ακόμη κανένα σχετικό κανονιστικό πλαίσιο.

²⁷ Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

Η επίτευξη των στόχων της ΕΕ όσον αφορά την οδική ασφάλεια δεν ήταν βασικό κριτήριο για την επιλογή έργων και τους δείκτες παρακολούθησης

83 Η χρηματοδότηση της ΕΕ πρέπει να διατίθεται στα έργα εκείνα που συμβάλλουν περισσότερο στις προτεραιότητες και στους στόχους της ΕΕ. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κάλεσε επίσης τα κράτη μέλη και την Επιτροπή να δώσουν προτεραιότητα στις επενδύσεις που αποφέρουν τα μεγαλύτερα οφέλη από άποψη οδικής ασφάλειας, με ιδιαίτερη έμφαση στα οδικά τμήματα με τη μεγαλύτερη συχνότητα ατυχημάτων²⁸.

84 Για τα έργα του δείγματός μας, εξετάσαμε κατά πόσον η οδική ασφάλεια είχε χρησιμοποιηθεί αποτελεσματικά ως κριτήριο επιλογής. Επίσης, δεν παραλείψαμε τις απαιτήσεις που επέβαλλαν την υποχρέωση υπολογισμού της συμβολής των έργων αυτών στην οδική ασφάλεια και παρακολούθησης των σχετικών επακόλουθων.

Η οδική ασφάλεια δεν ήταν βασικό κριτήριο για την επιλογή έργων υποδομών με στόχους που αφορούσαν την οδική ασφάλεια

85 Την περίοδο 2014-2020, τα ΕΤΠΑ/ΤΣ και ο ΜΣΕ υποστήριζαν την οδική ασφάλεια κυρίως με τη χρηματοδότηση έργων υποδομών, όπως η κατασκευή νέων ή η αναβάθμιση υπαρχόντων δρόμων ή η δημιουργία ποδηλατόδρομων και ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης. Οι αιτούντες υπέβαλλαν τις αιτήσεις τους για συγχρηματοδότηση από την ΕΕ κατόπιν δημοσίευσης πρόσκλησης υποβολής προτάσεων, που συνέτασσαν είτε οι διαχειριστικές αρχές (για τα υπό επιμερισμένη διαχείριση έργα) είτε ο CINEA (εάν το έργο ενέπιπτε στον ΜΣΕ). Οι προσκλήσεις αυτές έπρεπε να συμμορφώνονται με τις προτεραιότητες και τις απαιτήσεις που είχαν καθοριστεί προηγουμένως είτε στα αντίστοιχα επιχειρησιακά προγράμματα του τομέα της συνοχής είτε στα προγράμματα εργασίας του ΜΣΕ.

²⁸ Συστάσεις σχετικά με τα επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών», European Parliament, 2021.

86 Αναλύσαμε τα επιχειρησιακά προγράμματα και τις συναφείς προσκλήσεις στο πλαίσιο των οποίων είχαν συγχρηματοδοτηθεί τα έργα που υποβάλαμε σε έλεγχο. Τα έργα δεν είχαν χρηματοδοτηθεί όλα στο πλαίσιο συγκεκριμένης προτεραιότητας για την οδική ασφάλεια, παρόλα αυτά όλα περιλάμβαναν στους στόχους τους την οδική ασφάλεια. Από τα εννέα έργα που συγχρηματοδοτήθηκαν από το ΕΤΠΑ ή τον ΜΣΕ, μόνο δύο υποστηρίχθηκαν στο πλαίσιο προτεραιότητας που αφορούσε συγκεκριμένα την οδική ασφάλεια. Τα υπόλοιπα είχαν επιλεγεί στο πλαίσιο προτεραιοτήτων που απέβλεπαν στη βελτίωση της προσβασιμότητας (τέσσερα έργα), στις οικολογικότερες μεταφορές (δύο έργα) και στη βελτίωση των ψηφιακών υπηρεσιών που παρέχονται στους πολίτες (ένα έργο). Από τα τρία έργα του ΜΣΕ, μόνο τα δύο είχαν λάβει χρηματοδότηση στο πλαίσιο προτεραιότητας που αφορούσε συγκεκριμένα την οδική ασφάλεια (ασφαλείς και προστατευμένες υποδομές). Το τρίτο, αντιθέτως, εστίαζε στη ολοκλήρωση του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Ομοίως, βασικός στόχος των εργασιών στους αυτοκινητόδρομους, οι οποίες είχαν χρηματοδοτηθεί τόσο από το ΤΣ όσο και από τον ΜΣΕ, ήταν η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

87 Για τα περισσότερα έργα, τα κριτήρια επιλογής που είχαν χρησιμοποιήσει η Επιτροπή και οι διαχειριστικές αρχές δεν στόχευαν τα τμήματα του οδικού δικτύου με τον μεγαλύτερο αριθμό ατυχημάτων ή θανάτων, ακόμη και όταν η βελτίωση της οδικής ασφάλειας ήταν ένα από τα αναμενόμενα οφέλη. Μόνο στην περίπτωση δύο έργων του ΕΤΠΑ (στην Ισπανία) οι αιτήσεις συνοδεύονταν από λεπτομερή ανάλυση του αριθμού των ατυχημάτων τα προηγούμενα χρόνια, ενώ ένα από τα δύο περιλάμβανε επίσης ανάλυση του βαθμού επικινδυνότητας του συγκεκριμένου οδικού τμήματος. Τέτοιες πληροφορίες δεν ήταν διαθέσιμες για όλα τα έργα, καθώς δεν επρόκειτο για στοιχείο που έπρεπε να περιλαμβάνουν υποχρεωτικά οι αιτήσεις. Εάν το στοιχείο αυτό είχε ληφθεί υπόψη για την επιλογή των έργων, οι διαχειριστικές αρχές και η Επιτροπή θα μπορούσαν να είχαν δώσει προτεραιότητα και να είχαν συγχρηματοδοτήσει τα έργα που υπόσχονταν τον μεγαλύτερο αντίκτυπο ως προς τη μείωση των θανάτων.

88 Επιπλέον, δεν καθορίζονταν ούτε κριτήρια σχεδιασμού που να αναφέρονται ειδικά στην οδική ασφάλεια. Κάθε φορέας υλοποίησης ήταν ελεύθερος να προκρίνει το σχέδιο δρόμου που προτιμούσε, υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με την εθνική νομοθεσία και πρότυπα και, κατά περίπτωση, με τις απαιτήσεις της **οδηγίας για την ασφάλεια των σηράγγων**. Κατά συνέπεια, δεδομένης της σημαντικής διαφοροποίησης των προτύπων οδοποιίας (βλέπε σημείο **72**) και εν απουσία συγκεκριμένων κριτηρίων ως προς την οδική ασφάλεια κατά το στάδιο της επιλογής, η επίτευξη κάποιων επιδόσεων ως προς την ασφάλεια των δρόμων αυτών, καθώς και των ποδηλατόδρομων, δεν είχε ενσωματωθεί στη διαδικασία επιλογής των έργων.

89 Για έργα συγχρηματοδοτούμενα από το ΕΤΠΑ και τον ΜΣΕ, η ευθύνη του καθορισμού των χρηματοδοτικών προτεραιοτήτων κάθε επιχειρησιακού προγράμματος και πρόσκλησης βαρύνει τις διαχειριστικές αρχές. Η Επιτροπή, ωστόσο, έχει την ευκαιρία να δώσει αναπληροφόρηση τόσο κατά την κατάρτιση της συμφωνίας εταιρικής σχέσης και του επιχειρησιακού προγράμματος, και πριν από την έγκρισή τους, όσο και κατά την υλοποίηση του προγράμματος. Διαπιστώσαμε ότι η Επιτροπή είχε διατυπώσει σχόλια συναφή με την οδική ασφάλεια για τις συμφωνίες εταιρικής σχέσης και τα επιχειρησιακά προγράμματα που είχαν σχέση με τα έργα που εξετάσαμε. Παραδείγματος χάριν, για μια περιφέρεια της Ισπανίας, η Επιτροπή είχε ζητήσει τα έργα που εστίαζαν στην οδική ασφάλεια να υλοποιηθούν στο πλαίσιο προγράμματος για την οδική ασφάλεια, ώστε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός των πόρων. Η πρόταση αυτή λήφθηκε υπόψη στην τελική έκδοση του ισπανικού περιφερειακού επιχειρησιακού προγράμματος.

90 Το 2021, για πρώτη φορά, ο ΜΣΕ ανήγγειλε δύο θέματα που αφορούσαν ειδικά την οδική ασφάλεια και υπό τα οποία θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν μελέτες και έργα. Ωστόσο, η δυνατότητα αυτή αφορούσε μόνο τα κράτη μέλη που ήταν επιλέξιμα στο πλαίσιο του ΤΣ. Ως παραδείγματα δράσεων που θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν στο πλαίσιο αυτών των θεμάτων μπορούν να αναφερθούν η αναβάθμιση των οδικών τμημάτων στα οποία καταγράφεται μεγάλος αριθμός ατυχημάτων ή/και άλλα μέτρα που αναφέρονται στις σχετικές αξιολογήσεις της οδικής ασφάλειας για ολόκληρο το οδικό δίκτυο (βλέπε σημείο **73**). Σχετικά με τα θέματα αυτά συγχρηματοδοτήθηκαν συνολικά 15 έργα, με το σύνολο της ενωσιακής στήριξης να ανέρχεται σε 142,5 εκατομμύρια ευρώ.

91 Τέλος, η ποιότητα της υλοποίησης και της συντήρησης των από την ΕΕ συγχρηματοδοτούμενων υποδομών μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια (βλέπε [πλαίσιο 3](#)). Παρόλα αυτά, η ΕΕ χρηματοδοτεί μόνο την κατασκευή ή την αναβάθμιση οδικών υποδομών, οι δε φορείς υλοποίησης δεν έχουν καμία υποχρέωση ως προς τη συντήρηση του οδικού δικτύου, ώστε να εξασφαλίζεται συγκεκριμένος βαθμός οδικής ασφάλειας. Επισημάναμε ότι, την περίοδο 2014-2020, η Επιτροπή διατύπωσε την ανάγκη η Ισπανία να δεσμευθεί ρητά ότι οι συγχρηματοδοτούμενες οδικές υποδομές θα συντηρούνταν με εθνικούς πόρους.

Πλαίσιο 3

Παράδειγμα των επιπτώσεων της ελλιπούς συντήρησης έργου για την οδική ασφάλεια

Στο πλαίσιο έργου που συγχρηματοδοτήθηκε από το ΕΤΠΑ στην Ισπανία, αναβαθμίστηκε τοπική οδός και προστέθηκε ποδηλατόδρομος. Καθώς ο δρόμος κατά μήκος του ποδηλατόδρομου διασταυρώνεται με άλλους δρόμους, το έργο περιλάμβανε την τοποθέτηση των απαραίτητων σημάτων προτεραιότητας και τις διαγραμμίσεις των διαβάσεων για ποδηλάτες και πεζούς στην κατάλληλη απόσταση από την κύρια οδό. Κατά την επίσκεψή μας, διαπιστώσαμε ότι, λόγω μη συντήρησης, η αρχική διαγράμμιση του δρόμου είχε σχεδόν εξαφανιστεί. Κατά συνέπεια, οι περισσότεροι ποδηλάτες και πεζοί διέσχιζαν τον δρόμο σε διαφορετικό σημείο, όπου ήταν περισσότερο δυσδιάκριτοι για τους οδηγούς. Η κατάσταση αυτή υπονομεύει τους αρχικούς στόχους του έργου ως προς την οδική ασφάλεια.



Σημ.: Οι μπλε γραμμές που έχουν προστεθεί στην εικόνα δείχνουν την αρχική θέση της διαγράμμισης της διάβασης για τους ποδηλάτες.

Πηγή: ΕΕΣ.

Για τα από την ΕΕ συγχρηματοδοτούμενα έργα με στόχους περί οδικής ασφάλειας δεν υπήρχε υποχρέωση εκτίμησης της δυνητικής συμβολής τους στην οδική ασφάλεια ή ανάπτυξης συναφών δεικτών επακόλουθου

92 Για τον σχεδιασμό των έργων τους, οι φορείς υλοποίησης έργων πρέπει να χρησιμοποιούν εκ των προτέρων αξιολογήσεις των δυνητικών αποτελεσμάτων και, στη συνέχεια, να παρακολουθούν τα επακόλουθα εκ των υστέρων, προκειμένου να διαπιστώνουν αν έχει επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος. Κατ' αυτό τον τρόπο, θα εξασφαλιζόταν ότι η ενωσιακή συγχρηματοδότηση συμβάλλει αποτελεσματικά στους στόχους της ΕΕ όσον αφορά την οδική ασφάλεια. Αναλύσαμε τις αιτήσεις χρηματοδότησης έργων μαζί με τα σχετικά δικαιολογητικά (όπως τις αναλύσεις κόστους-οφέλους), προκειμένου να εκτιμήσουμε τον βαθμό σχεδιασμού και παρακολούθησης των αποτελεσμάτων ως προς την οδική ασφάλεια.

93 Διαπιστώσαμε ότι, από τα 13 έργα που εξετάσαμε, μόνον έξι αιτήσεις περιλάμβαναν είτε πλήρη ανάλυση κόστους-οφέλους ή εκτίμηση των δυνητικών οικονομικών οφελών του έργου, μεταξύ άλλων και από την άποψη της οδικής ασφάλειας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, την περίοδο 2014-2020, ανάλυση κόστους-οφέλους έπρεπε να περιλαμβάνουν μόνον αιτήσεις έργων που υποστηρίζονταν από τον ΜΣΕ, καθώς και έργων συνολικού επιλέξιμου κόστους άνω των 75 εκατομμυρίων ευρώ που χρηματοδοτούνταν από το ΕΤΠΑ ή το ΤΣ.

94 Μολονότι στις αιτήσεις η οδική ασφάλεια αναφερόταν ως στόχος του έργου, για τρία από αυτά τα έξι έργα τα αναμενόμενα οφέλη για την οδική ασφάλεια αποτελούσαν μικρό μόνο μέρος του συνολικού δυνητικού οφέλους. Στο **πλαίσιο 4** παρατίθεται σχετικό παράδειγμα.

Πλαίσιο 4

Ασφαλής και προστατευμένος χώρος στάθμευσης με περιορισμένο αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια

Στο πλαίσιο του ελέγχου μας, επισκεφθήκαμε έναν ασφαλή και προστατευμένο χώρο στάθμευσης που είχε συγχρηματοδοτηθεί από τον ΜΣΕ. Για αυτές τις υπηρεσίες και τους χώρους ανάπαυσης, που παρέχουν στους οδηγούς φορτηγών μεγαλύτερη ασφάλεια και προστασία από ό,τι άλλοι χώροι στάθμευσης, κοντά σε αυτοκινητόδρομους ή κέντρα εφοδιαστικής, και συμβάλλουν στη μείωση των επικίνδυνων πρακτικών στάθμευσης, επιβάλλεται χρέωση.



Πηγή: ΕΕΣ.

Στην αίτηση του έργου αναφέρονταν τα οφέλη για την οδική ασφάλεια αναγόμενα στην αναμενόμενη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων. Ωστόσο, τα οφέλη αυτά αναμένονταν να αντιστοιχούν σε λιγότερο από το 1 % των συνολικών οφελών. Το βασικό όφελος που προβλεπόταν στην αίτηση ήταν ο χρόνος και τα έξοδα που θα εξοικονομούσαν από την αναζήτηση κατάλληλου χώρου στάθμευσης. Επιπλέον, το χαμηλό ποσοστό χρήσης του χώρου υπονομεύει την τελική συμβολή του έργου στην οδική ασφάλεια.

95 Η διαδικασίες επιλογής των 13 έργων που εξετάσαμε δεν απαιτούσαν στην αίτηση ή στην ανάλυση κόστους-οφέλους να αναφέρονται τα δυνητικά επακόλουθα από την άποψη των αποφευχθέντων θανάτων ή σοβαρών τραυματισμών. Παρόλα αυτά, ένα έργο περιλάμβανε ρητή εκτίμηση του πιθανού αριθμού ζώων που θα μπορούσαν να σωθούν. Τέσσερα άλλα έργα δεν παρείχαν άμεσα αριθμητικά στοιχεία για τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς που θα αποφεύγονταν, αλλά τους περιλάμβαναν στη συνολική αξία των κοινωνικών οφελών του έργου. Ένα άλλο έργο επιχειρούσε εκτίμηση της μείωσης του αριθμού των ατυχημάτων, χωρίς λεπτομέρειες σχετικά με τον χωριστό αντίκτυπο στους θανάτους και τους σοβαρούς ή ελαφρείς τραυματισμούς.

96 Οι εκτιμήσεις των οικονομικών οφελών ενός έργου επηρεάζονται από το γεγονός ότι η αξία που αποδίδεται στην ανθρώπινη ζωή διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο (βάσει κλίμακας έως το τέσσερα) και από τις ποικίλες παραδοχές που χρησιμοποιούνται στους υπολογισμούς. Διαπιστώσαμε, λόγου χάριν, ότι για το ίδιο έργο στη Σλοβακία, εντός μιας διετίας είχαν καταρτιστεί δύο αναλύσεις κόστους-οφέλους. Ο σχεδιασμός του έργου και, κατ' επέκταση, η δυνατότητά του να μειώσει τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς δεν άλλαξαν. Ωστόσο, οι μεθοδολογικές παραδοχές των δύο αναλύσεων ήταν διαφορετικές, καθώς οι μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνταν για την ανάλυση κόστους-οφέλους αναφορικά με τις αιτήσεις του ΜΣΕ και του ΤΣ είχαν μεταβληθεί με την πάροδο του χρόνου. Βάσει του νέου υπολογισμού, ο αριθμός των ατυχημάτων που θα αποφεύγονταν χάρη στο έργο αυξήθηκε κατά 10 %, ενώ το οικονομικό όφελος από κάθε ατύχημα που αποτρεπόταν αυξήθηκε κατά μιάμιση φορά.

97 Η απουσία εναρμονισμένων εκτιμήσεων στις αιτήσεις έργων είχε ως συνέπεια να είναι εξαιρετικά δύσκολο για τους αξιολογητές και τις επιτροπές επιλογής να συγκρίνουν, σε επίπεδο ΕΕ, τις λύσεις που προτείνονταν για χρηματοδότηση βάσει της οικονομικής αποδοτικότητάς τους από την άποψη των σωζόμενων ανθρώπινων ζωών. Επιπλέον, οι στόχοι της ΕΕ για την οδική ασφάλεια είχαν καθοριστεί περισσότερο βάσει του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών που θα αποφεύγονταν, παρά με χρηματικούς όρους (βλέπε [παράρτημα II](#)).

98 Για τα έργα που είχαν συγχρηματοδοτηθεί από τον ΜΣΕ, ο CINEA δεν παρακολούθησε τα επακόλουθά τους μετά την υλοποίησή τους και το κλείσιμο της σχετικής συμφωνίας επιχορήγησης, επειδή δεν προβλέπεται καμία τέτοια υποχρέωση. Για τα ελεγχθέντα έργα που υποστηρίχθηκαν από τα ταμεία της πολιτικής συνοχής, διαπιστώσαμε μόνο μία περίπτωση ύπαρξης δείκτη σε επίπεδο έργου για την παρακολούθηση των επακόλουθων ως προς την οδική ασφάλεια (δηλαδή, τη μείωση του αριθμού των θανάτων). Αντιθέτως, στο [πλαίσιο 5](#) παρατίθενται παραδείγματα άλλων ειδών δεικτών που είχαν οριστεί για τα έργα που εξετάσαμε και οι οποίοι δεν εστίαζαν στα επακόλουθα ως προς την οδική ασφάλεια.

Πλαίσιο 5

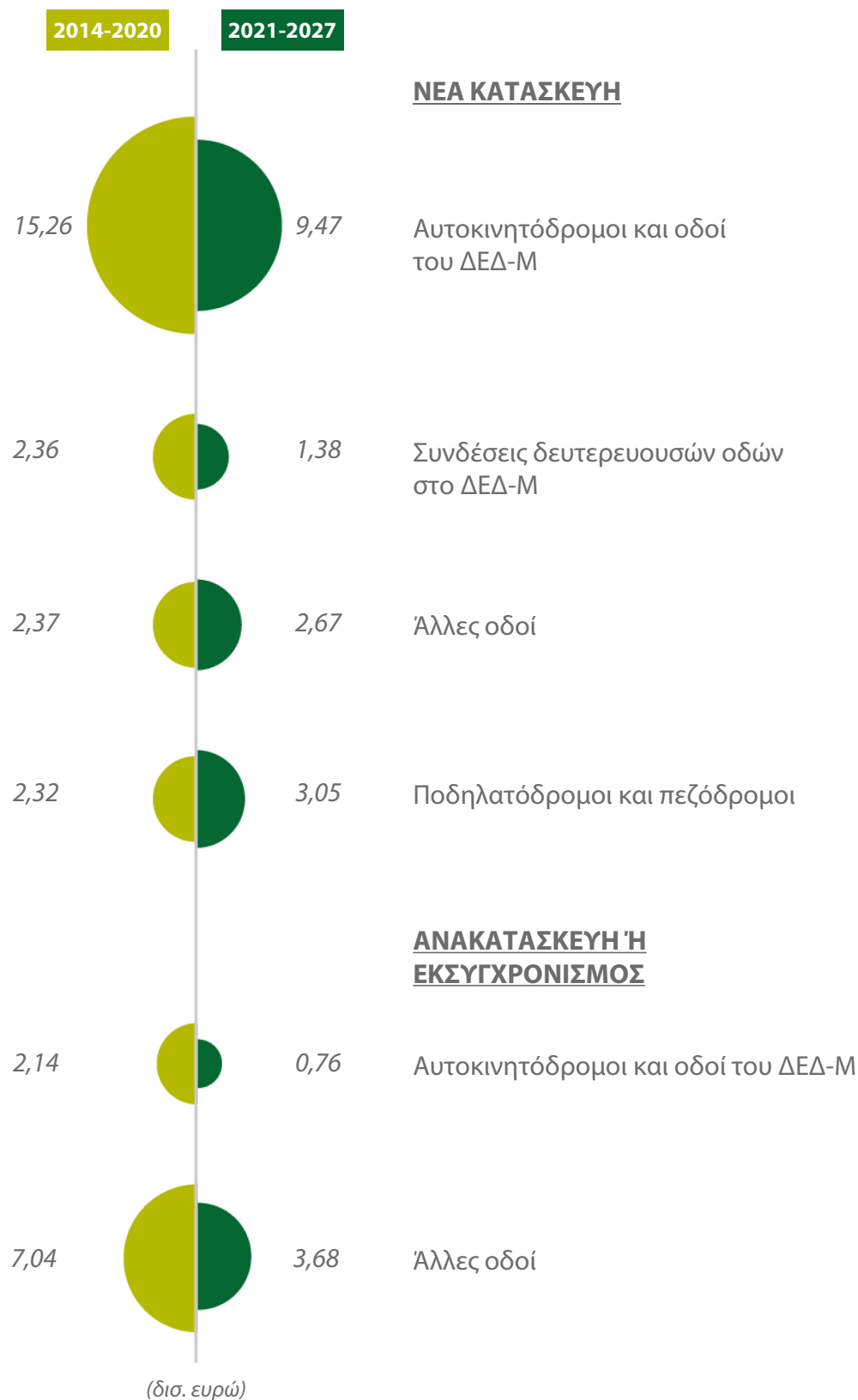
Παραδείγματα δεικτών σε επίπεδο έργων που δεν εστίαζαν στα επακόλουθα ως προς την οδική ασφάλεια

- Στόχος ενός έργου στη Λιθουανία ήταν η αναβάθμιση υπάρχοντος οδικού τμήματος και ο καθορισμός σαφών στόχων για την οδική ασφάλεια. Ωστόσο, στην αίτηση δεν αναφερόταν ποσοτικοποιημένος ο δυνητικός αντίκτυπος του έργου ως προς το ζήτημα αυτό. Ο μόνος δείκτης παρακολούθησης που είχε τεθεί ήταν η ολοκλήρωση της υλοποίησης των προβλεπόμενων μέτρων ασφάλειας (π.χ. χιλιόμετρα στηθαίων). Επιπλέον, ο φορέας υλοποίησης του έργου δεν είχε υποχρέωση να παρουσιάσει στοιχεία σχετικά με τη μείωση του μέσου χρόνου μετακίνησης στον δρόμο αυτό, καθώς αυτό δεν συνιστούσε δείκτη συναφή με την οδική ασφάλεια.
- Τα τρία έργα κατασκευής ποδηλατόδρομων διέφεραν σημαντικά ως προς τον σχεδιασμό τους (π.χ. ως προς την ύπαρξη διαχωριστικού μεταξύ του ποδηλατόδρομου και του δρόμου), γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει τις επιδόσεις τους ως προς την οδική ασφάλεια. Από άποψη παρακολούθησης, όμως, όλα τους αξιολογήθηκαν από την άποψη του αριθμού των κατασκευασθέντων χιλιομέτρων υποδομής. Ωστόσο, κατ' αυτό τον τρόπο, παραβλέφθηκε ο διαφορετικός δυνητικός αντίκτυπος που θα μπορούσαν να έχουν στη μείωση του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών.

Η χρηματοδότηση που διατίθεται στον τομέα της συνοχής για την περίοδο 2021-2027 μπορεί να είναι λιγότερη, αλλά η καθιέρωση μιας νέας αιρεσιμότητας είναι ένα πρώτο βήμα προς τη βελτίωση της στόχευσης

99 Τα κονδύλια από την πολιτική συνοχής που προορίζονται για τις οδικές υποδομές (περιλαμβανομένων των ποδηλατόδρομων) για την περίοδο 2021-2027 είναι χαμηλότερα κατά περίπου 33 % σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο (βλέπε [γράφημα 14](#)). Αυτή η μείωση της διαθέσιμης χρηματοδότησης μπορεί να οδηγήσει σε τουλάχιστον ανάλογη μείωση της στήριξης μελλοντικών έργων που θα στοχεύουν συγκεκριμένα την οδική ασφάλεια, εκτός και εάν θεσπιστούν κανόνες που θα τους εξασφαλίζουν απόλυτη προτεραιότητα.

Γράφημα 14 – Σύγκριση της ενωσιακής συγχρηματοδότησης από τα ταμεία της πολιτικής συνοχής που διατέθηκε στις οδικές υποδομές τις περιόδους 2014-2020 και 2021-2027



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων σχετικά με την πολιτική συνοχής.

100 Επισημάναμε επίσης ότι την περίοδο 2021-2027, προστέθηκε μια νέα απαίτηση με τη μορφή αναγκαίου πρόσφορου όρου, η οποία αποτελεί προαπαιτούμενο για τη λήψη χρηματοδότησης από τα ταμεία της πολιτικής συνοχής. Στα σχέδια πολυτροπικών μεταφορών, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να συμπεριλαμβάνουν εκτίμηση των κινδύνων για την οδική ασφάλεια, σύμφωνα με τις υπάρχουσες στρατηγικές τους ως προς το ζήτημα αυτό. Πρέπει επίσης να προβλέπουν χαρτογράφηση των συγκεκριμένων οδών και οδικών τμημάτων και προτεραιοποίηση των αντίστοιχων επενδύσεων²⁹.

101 Ωστόσο, όσον αφορά τον βαθμό συμμόρφωσης με την απαίτηση αυτή η Επιτροπή βασίζεται στις αυτοαξιολογήσεις των κρατών μελών. Διαπιστώσαμε ότι αυτές οι αυτοαξιολογήσεις δεν είναι ομοιόμορφες και ότι δεν περιέχουν πάντοτε συγκεκριμένα συμπεράσματα για όλα τα απαιτούμενα κριτήρια. Παρόλα αυτά, η Επιτροπή τις χρησιμοποίησε ως βάση για τον σχολιασμό των συμφωνιών εταιρικής σχέσης και ζήτησε από τα κράτη μέλη να στοχοθετήσουν καλύτερα τα μέτρα για την οδική ασφάλεια. Λόγου χάριν, ζήτησε από την Ισπανία να περιορίσει τις δράσεις που αφορούν την οδική ασφάλεια στα τμήματα που προσδιορίζονταν στην αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας, κάτι που συνιστούσε προϋπόθεση για τη χορήγηση χρηματοδότησης. Ομοίως, στη Ρουμανία, το πρόγραμμα για τις μεταφορές περιλαμβάνει ειδικούς δείκτες εκροής και αποτελέσματος όσον αφορά την οδική ασφάλεια, σύμφωνα με τις εισηγήσεις της Επιτροπής.

102 Αυτή η απαίτηση προς τα κράτη μέλη συνιστά ένα πρώτο βήμα προς την εξασφάλιση ότι η ενωσιακή συγχρηματοδότηση για την οδική ασφάλεια διατίθεται εκεί όπου θα είχε τη μεγαλύτερη δυνατή αποτελεσματικότητα, υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι η απαίτηση αυτή αντικατοπτρίζεται καταλλήλως και στην επιλογή των έργων.

²⁹ Αναγκαίος πρόσφορος όρος 3.1.8, παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1060.

Συμπεράσματα και συστάσεις

103 Η οδική ασφάλεια αποτελεί ζήτημα που εμπίπτει στη συναρμοδιότητα της ΕΕ και των κρατών μελών της. Ωστόσο, οι εθνικές αρχές έχουν την πλήρη ευθύνη της υλοποίησης ορισμένων δράσεων που έχουν άμεσες συνέπειες όσον αφορά τη μείωση του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Ρόλος της Επιτροπής είναι να συντονίζει τις δραστηριότητες που αναλαμβάνονται σε επίπεδο ΕΕ, ιδίως όταν αυτές έχουν διασυνοριακές επιπτώσεις.

104 Γενικά, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή έχει αναπτύξει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας, την προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ, με φιλόδοξους στόχους για το 2030 και το 2050. Ωστόσο, κρίνοντας από τη μέχρι στιγμής πρόοδο και χωρίς επιπλέον προσπάθειες από την ΕΕ και τα κράτη μέλη, θεωρούμε ότι αυτοί οι στρατηγικοί στόχοι της μείωσης κατά το ήμισυ των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών μεταξύ 2020 και 2030 και για σχεδόν μηδενικές τιμές και στις δύο περιπτώσεις μέχρι το 2050 είναι απίθανο να επιτευχθούν.

105 Επιπλέον, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή εξακολουθεί να βρίσκεται ενώπιον προκλήσεων όσον αφορά την παρακολούθηση της προόδου που σημειώνουν τα κράτη μέλη. Επίσης, οι δράσεις της ΕΕ δεν κάλυπταν όλους τους τομείς κινδύνου και δεν ήταν επαρκώς ολοκληρωμένες. Τέλος, η επίτευξη των ενωσιακών στόχων ως προς την οδική ασφάλεια δεν ήταν βασικό κριτήριο για την επιλογή έργων και την παρακολούθηση αυτών που είχαν στόχους σχετικούς με την οδική ασφάλεια και συγχρηματοδοτούνταν από την ΕΕ την περίοδο δαπανών 2014-2020. Το προηγούμενο αποτελεί κίνδυνο και για την περίοδο 2021-2027.

106 Εξετάζοντας τον πυλώνα της διακυβέρνησης, διαπιστώσαμε ότι η Επιτροπή δεν είχε ακόμη αξιολογήσει τον βαθμό στον οποίο οι προβλεπόμενες προσπάθειες των κρατών μελών συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια. Διαπιστώσαμε ότι, ενώ σχεδόν όλα τα κράτη μέλη έθεσαν ως στόχο τη μείωση κατά το ήμισυ των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών, ο βαθμός εξειδίκευσης των εθνικών στρατηγικών στα τέσσερα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε ποικίλλει από άποψη προβλεπόμενων δραστηριοτήτων, χρηματοδοτικών αναγκών και άλλων στόχων, πέραν εκείνων που αφορούν τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς (βλέπε σημεία [28-31](#)).

107 Η Επιτροπή δεν έχει καταφέρει ακόμη να εξασφαλίσει την επαρκή συγκρισιμότητα των στοιχείων που θα της επέτρεπαν να καθορίσει συγκεντρωτικές τιμές-στόχο για τους δείκτες επιδόσεων σε επίπεδο ΕΕ, οι οποίοι χρησιμοποιούνται για τη διαπίστωση της προόδου των μέτρων για την οδική ασφάλεια που λαμβάνουν τα κράτη μέλη. Διαπιστώσαμε επίσης προβλήματα συγκρισιμότητας στον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη συγκεντρώνουν και αναφέρουν στην Επιτροπή στοιχεία σχετικά με τους σοβαρούς τραυματισμούς. Και τα δύο αυτά ζητήματα, και ιδιαίτερα το δεύτερο, δημιουργούν σημαντικές προκλήσεις για την από μέρους της Επιτροπής παρακολούθηση της συμβολής των κρατών μελών στην επίτευξη των στόχων που αφορούν την οδική ασφάλεια (βλέπε σημεία [32-37](#)).

Σύσταση 1 – Να βελτιώσει τον τρόπο αναφοράς στοιχείων σχετικά με τους σοβαρούς τραυματισμούς και να καθορίσει τιμές-στόχο για τις επιδόσεις

Η Επιτροπή οφείλει να συνεργαστεί με τα κράτη μέλη, ώστε:

- α) να διασφαλίσει ότι αυτά συλλέγουν και γνωστοποιούν στοιχεία σχετικά με τους σοβαρούς τραυματισμούς, χρησιμοποιώντας κοινό ορισμό βάσει της κλίμακας MAIS3+
- β) να υπάρξει εναρμονισμένη εφαρμογή της συνήθους μεθοδολογίας, καθώς και ποσοτικοποίηση των ενδιάμεσων και τελικών τιμών-στόχου για τους βασικούς δείκτες επιδόσεων σε εθνικό και, κατά περίπτωση, σε ενωσιακό επίπεδο, με σκοπό τη διαπίστωση της προόδου ως προς την επίτευξη των στόχων για το 2030 και το 2050.

Ημερομηνία-στόχος: μέχρι το 2026.

108 Όσον αφορά τους υπόλοιπους πυλώνες της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος που εξετάσαμε, διαπιστώσαμε τα εξής:

- ο *πυλώνας για τη χρήση του οδικού δικτύου* δεν κάλυπτε όλους τους τομείς κινδύνου, όπως η ταχύτητα. Ο βαθμός της επιβολής του νόμου στους παραβάτες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας διαφέρει μεταξύ κρατών μελών, ενώ ο ρόλος της Επιτροπής όσον αφορά την εποπτεία των εθνικών προσεγγίσεων επιβολής είναι περιορισμένος. Οι παράγοντες αυτοί υπονόμισαν τη συμβολή του συγκεκριμένου πυλώνα στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ ως προς την οδική ασφάλεια (βλέπε σημεία [44-56](#)).
- ο *πυλώνας για τα οχήματα* κάλυπτε διάφορες πτυχές της οδικής ασφάλειας με τη χρήση τυποποιημένου πλαισίου για τα νέα οχήματα σε επίπεδο ΕΕ. Παρόλα αυτά, ο αντίκτυπος του δεν ήταν πλήρης εξαιτίας του γεγονότος ότι οι στόλοι των οχημάτων των κρατών μελών γηράσκουν διαρκώς. Τα κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε δεν παρείχαν οικονομικά κίνητρα για την ανανέωση των οχημάτων βάσει των επιδόσεων τους από άποψη οδικής ασφάλειας, μολοντί ορισμένα καθεστώτα αντικατάστασης οχημάτων για άλλους σκοπούς, όπως η βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων τους, θα μπορούσαν να ωφελήσουν έμμεσα και την οδική ασφάλεια (βλέπε σημεία [57-64](#)).
- ο *πυλώνας για τις υποδομές* είχε ως αποτέλεσμα τα κράτη μέλη να αναπτύξουν διαφορετικές προσεγγίσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των εθνικών δικτύων οδικών υποδομών, όπως, λόγου χάριν, για τον προσδιορισμό των επικίνδυνων οδικών τμημάτων και την ανάλυση των αιτιών των ατυχημάτων, από την άποψη του βαθμού εξειδίκευσης και των χρησιμοποιούμενων κριτηρίων. Αν και η νομοθεσία της ΕΕ στον τομέα αυτό εισήγαγε κοινές αρχές και διαδικασίες, στο πεδίο εφαρμογής της δεν εμπίπτουν τα είδη υποδομών όπου καταγράφονται οι περισσότεροι θάνατοι και, ως εκ τούτου, έχουν καθοριστική σημασία για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ, όπως οι αστικές περιοχές, οι δευτερεύοντες δρόμοι εκτός αστικών περιοχών και οι ποδηλατόδρομοι, όπου τα πρότυπα ασφάλειας διαφέρουν σημαντικά (βλέπε σημεία [65-75](#)).

109 Τέλος, διαπιστώσαμε ότι οι νέες προκλήσεις για την οδική ασφάλεια, που οφείλονται στις νέες μορφές κινητικότητας στις αστικές περιοχές και στα αυτόνομα οχήματα, θα απαιτήσουν περαιτέρω ολοκλήρωση και συντονισμό των δράσεων της Επιτροπής στο πλαίσιο των πυλώνων για τη χρήση του οδικού δικτύου, τα οχήματα και τις υποδομές. Κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο σύστασης ενός οργανισμού της ΕΕ, αρμόδιου μεταξύ άλλων για την οδική ασφάλεια, ο οποίος να προωθεί νέες πρωτοβουλίες και να βελτιώνει τον συντονισμό (βλέπε σημεία [76-82](#)).

Σύσταση 2 – Να εντείνει την εστίαση στις αιτίες των ατυχημάτων και να αναπτύξει περαιτέρω καθοδήγηση που να καλύπτει όλους τους τομείς κινδύνου

Η Επιτροπή οφείλει:

- α) να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να διερευνούν ενδελεχώς τις αιτίες των ατυχημάτων, ιδίως στα επικίνδυνα σημεία, και να της υποβάλλουν σχετικά στοιχεία κατά τρόπο εναρμονισμένο·
- β) να παρέχει στα κράτη μέλη περαιτέρω καθοδήγηση για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των κύριων παραγόντων κινδύνου (περιλαμβανομένων της ταχύτητας και του σχεδιασμού των υποδομών για τα τμήματα του οδικού δικτύου με τους περισσότερους θανάτους), με ιδιαίτερη έμφαση στους ευάλωτους χρήστες.

Ημερομηνία-στόχος: μέχρι το 2026.

110 Πέρα από τις διάφορες ενέργειες σε επίπεδο πολιτικής και νομοθεσίας, η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ περιλαμβάνει πυλώνα για «μεγαλύτερη χρηματοδοτική στήριξη». Διαπιστώσαμε ότι, πριν από την ανακοίνωση της προσέγγισης, την περίοδο 2014-2020, η οδική ασφάλεια δεν συνιστούσε βασικό κριτήριο για την επιλογή έργων οδικών υποδομών που περιλάμβαναν στόχους που αναφέρονταν στο ζήτημα αυτό, καθώς η επιδίωξη αυτή ανταγωνιζόταν άλλες προτεραιότητες (όπως η αύξηση της προσβασιμότητας και οι οικολογικότερες μεταφορές). Τα κριτήρια επιλογής των περισσότερων έργων που εξετάσαμε δεν εστίαζαν στα τμήματα των οδικών δικτύων με τον υψηλότερο αριθμό ατυχημάτων ή θανάτων. Επιπλέον, ούτε η Επιτροπή ούτε οι διαχειριστικές αρχές καθόρισαν κριτήρια για τον σχεδιασμό της οδικής ασφάλειας. Συνεπώς, δεδομένης της μεγάλης διαφοροποίησης των οδικών προτύπων, στην επιλογή των έργων δεν ενσωματώθηκε η επίτευξη κάποιου επιπέδου επιδόσεων από άποψη ασφάλειας για τους αγροτικούς δρόμους και τις αστικές περιοχές (βλέπε σημεία [85-91](#)).

111 Όσον αφορά τα έργα του δείγματός μας από την περίοδο 2014-2020 διαπιστώσαμε ότι δεν υπήρχε υποχρέωση εκτίμησης της δυνητικής συμβολής τους στην οδική ασφάλεια. Αν και μερικά περιείχαν τέτοια εκτίμηση, οι υπολογισμοί χαρακτηρίζονταν από μεγάλη διαφοροποίηση των παραδοχών και το γεγονός ότι η αξία που αποδίδεται στην ανθρώπινη ζωή διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο (έως και κατά τέσσερις φορές). Επιπλέον, η απουσία εναρμονισμένων εκτιμήσεων στις αιτήσεις των έργων είχε ως συνέπεια την αδυναμία σύγκρισης των έργων βάσει της οικονομικής αποδοτικότητάς τους από την άποψη των ανθρώπινων ζών που θα σώζονταν (βλέπε σημεία [92-97](#)).

112 Τέλος, επισημάναμε ότι μόνο σε ένα έργο είχαν καθοριστεί δείκτες κατά το στάδιο του σχεδιασμού, με σκοπό την παρακολούθηση των επακόλουθων του από άποψη οδικής ασφάλειας. Διαπιστώσαμε επίσης ότι ο CINEA δεν παρακολουθούσε τα επακόλουθα των έργων μετά την ολοκλήρωσή τους. Επομένως, δεν υπάρχει συνεπής αξιολόγηση του κατά πόσο τα συγχρηματοδοτούμενα έργα συνέβαλλαν αποτελεσματικά στους εθνικούς και ενωσιακούς στόχους για την οδική ασφάλεια (βλέπε σημείο [98](#)).

113 Για την τρέχουσα περίοδο 2021-2027, τα ενωσιακά κονδύλια που προορίζονται για τις οδικές υποδομές συνολικά, από τα ταμεία της πολιτικής συνοχής, είναι λιγότερα από ό,τι στο παρελθόν. Κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση μελλοντικών έργων που στοχεύουν τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας μπορεί να μειωθεί, εκτός και εάν θεσπιστούν κανόνες που θα τους δίνουν απόλυτη προτεραιότητα. Ένας νέος αναγκαίος πρόσφορος όρος που εισήχθη για την τρέχουσα περίοδο περιλαμβάνει απαιτήσεις σχετικά με την οδική ασφάλεια. Πρόκειται για ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση της βελτίωσης του τρόπου με τον οποίο η ενωσιακή συγχρηματοδότηση διατίθεται εκεί όπου θα είχε τη μεγαλύτερη δυνατή αποτελεσματικότητα από άποψη οδικής ασφάλειας (βλέπε σημεία [99-102](#)).

Σύσταση 3 – Να εξετάσει το ενδεχόμενο σαφέστερης προτεραιοποίησης και εκ των υστέρων αξιολόγησης των από την ΕΕ συγχρηματοδοτούμενων έργων με στόχους που αφορούν την οδική ασφάλεια

Η Επιτροπή οφείλει:

- α) να δίνει προτεραιότητα στην επιλογή έργων με στόχους σχετικούς με την οδική ασφάλεια, υποβαλλόμενων στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (άμεση διαχείριση), τα οποία παραθέτουν σαφώς ποσοτικά στοιχεία σχετικά με τα αναμενόμενα αποτελέσματα όσον αφορά τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς που θα αποφευχθούν·
- β) να εισηγείται στις επιτροπές παρακολούθησης προγραμμάτων να καθορίζουν κριτήρια επιλογής, τα οποία να περιλαμβάνουν στόχους σχετικά με την οδική ασφάλεια για τα υπό επιμερισμένη διαχείριση οδικά έργα, λόγου χάριν, αξιοποιώντας τα αποτελέσματα της αξιολόγησης από άποψη οδικής ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου·
- γ) να προωθήσει τις έννοιες που αναφέρονται υπό το στοιχείο α) (για τα υπό επιμερισμένη διαχείριση προγράμματα και έργα που περιέχουν στόχους σχετικά με την οδική ασφάλεια) σε επίπεδο διαχειριστικών αρχών (ιδίως κατά τον σχεδιασμό των προγραμμάτων) και επιτροπών παρακολούθησης των προγραμμάτων·
- δ) να αναπτύξει δείκτες επακόλουθου, με σκοπό την αξιολόγηση των επιδόσεων των έργων από άποψη οδικής ασφάλειας για τους σκοπούς των εκ των υστέρων αξιολογήσεων.

Ημερομηνία-στόχος: μέχρι το 2025.

Η παρούσα έκθεση εγκρίθηκε από το Τμήμα ΙΙ, του οποίου προεδρεύει η Annemie Turtelboom, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο Λουξεμβούργο, κατά τη συνεδρίασή του της 7ης Φεβρουαρίου 2024.

Για το Ελεγκτικό Συνέδριο

Tony Murphy
Πρόεδρος

Παραρτήματα

Παράρτημα Ι – Παραδείγματα δράσεων στο πλαίσιο κάθε πυλώνα που προβλέπει η προσέγγιση ασφαλούς συστήματος του ΟΗΕ

Πυλώνας στο πλαίσιο της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος του ΟΗΕ	Παραδείγματα δράσεων
Πολυτροπικές μεταφορές και χωροταξικός σχεδιασμός	<ul style="list-style-type: none"> — Εφαρμογή πολιτικών που προάγουν τον συμπαγή αστικό σχεδιασμό — Αποθάρρυνση της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων σε αστικές περιοχές υψηλής πυκνότητας
Ασφαλείς οδικές υποδομές	<ul style="list-style-type: none"> — Χαρτογράφηση των κινδύνων σύγκρουσης και προδραστικές εκτιμήσεις ασφάλειας — Προσδιορισμός τεχνικού προτύπου και τιμής-στόχου για την αξιολόγηση με αστέρια όλων των σχεδίων δρόμων σε σχέση με κάθε κατηγορία χρήστη
Ασφάλεια των οχημάτων	<ul style="list-style-type: none"> — Απαίτηση εναρμονισμένων προτύπων ασφάλειας υψηλής ποιότητας για νέα και μεταχειρισμένα μηχανοκίνητα οχήματα, συστήματα συγκράτησης για παιδιά και κράνη — Τήρηση αυτών των προτύπων καθ' όλο τον κύκλο ζωής του οχήματος
Ασφαλής χρήση του οδικού δικτύου	<ul style="list-style-type: none"> — Θέση σε ισχύ και επιβολή νομοθεσίας για την οδική ασφάλεια (περιλαμβανομένων του καθορισμού ανώτατων ορίων ταχύτητας και περιορισμού της χρήσης φορητών ηλεκτρονικών συσκευών κατά την οδήγηση) — Καθιέρωση απαιτήσεων για τις άδειες των επαγγελματιών οδηγών

Πυλώνας στο πλαίσιο της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος του ΟΗΕ	Παραδείγματα δράσεων
Απόκριση μετά από σύγκρουση	<ul style="list-style-type: none">— Ανάπτυξη συστήματος για την ενεργοποίηση της απόκρισης μετά από σύγκρουση (π.χ. ενιαίος αριθμός έκτακτης ανάγκης)— Ανάπτυξη ικανότητας απόκρισης από επαγγελματίες που δεν ανήκουν στον ιατρικό κλάδο

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει του *Global Plan* του ΟΗΕ του 2021.

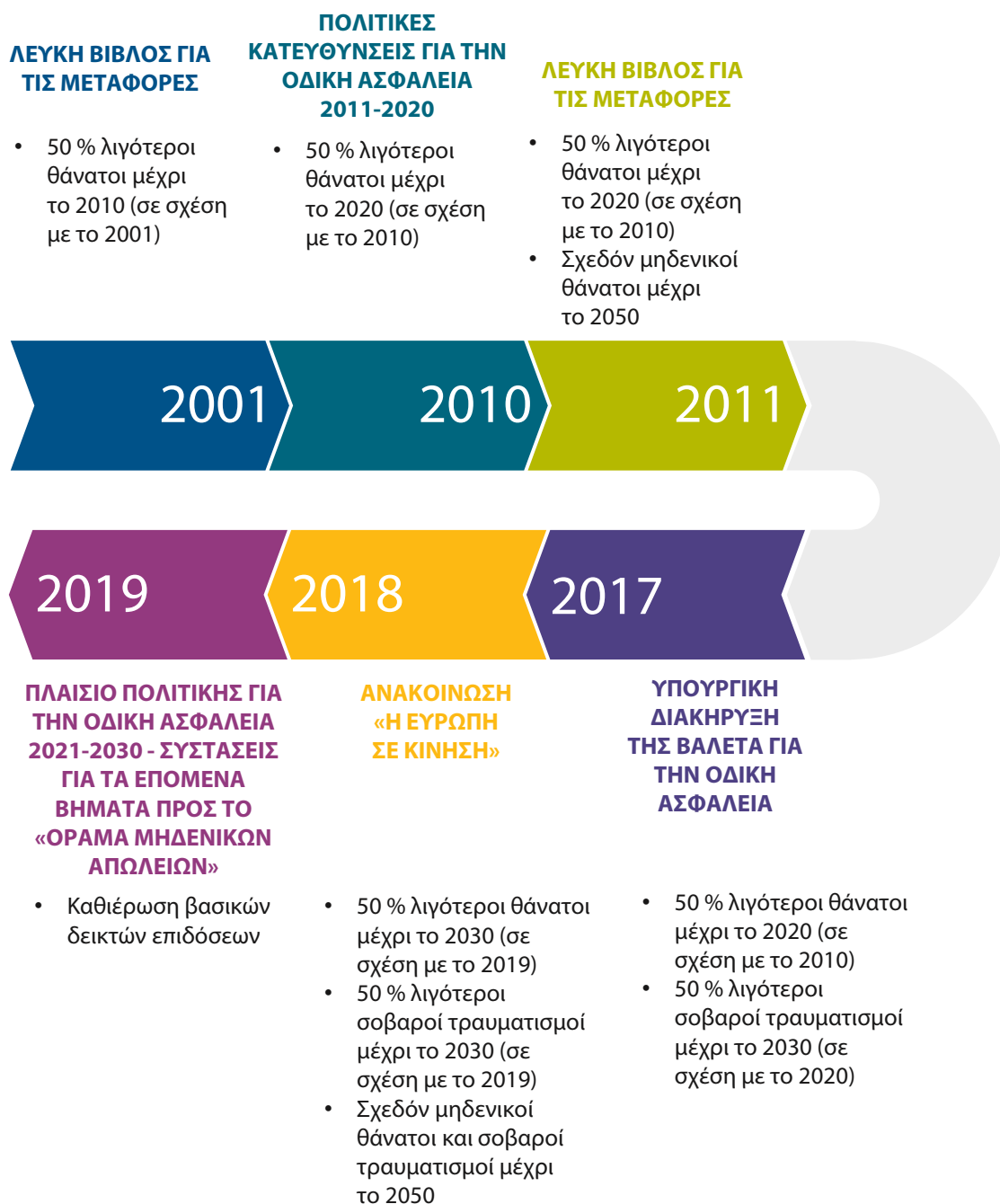
Παράρτημα II – Εξέλιξη των στόχων της Επιτροπής ως προς την οδική ασφάλεια από το 2001 και μετά

Η πρώτη φορά που η Επιτροπή έθεσε ενωσιακό στόχο για την οδική ασφάλεια ήταν το 2001 με τη σχετική [Λευκή Βίβλο](#), σκοπός της οποίας, την εποχή εκείνη, ήταν η μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα μεταξύ 2000 και 2010. Το 2003, ο στόχος αυτός εγκρίθηκε επίσης από το [Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο](#) και το [Συμβούλιο](#). Με τη [Λευκή Βίβλο του 2011](#), η Επιτροπή έθεσε ως νέο στόχο οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα να μηδενιστούν σχεδόν μέχρι το 2050, και ως ενδιάμεσο στόχο τη μείωσή τους κατά το ήμισυ μέχρι το 2020 (σε σχέση με τις τιμές του 2010).

Μολονότι τα προπαρασκευαστικά έγγραφα της Λευκής Βίβλου προειδοποιούσαν ήδη ότι ο ενδιάμεσος στόχος δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί ούτε με τις καλύτερες προϋποθέσεις, τα κράτη μέλη υποστήριξαν αυτούς τους στόχους στη [δήλωση της Βαλέτας](#) του 2017. Στη δήλωση αυτή, πρότειναν επίσης τον νέο στόχο της μείωσης κατά το ήμισυ του αριθμού των σοβαρών τραυματισμών μέχρι το 2030.

Με την ανακοίνωση «Η Ευρώπη σε κίνηση» του 2018, η ΕΕ έθεσε τους στόχους, που ισχύουν μέχρι σήμερα, για μείωση κατά το ήμισυ των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα μέχρι το 2030 και για σχεδόν μηδενικές τιμές μέχρι το 2050. Τέλος, το έγγραφο της Επιτροπής με τίτλο «Πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 – Συστάσεις για τα επόμενα βήματα προς το “Όραμα μηδενικών απωλειών”» εισήγαγε σύνολο βασικών δεικτών επιδόσεων, οι οποίοι αποτύπωναν την πρόοδο των κρατών μελών ως προς την επίτευξη των στόχων.

Στόχοι της ΕΕ ως προς την οδική ασφάλεια από το 2001 και μετά



Πηγή: ΕΕΣ.

Παράρτημα III – Κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ σχετικά με τους πυλώνες της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος που ελέγξαμε

Πυλώνας της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος	Νομική πράξη	Κεντρικό θέμα
Ασφαλής χρήση του οδικού δικτύου	Οδηγία (ΕΕ) 2015/413	Διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (CBE)
	Εκτελεστική οδηγία 2014/37/ΕΕ της Επιτροπής	Υποχρεωτική χρήση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης για παιδιά στα οχήματα
	Οδηγία (ΕΕ) 2022/2561	Αρχική επιμόρφωση και περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών
	Οδηγία 2014/85/ΕΕ	Άδειες οδήγησης
	Σύσταση της Επιτροπής της 17ης Ιανουαρίου 2001	Μέγιστο επιτρεπόμενο ποσοστό αλκοολαιμίας (ΠΑ) για τους οδηγούς μηχανοκινήτων οχημάτων
	Σύσταση 2004/345/ΕΚ της Επιτροπής	Επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας
Ασφαλή οχήματα	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144	Απαιτήσεις ασφάλειας για την έγκριση νέων μοντέλων οχημάτων
	Οδηγία 2014/45/ΕΕ	Περιοδικός τεχνικός έλεγχος των μηχανοκίνητων οχημάτων
	Οδηγία 2007/38/ΕΚ	Μετεξοπλισμός με κάτοπτρα βαρέων φορτηγών οχημάτων

Πυλώνας της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος	Νομική πράξη	Κεντρικό θέμα
	Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα
	Οδηγία 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Ζώνες ασφαλείας και άλλα συστήματα συγκράτησης για ευάλωτους χρήστες
Ασφαλές οδικό και παρόδιο δίκτυο (υποδομές)	Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936	Διαδικασίες διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών

Πηγή: ΕΕΣ.

Παράρτημα IV – Κατάλογος των συγχρηματοδοτηθέντων από την ΕΕ έργων του δείγματος που ελέγξαμε

A – Κατάλογος των συγχρηματοδοτηθέντων από τον ΜΣΕ έργων που επισκεφθήκαμε και εξετάσαμε κατά τον έλεγχο

Κράτος μέλος	Κωδικός	Περιγραφή του έργου	Είδος στήριξης για την οδική ασφάλεια	Ημερομηνία έναρξης	Ημερομηνία ολοκλήρωσης (προβλεπόμενη έναντι πραγματικής)	Συνολικά επιλέξιμα έξοδα (σε ευρώ) (προβλεπόμενα έναντι τελευταίας εκτίμησης)	Ποσοστό συγχρηματοδότησης από την ΕΕ	Δεσμευθείσα ενωσιακή συγχρηματοδότηση (σε ευρώ) (προβλεπόμενη έναντι τελευταίας εκτίμησης)
Λιθουανία	1	Αναβάθμιση της παρακαμπτήριας οδού Panevezys στον αυτοκινητόδρομο E67	Αναβάθμιση οδού	21/12/2015	31/12/2018 30/06/2021	60 510 312 38 817 338	60,38 %	36 536 126 23 437 909
	2	Χώρος στάθμευσης 38 θέσεων	Ασφαλής και προστατευμένη στάθμευση	01/03/2020	28/02/2022 31/05/2022	1 247 652 1 247 652	83 %	1 039 294 1 039 294
Ρουμανία	3	Χώρος στάθμευσης 70 θέσεων	Ασφαλής και προστατευμένη στάθμευση	02/03/2020	31/03/2023 30/09/2023	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840
Σλοβακία	4 ¹	Κατασκευή του αυτοκινητόδρομου D3	Νέος αυτοκινητόδρομος	15/11/2016	31/12/2020 31/12/2021	114 106 329 114 106 329	65,13 %	74 317 452 74 317 452

¹ Το ίδιο έργο περιλαμβάνεται επίσης στον κατάλογο των χρηματοδοτηθέντων από το ΤΣ έργων, με τον κωδικό 12.

B – Κατάλογος των συγχρηματοδοτηθέντων από τα ΕΤΠΑ/ΤΣ έργων που επισκεφθήκαμε και εξετάσαμε κατά τον έλεγχο

Κράτος μέλος	Κωδικός	Περιγραφή του έργου	Είδος στήριξης για την οδική ασφάλεια	Ημερομηνία έναρξης	Ημερομηνία ολοκλήρωσης (προβλεπόμενη έναντι πραγματικής)	Συνολικά επιλέξιμα έξοδα (σε ευρώ) (προβλεπόμενα έναντι τελευταίας εκτίμησης)	Ποσοστό ενωσιακής συγχρηματοδότησης	Δεσμευθείσα ενωσιακή συγχρηματοδότηση (σε ευρώ) (προβλεπόμενη έναντι τελευταίας εκτίμησης)
Ισπανία	5	Κατασκευή διαχωρισμένου ποδηλατόδρομου στην αστική περιοχή της Μαδρίτης	Ποδηλατόδρομος	04/05/2021	02/11/2021 03/05/2022	6 578 854 6 578 854	50 %	3 289 427 3 289 427
	6	Δράσεις για την οδική ασφάλεια κατά μήκος της οδού A-2003 και κατασκευή διαχωρισμένου ποδηλατόδρομου	Αναβάθμιση οδού και κατασκευή ποδηλατόδρομου	09/01/2018	28/12/2018 28/12/2018	3 136 159 2 375 982	80 %	2 508 928 1 900 785
	7	Βελτίωση του υπάρχοντος τμήματος της οδού A-492	Αναβάθμιση οδού	12/07/2018	31/12/2023 ακυρώθηκε	10 221 468 ακυρώθηκε	80 %	8 177 175 ακυρώθηκε

Κράτος μέλος	Κωδικός	Περιγραφή του έργου	Είδος στήριξης για την οδική ασφάλεια	Ημερομηνία έναρξης	Ημερομηνία ολοκλήρωσης (προβλεπόμενη έναντι πραγματικής)	Συνολικά επιλέξιμα έξοδα (σε ευρώ) (προβλεπόμενα έναντι τελευταίας εκτίμησης)	Ποσοστό ενωσιακής συγχρηματοδότησης	Δεσμευθείσα ενωσιακή συγχρηματοδότηση (σε ευρώ) (προβλεπόμενη έναντι τελευταίας εκτίμησης)
	8	Βελτίωση του υπάρχοντος τμήματος της οδού Α-483	Αναβάθμιση οδού	01/03/2021	31/12/2023 ακυρώθηκε	7 551 651 ακυρώθηκε	80 %	6 041 321 ακυρώθηκε
Λιθουανία	9	Ανακατασκευή της οδού Ε85 του ΔΕΔ-Μ, μεταξύ Βίλνιους και Κάουνας, και εγκατάσταση μέτρων οδικής ασφάλειας	Αναβάθμιση οδού	08/08/2019	31/01/2022 31/07/2022	42 710 939 42 710 939	43 % 70 %	18 353 691 29 935 624
Ρουμανία	10	Βελτίωση της βόρειας περιφερειακής διαδρομής στην Τρανσυλβανία (DJ 172Α, DJ 161G και DJ 161)	Αναβάθμιση οδού	04/12/2015	31/07/2020 σε εξέλιξη	27 955 042 27 955 042	85 %	23 761 786 23 761 786

Κράτος μέλος	Κωδικός	Περιγραφή του έργου	Είδος στήριξης για την οδική ασφάλεια	Ημερομηνία έναρξης	Ημερομηνία ολοκλήρωσης (προβλεπόμενη έναντι πραγματικής)	Συνολικά επιλέξιμα έξοδα (σε ευρώ) (προβλεπόμενα έναντι τελευταίας εκτίμησης)	Ποσοστό ενωσιακής συγχρηματοδότησης	Δεσμευθείσα ενωσιακή συγχρηματοδότηση (σε ευρώ) (προβλεπόμενη έναντι τελευταίας εκτίμησης)
	11	Ανάπτυξη μεικτού κινητού συστήματος παρακολούθησης της οδικής κυκλοφορίας για τροχαίες παραβάσεις	Σύστημα παρακολούθησης της οδικής κυκλοφορίας	01/07/2021	31/12/2023 σε εξέλιξη	19 300 740 19 300 740	85 %	16 405 629 16 405 629
	12 ¹	Κατασκευή του αυτοκινητόδρομου D3	Νέος αυτοκινητόδρομος	12/2016	05/2021 06/2022	110 007 346 73 265 886	65,13 % 85 %	71 644 484 62 276 003
Σλοβακία	13	Έξυπνος σχεδιασμός της πόλης Senica	Έξυπνες λύσεις για την πόλη (συμπεριλ. της διαχείρισης της κυκλοφορίας)	04/2022	09/2023 σε εξέλιξη	999 882 999 882	85 %	849 900 849 900

Κράτος μέλος	Κωδικός	Περιγραφή του έργου	Είδος στήριξης για την οδική ασφάλεια	Ημερομηνία έναρξης	Ημερομηνία ολοκλήρωσης (προβλεπόμενη έναντι πραγματικής)	Συνολικά επιλέξιμα έξοδα (σε ευρώ) (προβλεπόμενα έναντι τελευταίας εκτίμησης)	Ποσοστό ενωσιακής συγχρηματοδότησης	Δεσμευθείσα ενωσιακή συγχρηματοδότηση (σε ευρώ) (προβλεπόμενη έναντι τελευταίας εκτίμησης)
	14	Ποδηλατόδρομοι στην πόλη Senica	Ποδηλατόδρομος	05/2019	09/2020 06/2022	1 480 601 1 419 076	85 %	1 258 511 1 206 215

¹ Το ίδιο έργο περιλαμβάνεται επίσης στον κατάλογο με τα έργα που χρηματοδοτήθηκαν από τον ΜΣΕ, με τον κωδικό 4.

Παράρτημα V – Επισκόπηση των εθνικών στόχων για την οδική ασφάλεια

Κράτος μέλος	Στόχος για τη μείωση των θανάτων	Στόχος για τη μείωση των σοβαρών τραυματισμών
Βέλγιο	- 50 % ¹ , με ανώτατο όριο τους 320	- 50 % ¹ , με ανώτατο όριο τους 1800
Βουλγαρία	- 50 % σε σχέση με το 2019	- 50 % σε σχέση με το 2019
Τσεχία	- 50 % σε σχέση με τον μέσο όρο 2017-2019	- 50 % σε σχέση με τον μέσο όρο 2017-2019
Δανία	Ανώτατο όριο 90	Ανώτατο όριο 900
Γερμανία	- 40 % σε σχέση με το 2021	Κανένας στόχος
Εσθονία	- 52 % σε σχέση με το 2016	- 31 % σε σχέση με το 2016
Ιρλανδία	- 50 % σε σχέση με τον μέσο όρο 2017-2019	- 50 % σε σχέση με τον μέσο όρο 2017-2019
Ελλάδα	- 50 % σε σχέση με το 2019	- 50 % σε σχέση με το 2019
Ισπανία	- 50 % σε σχέση με το 2019	- 50 % σε σχέση με το 2019
Γαλλία	- 50 % σε σχέση με το 2019	- 50 % σε σχέση με το 2019
Κροατία	- 50 % σε σχέση με το 2019	- 50 % σε σχέση με το 2019
Ιταλία	- 50 % σε σχέση με το 2019	- 50 % σε σχέση με το 2019
Κύπρος	- 50 % σε σχέση με το 2019	- 50 % σε σχέση με το 2019
Λετονία	- 50 % σε σχέση με το 2020	- 50 % σε σχέση με το 2020
Λιθουανία	- 50 % σε σχέση με το 2019	- 50 % σε σχέση με το 2020
Λουξεμβούργο	Κανένας στόχος	Κανένας στόχος
Ουγγαρία	- 50 % σε σχέση με το 2020	- 50 % σε σχέση με το 2020
Μάλτα	Κανένας στόχος	Κανένας στόχος
Κάτω Χώρες	Κανένας στόχος	Κανένας στόχος
Αυστρία	- 50 % σε σχέση με τον μέσο όρο 2017-2019	- 50 % σε σχέση με τον μέσο όρο 2017-2019
Πολωνία	- 50 % σε σχέση με το 2019	- 50 % σε σχέση με το 2019
Πορτογαλία	- 50 % σε σχέση με το 2019	- 50 % σε σχέση με το 2019

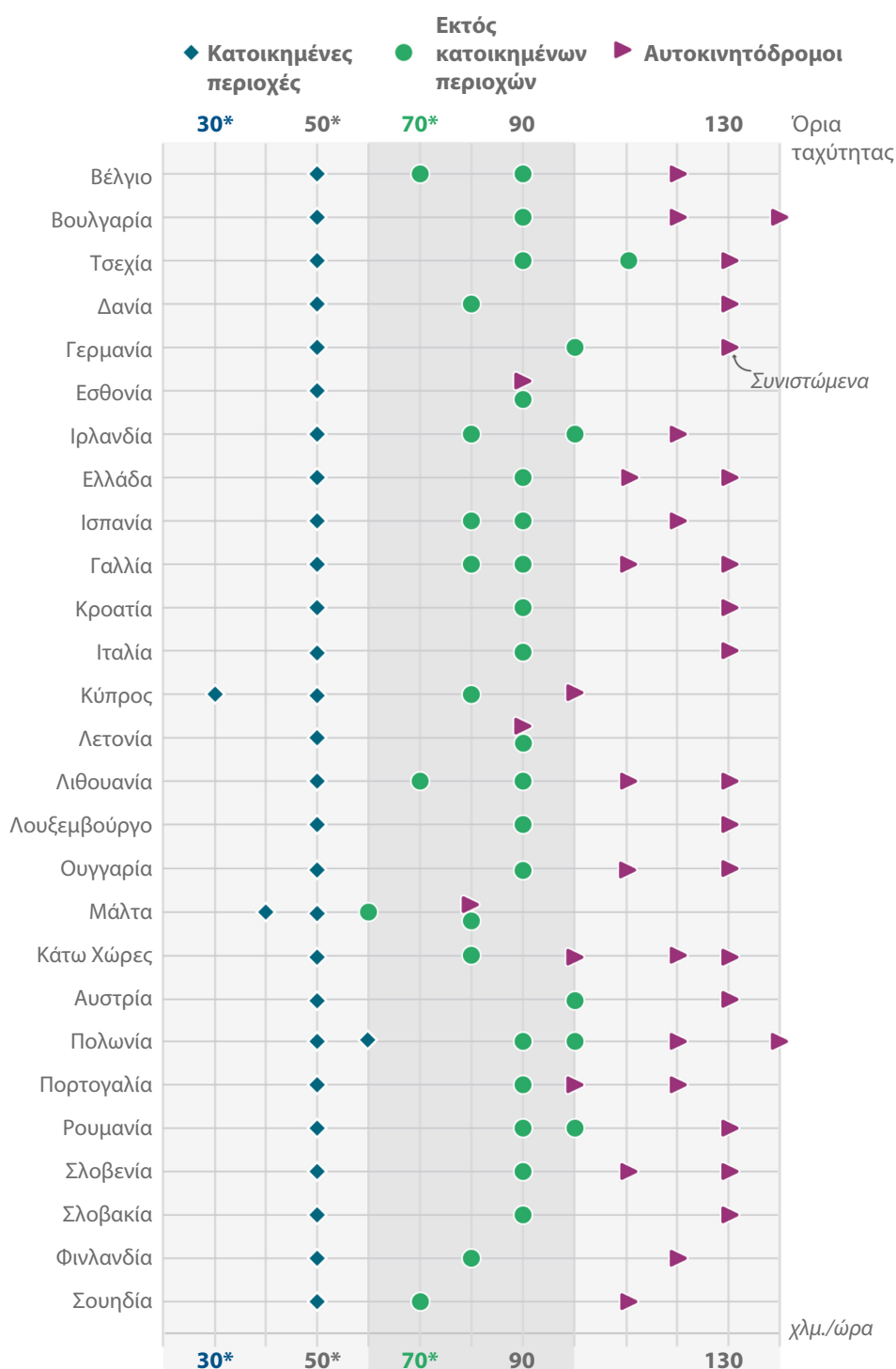
Κράτος μέλος	Στόχος για τη μείωση των θανάτων	Στόχος για τη μείωση των σοβαρών τραυματισμών
Ρουμανία	- 50 % σε σχέση με το 2019	- 50 % σε σχέση με το 2019
Σλοβενία	Οι στόχοι βρίσκονται υπό επεξεργασία	Οι στόχοι βρίσκονται υπό επεξεργασία
Σλοβακία	- 50 % σε σχέση με το 2020	- 50 % σε σχέση με το 2020
Φινλανδία	- 50 % σε σχέση με το 2020	- 50 % σε σχέση με το 2020
Σουηδία	- 50 % σε σχέση με τον μέσο όρο 2017-2019	- 50 % σε σχέση με τον μέσο όρο 2017-2019

¹ Στη μελέτη του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την Ασφάλεια των Μεταφορών (ETSC) δεν προσδιοριζόταν τιμή αναφοράς σε σχέση με την οποία να μπορεί να υπολογιστεί η μείωση.

Σημ.: Τα έτη κατά τα οποία πρέπει να έχουν επιτευχθεί αυτοί οι στόχοι διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της μελέτης του ETSC και των ελεγκτικών εργασιών.

Παράρτημα VI – Σύγκριση των εθνικών ορίων ταχύτητας με τα όρια που συνιστά διεθνής μελέτη



Σημ.: * Συνιστώμενη ταχύτητα ανά είδος περιοχής. Η μελέτη συνιστά: 30-40 χλμ./ώρα σε κατοικημένες περιοχές, όπου υπάρχει μείγμα ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου και κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων· 50 χλμ./ώρα σε περιοχές με διασταυρώσεις και υψηλό κίνδυνο πλευρικών συγκρούσεων· 70-80 χλμ./ώρα σε αγροτικούς δρόμους χωρίς διαχωριστικό διάζωμα, με κίνδυνο μετωπικών συγκρούσεων.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει του *Statistical pocketbook* της Επιτροπής, του 2022, και της μελέτης *Speed and crash risk* της ομάδας International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF-OECD), του 2018.

Παράρτημα VII – Νομικό καθεστώς που ισχύει για τα ηλεκτρικά πατίνια σε 15 κράτη μέλη της ΕΕ

	Βέλγιο	Τσεχία	Δανία	Γερμανία	Ελλάδα	Ισπανία	Γαλλία	Ιταλία	Ουγγαρία	Κάτω Χώρες	Αυστρία	Πολωνία	Πορτογαλία	Φινλανδία	Σουηδία
Κατατάσσονται σε ειδική κατηγορία	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Υποχρεωτική ασφάλιση νομικής ευθύνης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Υποχρεωτικό κράνος	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Χρήση σε δημόσιους χώρους	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Επιτρέπονται στο πεζοδρόμιο	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Επιτρέπονται στον ποδηλατόδρομο	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Περιορισμένη ισχύς	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Ελάχιστη απαιτούμενη ηλικία	16	<input type="checkbox"/>	15	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Μέγιστη ταχύτητα (χλμ./ώρα)	25	25	20	20	<input type="checkbox"/>	25	25	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	25	<input type="checkbox"/>	20	25

Ναι Όχι Δεν είναι σαφές

Σημ.: Τα κράτη μέλη που αναφέρονται είναι τα μέλη του Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI) που απάντησαν σε έρευνα σχετικά με τα ηλεκτρικά πατίνια το 2020.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει μελέτης του FERSI.

Συντομογραφίες

CINEA: Ευρωπαϊκός Εκτελεστικός Οργανισμός για το Κλίμα, τις Υποδομές και το Περιβάλλον

MAIS3+: Maximum Abbreviated Injury Scale (κλίμακα βαθμολόγησης των τραυματισμών με βαθμολογία τουλάχιστον 3)

ΒΔΕ: Βασικός δείκτης επιδόσεων

ΓΔ MOVE: Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών

ΔΕΔ-Μ: Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών

ΕΤΠΑ: Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΜΣΕ: Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»

ΣΒΑΚ: Σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας

ΤΣ: Ταμείο Συνοχής

Γλωσσάριο

Άμεση διαχείριση: Διαχείριση ταμείου ή προγράμματος της ΕΕ αποκλειστικά από την Επιτροπή. Αντιδιαστέλλεται με την επιμερισμένη ή την έμμεση διαχείριση.

Αναγκαίος πρόσφορος όρος: Προϋπόθεση που πρέπει να πληρούν τα κράτη μέλη, προκειμένου να λαμβάνουν ενισχύσεις από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία, η οποία συνδέεται με την επίτευξη και την αξιολόγηση συγκεκριμένων στόχων.

Ανάλυση κόστους-οφέλους: Σύγκριση του εκτιμώμενου κόστους προτεινόμενης δράσης με τα οφέλη που αυτή αναμένεται να αποφέρει.

Βασικός δείκτης επιδόσεων: Ποσοτικοποιήσιμο μέτρο των επιδόσεων σε σχέση με βασικούς στόχους.

Διαχειριστική αρχή: Εθνική, περιφερειακή ή τοπική αρχή (του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα) στην οποία κράτος μέλος αναθέτει τη διαχείριση προγράμματος χρηματοδοτούμενου από την ΕΕ.

Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών: Σύνολο έργων για την ανάπτυξη υποδομών οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και πλωτών μεταφορών, το οποίο εντάσσεται στο πλαίσιο της πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, δορυφορικό σύστημα πλοήγησης και έξυπνα συστήματα διαχείρισης των μεταφορών.

Εκτελεστικός οργανισμός: Οργανισμός που συστήνει και διαχειρίζεται η Επιτροπή, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, προκειμένου αυτός να εκτελέσει, για λογαριασμό και υπ' ευθύνη της, συγκεκριμένα καθήκοντα που αφορούν προγράμματα ή έργα της ΕΕ.

Ενεργός κινητικότητα: Μορφή μετακίνησης που προϋποθέτει μόνο φυσική δραστηριότητα, όπως το περπάτημα και η ποδηλασία.

Επιμερισμένη διαχείριση: Μέθοδος εκτέλεσης του προϋπολογισμού της ΕΕ, στο πλαίσιο της οποίας, σε αντίθεση με τα ισχύοντα στην περίπτωση της άμεσης διαχείρισης, η Επιτροπή μεταβιβάζει μεν αρμοδιότητες στα κράτη μέλη, διατηρεί ωστόσο την τελική ευθύνη.

Επιτροπή παρακολούθησης: Φορέας που απαρτίζεται από εκπροσώπους των αρχών του κράτους μέλους και της Επιτροπής, με την ιδιότητα του παρατηρητή, και επιβλέπει την υλοποίηση επιχειρησιακού προγράμματος.

Ευάλωτοι χρήστες οδικών δικτύων: Χρήστες του οδικού δικτύου που δεν χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα οχήματα, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές, καθώς και τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και προσανατολισμό.

Ευρωπαϊκό Εξάμηνο: Ο ετήσιος κύκλος που παρέχει το πλαίσιο για τον συντονισμό των οικονομικών πολιτικών των κρατών μελών της ΕΕ και για την παρακολούθηση της προόδου.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης: Ταμείο της ΕΕ για την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην ΕΕ, με τη χρηματοδότηση επενδύσεων που μειώνουν τις ανισοροπίες μεταξύ περιφερειών.

Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»: Μέσο της ΕΕ που παρέχει χρηματοδοτική στήριξη για τη δημιουργία βιώσιμων διασυνδεδεμένων υποδομών στους τομείς της ενέργειας, των μεταφορών, και της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών.

Μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας: Ο μηχανισμός χρηματοδοτικής στήριξης της ΕΕ, που σκοπό έχει τον μετριασμό των οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19, την τόνωση της ανάκαμψης και την αντιμετώπιση των προκλήσεων ενός περισσότερο πράσινου και ψηφιακού μέλλοντος.

Πολυτροπικός σχεδιασμός των μεταφορών: Συνδυασμός διάφορων τρόπων μεταφοράς που αλληλοσυνδέονται και αλληλοσυμπληρώνονται, για να σχηματίσουν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μεταφορών.

Προσέγγιση ασφαλούς συστήματος: Προσέγγιση που αφορά την οδική ασφάλεια και αποβλέπει στην καλύτερη συνεκτίμηση του ανθρώπινου σφάλματος και στη μείωση του κινδύνου ατυχημάτων που συνεπάγονται σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο.

Συμφωνία εταιρικής σχέσης: Συμφωνία μεταξύ της Επιτροπής και κράτους μέλους ή τρίτης χώρας / τρίτων χωρών στο πλαίσιο προγράμματος δαπανών της ΕΕ, στην οποία ορίζονται, παραδείγματος χάριν, στρατηγικά σχέδια, επενδυτικές προτεραιότητες ή όροι παροχής εμπορικής ή αναπτυξιακής βοήθειας.

Ταμείο Συνοχής: Ταμείο της ΕΕ για τη μείωση των οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων στην ΕΕ μέσω της χρηματοδότησης επενδύσεων σε κράτη μέλη με κατά κεφαλήν ακαθάριστο εθνικό εισόδημα χαμηλότερο του 90 % του μέσου όρου της ΕΕ.

Απαντήσεις της Επιτροπής

<https://www.eca.europa.eu/el/publications/sr-2024-04>

Χρονογραμμή

<https://www.eca.europa.eu/el/publications/sr-2024-04>

Κλιμάκιο ελέγχου

Στις ειδικές εκθέσεις του ΕΕΣ παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ελέγχων που αυτό διενεργεί επί πολιτικών και προγραμμάτων της ΕΕ ή επί διαχειριστικών θεμάτων που αφορούν συγκεκριμένους τομείς του προϋπολογισμού. Το ΕΕΣ επιλέγει και σχεδιάζει τα εν λόγω ελεγκτικά έργα κατά τρόπο ώστε αυτά να αποφέρουν τον μέγιστο αντίκτυπο, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για τις επιδόσεις ή για τη συμμόρφωση, του επιπέδου των σχετικών εσόδων ή δαπανών, των επικείμενων εξελίξεων και του πολιτικού και δημόσιου συμφέροντος.

Ο εν προκειμένω έλεγχος επιδόσεων διενεργήθηκε από το Τμήμα Ελέγχου II (Επενδύσεις υπέρ της συνοχής, της ανάπτυξης και της κοινωνικής ένταξης), του οποίου προεδρεύει η Annettie Turtelboom, Μέλος του ΕΕΣ. Επικεφαλής του ελέγχου ήταν η Eva Lindström, Μέλος του ΕΕΣ, συνεπικουρούμενη από την Kristina Maksinen, προϊσταμένη του ιδιαίτερου γραφείου της, τον Johan Stalhammar, σύμβουλο στο ιδιαίτερο γραφείο της, την Elena Graziuso, βοηθό σε θέματα πολιτικής, τον Gediminas Mačys, διοικητικό στέλεχος, τον Guido Fara, υπεύθυνο έργου, την Paloma Muñoz Mula, αναπληρώτρια υπεύθυνη έργου, τις Agnese Balode και Amelia Padurariu, ελέγκτριες, και τους Alfredo Ladeira, Karel Meixner και Vaidas Šulcas, ελεγκτές. Η Lidija Aubin, η Laura McMillan και η Iulia-Mihaela Vladioianu παρείχαν γλωσσική υποστήριξη.



Από αριστερά: Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vladioianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Muñoz Mula, Vaidas Šulcas, Amelia Padurariu.

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2024

Η πολιτική για την περαιτέρω χρήση εγγράφων του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) ορίζεται στην [απόφαση αριθ. 6-2019 του ΕΕΣ](#) για την πολιτική ανοικτών δεδομένων και την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Με εξαίρεση τις περιπτώσεις όπου ορίζεται διαφορετικά (π.χ. σε χωριστές ανακοινώσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας), το περιεχόμενο του ΕΕΣ που ανήκει στην ΕΕ παραχωρείται βάσει της άδειας [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Ισχύει, επομένως, ως γενικός κανόνας ότι η περαιτέρω χρήση επιτρέπεται υπό τον όρο ότι αναφέρεται η πηγή και επισημαίνονται οι αλλαγές. Κατά την περαιτέρω χρήση απαγορεύεται η διαστρέβλωση του αρχικού νοήματος ή μηνύματος των εγγράφων. Το ΕΕΣ δεν φέρει ευθύνη για οποιαδήποτε συνέπεια προερχόμενη από την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Εάν συγκεκριμένο περιεχόμενο αναφέρεται σε ταυτοποιήσιμα φυσικά πρόσωπα, π.χ. φωτογραφίες υπαλλήλων του ΕΕΣ, ή περιλαμβάνει έργα τρίτων, απαιτείται πρόσθετη έγκριση.

Όταν παραχωρείται η έγκριση, αυτή ακυρώνει και αντικαθιστά την ανωτέρω γενική έγκριση και αναφέρει σαφώς τυχόν περιορισμούς στη χρήση.

Για τη χρήση ή την αναπαραγωγή περιεχομένου που δεν ανήκει στην ΕΕ, μπορεί να χρειάζεται να ζητήσετε άδεια απευθείας από τους κατόχους των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Γραφήματα 1, 3, 5, 6, 9 (δεύτερο και τρίτο εικονίδιο) και 12 – Εικονίδια: Τα γραφήματα αυτά σχεδιάστηκαν με τη χρήση πόρων της [Flaticon.com](#). © Freerik Company S.L. Με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Το λογισμικό ή τα έγγραφα που καλύπτονται από δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, όπως τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας, τα εμπορικά σήματα, τα καταχωρισμένα σχέδια, οι λογότυποι και οι επωνυμίες/ονομασίες, εξαιρούνται από την πολιτική του ΕΕΣ για την περαιτέρω χρήση.

Το σύνολο των ιστότοπων των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης εντός του ονόματος χώρου «europa.eu» παρέχει συνδέσμους προς ιστότοπους τρίτων. Δεδομένου ότι το ΕΕΣ δεν έχει έλεγχο επ' αυτών, σας συνιστούμε να εξετάζετε τις πολιτικές τους για την προστασία του ιδιωτικού απορρήτου και της πνευματικής ιδιοκτησίας.

Χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ

Δεν επιτρέπεται η χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ χωρίς την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του οργάνου.

HTML	ISBN 978-92-849-1760-0	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/293109	QJ-AB-24-004-EL-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1726-6	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/799856	QJ-AB-24-004-EL-N

Το 2022, 20 640 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ. Οι πλέον ευάλωτες κατηγορίες ήταν οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές. Η ΕΕ φιλοδοξεί να μειώσει κατά το ήμισυ τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς από τροχαία ατυχήματα μέχρι το 2030 και να επιτύχει σχεδόν μηδενικές τιμές μέχρι το 2050. Εξετάσαμε πόσο αποτελεσματική ήταν η Επιτροπή τόσο με την ανάπτυξη της προσέγγισης ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ όσο και με την υποστήριξη των προσαφθειών των κρατών μελών για να επιτύχουν τους προαναφερόμενους στόχους. Καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι η προσέγγιση που ανέπτυξε η Επιτροπή ήταν ολοκληρωμένη. Διαπιστώσαμε, ωστόσο ότι οι δράσεις της παρουσίαζαν ορισμένες αδυναμίες. Με τον τρέχοντα ρυθμό προόδου και χωρίς επιπλέον προσπάθειες από την ΕΕ και τα κράτη μέλη, η επίτευξη αυτών των φιλόδοξων στόχων δεν φαίνεται πιθανή. Διατυπώσαμε συστάσεις για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των πρωτοβουλιών της Επιτροπής στον τομέα αυτό.

Ειδική έκθεση του ΕΕΣ υποβαλλόμενη δυνάμει του άρθρου 287, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Υπηρεσία Εκδόσεων
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Τηλ. +352 4398-1

Πληροφορίες: eca.europa.eu/el/contact
Ιστότοπος: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors