

Η ΕΕ πρέπει να ανεβάσει «ταχύτητα» για να πιάσει τους στόχους στην οδική ασφάλεια, σύμφωνα με το ΕΕΣ

2024/04/03 07:30 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Εάν δεν εντείνουν τις προσπάθειές τους, η ΕΕ και τα κράτη-μέλη της είναι βέβαιο ότι δεν θα επιτύχουν τους φιλόδοξους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους τους για μείωση κατά το ήμισυ και σταδιακή εξάλειψη των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα.

Αυτό είναι το συμπέρασμα στο οποίο καταλήγει νέα [έκθεση](#) του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ).

Παρά την ολοκληρωμένη προσέγγιση που εφαρμόζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα τελευταία χρόνια δεν υπάρχει πρόοδος όσον αφορά τη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα, γεγονός που θέτει σοβαρά ερωτηματικά ως προς την ικανότητα της ΕΕ να επιτύχει σχεδόν μηδενικές τιμές και στις δύο περιπτώσεις μέχρι το 2050.

Μέχρι το 2030, οι θάνατοι προβλέπεται **να μειωθούν μόλις κατά το 1/4 και όχι κατά το ήμισυ**, που επιδιώκεται, σε σχέση με τον αντίστοιχο αριθμό που είχε καταγραφεί το 2019, όταν 22.800 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους της ΕΕ.

Τα τροχαία ατυχήματα είναι συχνό αίτιο πρόωρου θανάτου στην ΕΕ, με τους ευάλωτους χρήστες, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές, να διατρέχουν τον μεγαλύτερο κίνδυνο. Σχεδόν το 50% των θανάτων αφορά τις συγκεκριμένες κατηγορίες χρηστών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους επιβαίνοντες σε οχήματα είναι χαμηλότερο (45%). Εκτιμάται ότι, σε κάθε θάνατο αντιστοιχούν πέντε σοβαροί τραυματισμοί.

«Αν και δεν υπάρχει καμία αμφιβολία για την πρόοδο που έχει σημειώσει η ΕΕ στον τομέα της οδικής ασφάλειας, δεν μπορούμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι πολλοί άνθρωποι εξακολουθούν να χάνουν τη ζωή τους καθημερινά στην ασφάλτο», δήλωσε η Eva Lindström, μέλος του ΕΕΣ και επικεφαλής του ελέγχου.

Σύμφωνα με την ίδια, «Με τον σημερινό ρυθμό προόδου, **ο στόχος της μείωσης των θανάτων κατά το ήμισυ την τρέχουσα δεκαετία δεν θα επιτευχθεί.**

Εάν η ΕΕ και τα κράτη-μέλη της επιθυμούν πραγματικά να επιτύχουν τους στόχους

τους, οφείλουν να επιταχύνουν τις προσπάθειές τους».

Το 2022, τελευταία χρονιά για την οποία υπάρχουν πλήρη στοιχεία, 20.640 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους της ΕΕ. Ο μέσος όρος θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ ήταν 46 θάνατοι ανά εκατομμύριο κατοίκους: ο χαμηλότερος αριθμός ήταν **22 θάνατοι και καταγράφηκε στη Σουηδία** και ο **υψηλότερος 86 στη Ρουμανία**.

Για την επίτευξη του στόχου που έχει οριστεί για το 2030, θα χρειαζόταν ετήσια μείωση των αριθμών κατά 4,6% σε ολόκληρη την ΕΕ. Ωστόσο, την τελευταία πενταετία, το μέσο ετήσιο ποσοστό ήταν μόλις 2,5%.

Οι στόχοι της ΕΕ ως προς την οδική ασφάλεια μπορούν να επιτευχθούν, μόνον εάν τα κράτη-μέλη διαμορφώσουν τις κατάλληλες πολιτικές και διαθέσουν την απαραίτητη χρηματοδότηση, καθώς αυτά κρατούν το τιμόνι όσον αφορά την εφαρμογή ορισμένων μέτρων που θα μπορούσαν να επιφέρουν άμεσες βελτιώσεις.

Για να τα βοηθήσει στην αποτροπή των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών, η Επιτροπή υιοθέτησε μια πολυεπίπεδη προσέγγιση, αυτή του ασφαλούς συστήματος σε επίπεδο ΕΕ, βασιζόμενη σε 8 πυλώνες που αναφέρονται, συν τοις άλλοις, στα ασφαλή οχήματα, στις οδικές υποδομές και στη χρήση του οδικού δικτύου. Το κλιμάκιο ελέγχου θεωρεί ότι, παρ' όλες τις αδυναμίες της, η προσέγγιση αυτή είναι ολοκληρωμένη.

Για παράδειγμα, η παρακολούθηση των επιδόσεων των κρατών-μελών από την Επιτροπή δεν είναι ακόμη αποτελεσματική. Επιπλέον, η δράση της ΕΕ δεν καλύπτει όλους τους παράγοντες κινδύνου, όπως η ταχύτητα, η οποία, μαζί με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας και τη διάσπαση της προσοχής του οδηγού, συνιστά ένα από τα σοβαρότερα αίτια ατυχημάτων.

Μεταξύ 2014 - 2020, η ΕΕ διέθεσε περί τα 6,7 δισ. ευρώ σε έργα που συνέβαλλαν στην οδική ασφάλεια. Παρόλα αυτά, οι απαιτήσεις της ΕΕ δεν καλύπτουν τις υποδομές στις οποίες καταγράφονται οι περισσότεροι θάνατοι, όπως οι αστικές περιοχές, οι ποδηλατόδρομοι και οι δευτερεύοντες δρόμοι.

Την ίδια ώρα, ο βαθμός προόδου των εφαρμοζόμενων προσεγγίσεων ως προς την οδική ασφάλεια διαφέρει σημαντικά μεταξύ των χωρών της ΕΕ. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι, όταν πρόκειται να εκτιμηθούν τα οικονομικά οφέλη των διάφορων έργων, η αξία που αποδίδεται στην ανθρώπινη ζωή είναι πολύ διαφορετική από το ένα κράτος-μέλος στο άλλο.

Επίσης, η οδική ασφάλεια δεν ήταν βασικό κριτήριο για την επιλογή έργων που θα μπορούσαν να τη βελτιώσουν, καθώς ανταγωνιζόταν άλλες προτεραιότητες, όπως οι οικολογικότερες μεταφορές.

Επιπλέον, συχνά τα κριτήρια επιλογής δεν στόχευαν σημεία υψηλής επικινδυνότητας. Καθώς δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο μείωσης της ενωσιακής χρηματοδότησης που διατίθεται για την οδική ασφάλεια τα επόμενα χρόνια, θα γίνει ακόμη επιτακτικότερη η κατά το δυνατόν καλύτερη αξιοποίησή της, ώστε να μειωθεί ο φόρος αίματος.

Στην Ευρώπη τα χαμηλότερα ποσοστά θανάτου από τροχαία ατυχήματα

Η οδική ασφάλεια αποτελεί μείζον κοινωνικό ζήτημα στην ΕΕ. Καθήκον της Κομισιόν είναι κυρίως να συντονίζει τις δραστηριότητες της ΕΕ, ιδίως αυτές που αναλαμβάνονται σε διασυνοριακό επίπεδο.

Η Ευρώπη έχει τα χαμηλότερα ποσοστά θανάτου από τροχαία ατυχήματα στον κόσμο: οι θάνατοι έχουν μειωθεί σημαντικά από το 2000, συγκεκριμένα κατά 36% μεταξύ 2010 και 2020, ωστόσο το ποσοστό αυτό υπολείπεται αρκετά του επιδιωκόμενου 50%.

Η επίτευξη των στόχων της ΕΕ μπορεί να γίνει δυσχερέστερη, όσο περισσότερο δυσκολεύει η βελτίωση αυτού που συνιστά ήδη ένα καλό επίπεδο επιδόσεων.

Το ΕΕΣ ανέλυσε τη δράση της Επιτροπής και πραγματοποίησε επισκέψεις ελέγχου σε τέσσερα κράτη-μέλη (Ισπανία, Λιθουανία, Ρουμανία και Σλοβακία), καθένα με διαφορετικό ιστορικό ως προς την οδική ασφάλεια.

Ο εν προκειμένω έλεγχος πραγματοποιήθηκε σε ένα πλαίσιο που καθορίζεται από έναν στόλο οχημάτων που γερνάει όλο και περισσότερο και από όλες τις νέες προκλήσεις που ξεπηδούν από τις ατομικές συσκευές κινητικότητας (π.χ. τα ηλεκτρικά πατίνια) και τα αυτόνομα οχήματα.

Τα προκαταρκτικά στοιχεία του 2023 σχετικά με τους θανάτους από οδικά ατυχήματα, τα οποία δημοσιεύθηκαν στις 8 Μαρτίου 2024, επιβεβαιώνουν την **αργή πρόοδο (μείωση κατά 1% το 2022).**