



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 4.6.2012
COM(2012) 258 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**cu privire la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu
oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în
Comunitate**

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**cu privire la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu
oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în
Comunitate**

CUPRINS

1.	Introducere	4
2.	Unghiurile moarte, cauză a accidentelor rutiere	5
3.	Legislația UE cu privire la câmpul vizual.....	5
3.1.	Directiva din 2003 privind omologarea de tip	6
3.2.	Directiva privind postechiparea	7
4.	Transpunerea directivei privind postechiparea	7
5.	Punerea în aplicare a directivei privind postechiparea.....	8
6.	Efectele postechipării cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort.....	9
6.1.	Metodologie pentru evaluarea rezultatelor obținute cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort	9
6.2.	Concluziile studiului	10
6.3.	Modalități de îmbunătățire a situației.....	11
6.3.1.	Măsuri pentru a îmbunătăți vehiculele	12
6.3.2.	Măsuri care îi vizează pe participanții la trafic	12
6.3.3.	Măsuri de îmbunătățire a infrastructurii.....	13
7.	Etape viitoare	13
8.	Concluzii	14
9.	Anexă	16

1. INTRODUCERE

În numeroase accidente rutiere sunt implicate vehicule mari ai căror conducători auto nu observă prezența altor participanți la trafic în imediata proximitate.

Accidentele respective survin deseori ca urmare a schimbării de direcție în intersecții, ramificații rutiere sau sensuri giratorii în situații în care conducătorii auto nu reușesc să-i vadă pe ceilalți participanți la trafic aflați în „unghi mort”. Unghiurile moarte sunt zonele din jurul unui vehicul care nu pot fi văzute de către conducătorii auto, nici direct privind pe fereastră, nici indirect cu ajutorul oglinzilor retrovizoare sau al altor dispozitive.

Deosebit de importante pentru siguranța rutieră sunt unghiurile moarte ale vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, adică vehiculele destinate transportului de mărfuri a căror masă maximă¹ este de peste 3,5 tone. Unghiurile moarte reprezintă o cauză importantă a accidentelor în care sunt implicate vehicule grele pentru transportul de mărfuri și utilizatori vulnerabili ai drumurilor, precum motocicliști, bicicliști și pietoni.

Evoluția tehnologică și o mai bună înțelegere a cauzelor accidentelor au determinat UE să adopte dispoziții legislative care vizează reducerea, cu ajutorul unor dispozitive adecvate, a numărului și a dimensiunilor unghiurilor moarte și, prin urmare, a numărului de accidente și decese. În conformitate cu Directiva 2003/97/CE², toate vehiculele noi puse în circulație în UE începând cu 27 ianuarie 2007 trebuie să fie echipate cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort.

În lumina unui studiu realizat în anul 2004³, Comisia a considerat că ar fi, de asemenea, rentabil să fie postechipate cu oglinzi retrovizoare de tipul celor necesare pentru vehiculele noi și vehiculele grele pentru transportul de mărfuri aflate deja în circulație.

Propunerea Comisiei a fost adoptată de către Parlamentul European și Consiliu prin Directiva 2007/38/CE⁴ privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, denumită în continuare în prezentul raport „directiva privind postechiparea”.

Prezentul raport a fost elaborat în conformitate cu articolul 5 din directiva privind postechiparea, care cere Comisiei să:

- prezinte un raport privind punerea în aplicare a directivei

¹ Masa maximă tehnic admisibilă.

² Directiva 2003/97/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 10 noiembrie 2003 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a dispozitivelor de vizibilitate indirectă și a vehiculelor echipate cu dispozitivele respective, de modificare a Directivei 70/156/CEE și de abrogare a Directivei 71/127/CEE, JO L 25, 29.1.2004, p. 1-45.

³ Analiza raportului cost-beneficiu al oglinzilor retrovizoare pentru unghiul mort:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/mirrors.pdf.

⁴ Directiva 2007/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 iulie 2007 privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate, JO L 184, 14.7.2007, p. 25-28.

- să analizeze dacă revizuirea legislației existente este necesară.

2. UNGHIURILE MOARTE, CAUZĂ A ACCIDENTELOR RUTIERE

Cercetările privind accidentele⁵ au arătat că unghiurile moarte sporesc riscul de accidente, fapt valabil în special pentru vehiculele grele pentru transportul de mărfuri și pentru participanții la trafic mai puțin vizibili, precum conducătorii de motociclete și motorete, bicicliștii sau pietonii, și că oglinzile retrovizoare și alte dispozitive care sporesc câmpul vizual și reduc sau elimină „unghiurile moarte” pot fi eficace în prevenirea acestor accidente într-o proporție semnificativă.

Acest fapt este valabil în special atunci când un vehicul greu pentru transportul de mărfuri efectuează ceea ce este cunoscut drept „o manevră critică” – de exemplu, când acesta virează spre dreapta (sau spre stânga în țările cu circulația pe partea stângă) și o motocicletă, motoretă sau bicicletă, se află în apropierea vehiculului greu pe partea pasagerului. Această manevră poate fi periculoasă și pentru pietoni, dar într-o măsură mai mică.

Printre celelalte manevre critice care pot fi efectuate de un vehicul greu pentru transportul de mărfuri se numără schimbarea benzii de circulație atunci când o motocicletă, motoretă sau bicicletă circulă de-a lungul său și demarajul în situația în care un utilizator vulnerabil al drumului, în special un pieton, se află în fața vehiculului greu pentru transportul de mărfuri.

Accidentele în care sunt implicate vehicule grele pentru transportul de mărfuri și bicicliști sunt mai frecvente în zonele urbane, în timp ce acelea în care sunt implicate motociclete au loc mai ales în zone neurbane.

Din cauza naturii foarte diversificate a modelelor de trafic din întreaga UE, este dificil să se determine numărul accidentelor și al deceselor care pot fi puse pe seama unghiurilor moarte. De asemenea, bazele de date referitoare la accidente, în general, nu includ informații care ar permite stabilirea unei legături de cauzalitate între un accident și un unghi mort. Prin urmare, numărul de accidente în care unghiul mort al vehiculului greu pentru transportul de marfă a jucat un rol decisiv poate fi evaluat doar prin anchete aprofundate.

Analiza costuri-beneficii menționată anterior a presupus că, în 56 % dintre accidentele în care este implicat un biciclist sau un conducător de motocicletă/motoretă, vehiculul greu pentru transportul de mărfuri vira spre dreapta (sau spre stânga într-o țară cu circulația pe partea stângă). S-a presupus, de asemenea, că 40 % dintre aceste accidente ar putea fi evitate prin dotarea vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri cu oglinzi retrovizoare cu câmp de vizibilitate sporit.

⁵

Studiu privind cauzele accidentelor camioanelor (ETAC 2007):
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/etac_exec_summary.pdf.

Pe această bază, în anul 2007 Comisia a estimat că aproximativ 400 de decese pe an ar putea fi puse pe seama unghiurilor moarte⁶.

3. LEGISLAȚIA UE CU PRIVIRE LA CÂMPUL VIZUAL

Legislația UE privind „omologarea de tip a sistemelor pentru vederea indirectă” datează din 1971. Primul act legislativ a fost Directiva 71/127/CEE⁷ privind oglinzile retrovizoare ale autovehiculelor. Această directivă a fost modificată printr-o serie de directive ulterioare pentru a include oglinzi retrovizoare mai performante și a impune instalarea acestora pe o gamă mai largă de vehicule.

3.1. Directiva din 2003 privind omologarea de tip

O schimbare semnificativă a cadrului juridic a fost făcută prin Directiva 2003/97/CE. Aceasta abrogă Directiva 71/127/CEE și stabilește cerințe obligatorii comune pentru oglinzile retrovizoare și, pentru prima dată, admite și alte sisteme pentru vederea indirectă.

În noua directivă, oglinzile retrovizoare sunt clasificate în șase categorii, în funcție de câmpul vizual. Unele dintre acestea sunt denumite „oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort” deoarece sunt concepute pentru reducerea sau eliminarea „unghiurilor moarte”. Acestea pot fi descrise pe scurt după cum urmează.

- (a) Oglinzi exterioare cu unghi larg, denumite oglinzi din „clasa IV”. Acestea acoperă o zonă pe ambele laturi ale vehiculului care începe mai aproape de poziția conducătorului auto și este pe lateral mai largă decât zona acoperită de oglinda retrovizoare normală („clasa II”).
- (b) Oglinzi exterioare de „proximitate” denumite oglinzi din „clasa V”. Acestea acoperă o zonă imediat adiacentă cabinei vehiculului pe partea pasagerului.
- (c) Oglinzi frontale denumite oglinzi din „clasa VI”. Acestea acoperă zona situată în fața vehiculului care nu poate fi văzută de la postul de conducere.

Noile cerințe pentru oglinzile cu unghi larg (clasa IV) și oglinzile de proximitate (clasa V) stabilite în directiva din 2003 au crescut în mod semnificativ câmpul vizual al conducătorului auto în comparație cu precedentă directivă. Suprafața solului acoperită de noile oglinzi din clasa IV a crescut cu 43 %, în timp ce suprafața acoperită de oglinzile din clasa V a crescut de peste două ori. Oglinzile din clasa VI au fost incluse în legislația UE pentru prima dată.

Figura 2 din anexa la prezentul raport sintetizează modificările câmpului vizual oferit de oglinzile din clasa IV (pe partea pasagerului) și de oglinzile din clasa V, în conformitate cu Directiva 2003/97/CE.

⁶ Document de lucru al serviciilor Comisiei de însoțire a propunerii de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate. Evaluarea completă a impactului. SEC(2006) 1238.

⁷ Directiva 71/127/CEE a Consiliului din 1 martie 1971 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la oglinzile retrovizoare ale autovehiculelor (JO L 68, 22.3.1971, p. 1-17).

În conformitate cu directiva respectivă, toate noile vehicule grele pentru transportul de mărfuri cu masa maximă mai mare de 7,5 tone trebuie să fie echipate cu oglinzi din clasele IV, V și VI începând cu 26 ianuarie 2007. Vehiculele grele pentru transportul de mărfuri având masa maximă mai mică de 7,5 tone trebuie echipate cu oglinzi retrovizoare din clasele IV și V, dar au fost scutite de obligația de a instala oglinzi din clasa VI.

Regulamentul privind siguranța generală⁸ abrogă Directiva 2003/97/CE începând cu 1 noiembrie 2014 și o înlocuiește prin Regulamentul nr. 46, adoptat în cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU). Acesta nu aduce nicio modificare cerințelor prevăzute în Directiva 2003/97/CE privind oglinzile, însă face aceste cerințe aplicabile vehiculelor înmatriculate în țări din afara UE.

3.2. Directiva privind postechiparea

Comisia a considerat că ar lua mult timp – cel puțin 16 ani – până când toate vehiculele grele pentru transportul de mărfuri din Europa ar putea îndeplini cerințele din Directiva 2003/97/CE, având în vedere necesitatea reînnoirii complete a flotei de vehicule grele pentru transportul de mărfuri.

Comisia estimează, de asemenea, că anual aproximativ 400 de decese au fost cauzate de unghiurile moarte ale vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri. Prin urmare, Comisia propune obligativitatea postechipării cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort a vehiculelor existente ca o măsură eficientă din punct de vedere al costurilor pentru reducerea numărului de accidente și decese. Propunerea Comisiei a fost adoptată, devenind directiva privind postechiparea (Directiva 2007/38/CE).

Directiva privind postechiparea se aplică vehiculelor destinate transportului de mărfuri având o masă maximă între 3,5 și 12 tone (categoria N₂), precum și celor cu o masa maximă mai mare de 12 tone (categoria N₃), care au fost înmatriculate începând cu 1 ianuarie 2000. În conformitate cu articolul 3 din directivă, aceste vehicule trebuie echipate cu oglinzi retrovizoare din clasele IV și V până cel târziu la data de 31 martie 2009.

Articolul 2 alineatul (2) din directiva privind postechiparea prevede o derogare pentru vehiculele grele pentru transportul de mărfuri cu masa mai mică de 7,5 tone pe care este imposibil să se instaleze o oglindă din clasa V. Au fost, de asemenea, exceptate vehiculele grele pentru transportul de mărfuri care făceau deja obiectul unor reglementări naționale înainte de transpunerea directivei în legislația națională. Concesii speciale au fost, de asemenea, făcute vehiculelor deja echipate cu oglinzi retrovizoare care ofereau un câmp vizual doar ușor mai restrâns decât cel prevăzut prin directivă.

În cazurile în care a fost imposibil să se instaleze oglinzi care respectă noile cerințe, articolul 3 alineatul (3) din directivă a permis utilizarea unor soluții tehnice alternative, inclusiv a oglinzilor suplimentare sau a altor dispozitive cum sunt

⁸ Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate, JO L 200, 31.7.2009, p. 1-24.

sistemele cu camere de monitorizare. Statele membre în care aceste soluții au fost utilizate au trebuit să transmită Comisiei lista lor cu soluțiile tehnice acceptabile.

4. TRANSPUNEREA DIRECTIVEI PRIVIND POSTECHIPAREA

Termenul limită pentru transpunerea directivei în legislația națională a fost 6 august 2008, vehiculele vizate trebuind să fie echipate cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort până la 31 martie 2009. Comisia a întreprins măsuri juridice („proceduri privind încălcarea dreptului comunitar”) împotriva statelor membre care nu au comunicat Comisiei măsurile de transpunere corespunzătoare. Transpunerea integrală a fost în final realizată în iunie 2009. Datele de transpunere sunt prezentate în tabelul 1 de mai jos.

În general, transpunerea prezentei directive în legislația națională nu a prezentat probleme și – exceptând anumite cazuri – fost realizată la timp. Într-un singur stat membru (Danemarca), transpunerea a avut loc mult înainte de termen, deoarece normele naționale corespunzătoare erau deja în vigoare la data când a fost adoptată directiva.

Tabelul 1 Datele la care statele membre au transpus Directiva 2007/38/CE			
Belgia	21/02/2008	Luxemburg	28/05/2009
Bulgaria	14/11/2008	Ungaria	14/08/2008
Republica Cehă	27/10/2008	Malta	14/12/2007
Danemarca	1/10/2004	Țările de Jos	28/08/2008
Germania	29/09/2007	Austria	11/10/2007
Estonia	18/12/2007	Polonia	12/06/2009
Irlanda	8/08/2008	Portugalia	17/11/2008
Grecia	25/08/2008	România	15/08/2008
Spania	11/06/2008	Slovenia	17/12/2007
Franța	30/04/2008	Slovacia	1/04/2008
Italia	31/03/2008	Finlanda	17/12/2007
Cipru	22/05/2009	Suedia	2/06/2008
Letonia	29/10/2008	Regatul Unit	31/03/2009
Lituania	26/07/2008		

5. PUNEREA ÎN APLICARE A DIRECTIVEI PRIVIND POSTECHIPAREA

Comisia a solicitat statelor membre să prezinte un raport privind punerea în aplicare a directivei privind postechiparea prin completarea unui chestionar. Numai 13 state membre au răspuns⁹ la această cerere de informații.

Înainte de data transpunerii, Țările de Jos și Danemarca adoptaseră deja reglementări naționale care impun echiparea vehiculelor reglementate prin directivă cu oglinzi retrovizoare oferind un câmp de vizual mai larg. Aceste norme se aplicau vehiculelor înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2000 sau tipului N₂ de vehicule cu masa mai mică de 7,5 tone.

Numai cinci state membre au declarat că au permis soluții tehnice alternative, astfel cum este prevăzut la articolul 3 alineatul (3) din directivă. În conformitate cu articolul 3 alineatul (4), Țările de Jos au notificat Comisiei soluția tehnică alternativă pe care au adoptat-o. După cum este prevăzut în directivă, Comisia a publicat ulterior aceste informații pe site-ul Internet privind siguranța rutieră¹⁰.

La 18 decembrie 2007, în cadrul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic constituit în temeiul directivei privind controlul tehnic¹¹ s-a discutat punerea în aplicare a dispozițiilor de la articolul 4 alineatul (2) din directivă privind postechiparea.

S-a ajuns la concluzia că directiva privind controlul tehnic nu trebuie modificată, deoarece aceasta impunea deja încercări anuale pentru vehiculele vizate de directiva privind postechiparea, iar aceste încercări obligatorii au inclus oglinzile retrovizoare și câmpul vizual al acestora. Statele membre aveau libertatea de a adopta propriile norme privind procedurile de încercare. Comisia a făcut o serie de recomandări privind modalitățile de efectuare a acestor încercări.

Din răspunsurile la chestionar, nu pare să fi existat probleme majore legate de punerea în aplicare a directivei privind postechiparea. Cu toate acestea, majoritatea statelor membre nu dețineau niciun fel de informații detaliate privind numărul de vehicule care au eșuat la controlul tehnic deoarece nu se conformau cerințelor privind postechiparea. În registrele inspecțiilor tehnice se menționează dacă un vehicul a avut probleme legate de oglinzile retrovizoare, însă nu se precizează dacă oglinzile nu sunt conforme cu directiva privind postechiparea sau prezintă alte tipuri de defecte.

6. EFECTELE POSTECHIPĂRII CU OGLINZI RETROVIZOARE PENTRU UNGHIUL MORT

În anul 2011, Comisia a efectuat un studiu asupra accidentelor cauzate de unghiul mort, în conformitate cu articolul 5 din directiva privind postechiparea. Studiul viza actualizarea analizei cost-beneficiu efectuată în 2004 și efectuarea unei comparații

⁹ Danemarca, Germania, Irlanda, Spania, Franța, Italia, Letonia, Luxemburg, Țările de Jos, Polonia, România, Slovacia, Finlanda.

¹⁰

¹¹ Directiva 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (JO L 46, 17.2.1997, p. 1-19).

între situația înainte și după punerea în aplicare a directivei. Studiul cuprindea o analiză a modului în care statele membre au pus în aplicare directiva (prezentată la punctele 4 și 5 de mai sus) și o evaluare a eficienței postechipării cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort în ceea ce privește numărul de decese evitate.

6.1. Metodologie pentru evaluarea rezultatelor obținute cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort

Studiul a folosit aceeași metodologie ca aceea utilizată pentru analiza cost-beneficiu efectuată în 2004. În esență, aceasta presupunea calculul evoluției prevăzute a numărului de decese, după cum vehiculele sunt sau nu sunt postechipate cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort.

În studiul din 2011 aceste calcule au fost actualizate, iar rezultatul a fost apoi comparat cu cifra reală a deceselor în conformitate cu statisticile oficiale înregistrate în baza de date CARE.

Metodologia poate fi descrisă pe scurt după cum urmează.

- (1) Pentru a calcula numărul de decese în cazul în care vehiculele nu ar fi postechipate cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort, s-a presupus că:
 - (a) numărul total de decese cauzate de accidente rutiere ar continua să scadă cu aceeași rată anuală observată în anii anteriori;
 - (b) numărul deceselor cauzate de accidente în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor și vehicule grele pentru transportul de mărfuri ar continua să reprezinte aceeași proporție din numărul total al deceselor.
- (2) Pentru a calcula numărul de decese în cazul în care vehiculele ar fi postechipate cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort:
 - (a) numai accidentele în care sunt implicate motociclete, motorete și biciclete au fost examinate și numai cele în care vehiculul greu pentru transportul de mărfuri vira spre dreapta (sau spre stânga în țările cu circulația pe partea stângă);
 - (b) în accidentele în care sunt implicate un vehicul greu care virează la dreapta (sau la stânga în anumite țări) și o bicicletă, o motoretă sau o motocicletă, proporția accidentelor cu urmări fatale a fost evaluată la 56 %;
 - (c) s-a presupus că 40 % dintre aceste decese ar putea fi evitate prin instalarea noilor oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort;
 - (d) numărul deceselor care ar putea fi evitate prin instalarea noilor oglinzi pentru unghiul mort a fost considerat proporțional cu numărul vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri de postechipat cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort.

Aceste calcule au fost actualizate pe baza datelor reale privind accidentele din 2005, iar rezultatele acestei evaluări au fost comparate cu cifrele reale.

6.2. Concluziile studiului

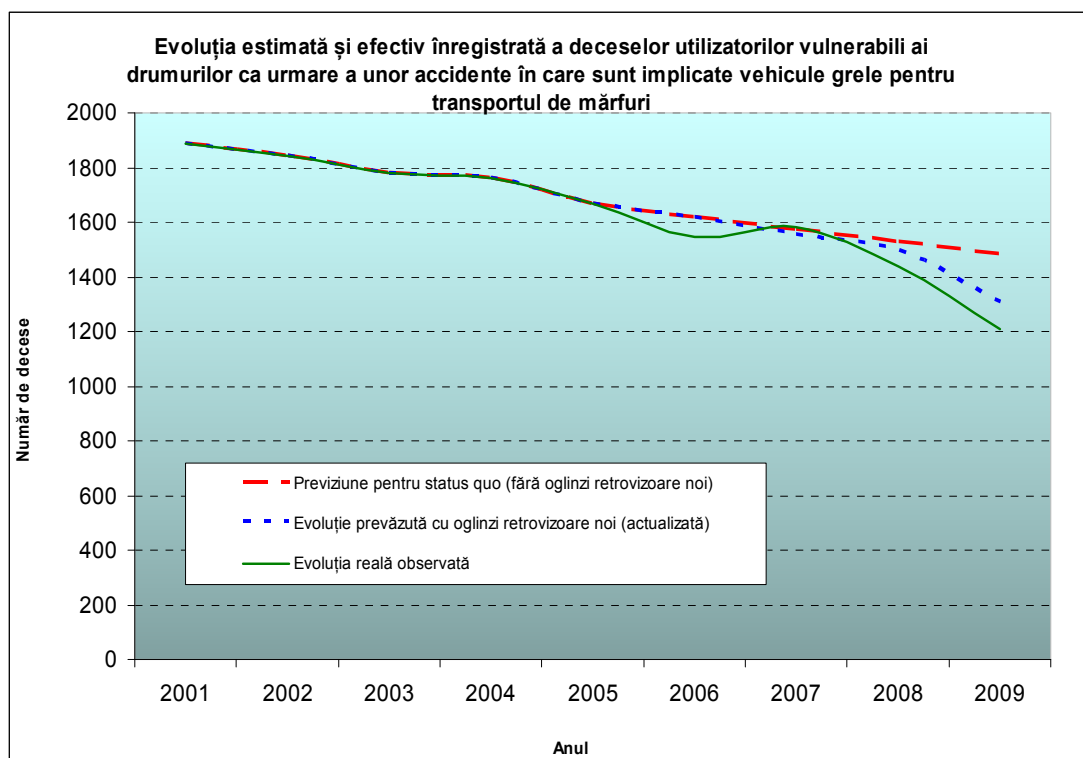
S-a estimat că în anul 2009 au existat aproximativ 3,7 milioane de vehicule care trebuiau postechipate cu oglinzi retrovizoare ca urmare a directivei.

Actualizarea calculelor efectuate la data adoptării directivei a arătat că numărul total de accidente mortale cu implicarea unui vehicul greu pentru transportul de mărfuri și a unor utilizatori vulnerabili ai drumurilor ar fi fost de așteptat să scadă cu 21,5 %, între 2005 și 2009, ca rezultat al punerii în aplicare a directivei. În realitate, numărul total de decese în accidente de acest gen a scăzut cu 27,5 % în această perioadă.

Evoluția numărului real de accidente mortale în care sunt implicate vehicule grele pentru transportul de mărfuri și utilizatori vulnerabili ai drumurilor este prezentată în anexa 1. Comparatia sugerează că postechiparea a fost eficientă. Astfel cum este ilustrat în figura 1 de mai jos, numărul total al deceselor utilizatorilor vulnerabili efectiv înregistrat este inferior celui estimat drept rezultat al directivei privind postechiparea.

Cu toate acestea, măsura în care această evoluție pozitivă poate fi atribuită directivei privind postechiparea rămâne incertă. Pe de o parte, numărul deceselor bicicliștilor scăzuse deja considerabil în anul 2006, înainte de punerea în aplicare a directivei privind postechiparea.

Figura 1



De asemenea, trebuie remarcat faptul că datele disponibile acoperă o perioadă foarte scurtă de timp după punerea în aplicare a directivei privind postechiparea. Data începând cu care vehiculele în cauză neconforme cu directiva ar eșua la controlul tehnic a fost fixată la 31 martie 2009. Cu toate acestea, atunci când studiul de punere

în aplicare a fost efectuat, baza de date CARE nu conținea date mai recente decât sfârșitul anului 2009. Prin urmare, este posibil ca efectul deplin al directivei să nu fie observat până în momentul în care serii de date mai cuprinzătoare devin disponibile.

Baza de date CARE conține informații privind circumstanțele accidentelor, dar nu și privind factorii favorizanți ai acestora. Astfel, este imposibil să se identifice cu precizie acele accidente în care unghiurile moarte ar fi putut juca un rol favorizant. Acest lucru a fost de asemenea o constrângere care a afectat studiul inițial din 2004 privind raportul cost-eficacitate al postechipării vehiculelor existente cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort. Pentru a depăși această dificultate, procentul de accidente care pot fi atribuite unghiurilor moarte și eficacitatea oglinzilor în prevenirea acestora au fost preluate din studii de cercetare aprofundate desfășurate de anumite state membre, astfel cum s-a explicat anterior.

În concluzie, există o tendință de scădere a numărului de accidente mortale în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor și vehicule grele pentru transportul de mărfuri, dar nu este clar în ce măsură acest progres poate fi atribuit directivei privind postechiparea sau dacă rezultate chiar mai bune ar putea fi obținute prin impunerea unor cerințe tehnice suplimentare.

6.3. Modalități de îmbunătățire a situației

În ciuda scăderii numărului de accidente mortale în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor și vehicule grele pentru transportul de mărfuri, se mai pot face încă îmbunătățiri. Cu toate acestea, nu există o soluție unică sau simplă care să poată da naștere la o reducere semnificativă a numărului de accidente și decese. Trebuie să fie luate măsuri pentru îmbunătățirea atât a vehiculelor, cât și a comportamentului participanților la trafic.

6.3.1. Măsuri pentru a îmbunătăți vehiculele

În ceea ce privește vehiculul, progresele tehnice ar putea contribui la reducerea accidentelor cauzate de existența unghiului mort. Aceste îmbunătățiri se împart în două categorii.

(1) Reducerea sau eliminarea unghiurilor moarte

Cea mai simplă soluție constă în montarea de oglinzi suplimentare sau lentile de tip Fresnel. Acestea din urmă permit conducătorului unui vehicul greu să vadă un utilizator vulnerabil care este în imediata apropiere a vehiculului pe partea conducătorului auto.

Sistemele de monitorizare cu camere pot fi complete, fie înlocui unele oglinzi. Acestea prezintă una sau mai multe imagini ale părților laterale ale vehiculului afișate pe un monitor în cabină.

Vederea directă a conducătorului auto, adică fără a utiliza articole tehnice auxiliare, poate fi îmbunătățită printr-o mai bună proiectare atât a parbrizului și a ferestrelor cabinei, cât și a poziției conducătorului auto. Trebuie găsit un echilibru între cerințele privind câmpul vizual și alte constrângeri.

(2) Avertizarea conducătorului auto cu privire la un pericol potențial

Vehiculele grele pentru transportul de mărfuri pot fi echipate cu dispozitive de avertizare a conducătorului auto cu privire la prezența unor utilizatori vulnerabili ai drumurilor. De exemplu, senzorii cu ultrasunete care detectează utilizatorii vulnerabili ai drumurilor când aceștia se află în apropierea vehiculului și alertează conducătorul auto prin intermediul unor semnale sonore sau vizuale. Aceste sisteme pot, de asemenea, să avertizeze utilizatorii vulnerabili ai drumurilor cu privire la o manevră potențial periculoasă a unui vehicul greu pentru transportul de mărfuri.

Raportul cost-eficacitate al acestor dispozitive tehnice nu a făcut încă obiectul unei evaluări aprofundate, iar studiile disponibile nu sunt concludente. În special, nu este clar dacă beneficiile ar crește proporțional cu numărul dispozitivelor tehnice instalate. Toate aceste dispozitive (cu excepția unor ferestre mai bune) impun conducătorului auto un volum suplimentar de muncă care poate afecta (în mod negativ) capacitatea acestuia de a le utiliza în mod eficient. Trebuie, de asemenea, să se ia în considerare faptul că sistemele de avertizare nu îl scutesc pe conducătorul auto de responsabilitatea utilizării tuturor mijloacelor disponibile, inclusiv a oglinzilor, pentru a verifica prezența în apropierea vehiculului a unor utilizatori vulnerabili ai drumurilor.

6.3.2. Măsuri care îi vizează pe participanții la trafic

Atât comportamentul conducătorilor auto ai vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, cât și cel al utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor pot fi ameliorate. Acțiunile de formare profesională și pentru obținerea permisului de conducere, în special cele pentru conducătorii auto ai vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, ar trebui să facă mai mult pentru a sublinia pericolul unghiurilor moarte și pentru a preda competențele necesare pentru evitarea pericolelor legate de acestea. De asemenea, utilizatorii vulnerabili ai drumurilor trebuie să fie informați cu privire la faptul că, din cauza unghiurilor moarte, conducătorii auto ai vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri pot să nu-i vadă întotdeauna. Acest lucru este deosebit de important pentru bicicliști. Programe de formare și campanii de sensibilizare cu obiective precise constituie măsuri eficiente cu privire la utilizatorii vulnerabili ai drumurilor.

6.3.3. Măsuri de îmbunătățire a infrastructurii

Instalarea unor oglinzi rutiere și a altor dispozitive externe la intersecții pentru a-i ajuta pe conducătorii auto să detecteze prezența utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

Măsuri de gestionare a traficului, precum separarea traficului sau reducerea vitezei, pot contribui, de asemenea, la reducerea accidentelor cauzate de existența unghiurilor moarte, în special a celor care implică bicicliști și pietoni în zonele urbane.

7. ETAPE VIITOARE

Departamentele responsabile ale Comisiei vor continua să monitorizeze date referitoare la accidente, pentru a vedea dacă numărul de accidente în care sunt implicate vehicule grele pentru transportul de mărfuri și utilizatori vulnerabili ai

drumurilor continuă să scadă, cum a fost cazul până în 2009. Este necesară investigarea mai aprofundată a accidentelor pentru actualizarea cunoștințelor noastre în privința măsurii în care unghiurile moarte pot conduce la coliziuni fatale între utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și vehiculele grele pentru transportul de mărfuri.

În plus, rămâne să fie mai bine evaluată contribuția unghiurilor moarte la accidentele rutiere cu vătămări corporale. Măsurile pentru a asigura raportarea corectă a accidentelor cauzate de existența unghiurilor moarte vor face parte integrantă din strategia UE de prevenire a accidentelor rutiere.

Tehnologiile deja disponibile sau în curs de dezvoltare ar putea contribui la reducerea pe mai departe a numărului de accidente în care sunt implicați utilizatori vulnerabili ai drumurilor și vehicule grele pentru transportul de mărfuri. Este vorba în special de camere și dispozitive de monitorizare, precum și de sisteme de detecție și avertizare. Comisia consideră că sunt necesare cercetări suplimentare pentru a evalua potențialul și raportul cost-eficiență al acestora. Acestea sunt încă într-un stadiu incipient de dezvoltare și trebuie să se evite supraîncărcarea conducătorilor auto ai vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri cu dispozitive suplimentare susceptibile să le distragă atenția.

Sunt în curs discuții la CEE-ONU privind îmbunătățirea câmpului vizual al vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri. În special, la CEE-ONU se află în curs de elaborare cerințe tehnice pentru omologarea de tip a sistemelor de monitorizare cu camere. Odată ce aceste cerințe sunt stabilite, numai sistemele omologate vor fi admise pe vehiculele grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în UE¹². Înlocuirea oglinzilor prin sisteme de monitorizare cu camere face parte dintre posibilitățile viitoare de ameliorare a câmpului vizual al conducătorilor auto care sunt discutate în prezent.

Revizuirea legislației actuale a UE va fi oportună numai în momentul în care vor fi disponibile noi dovezi care justifică instalarea obligatorie de dispozitive suplimentare pe vehicule.

Între timp, există numeroase alte modalități de prevenire potențială a accidentelor legate de unghiul mort – nu prin adăugarea de echipamente tehnice pe vehicule, ci mai degrabă prin îmbunătățirea infrastructurii rutiere și a comportamentului participanților la trafic.

Ca parte a procesului CARS 21¹³, Comisia va discuta cu statele membre și cu părțile interesate ce măsuri suplimentare ar trebui întreprinse în legătură cu unghiurile moarte.

Comisia a lansat o consultare publică cu privire la modificarea directivei referitoare la masele și dimensiunile vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri cu scopul de a ameliora, între alte aspecte, proiectarea în ceea ce privește siguranța rutieră. Revizuirea acestei directive va oferi o ocazie pentru examinarea eventualelor posibilități de îmbunătățire a câmpului vizual direct al conducătorului auto, astfel cum s-a explicat mai sus.

¹² Această obligație se va aplica începând cu 26 iulie 2013. Seria 03 de modificări la Regulamentul CEE-ONU nr. 46 (add.45/Rev.4) în curs de adoptare.

¹³ „Sistem competitiv de reglementare pentru secolul XXI”.

Comisia contribuie printr-o subvenție la finanțarea proiectului BIKE PAL¹⁴, care include demonstrații ale câmpului vizual al conducătorilor auto ai vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, în vederea sensibilizării bicicliștilor. De asemenea, Comisia contribuie la finanțarea proiectului Safecycle¹⁵, care va identifica tehnologiile informației și comunicațiilor susceptibile să îmbunătățească siguranța bicicliștilor.

8. CONCLUZII

Directiva privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort a fost pusă cu succes în aplicare de către statele membre ale UE. Nu au fost întâmpinate dificultăți tehnice majore, cu toate că unele țări au înregistrat întârzieri în transpunerea directivei în legislația lor națională.

Numărul de utilizatori vulnerabili ai drumurilor care au decedat în urma unei coliziuni cu un vehicul greu pentru transportul de mărfuri a scăzut puternic din 2001 până la sfârșitul anului 2009. Evaluarea efectuată de către personalul Comisiei sugerează că oglinzile retrovizoare pentru unghiul mort au contribuit la această evoluție, în special în ceea ce-i privește pe bicicliști: cercetările arată că bicicliștii sunt extrem de vulnerabili la accidentele cauzate de unghiurile moarte.

Cu toate acestea, pe baza datelor disponibile nu este posibil să se stabilească proporția accidentelor vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri în care unghiurile moarte au jucat un rol favorizant. Această proporție poate fi estimată doar pe baza unor studii aprofundate care au un câmp de observații foarte limitat și sunt bazate pe date colectate înainte de punerea în aplicare a directivei privind postechiparea. Prin urmare, nu este posibil să se facă distincție între efectele postechipării vehiculelor existente cu oglinzi retrovizoare pentru unghiul mort și efectul instalării unor astfel de oglinzi retrovizoare pe vehiculele noi. În plus, nu este posibil să se separe efectul oglinzilor retrovizoare pentru unghiul mort de tendința generală descrescătoare a numărului de accidente rutiere mortale.

În ciuda scăderii foarte îmbucurătoare a numărului de utilizatori vulnerabili ai drumurilor uciși în accidente rutiere, mai sunt încă peste 1 200 de astfel de decese pe an ca urmare a accidentelor în care sunt implicate vehicule grele pentru transportul de mărfuri. Eforturile de prevenire a producerii acestor accidente trebuie continuate și Comisia se angajează să facă din această problemă una dintre prioritățile sale pentru perioada 2011-2020¹⁶.

Comisia va urmări îndeaproape orice evoluții tehnologice care vizează prevenirea accidentelor cauzate de existența unghiurilor moarte, care pot fi integrate în vehiculele noi în viitor, odată ce acestea își dovedesc rentabilitatea.

Comisia va continua să promoveze o mai bună formare și sensibilizare, atât pentru conducătorii auto ai vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, cât și pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, precum și acțiuni vizând îmbunătățirea

¹⁴ http://www.etsc.eu/documents/ETSC_BIKE_PAL.pdf.

¹⁵ <http://www.safecycle.eu/>.

¹⁶ COM (2010) 389 final, Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări privind politica de siguranță rutieră 2011-2020

infrastructurilor, astfel încât utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și conducătorii auto ai vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri să le poată utiliza în condiții de siguranță.

9. ANEXĂ

Tabelul 2 Evoluția numărului de decese în accidente în care sunt implicate vehicule grele pentru transportul de mărfuri și utilizatori vulnerabili ai drumurilor în 19 state membre *					
Anul	Tipul utilizatorilor vulnerabil ai drumurilor				
	Motociclete	Motorete	Biciclete	Pietoni	Total
2001	318	170	427	972	1 887
2002	308	148	424	961	1 841
2003	315	150	395	918	1 778
2004	298	140	410	913	1 761
2005	298	135	401	835	1 669
2006	308	130	337	773	1 548
2007	289	102	353	837	1 581
2008	301	110	288	738	1 437
2009	249	83	250	628	1 210
* Date extrase din baza de date CARE pentru 19 state membre: UE 15 PLUS CZ, SI, PL și RO					

Figura 2

