

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere**

[COM(2018) 274 final – 2018/0129 (COD)]

(2019/C 62/40)

Raportor: **Brian CURTIS**

Sesizare	Parlamentul European, 31.5.2018 Consiliul Uniunii Europene, 8.6.2018
Temei juridic	Articolul 91 alineatul (1) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	4.10.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	17.10.2018
Sesiunea plenară nr.	538
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	204/2/6

## 1. Concluzii și recomandări

1.1. Comitetul Economic și Social European (CESE) salută propunerea de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (RISM). În special, Comitetul consideră că măsurile prezentate de Comisie ar trebui să remedieze deficiențele actualei directive (în ce privește armonizarea, schimbul de informații și domeniul de aplicare limitat) și să joace un rol esențial în implementarea Planului de acțiune strategic al UE privind siguranța rutieră.

1.2. Comitetul este de acord cu inițiativa „viziunea zero”, având ca scop apropierea de „zero decese și accidente grave pe șosele” până în 2050, a cărei concretizare se va face prin adoptarea abordării bazate pe un sistem sigur, promovată de Organizația Mondială a Sănătății. Implementarea acestei strategii va necesita implicarea tuturor sectoarelor și tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a consolida guvernarea. Este important ca indicatorii să fie clari și să poată fi monitorizați. Organizațiile societății civile ar trebui să fie implicate în mod activ în toate etapele procesului de elaborare, punere în aplicare, monitorizare și evaluare a strategiei.

1.3. Comitetul consideră că procedura de cartografiere sistematică și proactivă a riscurilor în rețeaua TEN-T și pe toate autostrăzile, precum și pe toate drumurile principale, reprezintă o etapă esențială în planificarea noilor măsuri privind infrastructura. Cu toate acestea, din cauza diferitelor stadii de implementare ale actualei Directive privind RISM, este important să se stabilească ținte și termene-limită realiste pentru toate statele membre și să se furnizeze sprijin financiar regiunilor rămase cel mai mult în urmă, inclusiv celor șase țări din Balcanii de Vest. În plus, Comitetul susține că domeniul de aplicare al RISM ar trebui extins la toate drumurile principale rurale și urbane, în vederea obținerii unei reduceri drastice și reale a accidentelor grave și mortale până în 2030.

1.4. CESE consideră că atingerea unor performanțe ridicate în materie de siguranță rutieră are o importanță strategică, dar că este nevoie de o majorare a bugetului alocat în acest sens în următorul cadru financiar multianual 2021-2027, pentru a asigura continuitatea pe termen lung, astfel încât UE să-și poată îndeplini obiectivele ambițioase pe care și le-a stabilit. În special, Comitetul subliniază că strategia UE se concentrează în principal pe finanțarea construirii de noi infrastructuri, dar că ar trebui să se aloce o finanțare adecvată și pentru întreținerea și modernizarea drumurilor existente. De asemenea, CESE consideră că un buget mai substanțial pentru transporturi va avea un impact pozitiv suplimentar asupra creșterii economice și a ocupării forței de muncă din Europa.

1.5. Comitetul sprijină propunerea privind noile cerințe de performanță pentru marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră în vederea dezvoltării unor sisteme de mobilitate cooperative, conectate și automatizate (C-STI). CESE recomandă extinderea unei astfel de abordări la toate mijloacele de transport disponibile (intermodalitate), pentru a maximiza impactul unei astfel de strategii. De asemenea, CESE consideră că orice strategie privind siguranța rutieră ar trebui să înceapă cu instruirea și formarea corespunzătoare a conducătorilor auto particulari și a celor profesioniști, deoarece eroarea umană este în continuare principala cauză de accidente.

1.6. CESE sprijină propunerea ca utilizatorii vulnerabili ai drumurilor să fie luați în considerare în mod sistematic în toate procedurile de gestionare a siguranței rutiere. În special, Comitetul recomandă să se elaboreze în paralel și alte dispoziții specifice în materie de siguranță a vehiculelor, astfel încât să se abordeze toate aspectele problemei.

## 2. Introducere

2.1. Siguranța rutieră din UE s-a îmbunătățit semnificativ în ultimele decenii. În UE, între 2001 și 2010, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere a scăzut cu 43 %, iar între 2010 și 2016 acest număr a scăzut cu încă 19 %. Cu toate acestea, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere se menține la un nivel ridicat (25 620 de persoane și-au pierdut viața în accidente rutiere pe teritoriul UE în 2016 <sup>(1)</sup>), iar statisticile indică o stagnare progresivă în evoluția UE către o mobilitate sigură.

2.2. Din aceste motive, Declarația de la Valletta a încurajat Comisia Europeană să lanseze o nouă inițiativă care vizează adaptarea **Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (RISM)** la schimbările apărute în materie de mobilitate ca urmare a evoluțiilor societale și tehnologice. Inițiativa supusă examinării, axată pe siguranța rutieră, are un rol crucial în cadrul **Planului de acțiune strategic al UE privind siguranța rutieră** <sup>(2)</sup>, publicat în mai 2018, în cadrul celui de **al treilea pachet privind mobilitatea** <sup>(3)</sup>.

## 3. Sinteza propunerii

3.1. În pofida progreselor înregistrate în ultimii ani, numărul de accidente rutiere grave sau mortale este, în continuare, prea ridicat. Având în vedere că 90 % dintre accidente sunt cauzate de o eroare umană, Comisia consideră că automatizarea, conectivitatea, noile norme de proiectare pentru drumuri și vehicule ar putea reduce numărul accidentelor și consecințele acestora asupra conducătorilor auto, pasagerilor și utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor (de exemplu, cicliștii).

3.2. În special, Comisia a instituit obiectivul „**Viziunea zero**”, care urmărește apropierea de obiectivul „zero decese în accidente rutiere și accidente rutiere grave” până în 2050. Propunerea introduce, de asemenea, un obiectiv intermediar, de reducere cu 50 % a numărului accidentelor rutiere mortale și al vătămărilor grave până în 2030.

3.3. Pentru a atinge aceste obiective, UE intenționează să adopte noi instrumente tehnologice și de reglementare, pornind de la **abordarea bazată pe un sistem sigur**, definită de Organizația Mondială a Sănătății <sup>(4)</sup>. Principiul de la baza acestei abordări este că, deși accidentele nu pot fi complet eliminate, se pot totuși lua măsuri pentru a reduce numărul de decese și de vătămări grave.

3.4. Actuala Directivă privind RISM a fost adoptată în 2008, pentru a garanta că în prim-planul tuturor fazelor de planificare, proiectare și exploatare a infrastructurii rutiere se află considerentele de siguranță rutieră. Cu toate acestea, există multe discrepanțe în ceea ce privește stadiul implementării la nivel național a directivei în vigoare. Aceste discrepanțe sunt corelate de multe ori cu un nivel mai ridicat de accidente grave și mortale <sup>(5)</sup>. Din acest motiv, este crucial ca reglementările în materie de siguranță să fie armonizate, iar performanțele infrastructurii rutiere în materie de siguranță să fie îmbunătățite. Statele membre ar trebui să beneficieze de un sprijin financiar specific, prin intermediul Mecanismului pentru interconectarea Europei (200 de milioane EUR), pentru perioada 2018-2020.

3.5. Directiva revizuită vizează atingerea obiectivelor menționate prin introducerea următoarelor măsuri:

- impunerea obligativității transparenței și supravegherii procedurilor de gestionare a siguranței infrastructurii;
- evaluarea la nivelul întregii rețele rutiere și o procedură sistematică și proactivă de identificare a riscurilor pentru evaluarea siguranței rutiere „încorporate” sau inerente în întreaga UE;
- extinderea domeniului de aplicare a directivei dincolo de rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), pentru a acoperi autostrăzile și drumurile principale din afara rețelei, precum și toate drumurile situate în afara zonelor urbane care sunt construite folosind fonduri ale UE în totalitate sau parțial. Rețeaua TEN-T este caracterizată de un trafic foarte ridicat, însă datorită standardelor înalte de siguranță, accidentele mortale nu sunt deosebit de frecvente (8 %). În rețeaua rutieră principală din UE se înregistrează 39 % din totalul accidentelor rutiere mortale din UE. Acțiunea coordonată a UE asupra rețelei rutiere principale (inclusiv asupra părții care nu aparține TEN-T) ar trebui să contribuie la realizarea obiectivelor „viziunii zero”;

<sup>(1)</sup> Baza de date a accidentelor rutiere din UE, 2016.

<sup>(2)</sup> COM(2018) 293 anexa 1.

<sup>(3)</sup> COM(2018) 293 final.

<sup>(4)</sup> Organizația Mondială a Sănătății – *Save LIVES – A road safety technical package*, 2017.

<sup>(5)</sup> Care – Baza de date a accidentelor rutiere din UE.

- stabilirea unor cerințe generale de performanță pentru marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră, pentru a facilita adoptarea de sisteme de mobilitate cooperative, conectate și automatizate, precum și
- introducerea obligației de a lua în considerare în mod sistematic utilizatorii vulnerabili ai drumurilor în toate procedurile de gestionare a siguranței rutiere.

#### 4. Observații generale

4.1. CESE salută propunerea Comisiei de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. În special, Comitetul subscrie la Declarația de la Valletta și consideră că este nevoie de o abordare europeană consolidată pentru a obține performanțe mai bune în materie de siguranță rutieră.

4.2. Cel de al treilea pachet privind mobilitatea constă într-o serie de inițiative legislative interconectate. Comitetul a decis să abordeze fiecare propunere legislativă într-un aviz separat. Din acest motiv, prezentul aviz ar trebui citit și înțeles în coroborare cu avizele anterioare ale CESE, dar și cu avizele conexe, care examinează aspecte specifice ale celui de al 3-lea pachet privind mobilitatea <sup>(6)</sup>.

4.3. Comitetul este de acord ca obiectivul „viziunea zero” să fie atins prin abordarea bazată pe un sistem sigur. Aceasta va necesita implicarea tuturor sectoarelor și tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a consolida guvernarea. Este important ca indicatorii stabiliți pentru realizarea acestor obiective să fie clari și să poată fi monitorizați. Organizațiile societății civile ar trebui să fie implicate în mod activ în toate etapele de elaborare, de punere în aplicare, de monitorizare și evaluare a strategiei.

4.4. CESE salută decizia de a aloca 200 de milioane EUR (pentru perioada 2018-2020) pentru siguranța rutieră. Cu toate acestea, CESE consideră că este necesară o majorare a pachetului financiar disponibil în următorul cadru financiar multianual 2021-2027, pentru a asigura continuitatea pe termen lung, astfel încât UE să-și poată îndeplini obiectivele ambițioase pe care și le-a stabilit <sup>(7)</sup>. Comisia Europeană a estimat că investițiile necesare pentru realizarea rețelei centrale TEN-T se vor ridica la aproximativ 500 de miliarde EUR pentru perioada 2021-2030, iar pentru finalizarea rețelei globale va fi nevoie de 1 500 de miliarde EUR.

4.5. CESE consideră că un buget mai substanțial pentru transporturi va avea un impact pozitiv suplimentar asupra creșterii economice și a ocupării forței de muncă din Europa. Fondurile investite vor avea un efect de pârghie, contribuind la crearea a 13 milioane de locuri de muncă pe an până în 2030 și la generarea de venituri suplimentare în valoare de până la 4 500 de miliarde EUR (1,8 % din PIB-ul UE). Aceasta înseamnă că fiecare miliard de euro investit în rețeaua centrală TEN-T va genera până la 20 000 de locuri de muncă <sup>(8)</sup>.

4.6. Comitetul consideră că inițiativa privind o procedură de cartografiere sistematică și proactivă a riscurilor în întreaga rețea TEN-T și pe toate autostrăzile (din afara rețelei TEN-T), precum și pe toate drumurile principale, reprezintă o etapă esențială în planificarea amplorii și tipului măsurilor privind infrastructura care vor viza rețeaua rutieră europeană. Cu toate acestea, din cauza diferitelor stadii de implementare ale actualei directive privind RISM, este important să se stabilească ținte și termene-limită realiste pentru toate statele membre și să se asigure măsuri financiare corespunzătoare pentru a sprijini regiunile și țările rămase cel mai mult în urmă <sup>(9)</sup>.

4.7. Comitetul subliniază că strategia UE se concentrează în principal pe finanțarea construirii de noi infrastructuri. Cu toate acestea, întreținerea și modernizarea drumurilor existente ar trebui, de asemenea, să beneficieze de fonduri adecvate, întrucât aceste aspecte sunt și ele esențiale pentru menținerea unui standard ridicat de siguranță rutieră.

<sup>(6)</sup> TEN/666, Mobilitate durabilă pentru Europa (raportoare: doamna Barbucci), 2018 (a se vedea pagina 254 din prezentul Jurnal Oficial); TEN/668, Ghișeu unic european în domeniul maritim + informațiile electronice privind transportul de mărfuri (raportor: domnul Back), 2018 (a se vedea pagina 265 din prezentul Jurnal Oficial); TEN/669, Implementarea proiectelor TEN-T (raportor: domnul Fornea), 2018 (a se vedea pagina 269 din prezentul Jurnal Oficial); TEN/675, Tonajul și dimensiunea vehiculelor de transport rutier (raportor: domnul Back), 2018 (a se vedea pagina 286 din prezentul Jurnal Oficial); TEN/672, Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) (raportori: domnul Plosceanu și domnul Watson), 2018 (JO C 440, 6.12.2018, p. 191); TEN/673, Mobilitatea conectată și automatizată (raportor: domnul Sann), 2018 (a se vedea pagina 274 din prezentul Jurnal Oficial); TEN/674, Etichetarea pneurilor (raportor: domnul Edelényi), 2018 (a se vedea pagina 280 din prezentul Jurnal Oficial); TEN/667, Gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (raportor: domnul Curtis), 2018 (a se vedea pagina 261 din prezentul Jurnal Oficial); INT/863, Securitatea vehiculelor/protecția utilizatorilor vulnerabili (raportor: domnul Hencks), 2018 (JO C 440, 6.12.2018, p. 90).

<sup>(7)</sup> COM(2018) 277.

<sup>(8)</sup> TEN/672, Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) (raportori: domnul Plosceanu și domnul Watson), 2018.

<sup>(9)</sup> TEN/669, Implementarea proiectelor TEN-T (raportor: domnul Fornea), 2018.

4.8. Noile cerințe de performanță pentru marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră sunt esențiale în vederea dezvoltării unor sisteme de mobilitate cooperative, conectate și automatizate (C-STI). Comitetul consideră că este esențial să se permită vehiculelor și infrastructurii rutiere să facă schimb de informații în permanență, pentru a face față „sistemului de trafic mixt”, caracterizat de vehicule bazate pe tehnologii diferite: cu conducător auto, cu sisteme de asistență a conducătorului auto sau cu echipamente de conducere automatizate<sup>(10)</sup>. Pentru finalizarea strategiei privind mobilitatea sigură, este important ca o astfel de strategie să fie extinsă la toate formele disponibile de transport (intermodalitate), cu un impact direct asupra reducerii volumului de trafic și asupra siguranței acestuia<sup>(11)</sup>.

4.9. CESE este convins că noile tehnologii vor putea aduce o contribuție semnificativă la îmbunătățirea standardelor de siguranță rutieră, dacă se țin seama de limitele lor intrinseci și de precauțiile necesare pentru utilizarea lor. De asemenea, CESE consideră că orice strategie privind siguranța rutieră ar trebui să înceapă cu instruirea și formarea corespunzătoare a conducătorilor auto particulari și a celor profesioniști, deoarece eroarea umană rămâne în continuare una dintre principalele cauze de accidente.

4.10. CESE sprijină propunerea ca utilizatorii vulnerabili ai drumurilor să fie luați în considerare în mod sistematic în toate procedurile de gestionare a siguranței rutiere. Această abordare este în concordanță cu noile tendințe și obiceiuri ale cetățenilor UE (de exemplu creșterea numărului de cicliști). Comitetul recomandă să se elaboreze în paralel și alte dispoziții specifice în materie de siguranță a vehiculelor, (de exemplu, sisteme avansate de frânare de urgență, sisteme de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație, o concepție diferită a cabinelor vehiculelor grele, care să faciliteze vizibilitatea cicliștilor și pietonilor, precum și senzori pentru detectarea acestora), astfel încât să se abordeze toate aspectele problemei<sup>(12)</sup>.

## 5. Observații specifice

5.1. CESE consideră că este important ca infrastructurile fizice și digitale să fie dezvoltate în paralel. Este, de asemenea, important să se finalizeze, cât mai curând posibil, acoperirea 5G pe toate rețelele rutiere principale și toate autostrăzile din Europa, pentru a asigura o conectivitate reală între vehicule, precum și între vehicule și infrastructura rutieră<sup>(13)</sup>. Și în acest caz, CESE recomandă asigurarea unui sprijin financiar adecvat și pe termen lung în cadrul următorului CFM 2021-2027.

5.2. Comitetul, în conformitate cu recomandarea Consiliului european pentru siguranța transporturilor<sup>(14)</sup>, susține că domeniul de aplicare al RISM ar trebui extins la toate drumurile principale rurale și urbane. Această abordare extinsă este necesară pentru a obține o reducere drastică și reală a accidentelor grave și mortale până în 2030. Propunerea se bazează pe faptul că propunerea Comisiei are un impact asupra a jumătate din accidentele rutiere produse în UE, și că marea majoritate a vătămarilor grave sunt consecința unor accidente produse pe drumurile urbane.

5.3. În 2015, UE a lansat o nouă inițiativă, vizând extinderea strategiei privind TEN-T la Balcanii de Vest<sup>(15)</sup>. Această inițiativă, sprijinită prin intermediul Cadrului de investiții pentru Balcanii de Vest (CIBV) și al Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE), ar trebui să aibă un impact crucial asupra procesului de extindere a UE. CESE recomandă ca implementarea Planului de acțiune al UE privind siguranța rutieră să fie inclusă în cadrul acestui ambițios proiect de infrastructură. Această măsură ar trebui să fie conformă cu propunerea Comisiei de a extinde domeniul de aplicare al RISM la infrastructura rutieră care este situată în afara zonelor urbane și este construită folosind fonduri europene. În special, măsura ar trebui să le permită celor șase țări din Balcanii de Vest să adere la UE fără să prezinte întârzieri în materie de siguranță și de infrastructură.

Bruxelles, 17 octombrie 2018.

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Luca JAHIER

<sup>(10)</sup> TEN/673, Mobilitatea conectată și automatizată (raportor: domnul Samm), 2018.

<sup>(11)</sup> TEN/666, Mobilitate durabilă pentru Europa (raportoare: doamna Barbucci), 2018.

<sup>(12)</sup> INT/863, Securitatea vehiculelor/protecția utilizatorilor vulnerabili (raportor: domnul Hencks), 2018.

<sup>(13)</sup> TEN/673, Mobilitatea conectată și automatizată (raportor: domnul Samm), 2018.

<sup>(14)</sup> COM(2018) 274, p. 7.

<sup>(15)</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_STATEMENT-15-4826\\_de.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_de.htm)