

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 20.7.2010  
KOM(2010) 389 wersja ostateczna

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,  
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU  
REGIONÓW**

**W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki  
bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020**

{SEK(2010) 903}

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,  
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU  
REGIONÓW**

**W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki  
bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020**

**WPROWADZENIE**

Bezpieczeństwo ruchu drogowego należy do najważniejszych zagadnień społecznych. W 2009 r. w wypadkach drogowych w Unii Europejskiej zginęło ponad 35 000 osób, liczba ta odpowiada liczbie ludności miasta o średniej wielkości, przy tym co najmniej 1 500 000 osób zostało rannych. Koszty dla społeczeństwa są ogromne i wyniosły w 2009 r. około 130 miliardów EUR<sup>1</sup>.

W komunikacie „Europa 2020 – strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”<sup>2</sup> Komisja podkreśliła znaczenie spójności społecznej, gospodarki bardziej przyjaznej środowisku, edukacji i innowacji dla Europy. Cele te powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w różnych aspektach europejskiej polityki transportowej, których celem powinno być zapewnienie zrównoważonej mobilności dla wszystkich obywateli, ograniczenie emisji dwutlenku węgla w transporcie i pełne wykorzystanie postępu technologicznego. Bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie stanowić kluczowy element przygotowywanej białej księgi dotyczącej polityki transportowej na lata 2010 – 2020, ponieważ zmniejszenie liczby ofiar wśród użytkowników dróg jest kluczowym czynnikiem w zakresie poprawy ogólnych parametrów systemu transportowego oraz zaspokojenia potrzeb i oczekiwań obywateli oraz przedsiębiorstw.

Potrzebne jest zatem spójne, całościowe i zintegrowane podejście uwzględniające synergię w stosunku do innych celów polityki. Aspekty polityki bezpieczeństwa na drogach na poziomach: lokalnym, krajowym, europejskim lub międzynarodowym powinny uwzględniać z wzajemnością istotne cele innych obszarów polityki publicznej.

Proponowane kierunki polityki w pełni uwzględniają wyniki uzyskane dzięki 3. Europejskiemu programowi działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego 2001-2010, co pokazuje, że pomimo znaczących postępów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego należy kontynuować i intensyfikować starania w tej dziedzinie.

W kierunkach europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2020 r. zakłada się zapewnienie ogólnych ram zarządzania oraz stanowiących wyzwanie celów, które powinny nadać kierunek strategiom krajowym oraz lokalnym. Zgodnie z zasadą pomocniczości opisane działania należy wdrażać na najbardziej odpowiednim poziomie za pomocą najwłaściwszych środków.

---

<sup>1</sup> Na podstawie wartości statystycznego życia ludzkiego wyliczonej w opracowaniu HEATCO (6. program ramowy na rzecz badań i rozwoju technologicznego).

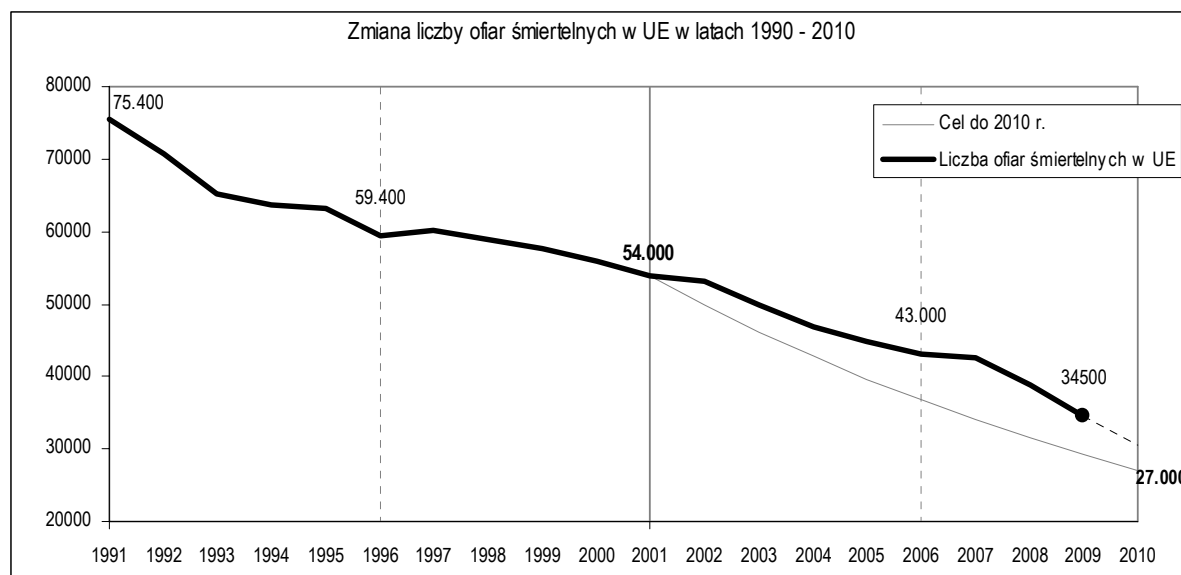
<sup>2</sup> COM(2010) 2020

W ramach tych kierunków polityki Komisja uznaje za priorytetowe podjęcie trzech poniższych działań:

- utworzenie uporządkowanych i spójnych ram współpracy, w oparciu o najlepsze praktyki wszystkich państw członkowskich, jako niezbędny warunek efektywnego wdrożenia kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020,
- strategia dotycząca odnoszonych obrażeń i udzielania pierwszej pomocy jako odpowiedź na pilną i rosnącą potrzebę zmniejszenia liczby obrażeń odnoszonych w wypadkach samochodowych,
- poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, zwłaszcza motocyklistów, dane statystyczne w zakresie wypadkowości dla tej grupy stanowią szczególny powód do niepokoju.

## **2. OCENA EX POST TRZECIEGO EUROPEJSKIEGO PROGRAMU NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

W dniu 2 czerwca 2003 r. Komisja przyjęła 3. Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, uwzględniający ambitny cel zmniejszenia o połowę liczby wypadków śmiertelnych w ruchu drogowym do 2010 r., oraz 62 propozycje konkretnych działań w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów, bezpieczeństwa infrastruktury i bezpieczeństwa użytkowników. Ocenę ex post wykonano, aby przeanalizować wpływ programu, poziom jego wdrożenia i skuteczność (dokument jest dostępny na stronie internetowej: <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Chociaż do końca 2010 r. prawdopodobnie nie uda się zrealizować pierwotnego celu, Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego jest potężnym katalizatorem starań ze strony państw członkowskich zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.



## **3. ZASADY I CEL**

### **3.1. Zasady**

## **Dążenie do najwyższych norm bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Europie**

W polityce bezpieczeństwa ruchu drogowego konieczne jest traktowanie obywateli jako podmiotu jej działań: musi ich ona zachęcać do przyjmowania głównej części odpowiedzialności za bezpieczeństwo własne i innych. Polityka UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego ma na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego zapewniającego bezpieczne i ekologiczne przemieszczanie się obywateli w całej Europie. Powinna promować równość użytkowników dróg poprzez starania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa tych spośród nich, którzy są szczególnie narażeni na wypadki.

## **Zintegrowane podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Perspektywiczną politykę w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego należy uwzględnić w innych obszarach polityki UE, a jednocześnie polityka taka powinna uwzględniać cele innych dziedzin polityki. Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest ściśle powiązane z obszarami polityki dotyczącymi, m.in. energii, ochrony środowiska, zatrudnienia, edukacji, młodzieży, zdrowia publicznego, badań, innowacji, i technologii, wymiaru sprawiedliwości, ubezpieczeń<sup>3</sup>, handlu i spraw zagranicznych.

## **Pomocniczość, proporcjonalność oraz współodpowiedzialność**

Kwestia zarządzania jest kluczowa — zgodnie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności, które w przypadku bezpieczeństwa ruchu drogowego przejawiają się w postaci koncepcji współodpowiedzialności, zaangażowania oraz konkretnych działań, będzie ono potrzebne na poziomie instytucji europejskich, państw członkowskich, organów regionalnych i lokalnych oraz przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego, dla każdej z powyższych grup odpowiednio w ich zakresach odpowiedzialności. Europejska karta bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowi dobry przykład zobowiązań podejmowanych przez zainteresowane strony.

### **3.2. Cel**

Aby zrealizować cel polegający na utworzeniu wspólnego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisja proponuje, aby kontynuować prace nad celem zakładającym **zmniejszenie o połowę łącznej liczby ofiar śmiertelnych wypadków w Unii Europejskiej do 2020 r.**, począwszy od 2010 r.<sup>4</sup>. Taki wspólny cel jest przejawem znacznego wzrostu motywacji w porównaniu z nieosiągniętym celem obowiązującego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeśli uwzględni się postępy poczynione przez niektóre państwa członkowskie w ciągu ostatnich dziesięciu lat, co stanowi wyraźny sygnał zaangażowania Europy w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Państwa członkowskie zachęca się, aby poprzez krajowe strategie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego przyczyniały się do realizacji wspólnego celu, z uwzględnieniem ich szczególnych sytuacji wyjściowych, potrzeb i uwarunkowań. Państwa członkowskie powinny

---

<sup>3</sup> Sektor ubezpieczeń może się przyczyniać do bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez działania w zakresie szkoleń i polis ubezpieczeniowych. Np. systemy typu Pay-As-You-Drive (PAYD — płać za jazdę), w których wysokość składki waha się w zależności od liczby przejechanych kilometrów, mogą skutkować znacznymi oszczędnościami w zakresie kosztów wypadków oraz redukcją emisji CO<sub>2</sub> z samochodów.

<sup>4</sup> Dane za 2010 r. nie są jeszcze dostępne, podstawą tego odniesienia będą przewidywania odnoszące się do danych dostępnych za 2009 r.

ukierunkować swoje starania na obszary, w których osiągają najsłabsze wyniki, przyjmując za punkt odniesienia najlepsze wyniki uzyskiwane w tych obszarach przez innych. Tym samym możliwe będzie wyznaczenie szczególnych celów krajowych, np. cel zakładający, że nie zostanie przekroczona określona liczba ofiar śmiertelnych wypadków w przeliczeniu na milion mieszkańców. Dzięki takiemu podejściu powinno nastąpić zmniejszenie różnic między państwami członkowskimi, a obywatelom powinno się zapewnić bardziej jednolity poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej UE.

Odnosnie do wyznaczenia celu polegającego na zmniejszeniu liczby poważnych urazów spowodowanych wypadkami drogowymi, który zaproponowano w trakcie konsultacji społecznych<sup>5</sup>, Komisja uważa, że jest to interesująca sugestia. Obecnie nie jest możliwe wyznaczenie celu na skalę europejską, z powodu braku wspólnej definicji urazów poważnych i lekkich. Gdy w powyższym obszarze zostaną poczynione zadowalające postępy, Komisja proponuje dodanie do kierunków europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego wspólnego „celu zmniejszenia liczby urazów” do 2020 r.

#### 4. CELE STRATEGICZNE

Użytkownicy dróg stanowią pierwsze ogniwo systemu bezpieczeństwa drogowego. Bez względu na wdrożone środki techniczne skuteczność polityki na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego zależy ostatecznie od zachowania użytkowników dróg. Z tego względu nieodzownymi czynnikami są **edukacja, szkolenia i egzekwowanie przepisów**. System bezpieczeństwa ruchu drogowego musi jednak uwzględniać również błędy ludzkie i niewłaściwe zachowanie oraz korygować takie czynniki w najszerszym możliwym zakresie — nie ma sytuacji, w których nie występuje żadne ryzyko. Wszystkie elementy, w szczególności **pojazdy** oraz **infrastruktura**, powinny zatem umożliwiać korektę błędów, aby zapobiegać konsekwencjom takich błędów dla użytkowników, zwłaszcza użytkowników najbardziej narażonych na wypadki, i ograniczać takie konsekwencje.

Na najbliższe dziesięciolecie wyznaczono siedem celów. Dla każdego z nich zostaną przedstawione działania na poziomie UE i na poziomie krajowym. Komisja zapewni kontynuację założeń 3. Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza w przypadkach, gdy w ocenie *ex-post* uznano, że należy nadal prowadzić określone działania.

##### **Cel nr 1: Poprawa edukacji i szkolenia użytkowników dróg**

W trakcie trwania 3. Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego wprowadzono istotne akty prawne dotyczące prawa jazdy i szkolenia kierowców zawodowych. Skutki tych niedawno wprowadzonych środków będą oceniane w przyszłości. Potrzeba poprawy jakości systemów przyznawania prawa jazdy i szkolenia ze szczególnym uwzględnieniem początkujących kierowców była jednakże podkreślana w ramach konsultacji z ekspertami i konsultacji społecznych.

<sup>5</sup> Konsultacje społeczne służące opracowaniu kolejnych kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego trwały od lipca do grudnia 2009 r. Obejmowały one szereg warsztatów tematycznych, konsultacje przez internet oraz konferencję zainteresowanych stron. Wpłynęło ok. 550 odpowiedzi na piśmie lub przez internet.

Obecne podejście do szkolenia kierowców jest nadal zbyt podzielone i specjalistyczne. Komisja proponuje wspieranie szerzej zakrojonego podejścia i traktowanie edukacji i szkoleń jako całościowego procesu — ciągłego procesu nauki. Należy promować metody interaktywne i zdobywanie niezależności przy jednoczesnym odpowiednim uwzględnieniu konieczności utrzymania kosztów prawa jazdy na niewygórowanym poziomie.

- **Nauka przed egzaminem**

Celem jest promowanie praktycznej nauki przed egzaminem w warunkach zapewniających maksymalne bezpieczeństwo. Komisja podda analizie kilka wariantów, w szczególności uwzględnienie prowadzenia samochodu pod nadzorem opiekuna w ramach procesu uzyskiwania prawa jazdy. Zostanie rozważona możliwość wprowadzenia minimalnych zharmonizowanych wymogów dla osób uczestniczących w procesie nauki, takich jak opiekunowie i instruktorzy.

- **Egzamin na prawo jazdy**

Egzamin na prawo jazdy nie powinien się ograniczać do sprawdzenia wiedzy egzaminowanego z zakresu kodeksu drogowego lub umiejętności wykonywania manewrów. Komisja rozważy, jak uwzględnić także szerzej rozumiane umiejętności związane z prowadzeniem pojazdów bądź nawet ocenę wartości i zachowań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (świadomość zagrożeń) oraz defensywną jazdę energooszczędną (uwypuklenie podstawowych elementów ekologicznego stylu jazdy w programach egzaminów teoretycznych i praktycznych).

- **Szkolenie po otrzymaniu prawa jazdy**

Należy poddać pod rozagę pomysł przeprowadzania szkoleń ciągłych już po otrzymaniu prawa jazdy dla kierowców niezawodowych, szczególnie ze względu na fakt, iż w ramach procesu starzenia się ludności Europy, coraz istotniejsza staje się kwestia zdolności osób starszych do prowadzenia pojazdów. Potencjalne działania w tej dziedzinie będą musiały uwzględniać prawo osób niepełnosprawnych i starszych do swobodnego poruszania się oraz przyjęcie rozwiązań alternatywnych.

**Działanie:**

***Komisja wraz z państwami członkowskimi będzie prowadzić odpowiednie prace w zakresie tworzenia wspólnej strategii na rzecz edukacji i szkoleń dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem zwłaszcza okresu praktyki w procesie uzyskiwania prawa jazdy oraz minimalnych wymogów dla instruktorów jazdy.***

|                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------|
| <b>Cel nr 2: Poprawa egzekwowania przepisów ruchu drogowego</b> |
|-----------------------------------------------------------------|

Zgodnie z oceną ex post 3. Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego egzekwowanie przepisów pozostaje kluczowym czynnikiem w procesie tworzenia warunków dla istotnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i osób poszkodowanych w wypadkach drogowych, szczególnie jeśli stosuje się je i propaguje powszechnie. W ramach konsultacji publicznych potwierdzono również, że egzekwowanie przepisów powinno zajmować poczesne miejsce w nowych kierunkach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego. W rzeczywistości w okresie poprzedniego programu nie zrealizowano pełnego potencjału

europiejskiej strategii egzekwowania przepisów, szczególnie ze względu na brak postępów w zakresie propozycji Komisji dotyczącej transgranicznego egzekwowania przepisów.

Strategia taka powinna być oparta na następujących filarach:

- **Transgraniczna wymiana informacji w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Należy kontynuować rozpoczęte w 2008 r. prace nad wnioskiem dotyczącym dyrektywy w sprawie ułatwienia egzekwowania przepisów ruchu drogowego. Mając na względzie ułatwienie wymiany informacji o wykroczeniach w ruchu drogowym proponowane brzmienie przepisów<sup>6</sup> stanowi postęp w kierunku bardziej równego traktowania osób naruszających przepisy.

- **Kampanie na rzecz egzekwowania przepisów**

Wzmocniona koordynacja oraz dzielenie się najlepszymi praktykami pomagają w istotnym zwiększeniu skuteczności egzekwowania przepisów i kontroli. Zasada prowadzenia ukierunkowanych kampanii kontroli, organizowanych już w kilku państwach członkowskich i między nimi, powinna być propagowana i powszechnie stosowana. Doświadczenie uczy nas ponadto iż najlepsze wyniki osiąga się dzięki połączeniu polityki kontroli z powiadamianiem użytkowników. Komisja będzie zatem nadal wspomagać działania informacyjne i budzenie świadomości, w szczególności wśród młodzieży.

- **Technologia stosowana w pojazdach wspomagająca egzekwowanie przepisów**

Uspewnienia techniczne, takie jak wewnętrzne systemy pojazdów podające w czasie rzeczywistym informacje o obowiązujących ograniczeniach prędkości mogą się przyczynić do poprawy egzekwowania przestrzegania ograniczeń prędkości. Jako że lekkie samochody dostawcze są coraz liczniejsze, przez co rośnie ryzyko wypadków z ich udziałem, należy zbadać możliwość instalacji ograniczników prędkości w takich pojazdach, zgodnie z zasadami opracowanymi już przez Komisję<sup>7</sup>, uwzględniając jednocześnie dodatkowe korzyści dla środowiska i klimatu. Odnośnie do jazdy pod wpływem alkoholu karom powinny towarzyszyć środki zapobiegawcze. Komisja sprawdzi zatem, w jakim stopniu środki są odpowiednie dla wprowadzenia obowiązkowego montażu w pojazdach blokad alkoholowych, np. dla kierowców zawodowych (autobusy szkolne).

- **Cele w zakresie egzekwowania przepisów w państwach członkowskich**

Skuteczność polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego zależy w znacznym stopniu od intensywności kontroli przestrzegania wymogów bezpieczeństwa. Komisja propaguje wyznaczanie krajowych celów w zakresie kontroli, które mają zostać ujęte w krajowych planach egzekwowania przepisów<sup>8</sup>.

### **Działania:**

---

<sup>6</sup> Biorąc pod uwagę odpowiednie przepisy UE dotyczące ochrony danych osobowych.

<sup>7</sup> COM(2009) 593 wersja ostateczna.

<sup>8</sup> Zob. zalecenie Komisji 2004/345/WE w sprawie środków wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz.U. L 111 z 17.4.2004, s. 75).

- *Komisja będzie współpracować z Parlamentem Europejskim i Radą w zakresie wprowadzenia transgranicznej wymiany informacji w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego.*
- *Komisja podejmie działania zmierzające do wypracowania wspólnej strategii na rzecz egzekwowania przepisów ruchu drogowego, takie jak:*
  1. *Wprowadzenie ograniczników prędkości w lekkich samochodach dostawczych oraz obowiązkowego wyposażania pojazdów w pewnych określonych przypadkach w blokady alkoholowe.*
  2. *Opracowanie krajowych planów wdrożenia.*

### **Cel nr 3: Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa**

Największą liczbę ofiar śmiertelnych odnotowuje się na drogach w obszarach wiejskich i miejskich (odpowiednio 56 % i 44 % w 2008 r., w porównaniu z 6 % na autostradach.) Należy zatem znaleźć sposoby na stopniowe rozszerzenie odpowiednich zasad bezpiecznego zarządzania infrastrukturą na sieć dróg niższej kategorii w państwach członkowskich, z uwzględnieniem zasady pomocniczości.

Komisja dopilnuje uwzględnienia wymogów bezpieczeństwa we wnioskach o finansowanie ze środków UE dotyczących infrastruktury drogowej w państwach członkowskich. Zostanie zbadana możliwość rozszerzenia tej zasady na pomoc zewnętrzną.

#### **Działania:**

*Komisja podejmie następujące działania:*

1. *Zapewni przyznawanie środków europejskich wyłącznie na infrastrukturę spełniającą wymogi dyrektyw w sprawie wymogów bezpieczeństwa dla dróg i tuneli.*
2. *Będzie propagować stosowanie odpowiednich zasad dotyczących zarządzania strukturą bezpieczeństwa na drogi niższej kategorii w państwach członkowskich, zwłaszcza poprzez wymianę najlepszych praktyk.*

### **Cel nr 4: Bezpieczniejsze pojazdy**

W okresie obowiązywania 3. Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego osiągnięto znaczne postępy w zakresie bezpieczeństwa pojazdów. Chociaż bezpieczeństwo samochodów zwiększyło się w pewnej mierze dzięki powszechnemu wykorzystaniu urządzeń bezpieczeństwa biernego, takich jak pasy bezpieczeństwa i poduszki powietrzne, oraz wdrożeniu elektronicznych systemów bezpieczeństwa, to innym pojazdom, w szczególności motocyklom, nie poświęcono tak dużej uwagi. W przyszłości trzeba będzie ponadto podjąć nowe problemy związane z bezpieczeństwem, aby uwzględnić stale rosnącą liczbę pojazdów, w których zastosowano alternatywne koncepcje napędu.

- **Pojazdy współczesne**

W ciągu kilku ostatnich lat przyjęto liczne normy i wymogi techniczne dotyczące bezpieczeństwa pojazdów lub takie normy i wymogi są przygotowywane obecnie<sup>9</sup>. Ich skutki będą widoczne dopiero w nadchodzącym dziesięcioleciu.

Po wprowadzeniu do obrotu pojazdy powinny w dalszym ciągu spełniać wymogi norm bezpieczeństwa w ciągu całego cyklu ich użytkowania. Służby Komisji dokonają oceny i proponują, odpowiednio do przeprowadzonej oceny skutków, działania w obszarze harmonizacji i stopniowego wzmacniania przepisów UE w zakresie badań zdolności do ruchu drogowego<sup>10</sup> i technicznych kontroli drogowych<sup>11</sup>. Ostatecznym celem może być doprowadzenie do wzajemnego uznawania kontroli pojazdów przez państwa członkowskie.

Dane pojazdów (homologacja typu, rejestracja, wyniki kontroli itp.) występują obecnie w każdym państwie członkowskim w różnych formach. Służby Komisji zbadają kwestię utworzenia europejskiej platformy elektronicznej w celu ułatwienia wymiany takich informacji.

### • Pojazdy przyszłości

Jak określono w komunikacie Komisji „Europejska strategia na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów”<sup>12</sup> opracowanie i wprowadzenie pojazdów o alternatywnym źródle napędu stanowi podstawowy priorytet na nadchodzącą dekadę w celu zmniejszenia skutków transportu dla środowiska. Jednak charakterystyka niektórych z takich pojazdów jest krańcowo różna od charakterystyki pojazdów tradycyjnych, co może mieć wpływ na bezpieczeństwo. Zintegrowane i skoordynowane podejście jest zatem niezbędne w celu jasnego określenia wpływu na wszystkie przedmiotowe czynniki (takie jak infrastruktura i użytkownicy szczególnie narażeni na wypadki) i rozwiązania, które należy opracować (badania, standaryzacja itp.).

Oczekuje się również znacznego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego związanego z wprowadzeniem tzw. „systemów współdziałających”, w ramach których pojazdy wymieniają się danymi i współdziałają z infrastrukturą i innymi pojazdami znajdującymi się w pobliżu, aby zapewnić kierowcom optymalne informacje zmniejszające ryzyko wypadków i zwiększające ogólną płynność ruchu drogowego.

### **Działania:**

#### ***Komisja podejmie następujące działania:***

- 1. Przedstawi propozycje umożliwiające uzyskanie postępów w zakresie czynnego i biernego bezpieczeństwa pojazdów takich jak motocykle i pojazdy elektryczne.***
- 2. Przedstawi propozycje w zakresie stopniowej harmonizacji i wzmacniania testów zdolności do ruchu drogowego i technicznych kontroli drogowych.***
- 3. Dokona dalszej oceny skutków i korzyści dotyczących systemów współpracujących w celu określenia najbardziej przydatnych zastosowań oraz przedstawienia zaleceń w zakresie odpowiednich środków ich zsynchronizowanego wprowadzenia.***

---

<sup>9</sup> Na przykład kwestie bezpieczeństwa motocykli zostaną uwzględnione we wniosku dotyczącym rozporządzenia w sprawie homologacji pojazdów dwu-, trzy- i czterokołowych.

<sup>10</sup> Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12.

<sup>11</sup> Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 1.

<sup>12</sup> COM(2010) 186

### **Cel nr 5: Propagowanie wykorzystania nowoczesnych technologii w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego**

W okresie obowiązywania 3. Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonano szereg opracowań i badań dotyczących inteligentnych systemów transportowych (ITS). Systemy ITS mogą odegrać znaczącą rolę w zwiększaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, np. dzięki przyjęciu systemów wykrywających wypadki i nadzorujących ruch, które mogą przekazywać informacje użytkownikom dróg w czasie rzeczywistym.

W ramach wdrażania Planu działań na rzecz inteligentnych systemów transportowych w Europie<sup>13</sup> i proponowanej dyrektywy dotyczącej inteligentnych systemów transportowych<sup>14</sup>, Komisja zaproponuje w szczególności specyfikacje techniczne niezbędne dla wymiany danych oraz informacji na linii pojazd-pojazd (V2V), pojazd-infrastruktura (V2I) oraz infrastruktura-infrastruktura (I2I). Możliwość rozszerzenia wdrożenia zaawansowanych systemów wspierania kierowców (ADAS), takich jak system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa, system ostrzegania przed kolizją czy system wykrywania pieszych, poprzez ich instalację w obecnie eksploatowanych pojazdach użytkowych lub osobowych wymaga dalszego dopracowania. Przyspieszone wprowadzenie i szeroki odbiór rynkowy takich aplikacji zwiększających bezpieczeństwo wymaga wsparcia w celu zaprezentowania ich pełnego potencjału.

W okresie najbliższych siedmiu lat ITS powinny mieć decydujący wkład w poprawę skuteczności i szybkości operacji ratunkowych, w szczególności przyczyni się do tego wprowadzenie ogólnoeuropejskiej usługi powiadamiania o wypadkach zainstalowanej w pojazdach — eCall<sup>15</sup>. Należy poddać analizie skutki i zakres rozszerzenia wykorzystania usługi eCall, w szczególności w celu usprawnienia operacji ratunkowych dotyczących motocyklistów, pojazdów ciężarowych i autobusów.

Na koniec należy stwierdzić, iż pomimo pozytywnego wkładu w bezpieczeństwo ruchu drogowego, rozwój ITS, w szczególności wewnętrznych systemów pojazdów oraz urządzeń nomadycznych budzi szereg obaw dotyczących kwestii bezpieczeństwa (zakłócenie koncentracji, wpływ na szkolenie, itp.), które wymagają dodatkowego rozważenia.

#### **Działania:**

***W kontekście wdrożenia Planu działań na rzecz inteligentnych systemów transportowych w Europie Komisja będzie w współpracować z państwami członkowskimi w celu:***

- 1. Dokonania oceny wykonalności wyposażenia pojazdów użytkowych i samochodów prywatnych w zaawansowane systemy wspierania kierowców.***
- 2. Przyspieszenia wprowadzania usługi e-Call i sprawdzenia jego rozszerzenia na inne pojazdy.***

---

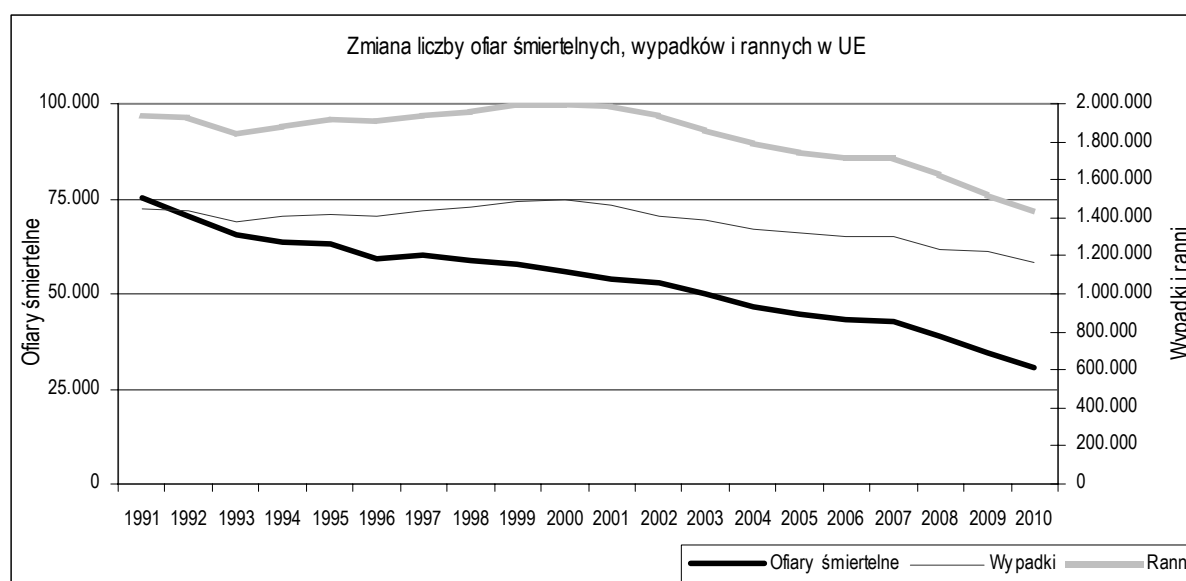
<sup>13</sup> COM(2008) 886

<sup>14</sup> COM(2008) 887

<sup>15</sup> Zob. COM(2009) 434.

## Cel nr 6: Poprawa usług w sytuacjach awaryjnych i usług po odniesieniu obrażeń

Pomimo że liczba ofiar śmiertelnych wypadków zmalała w latach 2001-2010 r., liczba osób rannych w wypadkach jest nadal bardzo wysoka, jak przedstawiono na poniższym wykresie. Jak wielokrotnie podkreślały w trakcie konsultacji społecznych zainteresowane strony, zmniejszenie liczby osób rannych w wypadkach powinno być jednym z priorytetowych działań w Europie w nadchodzącej dekadzie. Wypadki drogowe skutkujące obrażeniami zostały również uznane na poziomie międzynarodowym za istotny problem dotyczący zdrowia publicznego, w szczególności przez Światową Organizację Zdrowia<sup>16</sup>, a także w ramach dekady działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego ogłoszonej przez Organizację Narodów Zjednoczonych.



Zmniejszenie stopnia obrażeń odnoszonych w wyniku wypadków w ruchu drogowym wymaga wprowadzenia szeregu różnorodnych działań, np. w zakresie bezpieczeństwa pojazdów i infrastruktury, ITS, dostępności służb ratunkowych, szybkości i koordynacji interwencji, skuteczności pierwszej pomocy i rehabilitacji, itp.

Komisja opracuje zatem elementy globalnej strategii działania w zakresie obrażeń i pierwszej pomocy w wypadkach w ruchu drogowym z pomocą grupy zadaniowej obejmującej zainteresowane strony, przedstawicieli organizacji międzynarodowych i pozarządowych, ekspertów rządowych i służb Komisji.

Początkowo grupa ta będzie wypracowywać wspólne zrozumienie definicji i pojęć dotyczących ofiar wypadków oraz ustalać działania mające na celu poprawę zapobiegania oraz usprawnienie interwencji, z uwzględnieniem skutków społeczno-ekonomicznych. Na tej podstawie zostaną określone precyzyjne działania, takie jak wymiana dobrych praktyk, opracowanie podręczników interwencji, wspólne podejście w zakresie definicji obrażeń poważnych i drobnych, promocja tworzenia mieszanych jednostek ratunkowych przez państwa członkowskie itp.).

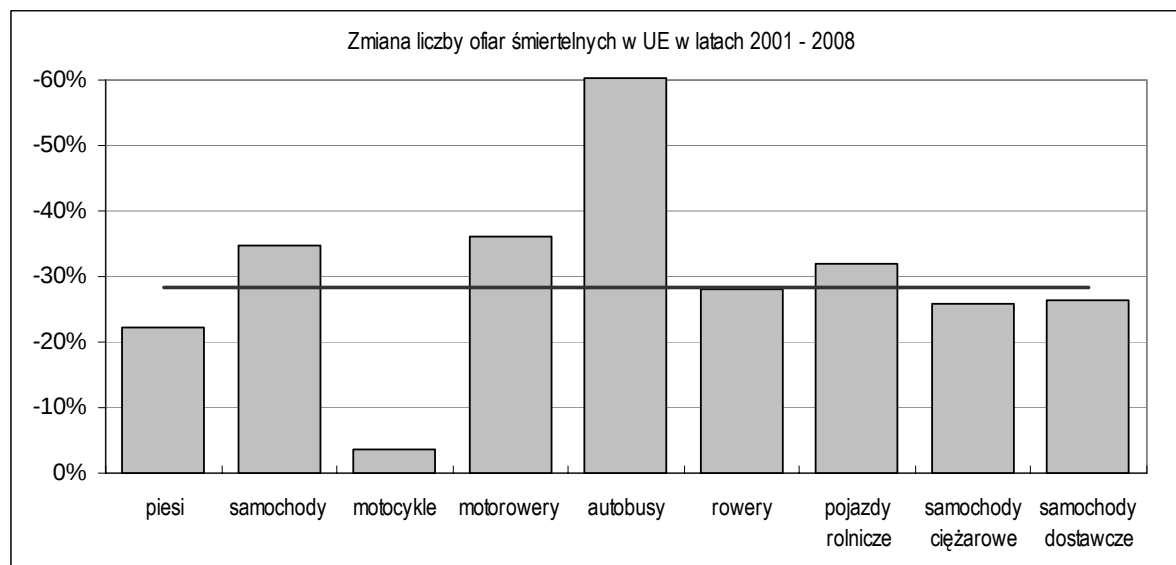
<sup>16</sup> Raport Światowej Organizacji Zdrowia na temat zapobiegania obrażeniom w wypadkach drogowych, WHO, 2004 r.

## Działanie

*We współpracy z państwami członkowskimi oraz innymi stronami zaangażowanymi w bezpieczeństwo ruchu drogowego Komisja proponuje stworzenie globalnej strategii działań w zakresie obrażeń odnoszonych w wypadkach drogowych i pierwszej pomocy.*

### **Cel nr 7: Ochrona użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki**

Wysoka liczba ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w grupie użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, takich jak motocykliści, motorowerzyści, rowerzyści i piesi stanowi istotny problem, a w niektórych państwach UE nadal rośnie. W 2008 r. takie ofiary stanowiły 45 % wszystkich wypadków śmiertelnych a statystyki (zob. poniższy wykres) wskazują, iż do tej pory nie poświęcono im należytej uwagi.



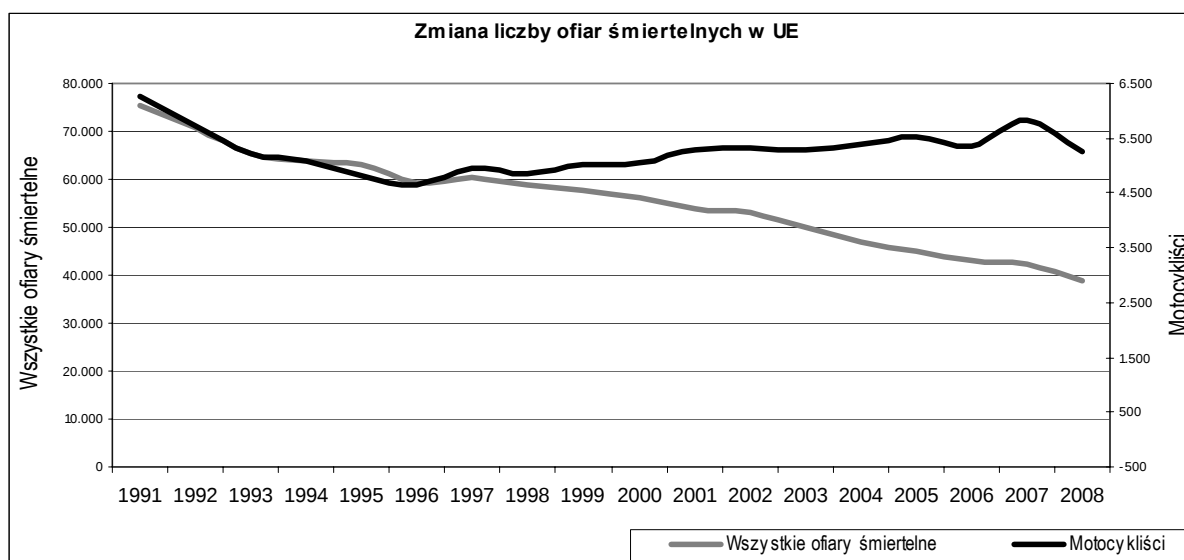
Inni użytkownicy dróg są ponadto w naturalny sposób szczególnie narażeni na wypadki (np. osoby starsze, małe dzieci, osoby niepełnosprawne) bez względu na rolę w ruchu drogowym (piesi, kierujący pojazdami, pasażerowie). Narażenie takich osób na wypadki jest szczególnie wysokie w obszarach miejskich<sup>17</sup>.

#### **• Dwukołowe pojazdy silnikowe**

W tej nieustannie rosnącej grupie użytkowników dróg najtrudniej jest uzyskać znaczące zmniejszenie liczby wypadków i ofiar śmiertelnych. Jak pokazuje poniższy wykres, w szczególności redukcja liczby ofiar śmiertelnych w grupie motocyklistów jest niższa niż wskaźnik dla innych użytkowników dróg<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Osoby w wieku powyżej 65 lat stanowiły w 2008 r. 28 % ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w obszarach miejskich.

<sup>18</sup> Np. w latach 2001-2008 wielkość redukcji śmiertelnych ofiar wypadków dla dwukołowych pojazdów silnikowych wynosiła jedynie 4 % w porównaniu z 35 % dla pasażerów i kierowców samochodów.



Problem bezpieczeństwa motocyklistów należy rozwiązać poprzez szereg działań mających na celu:

1. Zwiększenie wśród innych użytkowników dróg świadomości obecności osób kierujących dwukołowymi pojazdami silnikowymi.
2. Propagowanie badań i postępu technicznego mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa dwukołowych pojazdów silnikowych i ograniczenie skutków wypadków, w tym: opracowanie norm dotyczących wyposażenia ochrony osobistej, stosowanie poduszek powietrznych, wykorzystanie odpowiednich aplikacji ITS (np. eCall) oraz stopniowe instalowanie zaawansowanych układów hamulcowych, opracowanie odpowiednich środków zabezpieczających przeciwko nieuprawnionym manipulacjom itp. Komisja proponuje objęcie dwukołowych pojazdów silnikowych obecnymi przepisami UE dotyczącymi badań zdatości do ruchu drogowego. Ostatnim elementem jest kontynuacja bieżących starań w celu lepszego dostosowania infrastruktury drogowej do potrzeb dwukołowych pojazdów silnikowych (np. bardziej bezpieczne bariery ochronne).
3. Zachęcanie państw członkowskich do ukierunkowania działań w zakresie egzekwowania przepisów na takie obszary jak prędkość, jazda pod wpływem alkoholu, stosowanie kasków, nieuprawnione manipulacje oraz prowadzenie dwukołowych pojazdów silnikowych bez odpowiedniego prawa jazdy.

#### • Piesi, rowerzyści

W 2008 r. rowerzyści i piesi stanowili 27 % śmiertelnych ofiar wypadków drogowych (47 % w obszarach miejskich). Dla wielu potencjalnych rowerzystów faktyczne lub hipotetyczne zagrożenia na drodze nadal stanowią poważną przeszkodę. Władze krajowe i lokalne coraz mocniej angażują się w propagowanie jazdy na rowerze i chodzenia pieszo, co wymaga zwracania coraz większej uwagi na kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Od 2003 r. na poziomie UE wprowadzono przepisy mające na celu zmniejszenie niebezpieczeństwa odniesienia obrażeń (np. przednie części samochodów absorbujące energię, zaawansowane układy hamulcowe, lusterka eliminujące martwe pole). Należy poddać pod rozwagę dodatkowe działania (np. poprawa widoczności, zarządzanie prędkością,

odpowiednia infrastruktura dla transportu niezmotoryzowanego, eliminowanie stwarzającego zagrożenia ruchu mieszanego itp.). Ponieważ problem ten dotyczy przede wszystkim gospodarki miejskiej, większość działań będzie trzeba podjąć lokalnie zgodnie z opracowanym przez Komisję Planem działania na rzecz mobilności w miastach<sup>19</sup>. Z uwagi na znaczne korzyści, jakie przynosi jazda na rowerze z punktu widzenia środowiska, klimatu, natężenia ruchu i zdrowia publicznego należy zastanowić się, czy w tej dziedzinie nie można by zrobić więcej niż dotąd.

- **Osoby starsze i niepełnosprawne**

W 2008 r. osoby starsze stanowiły 20 % śmiertelnych ofiar wypadków (40 % w grupie pieszych). Starzenie się społeczeństwa oznacza, że narażenie osób starszych na niebezpieczeństwa w ruchu drogowym staje się palącym problemem. Poważnie zagrożone są również osoby niepełnosprawne. Wiedza w tej dziedzinie jest nadal bardzo niewielka i potrzeba ukierunkowanych działań badawczych, z uwzględnieniem kryteriów medycznych do celów oceny zdolności do kierowania pojazdami.

### **Działania**

- ***Komisja przedstawi odpowiednie wnioski mające na celu:***

1. ***Monitorowanie i dalszy rozwój norm technicznych do celów ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki.***
2. ***Objęcie dwukołowych pojazdów silnikowych kontrolami pojazdów.***
3. ***Poprawę bezpieczeństwa rowerzystów i innych użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki np. poprzez zachęcanie do tworzenia odpowiednich infrastruktur.***

- ***Państwa członkowskie powinny rozwijać powiadamianie, komunikację i dialog między użytkownikami dróg i właściwymi organami. Komisja będzie brała udział w tych działaniach.***

## **5. WDROŻENIE KIERUNKÓW EUROPEJSKIEJ POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA LATA 2011-2020**

### **5.1 Zwiększenie zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron w bardziej zdecydowane zarządzanie**

- **Priorytetowe traktowanie wdrożenia ustawodawstwa UE w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Można uznać, że prawodawstwo UE, obejmujące ponad dwanaście instrumentów prawnych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, zostało w zasadzie wprowadzone. Komisja zamierza traktować priorytetowo monitorowanie pełnego i właściwego wdrożenia w państwach członkowskich ustawodawstwa UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

---

<sup>19</sup> COM(2009) 490

- **Ustanowienie otwartych ram współpracy pomiędzy państwami członkowskimi i Komisją.**

Należy utworzyć uporządkowane ramy otwartej współpracy pomiędzy państwami członkowskimi a Komisją w celu wdrożenia polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE i monitorowania osiąganych postępów. Obejmowałyby one:

- Opracowywanie przez państwa członkowskie krajowych planów na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. W planach takich opisywano by środki realizacji wspólnych celów, wyznaczano harmonogram i podawano szczegółowe informacje dotyczące krajowego planu. Powinny one również obejmować szczególne krajowe cele zgodne z daną sytuacją.
- Ścisła współpraca pomiędzy Komisją i państwami członkowskimi umożliwiająca monitorowanie postępów na drodze do realizacji wspólnych celów oraz prowadząca do usprawnienia zbierania danych, dzielenia się doświadczeniami, współpracy bliźniaczej (twinningu) i wymiany najlepszych praktyk.

## **5.2 Wspólne narzędzia monitorowania i oceny skuteczności obszarów polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego**

- **Poprawa monitorowania za pomocą zbierania i analizy danych**

Na mocy decyzji Rady z 1993 r.<sup>20</sup> państwa członkowskie są zobowiązane do przekazywania Komisji danych na temat mających miejsce na ich terytoriach wypadków w ruchu drogowym, których skutkiem są śmierć lub obrażenia, aby utworzyć wspólnotowy bank danych — bazę danych CARE.

Jakość i porównywalność danych CARE jako całości są zadowalające, z wyjątkiem porównywalności danych o odniesionych obrażeniach. Ponadto pozostaje do wykonania jeszcze wiele pracy w zakresie danych dotyczących ryzyka i wskaźników efektywności.

Dostępne dane i wiedza na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie zostały zintegrowane i podane do wiadomości publicznej w Internecie poprzez europejskie centrum monitorowania ruchu drogowego (ERSO). Takie zintegrowane narzędzie jest nieodzowne dla monitorowania stosowania polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, oceny jej skutków i opracowywania nowych inicjatyw. Komisja będzie zatem dalej rozwijać ERSO, z uwzględnieniem działań w zakresie komunikacji i powiadamiania obywateli o kwestiach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- **Większe zrozumienie wypadków i zagrożeń**

Badania techniczne prowadzone po wypadku mogą przynieść cenne korzyści w postaci doświadczenia przydatnego dla dalszego rozwoju bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku transportu lotniczego, kolejowego i morskiego ramy unijne nakładają wymóg utworzenia przez państwa członkowskie niezależnych organów ds. badań technicznych.

Komisja zbada, w jakim stopniu zasady i metody stosowane do badań technicznych po wypadkach w przypadku innych rodzajów transportu można byłoby przenieść do obszaru transportu drogowego, z uwzględnieniem szczególnego charakteru tego rodzaju transportu.

---

<sup>20</sup> Dz.U. L 329 z 30.12.1993, s. 63.

Wartość dodana, która wynika z opracowania oraz instalacji rejestratorów zdarzeń (czarnych skrzynek) – zwłaszcza w pojazdach wykorzystywanych do celów zawodowych – wspomnianych już w 3. Europejskim programie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, zostanie poddana pod rozwałę z uwzględnieniem skutków społeczno-ekonomicznych.

#### **Działania:**

- *Komisja będzie współpracować z państwami członkowskimi w celu:*
  1. *Promowania twinningu i innych rodzajów współpracy, aby podwyższyć poziom bezpieczeństwa w państwach członkowskich.*
  2. *Udoskonalenia procesu zbierania danych i ich analizy odnośnie do wypadków oraz rozwijania roli Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.*
- *Komisja podejmie następujące działania:*
  3. *Będzie czuwać nad właściwym wdrożeniem przepisów unijnych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.*
  4. *Sprawdzi potrzebę wprowadzenia wspólnych zasad w zakresie technicznego badania wypadków w ruchu drogowym.*

## **6. WNIOSEK**

Proponowane kierunki polityki tworzą plan ewentualnych działań przewidzianych na najbliższe dziesięciolecie. Zaangażowane podmioty podkreślały, szczególnie w trakcie konsultacji z zainteresowanymi stronami, stopień, w jakim Europa poprzez określenie ram działania i ambitnych celów przyczyniła się do stymulacji starań na wszystkich poziomach i umożliwiła osiągnięcie znaczących wyników.

Proponowane kierunki polityki zapewniają ogólne ramy, na podstawie których można podejmować dane inicjatywy na różnych poziomach — europejskim, krajowym, regionalnym lub lokalnym. Środki indywidualne zostaną poddane odpowiedniej ocenie skutków zgodnie z przyjętymi zasadami unijnymi w zakresie lepszego stanowienia prawa. Rola Komisji będzie polegać na przedstawianiu propozycji w obszarach właściwości UE, a we wszystkich pozostałych przypadkach na wspieraniu inicjatyw podejmowanych na różnych poziomach w celu zachęcania do wymiany informacji, identyfikowania i propagowania najlepszych rezultatów oraz uważnej obserwacji postępów.