

RO

RO

RO



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 20.7.2010
COM(2010) 389 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

**Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță
rutieră 2011-2020**

{SEC(2010) 903}

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020

INTRODUCERE

Siguranța rutieră este o problemă societală de importanță majoră. Peste 35 000 de persoane și-au pierdut viața pe drumurile Uniunii Europene în anul 2009, adică echivalentul populației unui oraș de dimensiuni medii, și nu mai puțin de 1 500 000 de persoane au fost rănite. Costurile pentru societate sunt imense, reprezentând aproximativ 130 miliarde de euro în 2009¹.

În comunicarea sa „EUROPA 2020 – O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii”², Comisia a subliniat importanța coeziunii sociale, a unei economii mai verzi, a educației și inovării pentru Europa. Aceste obiective trebuie să se reflecte în diversele aspecte ale politicii europene în domeniul transporturilor care trebuie să aibă ca scop asigurarea mobilității durabile pentru toți cetățenii, eliminarea emisiilor de carbon în domeniul transporturilor și utilizarea la maximum a progreselor tehnologice. Siguranța rutieră va juca un rol important în viitoarea Carte albă privind politica în domeniul transporturilor 2010 – 2020 deoarece reducerea numărului victimelor din accidente rutiere este esențială pentru îmbunătățirea performanțelor sistemului de transport și pentru a răspunde nevoilor și așteptărilor cetățenilor și ale companiilor.

Prin urmare, este necesară o abordare integrată, holistică și coerentă, care să aibă în vedere și sinergia cu alte obiective strategice. Politicile în domeniul siguranței rutiere la nivel local, național, european sau internațional trebuie să integreze obiective conexe ale altor politici publice și viceversa.

Orientările propuse pentru politica în domeniu țin cont de toate rezultatele obținute în cadrul celui de-al treilea program de acțiune pentru siguranța rutieră 2001 – 2010, care arată că, deși s-au înregistrat progrese notabile în domeniul siguranței rutiere, eforturile trebuie continuate și intensificate.

Orientările europene pentru politica de siguranță rutieră până în 2020 au ca scop furnizarea unui cadru general de reglementare și a unor obiective motivante care să ajute la elaborarea strategiilor naționale sau locale. Conform principiului subsidiarității, măsurile descrise trebuie implementate la nivelul cel mai adecvat și prin cele mai adecvate mijloace.

În cadrul acestor orientări, Comisia consideră că următoarele trei acțiuni trebuie întreprinse cu prioritate:

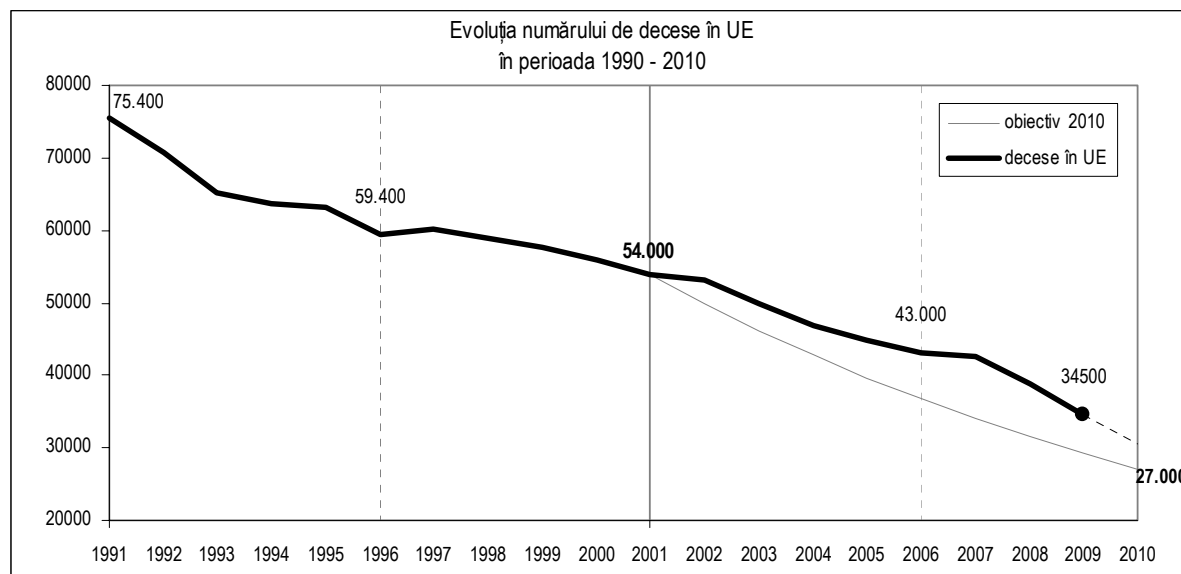
¹ Pe baza valorii unei vieți statistice calculate de studiul HEATCO (Al șaselea program-cadru pentru cercetare și dezvoltare tehnologică)

² COM(2010)2020.

- instituirea unui cadru structurat și coerent de cooperare bazat pe cele mai bune practici din statele membre, ca o condiție necesară pentru implementarea eficientă a orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2010,
- elaborarea unei strategii privind vătămările și acordarea primului ajutor pentru a răspunde nevoii stringente și tot mai acute de a reduce numărul accidentelor rutiere cu vătămări corporale,
- creșterea siguranței participanților la trafic vulnerabili, în special a motocicliștilor, în cazul cărora statisticile privind accidentele sunt îngrijorătoare.

2. EVALUAREA EX-POST A CELUI DE-AL TREILEA PROGRAM EUROPEAN DE ACȚIUNE PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ

La 2 iunie 2003, Comisia a adoptat al treilea program european de acțiune pentru siguranța rutieră (RSAP) care includea obiectivul ambițios de reducere la jumătate a numărului de decese în accidente rutiere până în 2010, precum și 62 de propuneri de acțiuni concrete în domeniul siguranței vehiculelor, al siguranței infrastructurii și al siguranței participanților la trafic. S-a efectuat o evaluare ex-post pentru a analiza impactul, gradul de implementare și eficacitatea acestui program european de acțiune pentru siguranța rutieră (document disponibil pe site-ul: <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Deși e puțin probabil ca ținta inițială să fie atinsă până la sfârșitul anului 2010, RSAP a funcționat ca un puternic stimulent al eforturilor statelor membre pentru ameliorarea siguranței rutiere.



3. PRINCIPII ȘI OBIECTIV

3.1. Principii

Eforturile pentru atingerea celor mai ridicate standarde de siguranță rutieră în întreaga Europă

Politica în domeniul siguranței rutiere trebuie construită în jurul cetățenilor ca factori de acțiune: aceasta trebuie să încurajeze cetățenii să își asume responsabilitatea primară în ceea

ce privește siguranța lor și a celor din jur. Politica UE în domeniul siguranței rutiere are ca scop creșterea gradului de siguranță rutieră care să permită deplasarea sigură și ecologică a cetățenilor pe drumurile din întreaga Europă. Ea trebuie să promoveze principiul egalității între toți participanții la trafic prin eforturi concentrate de creștere a siguranței rutiere pentru cei mai vulnerabili dintre aceștia.

O abordare integrată a siguranței rutiere

Politicile UE în alte domenii trebuie să aibă în vedere viitoarea politică privind siguranța rutieră, precum și aceasta din urmă trebuie să aibă în vedere obiectivele celorlalte politici. Siguranța rutieră este strâns legată de politicile din domenii precum energie, mediu, ocuparea forței de muncă, educație, tineret, sănătate publică, cercetare, inovare și tehnologie, justiție, asigurări³, comerț, afaceri externe și altele.

Subsidiaritate, proporționalitate și responsabilitate comună

Aspectul guvernancei este esențial: conform principiilor subsidiarității și proporționalității, care în domeniul siguranței rutiere sunt încorporate în conceptul responsabilității comune, se impune ca autoritățile europene, statele membre, organismele locale și regionale și societatea civilă să își manifeste angajamentul și să adopte măsuri corespunzătoare concrete, fiecare în sfera sa de responsabilitate. Carta Europeană a siguranței rutiere este un bun exemplu de angajamente luate de părțile implicate.

3.2. Obiectiv

Pentru a crea acel spațiu comun de siguranță rutieră, Comisia propune menținerea obiectivului privind **reducerea la jumătate a numărului total de decese în accidente rutiere în Uniunea Europeană până în anul 2020**, începând din 2010⁴. Având în vedere progresele deja realizate de unele state membre în ultimul deceniu, un astfel de obiectiv comun reprezintă o creștere semnificativă a nivelului de ambiție în comparație cu ținta neatinsă a actualului RSAP, fapt care va transmite un semnal fără echivoc de angajament al Uniunii Europene în ceea ce privește siguranța rutieră.

Statele membre sunt încurajate să contribuie la realizarea acestui obiectiv comun prin propriile strategii naționale în domeniul siguranței rutiere, având în vedere punctele de pornire, necesitățile și circumstanțele specifice fiecăruia dintre acestea. Ele trebuie să își concentreze eforturile asupra domeniilor în care au obținut cele mai puține rezultate, utilizând ca referință performanțele statelor care au obținut cele mai bune rezultate în acele domenii. Se vor putea astfel stabili obiective naționale specifice cum ar fi, de exemplu, obiectivul de a nu depăși un anumit număr de decese în accidente rutiere la un milion de locuitori. O astfel de abordare ar reduce discrepanțele dintre statele membre și ar oferi cetățenilor un grad mai uniform de siguranță rutieră pe teritoriul Uniunii Europene.

³ Sectorul asigurărilor poate contribui la siguranța rutieră prin acțiuni de instruire a cetățenilor precum și prin politici de asigurări. Schemele de asigurare de tip *Pay-As-You-Drive* sau *PAYD* („plătești cât conduci”), în cadrul cărora prima de asigurare variază în funcție de numărul de kilometri parcurși cu autoturismul, ar putea duce la economii substanțiale de costuri ale accidentelor precum și la reducerea emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme.

⁴ Deoarece nu se cunosc încă rezultatele pentru anul 2010, punctul de referință va fi reprezentat de previziunile realizate pe baza datelor disponibile în 2009.

Comisia consideră că stabilirea unui obiectiv de reducere a vătămărilor grave provocate de accidente rutiere, după cum s-a propus în cadrul consultărilor publice⁵, este o propunere interesantă. dar în acest moment nu poate fi stabilit un astfel de obiectiv la nivel european deoarece nu există o definiție comună a vătămărilor grave și a vătămărilor minore. Îndată ce se vor realiza suficiente progrese în acest sens, Comisia va propune introducerea unui „obiectiv comun de reducere a vătămărilor” în orientările europene pentru politica de siguranță rutieră pentru perioada de până în 2020.

4. OBIECTIVE STRATEGICE

Participantul la trafic reprezintă prima verigă în lanțul siguranței rutiere. Oricare ar fi măsurile tehnice adoptate, eficacitatea politicii în domeniul siguranței rutiere depinde în cele din urmă de comportamentul participantului la trafic. De aceea, **educația, instruirea și aplicarea regulilor** sunt esențiale. Oricum, sistemul de siguranță rutieră trebuie de asemenea să țină cont de eroarea umană și de comportamentul necorespunzător și să îl corecteze pe cât posibil, având în vedere că nu există un risc zero. Prin urmare, toate componentele implicate, în special **vehiculele și infrastructura**, trebuie să fie „tolerante” astfel încât să poată preveni și limita consecințele acestor deficiențe pentru utilizatori, în special pentru cei mai vulnerabili.

Au fost identificate șapte obiective pentru următorul deceniu și, pentru fiecare dintre aceste obiective, vor fi propuse măsuri la nivel național și la nivelul UE. Comisia va asigura continuitatea cu al treilea RSAP, în special în cazurile în care evaluarea ex-post a identificat măsuri care trebuie continuate.

Obiectivul nr. 1: Îmbunătățirea gradului de educație și instruire a participanților la trafic
--

Cu ocazia celui de-al treilea RSAP (program european de acțiune pentru siguranța rutieră), s-au adoptat măsuri legislative importante cu privire la permisele de conducere și la instruirea șoferilor profesioniști. Impactul acestor măsuri recente va putea fi cuantificat în anii următori. Cu toate acestea, în cadrul consultărilor publice și cu experții, s-a subliniat necesitatea îmbunătățirii calității sistemelor de acordare a permiselor de conducere și de instruire, acordându-se atenție în special tinerilor șoferi începători.

Abordarea actuală privind instruirea șoferilor a rămas, într-adevăr, prea fragmentată și prea specializată. Comisia propune promovarea unei abordări mai largi considerând educația și instruirea ca fiind un proces complex, un „continuum educațional” pe toată durata vieții. Trebuie încurajate metodele interactive și dobândirea autonomiei ținând cont în mod corespunzător de necesitatea de a menține costurile aferente acordării permiselor de conducere la un nivel rezonabil.

- **Pregătirea înaintea examinării**

Scopul avut în vedere este încurajarea pregătirii practice înainte de examinare în condiții de maximă siguranță. Comisia va reflecta asupra câtorva opțiuni în acest sens, în special asupra

⁵ În perioada iulie – decembrie 2009, au avut loc consultări publice în vederea pregătirii viitoarelor orientări pentru politica de siguranță rutieră. Consultările au cuprins o serie de seminarii tematice, o consultare utilizând internetul și o conferință a părților interesate. Pe parcursul consultărilor, s-au primit aproximativ 550 de comentarii, prin contribuții scrise sau prin internet.

includerii practicii condusului cu însoțitor în procesul dinaintea eliberării permisului de conducere. Va fi de asemenea analizată introducerea unor cerințe minime armonizate pentru persoanele implicate în procesul de pregătire, cum sunt persoanele însoțitoare și instructorii.

- **Examenul pentru permisul de conducere**

Examenul pentru permisul de conducere nu trebuie să se rezume la verificarea cunoștințelor candidatului privind codul rutier sau a abilităților sale de a efectua manevre de condus. Comisia va reflecta asupra unei modalități de a include în examinare și aptitudini de condus în sensul mai larg sau chiar o evaluare a valorilor și comportamentului privind siguranța rutieră (conștientizarea riscurilor) și condusul defensiv și eficient din punct de vedere energetic (consolidarea elementelor esențiale ale condusului ecologic în programa pentru examinările teoretice și practice).

- **Instruirea după obținerea permisului de conducere**

Trebuie acordată atenție instruirii continue a șoferilor neprofesioniști, în special având în vedere că, odată cu îmbătrânirea populației Europiei, chestiunea menținerii aptitudinilor de condus autovehicule de către persoanele mai în vârstă va deveni tot mai importantă. Măsurile posibile în acest sens vor trebui să ia în considerare dreptul de a se deplasa al persoanelor cu dizabilități și al persoanelor în vârstă, precum și adoptarea unor soluții alternative.

Acțiune:

Comisia va conlucra cu statele membre, după caz, la elaborarea unei strategii comune de educație și instruire privind siguranța rutieră, incluzând în special integrarea formării în procesul premergător obținerii permisului de conducere precum și un set de cerințe minime comune pentru instructorii auto.

Obiectivul nr. 2: Întărirea controlului aplicării normelor rutiere

Conform evaluării ex-post a celui de-al treilea RSAP, controlul aplicării normelor rămâne un factor esențial în crearea condițiilor pentru o reducere considerabilă a numărului deceselor și vătămărilor corporale, în special dacă se aplică intensiv și dacă beneficiază de largă mediatizare. Consultările publice au confirmat de asemenea faptul că una dintre componentele esențiale ale noilor orientări pentru politica de siguranță rutieră trebuie să fie controlul aplicării normelor rutiere. Este adevărat că nu a fost atins întregul potențial al strategiei europene de control al respectării normelor în cadrul programului precedent, în special din cauza lipsei de progrese privind propunerea Comisiei referitoare la controlul transfrontalier.

O astfel de strategie trebuie elaborată pe următoarele axe:

- **Schimbul transfrontalier de informații în domeniul siguranței rutiere**

Trebuie continuate demersurile inițiate în 2008 privind propunerea unei directive care să faciliteze controlul aplicării normelor în domeniul siguranței rutiere. Pentru a facilita

schimbul de informații privind contravențiile în domeniul siguranței rutiere, textul propus⁶ reprezintă un progres în sensul tratamentului egal pentru contravenienți.

- **Campanii de control al aplicării normelor**

O mai bună coordonare a activităților și schimburile privind cele mai bune practici în acest domeniu contribuie semnificativ la eficientizarea controalelor și a aplicării normelor. Trebuie încurajat și generalizat principiul campaniilor de control orientate care s-au organizat deja de către unele state membre, atât intern cât și în colaborare. Experiența dovedește, de asemenea, că cele mai bune rezultate se obțin prin combinarea politicii de control cu informarea participanților la trafic. Prin urmare, Comisia va continua să sprijine acțiunile de informare și de conștientizare a participanților la trafic, în special a tinerilor.

- **Tehnologia auto în serviciul controlului respectării normelor**

Progresele tehnologice în domeniu, precum sistemele de la bordul vehiculelor care furnizează informații în timp real privind limitele de viteză, pot contribui la creșterea gradului de respectare a limitelor de viteză. Dat fiind faptul că numărul autovehiculelor comerciale ușoare pe șosele este în creștere, ceea ce duce la creșterea riscului de implicare a acestora în accidente rutiere, în cadrul măsurilor deja identificate de Comisie⁷, trebuie analizată de asemenea ideea montării unor limitatoare de viteză la bordul acestor autovehicule, având în vedere avantajele conexe din punct de vedere al protecției mediului și al schimbărilor climatice. În ceea ce privește condusul după consumul de băuturi alcoolice, sancțiunile trebuie însoțite și de măsuri preventive. Prin urmare, Comisia va analiza în ce măsură se impune obligativitatea dotării anumitor vehicule cu etiloteste antidemaraaj, de exemplu în cazul transportului profesional (cum sunt autobuzele școlare).

- **Obiectivele naționale în domeniul respectării normelor rutiere**

Eficacitatea politicilor în domeniul siguranței rutiere depinde în mare măsură de intensitatea controalelor privind respectarea normelor de siguranță. Comisia încurajează stabilirea unor obiective naționale de control care să fie integrate în „planurile naționale de aplicare a normelor”⁸.

Acțiuni:

- *Comisia va conlucra cu Parlamentul European și cu Consiliul pentru a institui un schimb transfrontalier de informații în domeniul siguranței rutiere.*
- *Comisia va acționa în vederea elaborării unei strategii comune privind siguranța rutieră, incluzând:*
 1. *Posibilitatea instalării limitatoarelor de viteză la bordul vehiculelor comerciale ușoare și introducerea obligativității de a utiliza etiloteste antidemaraaj în anumite cazuri.*

⁶ Ținând cont de legislația UE privind protecția datelor personale.

⁷ COM(2009) 593 final.

⁸ Recomandarea Comisiei 2004/345/CE privind aplicarea normelor în domeniul siguranței rutiere (JO L 111, 17.4.2004, p. 75).

2. *Stabilirea unor planuri naționale de implementare.*

Obiectivul nr. 3: O infrastructura rutieră mai sigură

Cel mai mare număr de accidente mortale survin pe drumurile urbane și rurale (44% și, respectiv, 56% în 2008, în comparație cu 6% pe autostrăzi). Prin urmare, trebuie găsite soluții pentru extinderea treptată a principiilor gestionării siguranței infrastructurii la rețelele de drumuri secundare din statele membre, având în vedere principiul subsidiarității.

Comisia se va asigura că cererile de finanțare din fonduri UE pentru infrastructura rutieră a statelor membre vizează și normele de siguranță. Se va analiza, de asemenea, posibilitatea extinderii acestui principiu la ajutoarele externe.

Acțiuni:

Comisia va acționa în următoarele direcții:

1. *Se va asigura că vor fi acordate fonduri europene pentru infrastructură doar în condițiile respectării directivelor privind siguranța rutieră și siguranța tunelurilor rutiere.*
2. *Va promova aplicarea tuturor principiilor pertinente privind gestionarea siguranței infrastructurii la rețelele de drumuri secundare ale statelor membre, în special prin schimbul de bune practici.*

Obiectiv nr. 4: Vehicule mai sigure

În perioada pentru care a fost elaborat al treilea RSAP s-au înregistrat progrese considerabile în domeniul siguranței vehiculelor rutiere. Deși a crescut gradul de siguranță al autoturismelor, într-o oarecare măsură datorită utilizării pe scară largă a dispozitivelor pasive de siguranță, precum centurile de siguranță și airbagurile, și instalării unor sisteme electronice de siguranță, alte tipuri de vehicule, în special motocicletele, nu au beneficiat de tot atâta atenție. De asemenea, în următorii ani, vor trebui abordate noi probleme de siguranță, având în vedere numărul tot mai mare de vehicule cu sisteme de propulsie alternative.

• Vehiculele prezentului

În ultimii ani, au fost adoptate sau sunt în curs de elaborare⁹ numeroase standarde și norme tehnice în domeniul siguranței vehiculelor. Impactul acestor măsuri va fi cu adevărat vizibil abia în deceniul următor.

După lansarea lor pe piață, vehiculele trebuie să îndeplinească standardele privind siguranță pe toată durata lor de viață. Comisia va analiza și, în funcție de rezultatele unei evaluări a impactului, va propune măsuri de armonizare și consolidare progresivă a legislației UE privind inspecția tehnică auto¹⁰ și controalele rutiere¹¹. Obiectivul final ar fi recunoașterea reciprocă a inspecțiilor tehnice între statele membre.

⁹ Siguranța motocicletelor va fi abordată, de exemplu, într-o propunere de regulament privind omologarea vehiculelor cu două și trei roți și a cavadriclurilor.

¹⁰ JO L 141, 6.6.2009, p. 12.

În prezent, datele privind vehiculele (omologarea tipului de vehicul, înmatricularea, rezultatele inspecției tehnice etc.) există în formă diferită în fiecare stat membru. Comisia va analiza înființarea unei platforme electronice europene pentru a facilita schimbul de informații de această natură.

• Vehiculele viitorului

Astfel cum s-a menționat în Comunicarea Comisiei intitulată „O strategie europeană privind vehiculele ecologice și eficiente din punct de vedere energetic”¹², dezvoltarea și utilizarea pe scară largă a vehiculelor cu sisteme de propulsie alternative constituie o prioritate majoră pentru deceniul următor și are ca scop reducerea impactului transportului rutier asupra mediului. Cu toate acestea, unele dintre aceste vehicule au caracteristici care le diferențiază radical de cele tradiționale și care ar putea influența siguranța. Prin urmare, este esențială o abordare integrată și coordonată pentru a avea o imagine clară a impactului asupra tuturor elementelor implicate (infrastructura și participanții la trafic vulnerabili), precum și asupra soluțiilor care trebuie aplicate (cercetare, standardizare etc.).

Se anticipează că implementarea așa-numitelor „sisteme cooperative”, care permit schimbul de informații între vehicule și interacțiunea acestora cu infrastructura și cu vehiculele din apropiere pentru informarea optimă a conducătorilor auto, va contribui de asemenea în mod semnificativ la siguranța rutieră, prin reducerea riscurilor de accidente și fluidizarea traficului în general.

Acțiuni:

Comisia va acționa în următoarele direcții:

1. *Va formula propuneri pentru încurajarea progresului în domeniul siguranței active și pasive a vehiculelor rutiere cum sunt motocicletele și vehiculele electrice.*
2. *Va formula propuneri în vederea întăririi și armonizării progresive a inspecțiilor tehnice auto și a controalelor rutiere.*
3. *Va analiza în continuare impactul și beneficiile sistemelor cooperative pentru a identifica aplicațiile cele mai avantajoase și pentru a face recomandări privind măsurile care trebuie întreprinse pentru implementarea acestora în mod sincronizat.*

Obiectiv nr. 5: Promovarea tehnologiilor moderne pentru ameliorarea siguranței rutiere

În perioada pentru care a fost elaborat al treilea RSAP, s-au efectuat unele studii și s-au derulat activități de cercetare în domeniul sistemelor de transport inteligente (STI). STI pot juca un rol deloc neglijabil în ameliorarea siguranței în trafic, de exemplu prin implementarea sistemelor de detectare a accidentelor, capabile să furnizeze participanților la trafic informații în timp real.

¹¹ JO L 203, 10.8.2000, p. 1.

¹² COM(2010) 186.

În cadrul implementării Planului de acțiune STI¹³ și al Directivei propuse privind STI¹⁴, Comisia va propune în special unele specificații tehnice necesare pentru schimbul de date și informații între vehicule (V2V), între vehicule și infrastructură (V2I) și între infrastructuri (I2I). Trebuie, de asemenea, analizată în continuare posibilitatea extinderii implementării sistemelor de asistență pentru conducătorii auto (*Advanced Driver Assistance Systems*, ADAS), cum sunt sistemul de avertizare la părăsirea benzii de circulație, sistemul de avertizare anti-coliziune sau de recunoaștere a pietonilor, prin instalarea acestora la vehiculele existente private și/sau comerciale. Trebuie sprijinită pătrunderea pe piață și utilizarea pe scară largă a sistemelor de creștere a gradului de siguranță pentru a se putea exploata întregul potențial al acestora.

În următorii șapte ani, STI va contribui în mod decisiv la creșterea eficienței și a vitezei de intervenție în situații de urgență, în special prin adoptarea sistemului paneuropean de apeluri de urgență integrat la bordul vehiculelor, denumit eCall¹⁵. Trebuie analizate impactul și extinderea domeniului de utilizare al sistemului eCall, în special pentru a facilita operațiunile de salvare pentru motocicliști, vehicule grele și autobuze.

În fine, deși au o contribuție pozitivă la siguranța rutieră, dezvoltarea sistemelor de transport inteligente (STI), în special a celor instalate la bordul vehiculelor și a dispozitivelor nomade, pune unele probleme din punct de vedere al siguranței (distragerea atenției, impactul acestora asupra instruirii șoferilor etc.), care trebuie analizate în profunzime.

Acțiuni:

În contextul implementării Planului de acțiune STI și al Directivei propuse privind STI, Comisia va colabora cu statele membre pentru:

- 1. Evaluarea fezabilității instalării sistemelor de asistență pentru conducătorii auto la vehiculele comerciale și autoturisme private.***
- 2. Accelerarea implementării sistemului e-Call și analizarea extinderii domeniului de utilizare al acestuia la alte vehicule.***

Obiectivul nr. 6: Creșterea calității serviciilor de urgență și post-traumatice
--

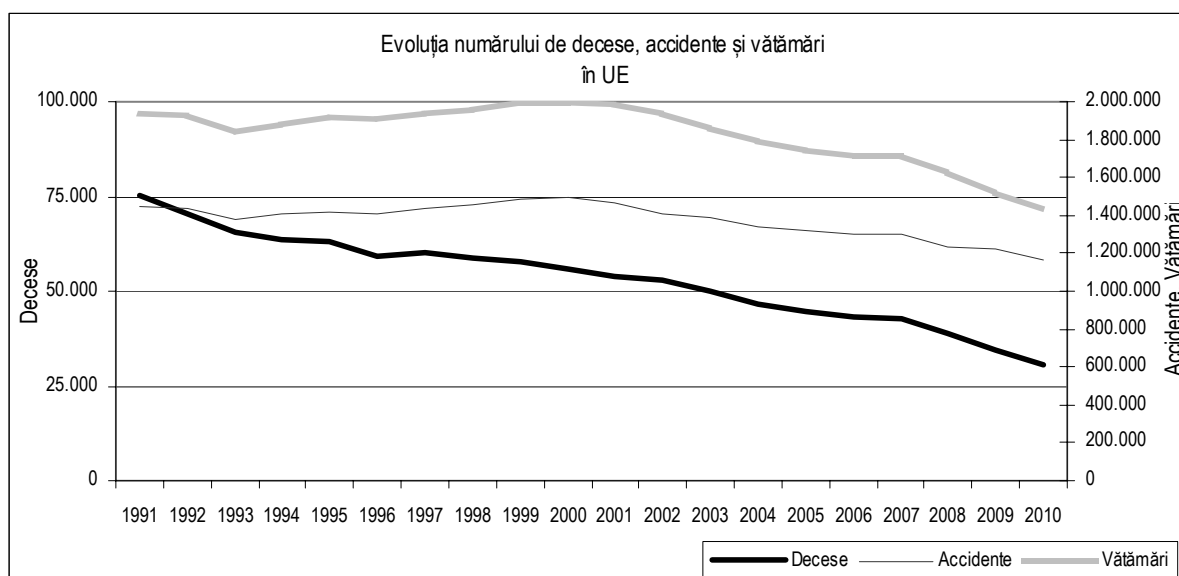
Deși numărul deceselor în accidente rutiere a scăzut între 2001 și 2010, numărul celor răniți în urma accidentelor rămâne ridicat, după cum vede în graficul de mai jos. Astfel cum s-a subliniat în mod repetat de către părțile interesate în cadrul consultărilor publice, reducerea numărului vătămarilor corporale trebuie să rămână una dintre principalele priorități în Europa în deceniul următor. Vătămarile corporale în accidente rutiere au fost de asemenea recunoscute ca fiind o problemă majoră de sănătate publică la nivel internațional, în special de către Organizația Mondială a Sănătății¹⁶ și în cadrul Deceniului de acțiuni pentru siguranța rutieră declarat de ONU.

¹³ COM(2008) 886.

¹⁴ COM(2008) 887.

¹⁵ A se vedea COM(2009) 434.

¹⁶ Raport mondial privind prevenirea vătămarilor corporale în accidente rutiere, OMS, 2004.



Pentru a reduce gravitatea vătămarilor în accidente rutiere trebuie întreprinse o serie de măsuri diverse, precum măsuri privind siguranța vehiculelor și a infrastructurii, STI, existența ajutorului de urgență, măsuri privind viteza și coordonarea intervențiilor în cazuri de urgență, eficiența primului ajutor și a recuperării etc.

De aceea, Comisia va elabora elementele unei strategii globale de acțiune privind vătămarile în accidente rutiere și primul ajutor, cu sprijinul unui grup de lucru format din părțile implicate, reprezentanți ai organizațiilor internaționale și neguvernamentale, experți guvernamentali și Comisie.

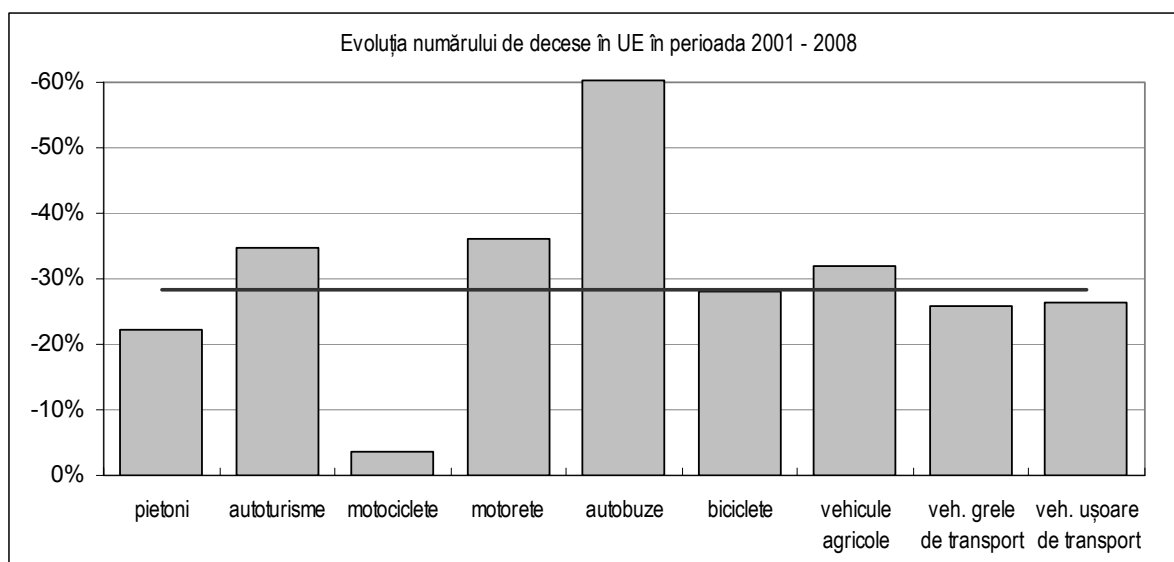
În prima etapă, sarcina acestui grup de lucru va fi să ajungă la o viziune comună privind definițiile și conceptele legate de accidente și victimele acestora și să identifice direcțiile de acțiune pentru a îmbunătăți prevenirea și intervenția, inclusiv impactul social și economic al acestor acțiuni. Această primă etapă va constitui apoi baza pentru identificarea măsurilor concrete, cum ar fi schimbul de bune practici, elaborarea unor ghiduri de intervenție, o abordare comună privind definiția vătămarilor grave și a celor minore, susținerea înființării unor unități de intervenție mixte între statele membre etc.

Acțiune:

În colaborare cu statele membre și cu celelalte părți implicate în domeniul siguranței rutiere, Comisia va propune stabilirea unei strategii globale de acțiune privind vătămarile corporale în accidente rutiere și primul ajutor.

Obiectivul nr. 7: Protejarea participanților la trafic vulnerabili

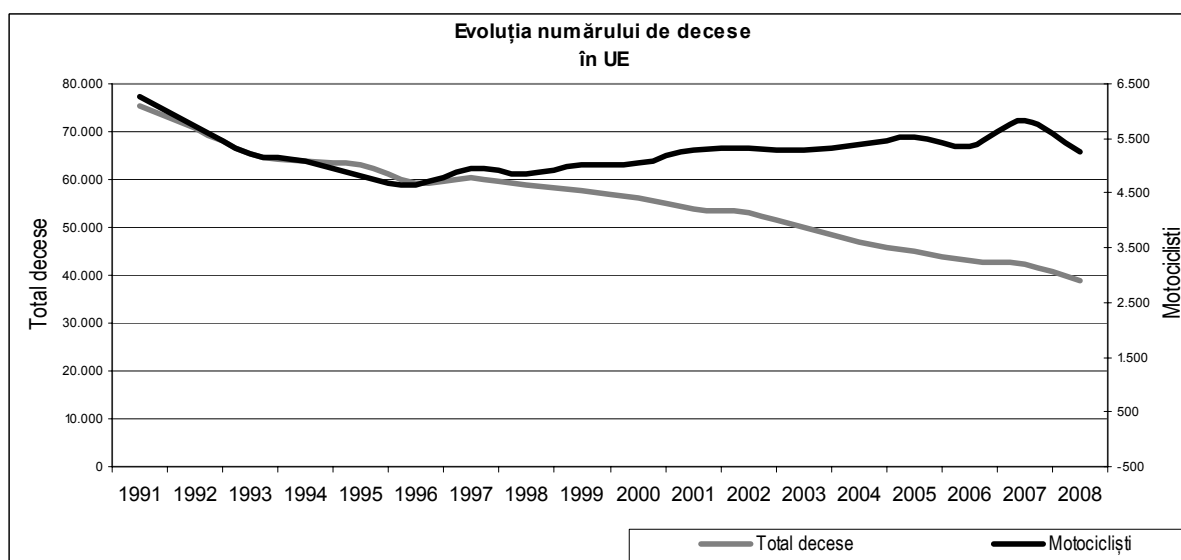
Este semnificativ numărul ridicat de decese și vătămări grave suferite de participanții la trafic vulnerabili, cum sunt utilizatorii de motociclete, motorete, bicicliștii și pietonii, iar în unele state membre acest număr este în continuă creștere. În 2008, aceștia reprezentau 45% din numărul total al deceselor în accidente rutiere, iar statisticile (a se vedea graficul de mai jos) arată că nu s-a acordat suficientă atenție acestei categorii de participanți la trafic.



De asemenea, alți participanți la trafic prezintă o „fragilitate” intrinsecă (de exemplu vârstnicii, copiii, persoanele cu dizabilități), indiferent care este rolul acestora în trafic (de pietoni, conducători auto sau pasageri). Vulnerabilitatea acestor persoane este ridicată îndeosebi în zonele urbane¹⁷.

• Vehicule motorizate cu două roți

Reducerea semnificativă a numărului de accidente și decese este cel mai dificil de realizat în cazul acestui tip de participanți la trafic, al căror număr este în continuă creștere. În special, după cum indică și graficul de mai jos, reducerea accidentelor mortale în cazul motocicliștilor este mai mică decât în cazul celorlalte categorii de participanți la trafic¹⁸.



¹⁷ 65% dintre cei decedați în accidente rutiere în zonele urbane în anul 2008 au fost persoane cu vârste de peste 65 de ani.

¹⁸ Între 2001 și 2008, de exemplu, procentul de reducere a deceselor în cazul utilizatorilor de vehicule motorizate cu două roți a fost doar 4%, față de 35% în cazul pasagerilor și șoferilor de autoturisme.

Problema siguranței motocicliștilor trebuie abordată printr-o gamă largă de măsuri cu următoarele obiective:

1. Creșterea gradului de atenție acordată utilizatorilor de vehicule motorizate cu două roți de către ceilalți participanți la trafic.
2. Încurajarea cercetării și a progreselor tehnice menite să crească gradul de siguranță al celor care utilizează vehicule cu două roți și să reducă consecințele accidentelor, cum ar fi norme privind echipamentul personal de protecție, airbaguri, utilizarea sistemelor de transport inteligente aplicabile (de exemplu eCall) și instalarea progresivă a sistemelor avansate de frânare, măsuri corespunzătoare împotriva modificărilor sistemelor etc. Comisia va propune extinderea legislației existente a UE privind inspecția tehnică auto și la vehiculele motorizate cu două roți. În fine, trebuie de asemenea continuate eforturile pentru o mai bună adaptare a infrastructurii rutiere la aceste vehicule cu două roți (de exemplu prin utilizarea unor parapeteți cu grad ridicat de siguranță).
3. Încurajarea statelor membre pentru își concentra eforturile de asigurare a respectării normelor asupra aspectelor legate de viteză, condusul după consumul de băuturi alcoolice, utilizarea căștii de protecție, modificarea sistemelor și condusul vehiculelor cu două roți fără permis adecvat.

• **Pietonii și bicicliștii**

În 2008, bicicliștii și pietonii reprezentau 27% din numărul deceselor în accidente rutiere (47% în zonele urbane). Riscurile, reale sau percepute, legate de siguranța pe drumurile publice rămâne, pentru mulți potențiali bicicliști, un obstacol decisiv. Guvernele naționale și locale se implică tot mai mult în promovarea deplasării cu bicicleta sau pe jos, ceea ce necesită acordarea unei atenții sporite aspectelor privind siguranța rutieră.

Începând din 2003, la nivel de UE au fost adoptate măsuri legislative pentru a reduce riscurile vătămărilor în accidente rutiere (dotarea vehiculelor cu structuri frontale absorbante de șoc, sisteme avansate de frânare, oglinzi pentru unghiul mort etc.). Trebuie analizate în continuare și alte măsuri posibile (de exemplu îmbunătățirea vizibilității, gestionarea vitezei, infrastructură adecvată pentru mijloacele de transport nemotorizate, separarea fluxurilor de trafic dacă traficul mixt este periculos etc.). Deoarece problema este legată în principal de gestiunea urbană, majoritatea măsurilor vor trebui întreprinse la nivel local, în conformitate cu Planul de acțiune al Comisiei privind mobilitatea urbană¹⁹. Având în vedere avantajele semnificative pe care le are deplasarea cu bicicleta în privința mediului, a climei, a decongestionării traficului și sănătății publice, merită studiată posibilitatea de a face mai mult în acest sens.

• **Persoanele vârstnice și persoanele cu dizabilități**

În 2008, 20% din persoanele decedate în accidente rutiere erau persoane vârstnice (40% dintre aceștia fiind pietoni). Îmbătrânirea populației accentuează nevoia urgentă de a analiza vulnerabilitatea vârstnicilor în trafic. Persoanele cu dizabilități sunt, de asemenea, expuse unor riscuri semnificative. În prezent există foarte puține date în acest domeniu și este nevoie

¹⁹ COM(2009) 490.

de eforturi de cercetare concentrată asupra acestor aspecte, inclusiv asupra criteriilor medicale pentru evaluarea capacității de condus.

Actiuni

- ***Comisia va face propuneri corespunzătoare privind:***
 1. ***Monitorizarea și dezvoltarea în continuare a standardelor tehnice pentru protecția participanților la trafic vulnerabili.***
 2. ***Extinderea inspecțiilor tehnice la vehiculele motorizate cu două roți.***
 3. ***Creșterea gradului de siguranță a bicicliștilor și a altor participanți la trafic vulnerabili, de exemplu prin încurajarea realizării unor infrastructuri adecvate.***
- ***Statele membre trebuie să dezvolte informațiile, comunicarea și dialogul între participanții la trafic și autoritățile competente. Comisia va contribui la eforturile în acest sens.***

5. IMPLEMENTAREA ORIENTĂRILOR PENTRU POLITICA DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ 2011-2020

5.1 Întărirea angajamentului tuturor părților implicate printr-o guvernare mai solidă

- **Implementarea cu prioritate a acquis-ului legislativ al UE în domeniul siguranței rutiere**

Există deja *acquis-ul* UE în acest domeniu, cu peste douăsprezece instrumente legislative privind siguranța rutieră. Comisia intenționează să acorde prioritate monitorizării implementării depline și corecte a *acquis-ului* privind siguranța rutieră de către statele membre.

- **Constituirea unui cadru de cooperare deschisă între statele membre și Comisie**

Trebuie constituit un cadru structurat pentru o cooperare deschisă între statele membre și Comisie în vederea implementării politicii UE în domeniul siguranței rutiere și a monitorizării progreselor în acest demers. Acesta va include:

- elaborarea, de către statele membre, a unor planuri naționale de siguranță rutieră. Aceste planuri naționale, care vor fi făcute publice, trebuie să conțină descrierea mijloacelor avute în vedere pentru atingerea obiectivului comun și să stabilească un calendar în acest sens. Ele pot de asemenea să conțină obiective naționale specifice în funcție de situația particulară a fiecărui stat membru.
- o strânsă cooperare între Comisie și statele membre în vederea monitorizării progreselor realizate în direcția obiectivului comun și pentru îmbunătățirea procesului de colectare a datelor, încheierea de parteneriate și schimbul de experiențe și bune practici.

5.2 Instrumente comune de monitorizare și evaluare a eficienței politicilor de siguranță rutieră

- **Îmbunătățirea procesului de monitorizare prin colectarea și analiza de date**

În temeiul unei decizii a Consiliului din 1993²⁰, statele membre au obligația de a comunica Comisiei date privind accidentele rutiere soldate cu decese sau vătămări corporale și care au loc pe teritoriul acestora în vederea înființării unei baze de date comunitare, denumită CARE.

Calitatea și comparabilitatea datelor din baza de date CARE sunt în general satisfăcătoare, cu excepția comparabilității datelor privind vătămrile în accidente rutiere. Rămân, de asemenea, multe de făcut în domeniul expunerii la risc și al indicatorilor de performanță.

Cunoștințele și datele europene disponibile privind siguranța rutieră au fost integrate și publicate pe internet prin intermediul Observatorului european pentru siguranță rutieră (ERSO). Un astfel de instrument integrat este esențial pentru monitorizarea aplicării politicilor de siguranță rutieră, pentru evaluarea impactului acestora și pentru a concepe noi inițiative. De aceea Comisia va continua dezvoltarea ERSO și va întreprinde măsuri privind comunicarea și informarea cetățenilor în domeniul siguranței rutiere.

- **O mai bună înțelegere a accidentelor prin coliziune și a riscurilor implicate**

Investigațiile tehnice derulate după un accident furnizează informații prețioase și utile pentru ameliorarea, în viitor, a siguranței transporturilor rutiere. În ceea ce privește transporturile aeriene, maritime și pe calea ferată, cadrul legislativ al UE impune înființarea unor organisme de investigație tehnică independente de către statele membre.

Comisia va analiza în ce măsură principiile și metodele utilizate în cazul altor mijloace de transport pentru investigațiile tehnice după un accident pot fi adoptate în domeniul transportului rutier, ținând cont de specificitatea acestuia din urmă.

Va fi analizată, de asemenea, valoarea adăugată a dezvoltării și instalării unor înregistratoare de evenimente („cutii negre”), în special la bordul vehiculelor profesionale, măsură deja menționată în cel de-al treilea RSAP, ținând cont de impactul social și economic.

Acțiuni:

- ***Comisia va coopera cu statele membre în următoarele scopuri:***

1. ***Promovarea parteneriatelor și a altor modalități de cooperare pentru creșterea nivelului de siguranță rutieră în statele membre.***
2. ***Îmbunătățirea procesului de colectare și analiză de date cu privire la accidentele rutiere și dezvoltarea rolului Observatorului european pentru siguranță rutieră.***

- ***Comisia va acționa în următoarele direcții:***

²⁰ JO L 329, 30.12.1993, p. 63.

3. *Va veghea îndeaproape la implementarea corectă a acquis-ului european în domeniul siguranței rutiere.*
4. *Va analiza necesitatea adoptării unor principii comune privind investigațiile tehnice după accidente rutiere.*

6. CONCLUZII

Orientările propuse pentru politica de siguranță rutieră constituie un plan de măsuri posibile avute în vedere pentru deceniul următor. Părțile implicate au subliniat, în special în cadrul consultărilor publice, măsura în care Europa a stimulat eforturile la toate nivelurile și a facilitat obținerea de rezultate semnificative prin furnizarea unui cadru de acțiune și obiective ambițioase.

Orientările propuse reprezintă un cadru general în care pot fi întreprinse inițiative concrete la nivel european, național, regional sau local. Măsurile individuale pot fi astfel supuse unei evaluări de impact adecvate, conform principiilor stabilite de UE privind o mai bună reglementare. Rolul Comisiei va fi să formuleze propuneri în domeniile în care UE are competență și, în toate celelalte cazuri, să sprijine inițiativele întreprinse la diverse niveluri, să încurajeze schimbul de informații, să identifice și să promoveze cele mai bune rezultate obținute și să urmărească atent progresele realizate.