

Βρυξέλλες, 18 Ιουνίου 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Αντιπροσωπίες

αριθ. προηγ. εγγρ.: 10842/24

Θέμα: Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την ειδική έκθεση αριθ. 04/2024 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου όσον αφορά τις προσπάθειες της ΕΕ για την επίτευξη των στόχων της για την οδική ασφάλεια
– Αποτελέσματα των εργασιών

Κατά τη σύνοδό του στις 18 Ιουνίου 2024, το Συμβούλιο ενέκρινε συμπεράσματα σχετικά με την ειδική έκθεση του ΕΕΣ για την οδική ασφάλεια, ως έχουν στο παράρτημα.

**Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την ειδική έκθεση 04/2024 του Ευρωπαϊκού
Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο
«Επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια – Ώρα για επιτάχυνση».**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

1. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ για την ειδική έκθεση 04/2024 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, η οποία δημοσιεύθηκε στις 14 Μαρτίου 2024, με τίτλο «Επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια – Ώρα για επιτάχυνση», στην οποία εξετάζεται διεξοδικά η τρέχουσα κατάσταση και οι τάσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας στην ΕΕ, ιδίως καθώς διανύουμε το μέσον της περιόδου πολιτικής 2021-2030.
2. ΣΥΜΦΩΝΕΙ με το Ελεγκτικό Συνέδριο ότι είναι η κατάλληλη στιγμή για να διενεργηθεί αξιολόγηση, ώστε να καταστεί δυνατή η συνεχής βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η οποία απαιτεί δράσεις σε πολλαπλά μέτωπα σύμφωνα με μια προσέγγιση βάσει κινδύνου ή μια ολοκληρωμένη προσέγγιση (όπως η προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος), με συμμετοχή των δημόσιων αρχών σε όλα τα επίπεδα, όλων των χρηστών του οδικού δικτύου, παραγόντων της βιομηχανίας και της κοινωνίας των πολιτών· αυτό απαιτείται, προκειμένου να επιτευχθούν οι φιλόδοξοι στόχοι για μείωση κατά το ήμισυ των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα έως το 2030 (σε σύγκριση με το 2019) και να προσεγγιστεί όσο το δυνατόν περισσότερο ο στόχος των μηδενικών θυμάτων από τροχαία ατυχήματα έως το 2050 μέσω του «οράματος μηδενικών απωλειών» ή παρόμοιων αποτελεσματικών στρατηγικών.
3. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ για την πρόοδο ορισμένων κρατών μελών όσον αφορά την επίτευξη των στόχων τους για μείωση κατά το ήμισυ των θανάτων από τροχαία ατυχήματα και των σοβαρών τραυματισμών έως το 2030, πλην όμως ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι η τρέχουσα συνολική πρόοδος δεν επαρκεί για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.
4. ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΙ την ανάλυση και τις δεσμεύσεις των συμπερασμάτων του Συμβουλίου της 8ης Ιουνίου 2017 για την οδική ασφάλεια, με τα οποία προσυπογράφεται η Διακήρυξη της Βαλέτας¹, όπου τονίζεται ο απαράδεκτος, από ανθρώπινη και κοινωνική άποψη, φόρος αίματος και σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα.

¹ Βλ. 9994/17.

5. Καίτοι ΛΑΜΒΑΝΕΙ ΥΠΟΨΗ τα διαφορετικά σημεία εκκίνησης των κρατών μελών, ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ ότι, στον τομέα της πολιτικής για την οδική ασφάλεια, ο οποίος είναι συντρέχουσας αρμοδιότητας, οι διαφορές στη μεθοδολογία, τις πρακτικές και τα εθνικά χαρακτηριστικά μεταξύ των κρατών μελών αποτελούν πολύτιμη πηγή αμοιβαίας μάθησης και ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών στις οποίες συμμετέχουν τα κράτη μέλη.
6. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΣΟΒΑΡΗ ΑΝΗΣΥΧΙΑ για τον μεγάλο αριθμό ενεργών και ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου (πεζών, ποδηλατών, χρηστών μηχανοκίνητων δικύκλων και ηλεκτρικών σκούτερ) μεταξύ των θυμάτων θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην ΕΕ, τόσο σε αστικές όσο και σε αγροτικές περιοχές, οι οποίοι, συν τοις άλλοις, έρχονται αντιμέτωποι με όλο και πιο μεγάλα και βαρέα οχήματα, καθώς και για τον υψηλό κίνδυνο θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού νέων και ηλικιωμένων χρηστών του οδικού δικτύου, και ζητεί περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα δεδομένα έκθεσης σε σχετικούς κινδύνους, ενθαρρύνοντας παράλληλα την ανάληψη κατάλληλης δράσης.
7. ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ τις δεσμεύσεις για τη διασφάλιση της ασφαλούς συνύπαρξης διαφόρων μέσων μεταφοράς, όπως εκφράστηκαν στην πρόσφατα υπογραφείσα διοργανική ευρωπαϊκή δήλωση για την ποδηλασία² και ΠΑΡΑΠΕΜΠΕΙ στην εν εξελίξει αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με τις άδειες οδήγησης³, στο πλαίσιο της οποίας συζητούνται ρυθμιστικά συστήματα σε επίπεδο ΕΕ για αρχάριους οδηγούς και για οδήγηση με συνοδό, καθώς και ζητήματα που σχετίζονται με την ικανότητα οδήγησης.
8. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ τη συμφωνία που επιτεύχθηκε σε πολιτικό επίπεδο σχετικά με την αναθεώρηση του ευρωπαϊκού κανονιστικού πλαισίου που διευκολύνει τη διασυνοριακή επιβολή των τροχαίων παραβάσεων⁴, καθώς και ότι οι περισσότεροι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ αποτελούν άμεση συνέπεια των τροχαίων παραβάσεων.
9. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΑΝΗΣΥΧΙΑ για το γεγονός ότι η υψηλού κινδύνου οδηγική συμπεριφορά εξακολουθεί να αποτελεί σημαντική αιτία τροχαίων ατυχημάτων, ιδίως δε η υπέρβαση ταχύτητας, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών, η απόσπαση της προσοχής ή η κούραση κατά την οδήγηση και η οδήγηση χωρίς ζώνη ασφαλείας, η μη χρήση ή η λανθασμένη χρήση συστημάτων πρόσδεσης παιδιών και προστατευτικού εξοπλισμού.

² 4 Απριλίου 2024, 6215/24.

³ Βλ. τη γενική προσέγγιση του Συμβουλίου για πρόταση νέας οδηγίας σχετικά με τις άδειες οδήγησης, που εγκρίθηκε στις 4 Δεκεμβρίου 2023, 16345/23.

⁴ Προσωρινή πολιτική συμφωνία που επιτεύχθηκε στις 12 Μαρτίου 2024 σχετικά με την πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια.

10. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ την αυξανόμενη σημασία των ενεργών τρόπων μεταφοράς για την κινητικότητα του αύριο, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την εξοικονόμηση ενέργειας, την ανάγκη καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής και το ότι η δημόσια πολιτική πρέπει να ενθαρρύνει αυτή τη μετάβαση προς όφελος όλων, ιδίως όσον αφορά τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας.
11. ΠΑΡΑΠΕΜΠΕΙ στη δήλωση της Στοκχόλμης της 19ης και 20ής Φεβρουαρίου 2020⁵, και ιδίως στο ψήφισμα αριθ. 11 που ενθαρρύνει τις δημόσιες αρχές να ορίσουν ως μέγιστη ταχύτητα οδικής κυκλοφορίας τα 30 χλμ./ώρα σε περιοχές όπου ενεργοί και ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου και οχήματα έρχονται σε επαφή συχνά και με προγραμματισμένο τρόπο, εκτός εάν υπάρχουν ισχυρές αποδείξεις ότι οι υψηλότερες ταχύτητες είναι ασφαλείς. ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ ότι ο δημόσιος χώρος είναι εξ ορισμού περιορισμένος και ότι, ως εκ τούτου, οι ταχύτητες πρέπει να προσαρμόζονται, όπου αυτό είναι αναγκαίο, ώστε ο κοινός χώρος να χρησιμοποιείται με ασφάλεια. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ για τις δράσεις που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο αυτό σε ολόκληρη την ΕΕ.
12. Ευχαριστεί την Επιτροπή για τη στήριξη των έργων Baseline και Trendline, τα οποία συμβάλλουν στην παρακολούθηση της εξέλιξης προς μηδενικούς θανάτους και σοβαρούς τραυματισμούς σε ολόκληρη την Ευρώπη και στη μέτρηση της αποτελεσματικότητας των επενδύσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ ΜΕ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ότι όλα τα κράτη μέλη συμμετέχουν στο έργο επακολούθησης Trendline.
13. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τα οφέλη της συγκρισιμότητας των δεδομένων για την οδική ασφάλεια σε όλα τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων σχετικά με τροχαία ατυχήματα. ΘΕΩΡΕΙ ότι είναι δυνατή η υλοποίηση καλά στοχευμένων δράσεων σε επίπεδο ΕΕ, έστω και αν οι μεθοδολογίες των κρατών μελών δεν είναι πλήρως εναρμονισμένες, δεδομένου ότι το αίτημα για πλήρη εναρμόνιση θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα λιγότερα κράτη μέλη να είναι πρόθυμα να συμμετάσχουν σε έργα της ΕΕ, καθιστά δυσχερέστερη τη συγκρισιμότητα ιστορικών δεδομένων και θα μπορούσε να δημιουργήσει δυσανάλογο διοικητικό φόρτο.
14. ΘΕΩΡΕΙ ΠΟΛΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ τη διεξαγωγή ανεξάρτητης έρευνας για τον προσδιορισμό των αιτίων των τροχαίων ατυχημάτων που οδηγούν σε σοβαρούς τραυματισμούς και θανάτους, προκειμένου να προλαμβάνονται στο μέλλον.

⁵ Βλ. τη δήλωση της Στοκχόλμης που υπεγράφη κατά την τρίτη παγκόσμια υπουργική διάσκεψη για την οδική ασφάλεια με τίτλο «Επίτευξη των παγκόσμιων στόχων για το 2030» στις 19-20 Φεβρουαρίου 2020.

15. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ τις εν εξελίξει εργασίες της ομάδας εμπειρογνομόνων CARE για τη συλλογή και την υποβολή στοιχείων σχετικά με σοβαρούς τραυματισμούς από τροχαία ατυχήματα, προωθώντας τη χρήση κοινού ορισμού με βάση την κλίμακα MAIS3+, καθώς και την ανταλλαγή, στο μέτρο του δυνατού, των διαθέσιμων γνώσεων και ορθών πρακτικών. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τον διοικητικό φόρτο εργασίας και ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ τη σημασία της προστασίας των δεδομένων, πλην όμως ΤΟΝΙΖΕΙ, στο πλαίσιο αυτό, τη σημασία της αντιμετώπισης της ελλειπούς αναφοράς όσον αφορά τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, και της ύπαρξης συγκρίσιμων δεδομένων σχετικά με τους σοβαρούς τραυματισμούς στην ΕΕ.
16. ΤΟΝΙΖΕΙ τις πρωτοβουλίες για τη διαχείριση της οδικής ασφάλειας που υποστηρίζονται από την Επιτροπή και επιδοκιμάζονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όπως το εργαλείο παρακολούθησης της οδικής ασφάλειας του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας (ERSO) και το πρόγραμμα ανταλλαγών της ΕΕ για την οδική ασφάλεια (EURSE), που επιτρέπουν μέσω επισκέψεων μελέτης και εθνικών εργαστηρίων συγκεκριμένες ανταλλαγές γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των αρχών των κρατών μελών της ΕΕ και των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με διάφορα θέματα οδικής ασφάλειας. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ, εν προκειμένω, τη σημασία της χρηματοδοτικής στήριξης, με την επιφύλαξη των χρηματοδοτικών ρυθμίσεων που θα συμφωνηθούν για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο. ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ την ύπαρξη της ομάδας υψηλού επιπέδου για την οδική ασφάλεια, στο πλαίσιο της οποίας τα κράτη μέλη αντλούν συνεχώς διδάγματα από τα μέτρα ασφάλειας, τη νομοθεσία και τις ορθές πρακτικές των άλλων κρατών μελών.
17. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ για την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την εφαρμογή ελάχιστων προτύπων ασφάλειας για τα νέα οχήματα στο πλαίσιο του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια⁶ και για τις προσπάθειες που καταβάλλουν τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν την καλή τεχνική κατάσταση ενός γιγάρσκοντος στόλου στο πλαίσιο του ελέγχου των οχημάτων, τόσο των περιοδικών τεχνικών ελέγχων όσο και των οδικών επιθεωρήσεων. Στο πλαίσιο αυτό, ΠΑΡΑΠΕΜΠΕΙ στην επικείμενη πρόταση της αναθεωρημένης δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο. Καθώς ο στόλος ανανεώνεται σταδιακά και όλο και περισσότερα οχήματα στους δρόμους της ΕΕ είναι εξοπλισμένα με προηγμένα συστήματα υποβοήθησης οδηγών (ADAS), μπορούμε να αναμένουμε θετικό αντίκτυπο στη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών.
18. ΛΑΜΒΑΝΕΙ ΥΠΟΨΗ ότι η ασφάλεια των οχημάτων συνδέεται επίσης με τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά τους και τη συμπεριφορά του οδηγού, καθώς και ότι τα συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας αποτελούν μόνο αντίμετρα για τον περιορισμό των σχετικών κινδύνων.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144, ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1.

19. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τις επενδύσεις σε υψηλής ποιότητας, ανθεκτικές και βιώσιμες οδικές υποδομές.
20. ΤΟΝΙΖΕΙ τη σημασία της διασυνδεσιμότητας και της διαλειτουργικότητας των δεδομένων που σχετίζονται με την κυκλοφορία, τις μεταφορές και τα οχήματα, τηρουμένων των κανονισμών περί προστασίας των δεδομένων, για τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας.
21. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ τις δυνατότητες των καινοτόμων τεχνολογιών για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ ότι, για να μεγιστοποιηθούν αυτές οι δυνατότητες, οι εν λόγω τεχνολογίες πρέπει να είναι εύχρηστες και ασφαλείς εκ σχεδιασμού, και οι οδηγοί θα πρέπει να γνωρίζουν πώς να τις χρησιμοποιούν σωστά και με ασφάλεια. Ωστόσο, ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ επίσης τον σχετικό κίνδυνο απόσπασης της προσοχής κατά την οδήγηση, για τον οποίο είναι σημαντικό να ευαισθητοποιηθούν οι οδηγοί μέσω ειδικής κατάρτισης, εκστρατειών και επιβολής της νομοθεσίας, καθώς και μέσω της βελτίωσης της τεχνολογίας.
22. ΠΑΡΑΠΕΜΠΕΙ στους πρόσφατους κανονισμούς που επηρεάζουν τα αυτοματοποιημένα οχήματα⁷ και ΚΑΛΕΙ την Επιτροπή να συνεχίσει το έργο της, καταρτίζοντας, μεταξύ άλλων, και τεχνικούς κανονισμούς για πλήρως αυτοματοποιημένα οχήματα που παράγονται σε απεριόριστες σειρές, στους οποίους δίνεται προσοχή στην εισαγωγή των εν λόγω οχημάτων στους δρόμους της ΕΕ με ασφαλή και ολοκληρωμένο τρόπο. ΚΑΛΕΙ επίσης την Επιτροπή να συνεργαστεί στενά με τα κράτη μέλη και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη για να καταστεί η αυτοματοποιημένη κινητικότητα ασφαλής πραγματικότητα σε ολόκληρο το σύστημα μεταφορών, καθώς και για τις σχετικές προκλήσεις όσον αφορά την τεχνητή νοημοσύνη, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στη συνύπαρξη αυτοματοποιημένων οχημάτων με ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, μηχανοκίνητα δίκυκλα και άλλα οχήματα ελεγχόμενα από τον άνθρωπο.
23. ΕΠΙΚΡΟΤΕΙ την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, πείθοντας τους χρήστες του οδικού δικτύου να χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο ενεργούς και μαζικούς τρόπους μεταφοράς, να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής, την υγεία, το κλίμα, τη συμμετοχικότητα και, κυρίως, την οδική ασφάλεια, εστιάζοντας παράλληλα σε ισχυρές πολιτικές ασφάλειας για τους εν λόγω τρόπους μεταφοράς.

⁷ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1426 για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου του συστήματος αυτοματοποιημένης οδήγησης (ADS) πλήρως αυτοματοποιημένων οχημάτων και κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/2236 όσον αφορά τις τεχνικές απαιτήσεις για οχήματα που παράγονται σε απεριόριστες σειρές, οχήματα που παράγονται σε μικρές σειρές, πλήρως αυτοματοποιημένα οχήματα που παράγονται σε μικρές σειρές και οχήματα ειδικού σκοπού, και όσον αφορά την επικαιροποίηση λογισμικού.

24. ΕΚΤΙΜΑ την προσπάθεια της Επιτροπής να καταρτίσει τεχνικές απαιτήσεις για τις ηλεκτροκίνητες συσκευές ατομικής κινητικότητας (συσκευές μικροκινητικότητας), τις οποίες μεταχειρίζονται ολοένα και περισσότερες ομάδες χρηστών του οδικού δικτύου, γεγονός που αυξάνει τους θανάτους και τους τραυματισμούς. ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙ ότι υπάρχει μεγάλη διαφορά στην προσέγγιση και τις ρυθμιστικές διατάξεις μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις εν λόγω συσκευές, με στόχο την καλύτερη προστασία των ενεργών και ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. ΠΑΡΑΠΕΜΠΕΙ, συναφώς, στον θεματικό οδηγό της Επιτροπής⁸, ο οποίος περιλαμβάνει βέλτιστες πρακτικές και βασικές συστάσεις για την ενσωμάτωση της μικροκινητικότητας στον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας, και ΣΤΗΡΙΖΕΙ την Επιτροπή ώστε να συνεχίσει τις εργασίες της για την παροχή καθοδήγησης για την ασφαλή χρήση των συσκευών ατομικής κινητικότητας, με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών.
25. ΣΗΜΕΙΩΝΕΙ την αξιολόγηση πρόοδο που έχει σημειωθεί στις διαδικασίες ασφάλειας για τον σχεδιασμό των μεγάλων οδικών υποδομών, μετά την αναθεώρηση της οδηγίας για τη διαχείριση των υποδομών οδικής ασφάλειας το 2019, και ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ ότι ορισμένα κράτη μέλη εφαρμόζουν αυτές τις διαδικασίες ασφάλειας ακόμη ευρύτερα απ' ό,τι απαιτεί το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ιδίως εκτός των κεντρικών οδών, ανεξαρτήτως του αν χρηματοδοτούνται από ευρωπαϊκά ταμεία ή μη. ΤΟΝΙΖΕΙ ότι η έγκριση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θα καταστεί υποχρεωτική για κάθε αστικό κόμβο στο πλαίσιο του αναθεωρημένου κανονισμού ΔΕΔ-Μ⁹, αντικατοπτρίζοντας τα ζητήματα οδικής ασφάλειας που τίθενται στις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης, και ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΙ ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί θεματικό αναγκαίο πρόσφορο όρο για τη χαρτογράφηση έργων στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου + και του Ταμείου Συνοχής¹⁰.
26. ΕΚΦΡΑΖΕΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ για το γεγονός ότι η Επιτροπή αποδέχεται τις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου εν όλω ή εν μέρει και ΚΑΛΕΙ τα κράτη μέλη να συνεχίσουν τις προσπάθειες και τη συνεργασία τους με την Επιτροπή για τη συνέχιση των δράσεων που σχετίζονται με τις εν λόγω συστάσεις. ΑΠΟΔΙΔΕΙ μεγάλη σημασία στη συνεχή και στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής, τόσο μεμονωμένα όσο και σε έργα ευρείας βάσης, συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών.

⁸ Θεματικός οδηγός ΣΒΑΚ για την ασφαλή χρήση συσκευών μικροκινητικότητας σε αστικές περιοχές, ο οποίος δημοσιεύτηκε τον Δεκέμβριο του 2021 ως μέρος μιας συλλογής εγγράφων καθοδήγησης της ΕΕ.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1 έως 29.

¹⁰ Παράρτημα IV σημείο 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1060 ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 159.