

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020

COM(2010) 389 final

(2011/C 132/19)

Raportor: **dl Jan SIMONS**

La 20 iulie 2010, în conformitate cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020

COM(2010)389 final.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 1 martie 2011.

În cea de-a 470-a sesiune plenară, care a avut loc la 15 și 16 martie 2011, (ședința din 16 martie 2011), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 158 de voturi pentru, 2 voturi împotrivă și 4 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul apreciază că scăderea numărului victimelor din trafic are o mare importanță socială și își exprimă acordul față de obiectivul ambițios al Comisiei de a reduce acest număr în perioada 2011-2020 la jumătate în raport cu anul 2010.

1.2 Comitetul atenționează că este de dorit introducerea de obiective diferențiate pentru diferitele state membre, deoarece riscurile variază mult între acestea.

1.3 În opinia Comitetului, supravegherea punerii în practică a programului trebuie efectuată de o agenție europeană pentru siguranța rutieră, înființată special, sau de un centru paneuropean de observare și supraveghere, în cadrul căruia trebuie să activeze și experți în materie de siguranță rutieră numiți de statele membre.

1.4 Această agenție sau centru paneuropean de observare și supraveghere ar trebui să aibă ca sarcină efectuarea unei monitorizări anuale pentru a se garanta realizarea obiectivelor definite în program.

1.5 Comitetul atrage atenția asupra următoarelor condiții care trebuie îndeplinite pentru ca obiectivul Comisiei de a reduce numărul deceselor din traficul rutier la jumătate să poată fi atins până în 2020:

- existența unui spirit de conducere politic puternic;
- disponibilitatea unor date statistice uniforme și detaliate;
- formularea de obiective în ceea ce privește participanții la trafic răniți grav și definirea *vătămării corporale grave*;
- existența unei politici comunitare mai stricte în materie de armonizare și stabilire a măsurilor pentru siguranța rutieră;
- mai multă atenție și o educație diferențiată în special a grupurilor de participanți la trafic vulnerabili, cum sunt persoanele tinere, cele în vârstă sau persoanele cu dizabilități, precum și conducătorii de vehicule motorizate pe două roți, bicicliștii și pietonii;
- implicarea tuturor angajatorilor aflați în posesia unui parc auto propriu în punerea în aplicare a „celor mai bune practici”;
- introducerea unor măsuri legislative comunitare care încă lipsesc pentru grupurile vulnerabile de participanți la trafic;
- sporirea nivelului de siguranță în rețeaua de drumuri trans-europeană și în cel puțin 25 % din rețeaua de drumuri dinafara acesteia, până la nivelul TEN-T;

- asigurarea de cursuri speciale și suplimentare pentru polițiști, personalul de pe ambulanțe, pompieri, personalul de protecție civilă și personalul serviciilor de tractare a vehiculelor, pe scurt, pentru toate persoanele care acordă asistență în caz de accidente sau de pană, astfel încât calitatea acestui personal să rămână la cote ridicate, iar vehiculele acestora să poată fi utilizate în mod profesionist și să poată avea loc o îmbunătățire a procedurii administrative;
- asigurarea unei extinderi rapide a rețelei de parcuri sigure și păzite pentru șoferii profesioniști;
- pledează totodată pentru condiționarea contractelor de cunoștințele în domeniu ale șoferului și nu de prestațiile acestuia.

1.6 În ceea ce privește factorul uman în traficul rutier, Comitetul este de acord cu Comisia că educația și formarea continuă și asigurarea aplicării legii sunt esențiale pentru atingerea obiectivelor, Comitetul concentrându-și în special atenția asupra grupurilor vulnerabile.

1.7 În ceea ce privește asigurarea aplicării legii, Comitetul dorește să accentueze încă o dată că aici trebuie inclusă și aplicarea transfrontalieră a legii.

1.8 Comitetul se declară în favoarea introducerii următoarelor măsuri:

- extinderea legislației privind timpul de condus și de muncă al șoferilor la vehiculele de transport profesionale care cântăresc mai puțin de 3,5 tone;
- instalarea unor dispozitive de limitare a vitezei în vehiculele comerciale ușoare;
- dotarea camioanelor, camionetelor și autoturismelor cu etiloteste antidemaraj în cazul în care conducătorii acestora au fost condamnați pentru conducere sub influența alcoolului, precum și cu mijloace de detectare a utilizării de narcotice;
- introducerea de măsuri de siguranță active și pasive pentru vehiculele motorizate pe două roți;
- solicitarea ca toate statele membre să pună la dispoziție așa-numitele hărți „ale punctelor negre” și să asigure o aducere la zi anuală a acestora;
- extinderea sistemului eCall la alte vehicule, cum sunt vehiculele motorizate pe două roți;
- traducerea orientărilor politice strategice printr-un program de acțiune detaliat.

2. Introducere

2.1 Prin publicarea acestei comunicări, Comisia oferă conținut viziunii sale cu privire la evoluția siguranței rutiere pe perioada 2011-2020.

2.2 Prin orientările politice strategice cuprinse în comunicare, Comisia dorește să elaboreze un cadru general de coordonare și niște obiective ambițioase care să ghideze strategiile de la nivel local și național, astfel încât acțiunile descrise să fie puse în aplicare în mod cât mai eficient, la nivelul cel mai potrivit și cu ajutorul celor mai bune mijloace.

2.3 Comisia consideră că următoarele acțiuni trebuie să primească prioritate absolută:

- stabilirea unui cadru de cooperare structurat și coerent, care să se bazeze pe cele mai bune practici din statele membre, condiție necesară pentru punerea în aplicare eficientă a orientărilor în materie de siguranță rutieră pentru perioada până în 2020;
- dezvoltarea și stabilirea unei strategii cu privire la vătămări și la primul ajutor în caz de accident, ca răspuns la nevoia tot mai stringentă de a face să scadă numărul victimelor traficului rutier;
- îmbunătățirea siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor publice, în speță a motocicliștilor, statisticile fiind deosebit de îngrijorătoare în ceea ce privește numărul accidentelor în care este implicat acest grup.

2.4 Comisia arată că, în cazul acestei propuneri de orientări politice, s-a ținut cont de rezultatele celui de-al treilea Program de acțiune pentru siguranța rutieră 2001-2010, din care reiese că obiectivul ambițios de reducere la jumătate a numărului accidentelor mortale nu va putea fi, din păcate, atins. Cu toate acestea, mai ales în ultimii ani, s-a înregistrat treptat un progres.

2.5 Pentru a atinge obiectivul creării unui spațiu comun de siguranță rutieră, Comisia propune menținerea țintei de înjumătățire a numărului total de decese în traficul rutier în Uniunea Europeană în perioada 2011-2020, pornind de la cifra de referință a deceselor din 2010.

2.6 Având în vedere progresele înregistrate în perioada celui de-al treilea program de acțiune (o reducere a deceselor în trafic cu între 35 și 40 %), Comisia consideră că înjumătățirea numărului total al deceselor în următorii 10 ani reprezintă o creștere substanțială a ambițiilor în raport cu obiectivul pe care cel de-al treilea Program de acțiune nu a reușit să-l atingă.

2.7 Comisia încearcă să realizeze obiectivul pentru anul 2020 prin continuarea acțiunii, concentrate îndeosebi pe următoarele șapte obiective:

- îmbunătățirea educației și formării utilizatorilor drumului public;
- intensificarea supravegherii aplicării regulilor de circulație;

- realizarea unei infrastructuri rutiere mai sigure;
- asigurarea participării la trafic a unor vehicule mai sigure;
- promovarea utilizării tehnologiilor moderne pentru îmbunătățirea siguranței rutiere;
- îmbunătățirea serviciilor de intervenție în caz de urgență și a serviciilor de recuperare;
- protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumului public.

2.8 Pentru fiecare din țintele vizate, Comisia a formulat acțiuni concrete care ar trebui să ducă la reducerea avută în vedere a numărului de decese. Aceste acțiuni vor fi discutate în capitolele Observații generale și Observații specifice.

2.9 În ceea ce privește modul în care ar trebui realizate aceste obiective, Comisia nu are în vedere atât elaborarea de noi măsuri legislative, cât intensificarea monitorizării aplicării acquis-ului UE în ceea ce privește siguranța rutieră, crearea unui cadru de cooperare între statele membre și Comisie și stabilirea unor instrumente comune pentru monitorizarea și evaluarea eficienței politicii în domeniul siguranței rutiere.

3. Observații generale

3.1 Comitetul consideră că reducerea deceselor în traficul rutier are o mare importanță din punct de vedere social. Aceasta se poate observa din avizele adoptate pe această temă în decursul anilor ⁽¹⁾. De asemenea, în perioada ultimului plan de acțiune a avut loc cu adevărat o reducere semnificativă a numărului de decese. Ca atare, CESE se declară și acum de acord cu obiectivul – din nou ambițios – al Comisiei de a reduce numărul deceselor din traficul rutier în perioada 2011-2020 la jumătate în raport cu anul 2010.

3.2 Cu noua denumire „orientări strategice pentru politica în domeniul siguranței rutiere” în loc de „orientări strategice pentru siguranța rutieră”, Comisia dorește să sublinieze o mutație în filozofia sa, în sensul că accentul va cădea, în deceniul următor, nu atât pe elaborarea de noi propuneri legislative, cât pe detalierea și implementarea următoarelor trei principii: împărtășirea răspunderii, integrarea siguranței rutiere în celelalte direcții politice și realizarea aceluiași nivel de siguranță rutieră în toate țările UE.

⁽¹⁾ Avizul CESE privind siguranța rutieră 2003-2010, JO C 80 30.3.2004, p. 77; Avizul privind managementul siguranței infrastructurii rutiere JO C 168 20.7.2007, p. 71; Avizul privind facilitarea aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere JO C 77 31.3.2009, p. 70 și Avizul pe tema „Orientări strategice pentru siguranța rutieră până în 2020”, JO C 48 15.2.2011, p. 27.

3.3 Comitetul înțelege schimbarea de curs a Comisiei, având în vedere că cea mai mare parte a cadrului legislativ este definitivată. Cu toate acestea, planurile Comisiei de a elabora un cadru politic general și de a stabili obiective ambițioase care să ghideze strategiile naționale și locale nu sunt suficiente. În opinia Comitetului, pe lângă completarea legislației ⁽²⁾, este necesară o supraveghere din timp (anuală) și atentă a progreselor.

3.3.1 Comitetul ar aprecia, de asemenea, transpunerea orientărilor politice într-un program de acțiune detaliat, dotat cu calendare, instrumente de monitorizare și evaluări intermediare.

3.4 Comitetul este de părere că aceasta se poate efectua cel mai bine prin colectarea de date și supravegherea punerii în aplicare a celui de-al patrulea Plan de acțiune european ⁽³⁾, de comun acord cu reprezentanții numiți de statele membre în domeniul siguranței rutiere, ținându-se seama de aspectele menționate de Comitet în avizul transmis Parlamentului, elaborat de fapt înainte de comunicarea Comisiei. Comitetul nu-și manifestă nicio preferință între realizarea acestui lucru prin intermediul unei Agenții europene pentru siguranța rutieră sau prin intermediul unui centru european de observare și supraveghere. Comitetul a făcut următoarele recomandări pentru a asigura succesul programului 2011-2020:

3.4.1 asigurarea unui puternic spirit politic de conducere în virtutea răspunderii împărtășite de UE și de statele membre;

3.4.2 colectarea de date statistice mai uniforme și mai detaliate cu privire la siguranța rutieră în toate statele membre UE;

3.4.3 formularea de obiective cu privire la participanții la trafic grav răniți, fiind necesară stabilirea unei definiții comune a conceptului de *vătămare corporală gravă*;

3.4.4 elaborarea unei politici comunitare mai stricte în ceea ce privește armonizarea și stabilirea măsurilor de siguranță rutieră, pentru ca statele membre să poată implementa aceste măsuri mai bine și mai rapid;

3.4.5 mai multă atenție acordată educației și educarea diferențiată a tuturor participanților la trafic, dar mai ales a celor deosebit de vulnerabili, cum sunt persoanele tinere sau cele în vârstă, precum și conducătorii de vehicule motorizate pe două roți, bicicliștii și pietonii;

⁽²⁾ Pentru o enumerare a lacunelor, a se vedea punctul 4.8 din Avizul CESE pe tema „Orientări strategice pentru siguranța rutieră până în 2020”, JO C 48 15.2.2011, p. 27.

⁽³⁾ JO C 48 15.2.2011, p. 27, punctul 1.5 și următoarele.

3.4.6 implicarea tuturor angajatorilor aflați în posesia unui parc auto propriu în proiecte de reducere a numărului de accidente pe traseul casă-serviciu, prin elaborarea unei politici de siguranță pentru propriul parc auto și prin încurajarea personalului să utilizeze transportul în comun;

3.4.7 introducerea unor măsuri legislative comunitare pentru grupurile vulnerabile de participanți la trafic, cum ar fi noi cerințe pentru omologarea de tip a vehiculelor motorizate cu două roți, ABS pentru vehiculele motorizate cu două roți cu o capacitate de peste 150cc, obligativitatea unui sistem automat de aprindere a farurilor și - în cadrul revizuirii Directivei privind permisele de conducere - introducerea unor cursuri de îmborsărire a cunoștințelor și a unor controale tehnice;

3.4.8 nivelul de siguranță pe rețeaua rutieră transeuropeană și pe cel puțin 25 % din rețeaua din afara acesteia până la nivelul TEN-T ar trebui integrat ca obiectiv, în opinia Comitetului, în noul program;

3.4.9 în ceea ce privește obiectivul general al programului (înjumătățirea numărului de decese în traficul rutier), Comitetul atenționează că riscurile prezintă diferențe substanțiale în diferitele state membre, fiind de aceea recomandabilă, în opinia sa, introducerea unor obiective de reducere diferențiate.

3.5 Comitetul este conștient că, având în vedere diferențele în ceea ce privește riscurile din trafic dintre statele membre, măsurile pot fi diferite de la un stat membru la celălalt. Statele în care se poate deja vorbi de o reducere substanțială a victimelor din traficul rutier vor trebui să-și îndrepte în special atenția către factorul „uman”: educația, inclusiv cursurile de îmborsărire a cunoștințelor și aplicarea legii vor avea prioritate, în timp ce în statele în care încă nu se poate vorbi de o reducere drastică a victimelor din traficul rutier, pe lângă punctele deja menționate - educație, reîmborsărire a cunoștințelor și supraveghere a aplicării legii -, atenția va trebui să se îndrepte și către componentele structurale ale politicii pentru siguranța rutieră, cum ar fi îmbunătățirea infrastructurii și cerințele de siguranță pentru vehicule.

3.6 Comitetul se declară de acord cu viziunea Comisiei, conform căreia comportamentul participantului la trafic este, în final, factorul decisiv pentru eficiența politicii de siguranță rutieră și că, din acest motiv, constanța în formare, educare și aplicarea legii are o importanță esențială.

3.7 Va trebuie să se acorde o atenție specială acelor participanți la trafic care sunt *vulnerabili*, șoferilor tineri și neexperimentați și celor în vârstă care, dacă nu au beneficiat de cursuri de îmborsărire a cunoștințelor, nu sunt conștienți de modificările intervenite în regulamentul de circulație.

3.8 Totodată, Comitetul este de părere că în fiecare stat membru trebuie desfășurate periodic acțiuni de informare pentru a combate consumul de alcool la volan. Ar trebui să

se intensifice efortul de a se aplica legea, inclusiv la nivel transfrontalier.

4. Observații specifice

4.1 Comitetul recomandă să se stabilească atât de rapid pe cât posibil o definiție comună pentru conceptele *vătămare corporală gravă* și *leziune minoră* și, pe baza acestora, să se stabilească un obiectiv comun de reducere a numărului de vătămări în trafic, astfel încât aceste cifre să poată fi cuprinse în programul cu orizont 2020.

4.2 Propunerea Comisiei de a se asigura o îmbunătățire a educației și formării participanților la trafic, sub forma elaborării unei strategii comune pentru siguranța rutieră în materie de educație și formare, poate conta pe sprijinul Comitetului.

4.3 Totodată, programa școlilor de șoferi ar trebui să cuprindă într-o măsură mai mare elemente de *acordare a primului ajutor și comportament în caz de accidente*.

4.4 Comitetul dorește să atragă în special atenția asupra importanței *educației continue*, printre altele și din cauza faptului că regulile de circulație se pot modifica în cursul timpului.

4.5 Aceasta este necesară pentru toți participanții la trafic, dar în special pentru poliție, pompieri, personalul de protecție civilă, serviciile de tractare și de pe ambulanțe, pe scurt, pentru toate persoanele care oferă asistență în caz de accident sau de pană și la ale căror competențe speciale se face apel. Comitetul apreciază că foarte importante sunt formarea specială și îmborsărire periodică a cunoștințelor pentru acest tip de personal, atât în sens profesional, cât și administrativ, astfel încât calitatea acestor servicii să crească în mod constant.

4.6 Comitetul înțelege necesitatea consolidării eforturilor în direcția impunerii respectării regulilor de circulație, inclusiv în context transfrontalier. În avizul său „Facilitarea aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere”⁽⁴⁾, acesta a atras explicit atenția asupra faptului că, fără un control transfrontalier al aplicării regulilor de circulație nu se va putea realiza obiectivul Comisiei, așa cum este el formulat în cel de-al treilea plan de acțiune în domeniul siguranței rutiere. Comitetul își menține în întregime concluziile exprimate în avizul menționat.

4.7 Pe lângă instalarea de dispozitive limitatoare de viteză în camioane, deja obligatorie, Comitetul este de acord cu propunerea Comisiei de a se instala acest tip de dispozitiv și la camionete. Această măsură este necesară deoarece apar în trafic tot mai multe camionete, mai ales în sectorul curieratului, unde livrarea promptă este importantă și care, de aceea, se deplasează adesea cu viteză mare. În același timp, trebuie adaptat timpul de condus și de muncă la regulile aplicate transportului de marfă cu camioane care depășesc 3,5 tone ca greutate maximă.

⁽⁴⁾ Avizul CESE privind facilitarea aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere, JO C 77, 31.3.2009, p. 70;

4.8 Având în vedere că, în continuare, consumul de alcool la volan joacă un rol important în accidentele de circulație, Comitetul recomandă instalarea de etiloteste antidemaraj atât în camioane și camionete, cât și în autoturisme, în cazul în care conducătorul auto a fost condamnat pentru conducerea autovehiculului sub influența alcoolului.

4.9 Vehiculele motorizate cu două roți merită o atenție deosebită. Conducătorii acestui tip de autovehicule au de 18 până la 20 de ori mai multe șanse decât conducătorii de autoturisme să fie victima unei vătămări grave. Comitetul insistă asupra necesității ca Comisia să facă propuneri, cât mai rapid posibil, pentru favorizarea siguranței active și pasive a vehiculelor motorizate cu două roți.

4.10 Deoarece majoritatea accidentelor mortale au loc în oraș și pe drumuri secundare și provinciale, Comisia propune alocarea de resurse europene pentru proiecte de infrastructură care corespund directivelor cu privire la siguranța rutieră și securitatea în tuneluri. Comitetul își exprimă acordul cu această viziune și opinia că agenția europeană pentru siguranță rutieră care ar trebui înființată ar putea juca un rol important în identificarea drumurilor secundare sau provinciale care ar putea beneficia de cofinanțare europeană.

4.11 În avizele anterioare, Comitetul a pledat, printre altele, pentru:

- includerea în program a prevederii ca fiecare stat membru să elaboreze așa numitele hărți ale zonelor periculoase și să predea anual o versiune adusă la zi a acestora autorității europene competente;
- cu privire la politica în domeniul transporturilor cu orizont 2020 și la aspectele de siguranță, „armonizarea controalelor și amenziilor, integrarea reală a pieței interne, îmbunătățirile eficienței - printre altele, prin concepte modulare - acolo unde este cazul, (...) și (...) studii privind vitezele de deplasare și îmbunătățirea cauciucurilor”.

Comitetul dorește să sublinieze încă o dată importanța acestor observații.

4.12 Comitetul este în favoarea utilizării mai rapide de tehnologii avansate în autovehicule și insistă asupra utilizării pe scară mai largă, în toate statele membre, a sistemului eCall și pentru alte vehicule, ca de exemplu vehiculele motorizate pe două roți.

4.13 CESE își exprimă sprijinul pentru acțiunea Comisiei de a definitiva o strategie de acțiune în domeniul vătămarilor provocate de accidentele de circulație, în colaborare cu statele membre și cu alte părți implicate în siguranța rutieră, publice și private.

4.14 Așa cum a arătat Comitetul în avizele sale anterioare pe teme similare ⁽⁵⁾, trebuie să se acorde prioritate în cadrul programului protecției participanților la trafic vulnerabili. În opinia Comitetului, în acest grup ar trebui să fie cuprinși conducătorii de vehicule motorizate cu două roți, pietonii, bicicliștii, tinerii, grupul tot mai mare al persoanelor în vârstă și cel al persoanelor cu handicap.

4.14.1 Comitetul dorește, așa cum a arătat și într-un aviz anterior ⁽⁶⁾, să pledeze pentru o înmulțire rapidă a locurilor de parcare sigure și păzite pentru șoferii profesioniști, din motive de siguranță rutieră, de criminalitate asociată cu transportul de mărfuri și de sănătate și siguranță a șoferilor de camion. Comitetul pledează totodată pentru condiționarea contractelor de cunoștințele în domeniu ale șoferului și nu de prestațiile acestuia.

4.15 Comitetul avertizează cu privire la situațiile periculoase existente la anumite traversări de frontieră pentru șoferii de camioane. La anumite frontiere, mai ales la frontierele externe ale Uniunii, este o practică uzuală ca șoferii de camion să fie obligați să rămână în camioane sau în apropierea imediată a vehiculelor în timpul unei inspecții cu raze X a acestora. Nu este nevoie de explicații pentru a se înțelege că această obligație aduce cu sine grave pericole pentru șoferii implicați. O soluție ar fi să li se permită șoferilor să părăsească vehiculul în timpul inspecției, rămânând la o distanță sigură. Comitetul face în special apel la statele membre ca, în cadrul ședinței Grupului de lucru pentru siguranța rutieră al ONU de la Geneva, să discute și să rezolve această problemă.

Bruxelles, 16 martie 2011

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Staffan NILSSON

⁽⁵⁾ Avizul CESE pe tema „Orientări strategice pentru siguranța rutieră până în 2020”, JO C 48 15.2.2011, p. 27, Avizul CESE privind facilitarea aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere, JO C 77 din 31.3.2009, p. 70.

⁽⁶⁾ Avizul CESE privind politica europeană în materia siguranței rutiere și conducătorii auto profesioniști, JO C 175 27.7.2007, p. 88, pct. 1.1.