

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно Европейската политика в областта на безопасността по пътищата и на професионалните водачи — сигурни и безопасни места за паркиране

(2007/C 175/21)

На 16 февруари 2007 г. Европейският икономически и социален комитет, в съответствие с член 29, параграф 2 от Правилника за дейността си, реши да изготви становище относно „Европейската политика в областта на безопасността по пътищата и професионалните водачи — сигурни и безопасни места за паркиране“.

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 7 май 2007 г. Докладчик: г-н Etty., заместен от г-н Chagas.

На 436-ата си пленарна сесия, проведена на 30 и 31 май (заседание от 30 май 2007 г.), Европейският икономически и социален комитет прие следното становище с 118 гласа „за“, 4 гласа „против“ и 2 гласа „въздържал се“.

1. Заключение и препоръки

1.1 По причини, свързани с престъпността, касаеща автомобилния превоз на товари и с цел безопасността по пътищата, здравето и безопасността на водачите на камиони, на територията на целия ЕС трябва да бъдат осигурени сигурни и безопасни места за паркиране за професионалните водачи;

1.2 Международният съюз на автомобилния транспорт (IRU) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) са разработили общи критерии, които се възприемат добре и са осъществими и които трябва да бъдат взети под внимание при изграждането на подобни съоръжения за почивка;

1.3 ЕИСК приветства инициативата на Европейския парламент, подкрепена от Комисията, за осъществяването на пилотен проект с цел проучване на осъществимостта на подобни проекти и предоставяне на начална помощ за създаването на сигурни и безопасни места за паркиране за професионалните водачи;

Комитетът препоръчва:

1.4 Комисията да включи въпроса за сигурните и безопасни места за паркиране за професионалните водачи в разработването и съвместното финансиране на трансевропейските пътни мрежи;

1.5 Комисията да направи това и при одобряването на инфраструктурни проекти, финансирани съвместно в рамките на Европейския фонд за регионално развитие. Европейската инвестиционна банка да прави същото, когато отпуска заеми за пътна инфраструктура;

1.6 Държавите-членки да вземат под внимание този въпрос в рамките на изпълнението на Програмата за действие за безопасността по пътищата;

(Н.В.: По отношение на тези три предложения следва да се обърне специално внимание на необходимостта от повече подходящо оборудвани места за почивка за професионалните водачи, особено като се има предвид, че транспортът между „старите“ и „новите“ държави-членки продължава да нараства.)

1.7 Комисията да направи оценка до м. април 2009 г. на ролята, която ЕС би могъл да играе, приемайки законодателство във връзка с някои аспекти на въпроса и разработвайки незадължителни актове в области, които са основно от компетентите на държавите-членки. Това следва да позволи на Комисията и на държавите-членки да предприемат бързи и координирани действия след приключването на посочения в точки 2.9, 2.10 и

2.11 по-долу пилотен проект. Тази оценка следва да бъде направена в светлината на член 71 от Договора, но трябва да се отчете и връзката между мерките, отнасящи се до работното време и здравето и безопасността на работниците. Биха могли да бъдат включени мерки относно сигурни и безопасни места за паркиране за професионалните водачи;

1.8 Комисията да включи напълно социалните партньори в тази дейност.

1.9 Комисията проучва как те биха могли да подкрепят и подпомогнат осъществяването на инициативи, предприети от организираното гражданско общество, за да се постави въпросът за сигурните и безопасни места за паркиране и да подкрепи заинтересованите организации при подпомагането на членовете им за оптималното използване на съществуващите и новопостроените съоръжения за почивка. Например, Комисията би могла да ги подпомогне при събирането и осигуряването на по-добра информация относно съоръженията за почивка и да направи тази информация по-достъпна за техните членове, също и он-лайн. Други примери за това представляват система за сертифициране на сигурни и безопасни места за паркиране (използване на общия критерий на Международния съюз на автомобилния транспорт (IRU) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) и системата за осигуряване на ежедневна информация за наличните свободни места за паркиране. Комисията, съвместно с държавите-членки и заинтересованите организации, би могла да разработи начини за своевременно информирание на водачите.

2. Общи бележки

2.1 Европейската политика в областта на безопасността по пътищата, включително и „Третата европейска програма за действие в областта на безопасността по пътищата“ (2003 г.) и „Средносрочният преглед на Европейската програма за действие в областта на безопасността по пътищата“ (2006 г.) бяха насочени към определена целева група, състояща се, между другото, от водачи на мотоциклети, пешеходци и млади хора, както и от професионални водачи. Все пак Комисията е пропуснала няколко актуални въпроса, един от които е дори от първостепенно значение по мнението на социалните партньори. Това са подходящо оборудваните места за почивка за професионалните водачи, които представляват част от безопасността на пътната инфраструктура. И по-специално: сигурни и безопасни места за почивка.

2.2 Защо това е въпрос от такова важно значение? В отговор могат да бъдат посочени най-малко три важни причини.

2.3 Първата е свързана с въпроса за безопасността по пътищата. Наскоро влезе в сила новият Регламент 561/2006/ЕИО относно времето за управление и почивка. В член 12 косвено се признава значението на достатъчен брой сигурни и безопасни съоръжения за почивка за професионалните водачи в рамките на автомобилната магистрална мрежа на ЕС⁽¹⁾. Освен това съображение, отнасящо се до регламента на ЕС, следва да се отбележи и националното законодателство, което забранява движението на тежкотоварни камиони през съботно-неделните дни в някои държави-членки. Това налага по-добро предоставяне на информация и по-добра координация от страна на държавите-членки.

2.4 На второ място — размерът на свързаната с превоза на товари престъпност. Въпреки че предоставяните от държавите-членки статистически данни в някои отношения са недостатъчни и трудни за съпоставяне, изглежда че кражбите (на камиони и товари) и нападенията над шофьори се увеличават. Различни източници сочат, че около 40 % от криминалните инциденти в международния автомобилен транспорт се случват в местата за паркиране край магистралите. Провеждащото се в момента проучване, предприето от Европейската конференция на министрите на транспорта и Международния съюз на автомобилния транспорт, скоро ще даде нови данни за нападенията и насилието над професионални водачи в местата за почивка.

2.4.1. Неотдавна (през м. май 2007 г.) Парламентът публикува изследване на тема „Организирана кражба на товарни автомобили и техните товари в ЕС“⁽²⁾, в което стойността на загубите, причинени от кражбите, се оценяват на над EUR 8,2 милиарда, което се равнява на EUR 6,72 на пътуване с товар. Според изследването, всяка година близо 9 000 професионални водачи стават жертва на подобна транспортна престъпност по пътищата на ЕС.

2.5 И трето, следва да бъдат взети под внимание здравето и безопасността на водачите на камиони. Умореният водач може да представлява риск за безопасността по пътищата. Но ограниченията на времето за управление в транспортната политика са от значение предимно по отношение на конкуренцията. В най-добрия случай този аспект заема сам по себе си много скромно място в действащото законодателство.

2.6 Могат да бъдат поставени и други въпроси. Например за професионалните водачи на моторни превозни средства с максимално допустима маса до 3,5 т не важат европейските разпоредби относно времето за управление и почивка и устройствата за ограничаване на скоростта. И това независимо от факта, че превозът с този вид моторни превозни средства продължава да нараства, включително и превозът на много ценни товари, и че броят на свързаните с тях произшествия се увеличава.

(1) Член 12: „При условие, че пътната безопасност не е застрашена и за да се позволи превозното средство да достигне подходящо място за престой, водачът може да се отклони от разпоредбите на членове 6 — 9, доколкото това е необходимо, за да се осигури безопасността на лицата, на превозното средство или на неговия товар. Водачът посочва причината за такова отклонение в регистрационния лист на записващото устройство или на разпечатката от записващото устройство или в графика на неговите дежурства, най-късно при пристигането в подходящото място за престой.“

(2) Временна версия, 3.5.2007 г., IP/B/TRAN/IC/2006-194. Изследването е извършено от NEA Transport Research and Training по искане на Комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент.

2.7 Поставя се и въпросът за улесняването на изпълнението на социалните елементи в свързаното с водачите на тежкотоварни автомобили законодателство, на което досега не беше обръщано достатъчно внимание.

2.8 И накрая, сигурни и безопасни места за паркиране, разположени на подходящо разстояние едно от друго, по протежение на магистралите в ЕС, биха могли да имат положително въздействие върху околната среда и да допринесат за по-добър поток на трафика.

2.9 Понастоящем се провежда дебат относно значението на сигурните и безопасни места за почивка за професионалните водачи. Основен елемент в този дебат е наскоро отправеното от работодателите и профсъюзите в отрасъла, Международния съюз на автомобилния транспорт и Европейската федерация на транспортните работници искане (2006 г.) към ЕС и националните, регионални и местни власти в държавите-членки да изградят достатъчно на брой подобни съоръжения, които да отговарят на набор от критерии, разработени съвместно от тях.

2.10 Разискванията в Европейския парламент относно новия Регламент 561/2006 включваха въпроса за сигурните и безопасни места за паркиране. Свързаната с превоза на товари престъпност беше обект на специална загриженост. По инициатива на Европейския парламент, подкрепена от Комисията, беше предоставен бюджет от EUR 5,5 милиона за осъществяването на пилотен проект. Този проект е в процес на реализация. Той включва проучване за осъществимост и предоставя начална помощ за създаването на безопасни места за паркиране.

2.11 През 2006 г. Европейската комисия поръча „Проучване относно осъществимостта на организирани на мрежа от безопасни места за паркиране за операторите в автомобилния транспорт в Трансевропейската пътна мрежа“, което беше завършено в началото на 2007 г.⁽³⁾

2.12 Беше отпусната начална помощ за пет примерни проекта. Основните цели са: определяне на общи изисквания за сигурни места за паркиране и построяването на няколко нови безопасни места за паркиране в най-малко две нови държави-членки. Сред основните въпроси, които следва да бъдат проучени, са моделите за публично-частни партньорства.

2.13 Европейската комисия ще направи оценка на пилотния проект веднага след неговото завършване през м. април 2009 г. Тя ще привлече пряко заинтересованите страни както при изготвянето на оценката, така и при изпълнението на проекта. През 2009 г. Комисията може да представи предложения за политика (законодателство, незадължителни актове, координация, обмен на добри практики и т.н.), основаващи се на изготвената оценка.

2.14. Парламентът е предвидил допълнително 2 милиона € в бюджета за 2007 г. за разработването на система за сертифициране на сигурни и безопасни места за паркиране.

(3) NEA Transport Research Training, Rijswijk, Нидерландия, м. януари 2007 г.

2.15 Наскоро ЕИСК разгледа накратко въпроса за сигурните и безопасни места за паркиране за професионалните водачи в становища TEN/217 ⁽⁴⁾ и TEN/270 ⁽⁵⁾.

2.16 Въпросът за наличието на места за паркиране се разглежда и в доклада на Европейския парламент относно „Управление на безопасността на пътната инфраструктура“ (2006/0182/COD, предварителна редакция) от 20 март 2007 г.

3. Специфични бележки

3.1 Комитетът смята, че с определянето на правила за време за управление и почивка Комисията е поела също и отговорността да даде възможност на професионалните водачи да спазват тези правила. Това означава, че покрай основните европейски магистрали трябва да бъдат предвидени подходящи места за паркиране на такова разстояние едно от друго, че водачите да могат своевременно да ползват предписаното им време за почивка.

3.2 Критериите за такива подходящи места за паркиране, разработени от Международния съюз на автомобилния транспорт и Европейската федерация на транспортните работници през м. март 2006 г., са добре подбрани и приложими. Те отразяват адекватно няколко от направените в проучването за осъществимост политически препоръки, споменати в т. 2.10 по-горе. Критериите обхващат два вида места за почивка: един, който отговаря на най-основни нужди и друг, който да бъде разполаган на централни стратегически пунктове и който изисква повече задължителни съоръжения. Международният съюз на автомобилния транспорт и Европейската федерация на транспортните работници са предложили допълнително други съоръжения или услуги, които са силно препоръчителни или се осигуряват по избор от операторите на местата за почивка, в зависимост от степента на търсене. Комитетът е на мнение, че критериите отразяват правилен баланс между съображенията, касаещи безопасността по пътищата, сигурността на водачите и товарите и безопасните и здравословни условия на труд на водачите.

Брюксел, 30 май 2007 г.

3.3 Понастоящем в ЕС съществува недостиг на места за паркиране, които да отговарят на критериите на Международния съюз на автомобилния транспорт и на Европейската федерация на транспортните работници, както в „старите“, така и в „новите“ държави-членки. В Централна и Източна Европа те следва да бъдат включени в етапа на планиране и строителство на нови магистрали. Следва да се обърне специално внимание на преминаването на границата при пресичане на външните граници на ЕС, където на водачите често се налага дълго да чакат.

3.4 Европейската комисия и държавите-членки следва спешно да обърнат внимание на този въпрос, като взимат предвид техните отговорности и правомощия. Комитетът отбелязва с интерес предприетите от Европейския парламент и Комисията инициативи и изразява надежда, че те ще доведат до скорошни действия от страна на Комисията и държавите-членки с оглед на изготвянето на политиките, които да бъдат разработени след завършването на упоменатите в т. 2.11 по-горе пилотни проекти.

3.5 Комитетът отбелязва със задоволство, че организираното гражданско общество и по-специално социалните партньори в сектора на автомобилния транспорт, са подхождали към въпроса за сигурните и безопасни места за паркиране по конструктивен и прагматичен начин. Той насърчава Комисията да проучи как те биха могли да подкрепят и подпомогнат осъществяването на тази инициатива и да подкрепи заинтересованите организации при подпомагането на членовете им за оптималното използване на съществуващите и новопостроените съоръжения за почивка. Например, Комисията би могла да ги подпомогне при събирането и осигуряването на по-добра информация относно съоръженията за почивка и да направи тази информация по-достъпна за техните членове, също и он-лайн. Друг пример е и системата за осигуряване на ежедневна информация за наличните свободни места за паркиране. Комисията, съвместно с държавите-членки и заинтересованите организации, би могла да разработи начини за своевременно информиране на водачите

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁴⁾ Становище относно „Сигурността на видовете транспорт“, CESE 1488/2005 от 12.12.2005 г., виж т. 3.10. ОВ С 65, 17.3.2006 г.

⁽⁵⁾ Становище относно „Управление на безопасността на пътните инфраструктури“, CESE 613/2007 от 26.4.2007 г., виж т. 4.8.