

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Към европейско пространство на пътна безопасност: стратегически насоки за безопасност на движението по пътищата до 2020 г.“ (становище по искане на Европейския парламент)

(2011/C 48/06)

Докладчик: г-н RANOCCHIARI

На 2 юни Европейският парламент реши, в съответствие с член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), да се консултира с Европейския икономически и социален комитет по темата

„Към Европейско пространство на пътна безопасност: стратегически насоки за безопасност на движението по пътищата до 2020 г.“

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, при своето становище на 6 септември 2010 г.

На 465-ата си пленарна сесия, проведена на 15 и 16 септември 2010 г. (заседание от 15 септември), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 128 гласа „за“, 4 гласа „против“ и 2 гласа „въздържал се“.

1. Заключение и препоръки

1.1 ЕИСК заявява отново, че целта на Третия европейски план за действие в областта на безопасността на движението по пътищата, а именно намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия със смъртен изход за периода 2001-2010 г. наполовина, беше много амбициозна. Всъщност, съгласно официалните статистически данни от 2008 г., пътнотранспортните произшествия със смъртен изход в държавите от ЕС-27 в сравнение с цифрите за 2001 г. са намалели с 28,4 %. Въпреки това последните данни на Комисията показват изненадващ напредък, който би могъл да доведе в крайна сметка до намаление с над 40 % през 2010 г.

1.2 Причините, поради които няма да бъде постигнато намаление на пътнотранспортните произшествия със смъртен изход с 50 %, се крият в съчетание от следните фактори:

1.2.1 на равнище Общност съществува единствено отговорността за изготвянето на плана за действие и насоките за изпълнение, а изпълнението на всички мерки по плана за действие е оставено на различните управленски равнища в държавите-членки;

1.2.2 прилагането и приваждането в изпълнение на мерките за безопасност на движението по пътищата се различават в отделните страни;

1.2.3 няма единно тълкуване на статистическите данни за безопасността на движението по пътищата във всички страни от ЕС;

1.2.4 през последното десетилетие беше поставен силен акцент върху приваждането в изпълнение вместо върху образованието и обучението за всички ползватели на пътищата;

1.2.5 на държавите-членки не бяха поставени междинни цели и не беше обърнато специално внимание на различните равнища на риск в отделните държави-членки, налагащи изготвянето на пътна карта за всяка страна поотделно.

1.3 Що се отнася до мерките за „пасивна и активна безопасност“, заключението на ЕИСК е, че през последното десетилетие е настъпило съществено подобрене, по-специално благодарение на въвеждането от страна на автомобилния сектор на широка гама от иновации, свързани с техническата безопасност, в пътническите и тежкотоварните автомобили. В бъдеще могат да се определят по-високи стандарти за безопасност и следва да се предприемат мерки с оглед на неотдавнашното въвеждане на пазара на много евтини пътнически автомобили, които едва отговарят на стандартите за безопасност.

1.3.1 Още по-лошо е положението по отношение на евтините мотопеди и мотоциклети, внасяни предимно от Югоизточна Азия, които често не отговарят на европейските изисквания за типово одобрение. Това е от първостепенно значение, като се има предвид че за водачите на двуколесни моторни превозни средства съществува 18-20 пъти по-голяма вероятност от тежко нараняване по пътищата отколкото за водачите на автомобили и че поради претовареността на трафика в градовете хората все повече използват двуколесни моторни превозни средства за придвижване до и в рамките на града.

1.4 Анализирайки постигнатия през последното десетилетие напредък по отношение на подобряването на безопасността на пътната инфраструктура, ЕИСК стига до заключението, че можеше да се постигне много повече. Най-важната стъпка напред беше Директивата на Съвета относно минималните изисквания за безопасност за тунелите, която оказва много положително въздействие в цяла Европа. Но за сметка на това не беше постигнат значителен напредък по отношение на пътищата в селските райони и второстепенните пътни мрежи, където се случват над 50 % от пътнотранспортните произшествия със смъртен изход.

1.5 С оглед постигане на по-добри резултати ЕИСК препоръчва в Четвъртия европейски план за действие в областта на безопасността на движението по пътищата до 2010 г. да бъдат взети под внимание следните аспекти:

1.5.1 предвид споделяната отговорност между ЕС и държавите-членки е необходима силна политическа ангажираност;

1.5.2 нужни са хармонизирани, подробни статистически данни за безопасността на движението по пътищата за ЕС-27;

1.5.3 следва да се определят цели по отношение на тежко ранените ползватели на пътищата и да се приеме общо определение на тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия;

1.5.4 необходима е по-строга политика на Общността по отношение на хармонизирането и регулирането на мерките за безопасност на движението по пътищата, съчетана с подпомагане на държавите-членки, за да се гарантира задължителното подобро и по-бързо прилагане на мерките за безопасност на движението по пътищата от тяхна страна, включително въвеждането на паневропейската система за спешни повиквания „eCall“, ако доброволният подход не дава резултати;

1.5.5 следва да се отдели по-голямо внимание на диференцираното образование и обучение за всички ползватели на пътищата, особено за по-младите и по-възрастните, както и за други уязвими ползватели като водачи на двуколесни моторни превозни средства, велосипедисти и пешеходци;

1.5.6 всички работодатели (особено тези в частния сектор), които ръководят автомобилни паркове, следва да бъдат включени в настоящи или бъдещи проекти в области като насърчаването на добри практики за намаляване на произшествията при придвижването към работното място, да насърчават служителите си да се преориентират към обществения транспорт и да разработват политики за безопасност на автомобилните паркове. Очакваният стандарт ISO 39001 за безопасност на движението по пътищата на работното място ще бъде важен инструмент за тази цел;

1.5.7 необходимо е законодателство на ЕС за уязвимите категории ползватели на пътищата. Например необходимо е ново типово одобрение е за двуколесните моторни превозни средства, което да включва задължението тези над 150 cm³ да бъдат снабдени с антиблокираща или комбинирана спирачна система, с устройство за автоматично включване на фаровете и въвеждането на прегледи за проверка на техническата им изправност и на последващо обучение на техните водачи при преразглеждането на директивата относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства;

1.5.8 по отношение на развитието на инфраструктурата ЕИСК препоръчва новият план за действие да включва цел за повишаване на равнището на безопасност на трансевропейската пътна мрежа, както и това на най-малко 25 % от останалите пътища до нейното равнище;

1.5.9 планът за действие следва да включва амбициозни, но реалистични цели и да предлага не само обща цел за намаляване на общия брой произшествия със смъртен изход, но и конкретни цели по отношение на тежките наранявания и уязвимите ползватели на пътищата като пешеходците, велосипедистите и водачите на двуколесни моторни превозни средства. По отношение на общите цели ЕИСК посочва, че равнището на риска в отделните държави-членки на ЕС се различава значително и поради това предлага настойчиво да се определят

диференцирани цели за намаляване на произшествията със смъртен изход до 2020 г., които да се основават на подадените от държавите-членки данни за 2010 г.;

1.5.10 ЕИСК е убеден, че за да се осигури постигането на описаните в плана за действие цели, е необходим ежегоден мониторинг от страна на ЕС. За тази цел ЕИСК предлага да се създаде Европейска агенция за безопасност на движението по пътищата, която да наблюдава и проследява изпълнението на плана за действие в сътрудничество с определени от държавите-членки представители, отговарящи за тези въпроси.

1.6 Не на последно място ЕС трябва да установи здрава и постоянна връзка с обявеното от ООН „десетилетие на действията за безопасност на движението по пътищата“ и следва да се стреми към водеща позиция в световен мащаб в областта на безопасността на движението по пътищата.

2. Въведение

2.1 На 28 април 2010 г. Брайън Симпсън, председател на Комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на Европейския парламент, написа писмо до председателя на Европейския икономически и социален комитет Марио Сепи, в което отправи искане за проучвателно становище относно безопасността на движението по пътищата, съгласно член 124 от Правилника за дейността на Европейския парламент.

2.2 В писмото си г-н Симпсън се позовава на новата работна програма на Комисията за 2010 г., публикувана на 31 март 2010 г., която включва предложение за разработване на нов пакет за безопасност на движението по пътищата с цел създаване на „европейско пространство на пътна безопасност“.

2.3 Той отправя към ЕИСК искане да разгледа известен брой основни въпроси, свързани с изминалото десетилетие, а именно: доколко ефективни са били политиките на равнище ЕС за постигане на промяна в поведението на ползвателите на пътищата и подобряване на пасивната безопасност на моторните превозни средства и пътната инфраструктура; в каква степен тези политики са били въведени от държавите-членки и накрая, какво е необходимо за създаването на истинско „европейско пространство на пътна безопасност“ във всичките 27 държави-членки.

2.4 През 2001 г. Комисията публикува Бялата книга за транспорта, последвана от плана за действие през 2003 г., като и двата документа се основават на целта за намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия със смъртен изход наполовина до 2010 г.

2.5 Последните налични данни от 2008 г. показват намаление на пътнотранспортните произшествия със смъртен изход с 36,8 % в ЕС-15 и с 28,4 % в ЕС-27 в сравнение с цифрите за 2001 г. Това намаление е значително, но за съжаление определената от Комисията цел от 50 % няма да бъде постигната. Съвсем наскоро Комисията публикува данните за 2009 г. и прогнози за 2010 г., които не се различават много от първоначалната цел, като се очаква общото намаление за 2010 г. да надхвърли 40 %.

2.5.1 Ако тези значителни резултати бъдат постигнати, според ЕИСК, това ще стане по-скоро благодарение на влизането в сила на приетото неотдавна законодателство в областта на безопасността на движението по пътищата и подобренията по отношение на безопасността на автомобилите, отколкото на промяна в поведението на ползвателите на пътища, където все още предстои много работа.

2.6 За да се знае какви мерки следва да бъдат включени в новата стратегия, е важно да се разбере кои политики и инициативи са се оказали ефективни през последното десетилетие и кои не.

2.7 Планът за действие на Комисията за последното десетилетие беше насочен към три ключови аспекта:

- промени в индивидуалното поведение като напр. използване на предпазни колани, детски седалки, мобилни телефони и отказ от шофирането в нетрезво състояние;
- подкрепа за инициативи на промишлеността за разработване и пускане на пазара на по-безопасни автомобили;
- мерки за подобряване на инфраструктурата, например чрез подобряването на проектирането на пътищата и тунелите и хармонизирането на усъвършенствените системи за бърза помощ във всички държави-членки.

2.8 От април до юли 2009 г. Европейската комисия проведе публични консултации с цел привличане на европейските граждани и съответните власти на национално, регионално и местно равнище, както и бизнес средите и професионалните сектори в набелязването на най-важните проблеми, свързани с безопасността на движението по пътищата, които трябва да бъдат разгледани в плана за действие в областта на безопасността на движението по пътищата за периода 2011-2020 г. и приоритетните действия, които могат да бъдат предприети в търсенето на решение относно неприемливите и скъпоструващи равнища на смъртност и тежки наранявания по пътищата в целия ЕС.

2.9 ЕИСК споделя мнението на Комисията по транспорт и туризъм, че преди да се приеме нов план за действие в областта на безопасността на движението по пътищата, следва да се направи оценка на ефикасността на досегашните политики, Бялата книга за транспорта на Комисията от 2001 г. и плана за действие от 2003 г.

2.10 Тази оценка може да се направи, наред с другото, и като се използва актуалната информация и изразените по този въпрос позиции в становищата на ЕИСК през последните години. В тези становища се посочва ясно, че ЕИСК смята подобряването на безопасността на движението по пътищата за един от основните въпроси в транспортната политика, който заслужава да бъде изведен на предно място в програмите на държавите-членки дори и в период на икономически ограничения.

2.11 Междувременно се случва нещо важно в световен мащаб. След първата световна министерска конференция по безопасността на движението по пътищата („Време за действия“),

проведена през ноември 2009 г. в Москва, Генералната асамблея на ООН обяви периода 2011-2020 г. за „десетилетие на действията за безопасност на движението по пътищата“, с цел да стабилизира и впоследствие да намали равнището на пътнотранспортните произшествия със смъртен изход по света, които понастоящем придобиват наистина епидемични мащаби с над един милион убити и около 20 милиона тежко ранени всяка година, 90 % от които в страни с ниски и средни доходи. В световен мащаб икономическите последици от подобна „пандемия“ се оценяват на стойност, възлизаща между 1 % и 3 % от съответния БВП на различните страни. В Европа цената, която обществото трябва да плати през 2009 г., беше 130 милиарда евро.

2.12 Във връзка с горепосоченото ЕИСК смята, че като се възползва от набраната инерция, ЕС има възможността да заеме водеща позиция в световен мащаб в областта на безопасността на движението по пътищата посредством новия план за действие в областта на безопасността на движението по пътищата и този шанс не бива да се пропуска.

3. Общи бележки

3.1 ЕИСК трябва да изтъкне, че от първостепенно значение за оценката на ефикасността на досегашните политики в областта на безопасността на движението по пътищата е наличието на съпоставими количествени и качествени статистически данни по отношение на безопасността на движението по пътищата от страните от ЕС-27. Понастоящем всяка държава-членка предоставя на ЕС основни данни за безопасността на движението по пътищата, но предоставяната от няколко държави-членки информация не се отличава с необходимото качество и задълбоченост и не позволява да се направи разграничение между ползвателите на пътищата, категориите пътища, метеорологичните обстоятелства и тежестта на нараняването.

3.2 Като се има предвид, че през последните 30 години трафикът по пътищата в ЕС се е утроил, ЕИСК приветства значителния напредък, постигнат от ЕС за изпълнението на целта за намаляване наполовина на броя на пътнотранспортните произшествия със смъртен изход до 2010 г. Както посочи ЕИСК в становището си относно транспортната безопасност за периода 2003-2010 г., прието на 10 декември 2003 г., това беше амбициозна цел още в Европа с 15 държави-членки, но би било още по-трудно да се постигне в разширена Европа.

3.3 ЕИСК посочва, че докато ЕС си постави много амбициозна цел за намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия със смъртен изход, не беше определена подобна цел за тежките наранявания на ползвателите на пътищата. Между 2001 г. и 2008 г. броят на тежко ранените ползватели на пътища в ЕС-27 намаля само с 18 %. Така че, за да се постигне решително намаление в това отношение, новият план за действие на Комисията ще трябва да включва мерки за тази цел и те трябва да се приложат от държавите-членки веднага след като се постигне съгласие относно общо определение на тежките и леките наранявания.

3.4 По отношение на това доколко ефективни са били политиките на равнище ЕС за постигането на промяна на поведението на ползвателите на пътищата през последното десетилетие, трябва да се има предвид, че на равнище Общност се вземат единствено решенията за плана за действие и насоките за изпълнение, а за прилагането на всички мерки по плана за действие отговарят различните управленски равнища в държавите-членки съгласно принципа на субсидиарност.

3.5 Ако всички държави-членки прилагаха изброените в плана за действие мерки по сходен начин, те щяха да се сблъскат с по-малко проблеми, но за съжаление опитът показва, че случаят не е такъв поради големите различия в равнището на безопасност на движението по пътищата, които продължават да съществуват между отделните държави-членки. Прилагането и привеждането в изпълнение на мерките в областта на безопасността на движението по пътищата в отделните страни се различават и според ЕИСК една по-строга политика на равнище Общност несъмнено би довела до по-ефективни резултати.

3.6 Ето защо ЕИСК подчертава значението на разработването и прилагането на по-амбициозна програма за хармонизиране и регулиране, съчетана с подпомагане на държавите-членки, за да се гарантира по-доброто и по-бързото въвеждане на мерките за безопасност на движението по пътищата от тяхна страна. В тази връзка решение на проблема би могло да бъде създаването на Европейска агенция за безопасност на движението по пътищата.

3.6.1 На практика съществуват агенции за безопасността на всички останали видове транспорт, освен за автомобилния. Агенцията за безопасност на движението по пътищата трябва да бъде малък изпълнителен орган, подпомаган постоянно от представители, отговарящи за безопасността на движението по пътищата, определяни от държавите-членки.

3.6.2 Според ЕИСК, като използва съществуващите органи като Европейската служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата (ERSO), агенцията трябва по-ефикасно да извършва изпълнителни функции в областта на безопасността на движението по пътищата. Тя би могла например всяка година да преглежда картата на „черните места“, като обозначава опасните пътища и съобщава резултатите на ползвателите на пътищата в ЕС, както вече беше поискано от ЕИСК в предишно негово становище⁽¹⁾. Освен това агенцията би могла да подпомага националните и местните групи за безопасност на движението по пътищата, като насърчава и разпространява най-добрите практики в целия ЕС.

3.6.3 От друга страна агенцията би могла да следи за интегрирането на безопасността на движението по пътищата в други политики на ЕС, свързани с този въпрос, като образование, здравеопазване и околна среда и да подготви пътна карта с краткосрочни и средносрочни приоритети, което би позволило да се преодолее едни от основните недостатъци на предишния план.

3.7 Анализирайки промените в поведението на ползвателите на пътищата през последното десетилетие, може да се заключи, че над половината от пътнотранспортните произшествия със смъртен изход се дължат непосредствено на фактори, свързани с поведението, като неспазване на ограниченията за скорост, младост и липса на опит на водачите и шофиране в нетрезво

състояние. Според ЕИСК образованието, прилагането и обучението са от еднакво значение и си оказват взаимно влияние, но в крайна сметка образованието е решението, което може да доведе до оптимален резултат.

3.8 ЕИСК посочва, че един от трите ключови аспекта на плана за действие на Комисията за последното десетилетие беше „промени в индивидуалното поведение“. Като се има предвид нарастването на броя на превозните средства по пътищата през последното десетилетие, политиката в тази област следва да се укрепи.

3.9 Освен това трябва да се има предвид, че някои категории уязвими ползватели на пътищата като мотоциклетисти, велосипедисти и пешеходци все още са изложени риск в непропорционално висока степен. ЕИСК препоръчва да се засили образованието по въпросите на движението, съчетано с всеобхватна регулаторна рамка за типово одобрение за двуколесните моторни превозни средства и последващо обучение за водачите на двуколесни моторни превозни средства като мярка за повлияване на поведението на тези категории ползватели на пътищата.

3.10 Освен това е важно да се осъзнае, че населението на ЕС застарява и политиката за безопасност на движението по пътищата следва да се съсредоточи върху конкретни мерки като интелигентни транспортни системи, адаптирани превозни средства и инфраструктура, повишаване на съзнанието и образование.

3.11 ЕИСК препоръчва през следващото десетилетие политиката да се съсредоточи върху диференцираното образование, обучение и тестово изпитване на всички ползватели на пътищата, особено на „рисковите“ групи – по-младите и по-възрастните хора и уязвимите категории ползватели на пътищата като мотоциклетисти, пешеходци и велосипедисти.

3.12 Политиката на равнище ЕС следва да бъде изложена в план за действие за безопасността на движението по пътищата, съдържащ ясни и строги препоръки и насоки за прилагане от държавите-членки. Следва да има и ежегодно подаване на обратна информация към Комисията под формата на ясно определени статистически данни, за да има възможност за бърза реакция. Същевременно Комисията следва да прикани настоятелно държавите-членки да въведат съществуващото и бъдещото законодателство в областта на безопасността на движението по пътищата във възможно най-кратки срокове.

4. Специфични бележки

4.1 Голямото предизвикателство, което трябва да преодолее една успешна политика за безопасност на движението по пътищата, се крие в сътрудничеството между властите на европейско, национално и местно равнище. Докато напредък в областта на техническите въпроси може да бъде постигнат с приемането и прилагането на законодателство на равнище ЕС, напредък по отношение на промяната в поведението на ползвателите на пътищата може да бъде постигнат само на национално равнище. Ето защо наличието на строги насоки на ЕС и ежегодното подаване на обратна информация от държавите-членки към Комисията изглеждат от решаващо значение.

⁽¹⁾ ОВ С 80, 30.3.2004 г., стр. 77-80.

4.2 Анализирайки ефикасността на политиката на равнище ЕС по отношение на промяната на поведението на ползвателите на пътищата през последното десетилетие, ЕИСК заключава, че по причини, свързани със субсидиарността, съчетани с липса на възможности за мониторинг, политиката на ЕС не беше напълно успешна. Обучението и непрекъснатото образование са основните средства за оказване на влияние върху поведението в положителна посока, особено това на по-младите водачи и възрастните ползватели на пътищата. Държавите-членки въведоха тези мерки по различен и понякога неадекватен начин.

4.3 ЕИСК е убеден, че политиката по отношение на тези видове поведение през следващото десетилетие следва да бъде съсредоточена в областта на обучението и образованието за всички категории ползватели на пътища във всички държави-членки. Например въвеждане на минимален брой часове задължително обучение в областта на правилата за движение в училищата и насърчаване на хората, на доброволна основа, да задълбочават непрекъснато тези знания.

4.4 Държавите-членки следва да разработят редовни, целенасочени кампании за повишаване на съзнанието и повлияване на поведението на ползвателите на пътищата, по въпроси, свързани с безопасността на движението по пътищата, включително взаимното уважение, предпазното оборудване, скоростта и проблемите, свързани с алкохола и упойващите вещества, наред с акцент върху привеждането в изпълнение.

4.5 В новия план за действие следва да се обърне специално внимание на различаващите се равнища на риска, свързан с безопасността на движението по пътищата в отделните европейски страни. През 2008 г. равнището на риск в страните с високо равнище на риск е било до 4 пъти по-високо от това на страните с ниско равнище на риск. За страни, чието равнище на риск е значително над средното за ЕС, следва да се определят по-висока цел за намаляване на пътнотранспортните произшествия със смъртен изход и тежки наранявания, като се определят диференцирани цели за намаляване на пътнотранспортните произшествия със смъртен изход за 2020 г., въз основа на данните за 2010 г.

4.6 През последното десетилетие се наблюдава значително подобрение на „пасивната и активната безопасност“, особено с въвеждането на широка гама от мерки за техническа безопасност в пътническите и тежкотоварните автомобили от страна на автомобилния сектор. Проекти в областта на НИРД, финансирани от рамковите програми на ЕС, биха могли да доведат до по-нататъшни подобрения в технологиите за интелигентни транспортни системи.

4.7 Във връзка с икономическата криза се появи ново, все по-опасно явление: въвеждането на пазара на твърде евтини пътнически автомобили, които едва отговарят на минималните стандарти за безопасност. За да се гарантира и подобри безопасността, би могло да се повиши равнището на безопасност на съществуващия автомобилен парк, като автомобилите се снабдят с новите устройства за безопасност, където това е възможно. Необходимо са периодични прегледи и годишни проверки. Положението в сектора на двуколесните моторни превозни средства е още по-лошо и там наблюдението на пазара и периодичните проверки са от първостепенно значение⁽²⁾. ЕИСК е убеден, че ЕС трябва да реагира като определи по-високи стандарти на безопасност.

4.8 Във връзка с гореизложеното е необходимо ново законодателство на равнище ЕС за типово одобрение за двуколесните моторни превозни средства, включително задължението тези над 150 см³ да бъдат снабдени с антиблокираща или комбинирана спирачна система и въвеждането на прегледи за проверка на техническата им изправност и последващо обучение на техните водачи при преразглеждането на директивата относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства. Освен това ЕС следва да подкрепя кампании за повишаване на съзнанието, за да се гарантира спазването на основните правила за безопасност.

4.9 Начинът, по който се проектират пътищата и крайпътното пространство, играе важна роля при произшествията. Проучванията в тази област показват, че пътната инфраструктура има роля в около 30 % от произшествията. Така че и тук има голямо поле за действие. Оказва се, че основните препятствия за постигането на по-голяма безопасност са свързани не само с финансови ограничения, но и с обща липса на съзнание. Статистическите данни показват, че често най-опасни са пътищата в селските райони. Финансирането от ЕС (Трансевропейска пътна мрежа, структурни фондове) трябва да бъде обвързано с изграждането на безопасни пътища. Във всички случаи е от основно значение при проектирането, изграждането и поддръжката на пътната инфраструктура да се отчита и безопасността на двуколесните моторни превозни средства.

4.10 ЕИСК стига до заключението, че най-ефикасната мярка за постигане на по-безопасна инфраструктура през последното десетилетие се съдържа в едно от предложенията на Третата програма за действие за безопасност на движението по пътищата: Директивата относно минималните изисквания за безопасност за тунелите (2004/54/ЕО). Въвеждането на тази директива оказва силно въздействие в целия ЕС.

4.11 Що се отнася до развитието на инфраструктурата, за следващото десетилетие ЕИСК препоръчва планът за действие да включва цел за повишаване на равнището на безопасност на Трансевропейската пътна мрежа, както и това на най-малко 25 % от останалите пътища до нейното равнище. Решение на Съвета относно изменение на Директивата относно управлението на безопасността на инфраструктурата, което да съдържа обвързващи технически приложения и да разширява нейния обхват (включвайки и пътища извън Трансевропейската пътна мрежа) и приемането на европейски насоки за безопасна градска пътна инфраструктура също биха допринесли в значителна степен за безопасността на движението по пътищата. В краткосрочен план ЕС трябва да насърчи бързото приемане от страна на всички държави-членки на четирите мерки, съдържащи се в директивата за инфраструктурата: оценка на въздействието на безопасността на движението по пътищата, одит на безопасността на движението по пътищата, управление на безопасността на мрежата и проверка на безопасността.

4.12 С оглед на споделената отговорност ЕИСК е убеден, че силната политическа ангажираност е необходимо условие за създаване на истинско „пространство на пътна безопасност“ във всичките 27 държави-членки. Политиците на равнище ЕС, но също и на национално и регионално равнище в държавите-членки трябва да бъдат убедени в това колко е важно да работят заедно за въвеждането на краткосрочни и дългосрочни законодателни промени, съпътствани от масови информационни кампании. Използването до опита на основните участници в областта на безопасността на движението по пътищата от частния сектор в Европа ще породи подкрепа и ще се окаже ефективно от гледна точка на разходите.

(²) ОВ С 354 от 28.12.2010 г., стр. 30.

4.13 Що се отнася до частния сектор, като се има предвид, че пътуванията по работа и придвижването до работното място представляват основен източник на риск, важна стъпка в правилната посока може да бъде направена от работодателите, управляващи фирмени автомобилни паркове. Всъщност мерките за намаляване на пътнотранспортните произшествия със смъртен изход следва да обхващат всички случаи на шофиране по професионални причини и да надхвърлят сектора на автомобилните товарни превози.

4.13.1 Работодателите в частния и в публичния сектор следва да насърчават добрите практики за намаляване на произшествията при придвижванията до работното място, като насърчават служителите си да се преориентират към обществен транспорт, когато това е възможно, като разработват насоки за безопасност на автомобилните паркове и осъществяват мониторинг на резултатите, свързани с безопасността на автомобилните паркове. Добър пример в това отношение е проектът PRAISE⁽³⁾, съфинансиран от Европейската комисия, чиято цел е постигане на напредък в управлението на безопасността на движението, свързано с работата и осигуряването на съответните умения за работодателите. Този въпрос може да представлява интерес и за Европейската агенция за безопасност и здраве при работа (EU-OSHA).

4.13.2 В същия дух понастоящем се разработва нов международен стандарт ISO 39001 за безопасност на движението по пътищата на работното място, който би трябвало да бъде готов до края на 2011 г. Европейската комисия следва да прикани всички страни, подписали Европейската харта за пътна безопасност, да получат сертифициране по ISO 39001 колкото е възможно по-бързо.

4.14 Сред другите условия за изграждане на „пространство на пътна безопасност“ са: по-голямо количество съпоставими статистически данни за държавите-членки, обратна информация, подавана ежегодно от държавите-членки към Комисията, изграждането на система за мониторинг и проследяване на равнище ЕС посредством Европейска агенция за безопасност на движението по пътищата, правилно и бързо прилагане на законодателството на ЕС от всички държави-членки, по-голям акцент върху обучението и непрекъснатото образование и специално внимание, насочено към по-младите и по-възрастните ползватели на пътищата.

4.15 Според ЕИСК планът за действие следва да съдържа амбициозни, но реалистични цели. По политически причини, както и досега, целта за следващото десетилетие следва да бъде обща. ЕИСК няма да се намесва в дискусиата относно намаляването на броя на пътнотранспортните произшествия със смъртен изход, предлагайки конкретно цифрово изражение, но настоятелно препоръчва да се определят и конкретни цели за намаляване на тежките наранявания и на броя на по-уязвимите ползватели на пътища като пешеходци, велосипедисти и водачи на двуколесни моторни превозни средства, участници и ранени в пътнотранспортни произшествия.

4.16 Освен това ЕС, евентуално посредством Европейската агенция за безопасност на движението по пътищата, следва да определи не само дългосрочната цел, но и междинни цели, като стартира програма за техническа помощ в подкрепа на държавите, показващи по-слаби резултати, в разработването на национални стратегии за намаляване на произшествията.

Брюксел, 15 септември 2010 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE е акроним на Предотвратяване на пътнотранспортните произшествия и нараняванията за безопасността на работниците. (www.etsc.eu/PRAISE.php)