

Bruksela, 20 lipca 2010 r.

Nowy program bezpieczeństwa na drogach na lata 2011-2020: środki szczegółowe

Komisja przyjęła dziś nowy, szczególnie ambitny program bezpieczeństwa na drogach, który ma na celu zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych wypadków drogowych w ciągu nadchodzącej dekady. Program obejmuje cały wachlarz rozmaitych inicjatyw, na poziomie europejskim i krajowym, zmierzających przede wszystkim do poprawy bezpieczeństwa pojazdów, infrastruktury oraz kształtowania właściwej postawy u uczestników ruchu drogowego.

Najważniejsze dane:

- Bezpieczeństwo na drogach to bardzo poważny problem społeczny: w skali Unii Europejskiej, w samym roku 2009 w wypadkach na drogach zginęło ponad 35 tys. osób, co równa się liczbie mieszkańców miasteczka średniej wielkości.
- Co gorsza, na jedną ofiarę śmiertelną przypadają przeciętnie cztery przypadki trwałego kalectwa (w postaci urazów mózgu lub rdzenia kręgowego), dziesięć osób dotkniętych ciężkimi obrażeniami i czterdziestu lekko rannych.
- Szacunkowy łączny koszt wypadków dla gospodarki sięga 130 mld euro rocznie.

Szczegóły programu bezpieczeństwa na drogach na lata 2011-2020

Siedem strategicznych celów programu

1. Doskonalenie środków bezpieczeństwa w pojazdach

W latach 2001-2010 osiągnięto znaczne postępy w zakresie wyposażenia pojazdów w „pasywne” zabezpieczenia w rodzaju pasów bezpieczeństwa i poduszek powietrznych. W okresie objętym programem (2011-2020) wejdą w życie nowe regulacje w zakresie wyposażenia samochodów w „aktywne zabezpieczenia”, w szczególności:

- obowiązek elektronicznej kontroli stabilności (w samochodach, autobusach i ciężarówkach w celu zmniejszenia niebezpieczeństwa utraty równowagi czy też dachowania);
- obowiązkowe systemy ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu (w samochodach ciężarowych i autobusach);
- obowiązkowe systemy hamowania awaryjnego (w samochodach ciężarowych i autobusach);
- systemy przypominające o zapięciu pasów bezpieczeństwa (w samochodach osobowych i ciężarowych);
- obowiązkowe urządzenia ograniczające prędkość lekkich pojazdów dostawczych i furgonów (na wzór obowiązujących już w samochodach ciężarowych);
- zestaw konkretnych środków ustalających normy techniczne wyposażenia bezpieczeństwa w przypadku pojazdów o napędzie elektrycznym jest obecnie przygotowywany przez służby Komisji;

- Komisja zamierza rozważyć możliwość rozszerzenia zastosowania zaawansowanych układów wspomagania kierowcy, na przykład ostrzegających przed kolizją, w ramach modernizacji istniejącego wyposażenia w pojazdach dostawczych bądź też prywatnych;
- od 2003 r. prawodawstwo UE zostało zastrzone w sposób zmierzający do ograniczenia ryzyka obrażeń, na jakie narażeni są w szczególności piesi, rowerzyści, na przykład poprzez wymóg stosowania zderzaków i masek pojazdów absorbujących energię czy wstecznych lusterek zmniejszających strefę martwego pola. Konieczne jest przeanalizowanie dalszych działań technicznych w tym zakresie.

Bezpieczeństwo pojazdów na drodze a badania techniczne

- Komisja zamierza doprowadzić do zaostżenia przepisów unijnych w dziedzinie badań przydatności do ruchu drogowego w celu ustanowienia zasad wzajemnego uznawania atestów technicznych, tak aby wyniki badań technicznych wykonanych w każdym państwie członkowskim były uznawane w pozostałych.

2. Budowa bezpieczniejszej infrastruktury drogowej

- Środki unijne mogą być przeznaczane wyłącznie na budowę obiektów spełniających wymogi dyrektyw o bezpieczeństwie dróg i tuneli. Regułę tę, stosowaną już w przypadku transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), Komisja zamierza rozszerzyć, tak by stała się powszechną zasadą obowiązującą dla dowolnego wsparcia finansowego z budżetu UE, na przykład: funduszy spójnościowych.
- Analiza możliwości rozszerzonego stosowania obowiązującego prawodawstwa unijnego w sferze zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w odniesieniu do dróg zamiejskich w państwach członkowskich. Obowiązujące prawodawstwo wymaga, aby w trakcie rozbudowy infrastruktury, w procesie planowania, w fazie poprzedzającej projekt i na etapie projektowania, uwzględniane były wymogi bezpieczeństwa. Wymaga ponadto objęcia infrastruktury obowiązkiem kontroli bezpieczeństwa, wykrywania „czarnych punktów” oraz inspekcji w terenie. Objęcie tymi wymogami dróg zamiejskich byłoby możliwe dzięki wymianie najlepszych praktyk między państwami członkowskimi.

3. Przyspieszenie w sferze inteligentnych technologii

- W ramach dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych Komisja ma zamiar wystąpić z projektem nowych specyfikacji technicznych służących sprawniej wymianie danych między pojazdami, a także łączności pojazdów z inteligentną infrastrukturą (przykładowo: umożliwiającej powiadamianie w czasie rzeczywistym o zalecanych ograniczeniach prędkości, natężeniu ruchu, wykrywaniu pieszych itp.).
- Zamiarem Komisji jest przyspieszenie wdrażania technologii e-call (automatycznego zgłaszania wypadków), a także rozważenie jej ewentualnego wprowadzenia w odniesieniu do motocykli, pojazdów ciężarowych i autobusów.

4. Udoskonalenie systemu szkoleń i treningów dla użytkowników dróg

Użytkownik dróg, jako pierwsze ogniwo w łańcuchu bezpieczeństwa, jest jednym z najbardziej podatnych na błąd elementów systemu bezpieczeństwa. Niezależnie od obowiązujących środków technicznych, skuteczność polityki bezpieczeństwa na drogach zależy ostatecznie w dużym stopniu od zachowań kierowców. Stąd też tak duże znaczenie ma edukacja, szkolenia i egzekwowanie przepisów.

- Wspólnie z państwami członkowskimi Komisja dąży do opracowania wspólnej strategii w dziedzinie edukacji oraz szkoleń w zakresie bezpieczeństwa na drogach. Strategia na poziomie unijnym ma uwzględniać przede wszystkim podniesienie jakości systemu szkoleń i egzaminów na prawo jazdy, w szczególności poprzez rozszerzenie zasięgu stosowania dyrektywy o unijnym prawie jazdy. Przewiduje się:
 - określenie kryteriów progowych w odniesieniu do instruktorów jazdy;
 - zakaz jazdy bez asysty dla młodych kierowców albo okres praktyki poprzedzającego otrzymanie prawa jazdy (wraz z ustaleniem minimalnego wieku, doświadczenia i warunków w odniesieniu do krajów decydujących się na korzystanie z systemu);
 - rozważenie ewentualności wprowadzenia okresu próbnego dla młodych kierowców (świeżo po otrzymaniu prawa jazdy podlegaliby oni bardziej rygorystycznej kontroli);
 - rozważenie możliwości wprowadzenia elementów jazdy przyjaznej dla środowiska w ramach teoretycznych i praktycznych egzaminów celem propagowania bezpieczniejszego i mniej szkodliwego dla przyrody stylu jazdy.

5. Skuteczniejsze egzekwowanie przepisów

Skuteczność polityki w dziedzinie bezpieczeństwa na drogach zależy w niemałym stopniu od nasilenia kontroli i od przestrzegania przez kierowców wymogów bezpieczeństwa. Kluczową rolę odgrywa tym niemniej egzekwowanie prawa, co przyczynia się do ograniczenia ryzyka obrażeń i ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków drogowych. Nadmierna prędkość, prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu oraz nieużywanie pasów bezpieczeństwa pozostają wciąż najpoważniejszymi przyczynami śmierci na drodze. Środki pozwalające na zaostrzenie ogólnoeuropejskich i krajowych kontroli służących egzekwowaniu obowiązujących przepisów obejmują m.in.:

- opracowanie przez poszczególne państwa członkowskie krajowych planów wykonania prawa unijnego (np. wyznaczających cele w dziedzinie priorytetowych zagadnień oraz nasilenia kontroli na poziomie krajowym);
- kampanie informacyjne na skalę całej UE;
- karom wymierzonym za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu powinny mieć również wymiar prewencyjny. Komisja rozważa na przykład wprowadzenie środków prawnych w celu wprowadzenia w określonych grupach zawodowych (jak np. gimbusy) lub w ramach programów rehabilitacyjnych po wykroczeniach związanych z nadużyciem alkoholu (zarówno dla kierowców zawodowych, jak i niezawodowych) obowiązku stosowania alcolocku z blokadą rozruchu silnika (alcolock);
- najczęstsze z wykroczeń popełnianych przez kierowców za granicą to w dalszym ciągu jazda z nadmierną prędkością. Komisja nada najwyższy priorytet sprawie przyjęcia prawnie wiążących środków w zakresie transgranicznej wymiany informacji w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego (dyrektywa z 2008, jak dotąd nieuchwalona) w celu umożliwienia identyfikowania i sankcjonowania cudzoziemców winnych innego rodzaju naruszeń (brak pasów, przekroczenie dozwolonej prędkości, jazda pod wpływem alkoholu i ignorowanie sygnalizacji świetlnej).

6. Ustalanie docelowego obniżenia liczby wypadków drogowych z rannymi

Ograniczenie liczby osób poszkodowanych w wypadkach zostało zaliczone do głównych priorytetów w sferze działań europejskich w nadchodzącej dekadzie. Komisja opracuje założenia kompleksowej strategii działań w zakresie wypadków zagrażających zdrowiu i udzielania pierwszej pomocy, uwzględniając:

- opracowanie wspólnych definicji poważnych i drobnych obrażeń ciała pod kątem opracowania docelowego poziomu, do którego należy ograniczyć ich liczbę, i tym samym opracowania ogólnoeuropejskiego docelowej maksymalnej liczby ofiar wypadków, ujętej w nowych Wytocznych w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego na terytorium Unii na lata 2011-2020;
- upowszechnianie wymiany doświadczeń państw członkowskich w dziedzinie reakcji służb ratunkowych na wypadki drogowe, jak również utworzenie ogólnounijnego systemu gromadzenia i analizy danych dotyczących obrażeń ciała doznanych przez uczestników wypadków;
- analiza ewentualnej wartości dodanej opracowania i seryjnego montowania, zwłaszcza w pojazdach dostawczych, czarnych skrzynek (czyli automatycznych rejestratorów zdarzeń) w celu ułatwienia dochodzeń technicznych i analizy wypadków.

7. Skupienie baczniejszej uwagi na motocyklistach

Tym razem Komisja zamierza skupić się w szczególności na motocyklach i innych pojazdach dwukołowych. Podczas gdy inne formy transportu drogowego wykazują się z czasem znacznym spadkiem liczby ofiar śmiertelnych oraz poważnie rannych, dane dotyczące użytkowników pojazdów dwukołowych obniżają się bardzo nieznacznie, albo nawet pozostają niezmiennie.

W odniesieniu do bezpieczeństwa dwukołowców, na poziomie europejskim przygotowuje się następujące rozwiązania:

- wprowadzenie zestawu wyposażenia zabezpieczającego pojazdy stosowane w celach użytkowych: np. obowiązkowy montaż systemów hamowania ABS, automatycznie zapalającego się reflektora przedniego, oraz zmodernizowanych środków zapobiegających nieuprawnionym ingerencjom (uniemożliwiających np. unieszkodliwianie automatycznego ogranicznika prędkości) w dwukołowcach określonych typów;
- opracowanie norm technicznych w dziedzinie wyposażenia ochronnego w rodzaju obowiązkowego ubioru oraz analizy wykonalności wyposażania motocykli w poduszki powietrzne lub też wyposażania odzieży ochronnej w takie poduszki;
- rozszerzenie zakresu przepisów prawodawstwa unijnego w dziedzinie badań technicznych i atestów w odniesieniu do motocykli i innych pojazdów dwukołowych (aktualnie nieobowiązujących).

Program bezpieczeństwa na drogach na lata 2001-2010

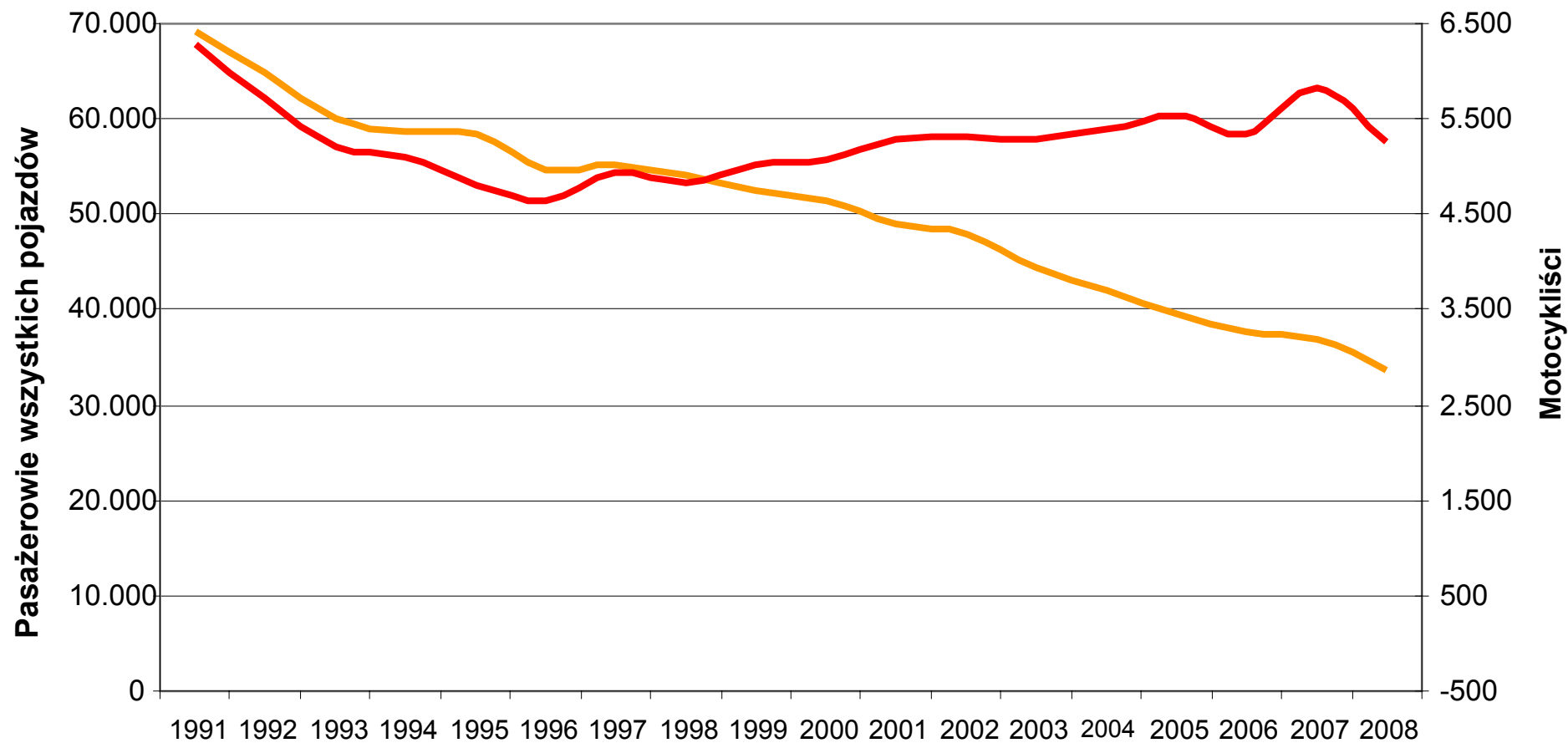
Jakkolwiek nie powiódł się jak dotychczas wytyczony w 2001 r. ambitny plan zmniejszenia o połowę liczby ofiar wypadków drogowych do roku 2010, to przecież poczyniono niebagatelne postępy. Przykładowo, ogólna liczba ofiar śmiertelnych powinna spaść o ponad 40% (wobec 25% spadku w poprzedniej dekadzie). Wynikiem dotychczasowych starań jest obniżenie średniej liczby ofiar wypadków drogowych w przeliczeniu na milion mieszkańców. Wskaźnik ten, w 2001 r. wynoszący 113 wypadków śmiertelnych, wyniósł już tylko 69 w roku 2009 – w skali wszystkich 27 państw członkowskich. Poziom ten jest porównywalny z wynikami najbezpieczniejszych pod tym względem państw członkowskich z roku 2001 (Anglii, Szwecji i Holandii), gdzie odnotowano przeciętnie 61, 62 i 66 ofiar na milion obywateli. Poprzedni program bezpieczeństwa na drogach na lata 2001-2010 przyczynił się do podjęcia wysiłków na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach na szczeblu unijnym i krajowym.

Więcej informacji na stronie:

[IP/10/970](#)

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm

Ewolucja liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej



Źródło: unijna baza danych o wypadkach samochodowych CARE

— Wszelkie pojazdy — Motocykle