

Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

ANEXĂ

la

**COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI
COMITETUL REGIUNILOR**

**EUROPA ÎN MIȘCARE
Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată**

Anexa 1: Plan de acțiune strategic privind siguranța rutieră

Prezenta anexă rezumă acțiunile specifice prevăzute în cadrul mandatului actualei Comisii, adică până la sfârșitul celui de al treilea trimestru al anului 2019. **Pentru aceste acțiuni sunt prevăzute termene precise.** Desigur, prezentul plan de acțiune nu poate aduce atingere acțiunilor viitoarei Comisii, însă propune acțiuni suplimentare preconizate pentru perioada de după 2019, în mod orientativ și **fără termene precise.**

1. O guvernanță consolidată în domeniul siguranței rutiere

Pentru a contracara tendința de stagnare a cifrelor privind siguranța rutieră în UE și pentru a ne apropia de obiectivul pe termen lung de a înregistra zero decese cauzate de accidente rutiere în UE până în 2050 („viziunea zero”), este necesară o nouă abordare. Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră pentru perioada 2021-2030, care urmează să fie elaborat în detaliu până în 2019, se întemeiază pe abordarea „sistemului sigur”. Aceasta presupune stabilirea unor **obiective** clare și monitorizarea progreselor înregistrate cu ajutorul unui set de **indicatori-cheie de performanță**, legați în mod direct de prevenirea deceselor și a vătămărilor grave pentru toți participanții la trafic. În acest scop este necesară **o acțiune coordonată a tuturor sectoarelor și a tuturor participanților la trafic**, în cadrul unei structuri de guvernanță consolidate.

Acțiuni-cheie în materie de guvernanță

Comisia va da substanță principiilor pentru un cadru de politică al UE privind siguranța rutieră pentru perioada 2021-2030 prevăzute în prezenta comunicare [T2/2019], precizând:

- o listă de indicatori-cheie de performanță care vor fi corelați cu rezultatele-țintă, stabiliți în strânsă cooperare cu statele membre;
- un mandat consolidat al Grupului la nivel înalt pentru siguranța rutieră (alcătuit din reprezentanți de rang înalt ai administrațiilor naționale), pentru a include furnizarea de consultanță strategică și feedbackul frecvent și
- noul rol de ambasador european pentru siguranța rutieră, care va fi îndeplinit de o personalitate recunoscută care va coordona eforturile în materie de siguranță rutieră cu statele membre și va disemina bunele practici atât în interiorul UE, cât și la nivel internațional.

Pe parcursul perioadei vizate de cadru, Comisia (sub îndrumarea unui grup de coordonare transversal la nivelul direcțiilor generale) va colabora cu statele membre și cu părțile interesate pentru a monitoriza și a accelera progresele înregistrate, de exemplu prin organizarea de conferințe bianuale privind rezultatele și prin promovarea angajamentelor voluntare, în special în contextul unei Carte Europene a Siguranței Rutiere îmbunătățite¹.

2. Sprijin financiar sporit pentru siguranța rutieră

O pârghie importantă aflată la dispoziția UE pentru a accelera obținerea de rezultate o constituie sprijinirea inițiativelor privind siguranța rutieră prin diverse soluții de finanțare.

¹ Carta Europeană a Siguranței Rutiere este o platformă a societății civile pentru siguranța rutieră, creată de Comisia Europeană, care are în prezent peste 3 500 de membri.

Îmbunătățirile aduse infrastructurii pot să fie finanțate din fondurile regionale prevăzute în actualul cadru financiar. În plus, în cererea de propuneri lansată astăzi referitoare la Mecanismul pentru interconectarea Europei se pun la dispoziție 200 de milioane EUR pentru siguranța rutieră și pentru digitalizare. Pe termen lung, va fi important să se asigure **stabilitatea și coerența soluțiilor de finanțare** pentru modernizarea infrastructurii, pentru alte acțiuni în materie de siguranță rutieră și pentru consolidarea capacităților.

Acțiuni-cheie în materie de sprijinire și finanțare

Comisia:

- va încuraja utilizarea sprijinului financiar oferit de UE prin fondurile structurale și de investiții europene pentru modernizarea infrastructurii în ceea ce privește siguranța rutieră, în special în statele membre cu performanțe comparativ slabe în acest domeniu și va încuraja utilizarea Mecanismului pentru interconectarea Europei [T2/2018];
- va raționaliza și va consolida sprijinul financiar pentru acțiunile în domeniul siguranței rutiere prevăzute în următorul cadru financiar multianual, ținând seama de complementaritatea diferitelor instrumente de finanțare [T2/2018];
- va analiza modalitatea de a asigura stabilitatea sprijinului financiar pentru acțiunile în domeniul siguranței rutiere prevăzute în următorul cadru financiar multianual, cum ar fi operațiunile comune transfrontaliere de asigurare a respectării normelor de circulație rutieră, organizate în cooperare de forțele de poliție [T3/2018] și
- va analiza posibilitățile de a sprijini financiar consolidarea capacităților la nivelul statelor membre, de exemplu în ceea ce privește strategiile aferente „sistemului sigur” (de exemplu, metodologia de măsurare a indicatorilor-cheie de performanță) [T3/2019].

În plus, Comisia va analiza, în strânsă cooperare cu Banca Europeană de Investiții, modalitatea de a facilita accesul autorităților publice la un sprijin financiar corespunzător pentru a achiziționa parcuri auto mai sigure. Un exemplu ar putea fi eventuala instituire a unui mecanism pentru un transport mai sigur sau o extindere a mecanismului existent pentru un transport mai curat². Comisia va analiza, de asemenea, modalitatea de finanțare a cercetării și a inovării necesare pentru elaborarea și punerea în aplicare a strategiilor aferente „sistemului sigur”.

3. Drumuri și acostamente sigure

Abordarea „sistemului sigur” în ceea ce privește construcția drumurilor presupune corelarea funcțiilor, a proiectării și a amenajării drumurilor cu limitele de viteză pentru a ține seama de erorile umane, astfel încât accidentele să nu cauzeze decese și vătămări grave. Comisia propune astăzi revizuirea Directivei privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere pentru a impune **o mai mare transparență și o cartografiere a riscurilor la nivel de rețea** și pentru a extinde domeniul de aplicare al directivei, de la rețelele transeuropene la **toate drumurile principale**.

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

Acțiuni-cheie în materie de drumuri și acostamente sigure

Comisia:

- va desfășura activități pregătitoare și va înființa un grup de experți însărcinat cu elaborarea unui cadru de clasificare a drumurilor care să coreleze mai bine limita de viteză cu proiectarea și cu amenajarea drumurilor, în conformitate cu abordarea „sistemului sigur”, [T3/2019] și
- va facilita schimbul de experiență legat de metodologiile „sistemului sigur” între practicieni (de exemplu, în cadrul unui forum al auditorilor europeni în domeniul siguranței rutiere) [cu privire la adoptarea Directivei revizuite privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere].

Pe parcursul perioadei vizate de cadru, Comisia va urmări să identifice și alte acțiuni la nivelul UE, cum ar fi definirea de obiective specifice în materie de siguranță pentru drumurile din cadrul rețelelor transeuropene, cu ocazia următoarei revizuii a orientărilor privind rețelele transeuropene.

4. Vehicule sigure

UE a reușit să reducă numărul deceselor și al vătămarilor grave, datorită îmbunătățirii siguranței vehiculelor prin modificări succesive ale Regulamentului privind siguranța generală a autovehiculelor și ale Regulamentului privind siguranța pietonilor. Comisia propune revizuirea acestor regulamente pentru a impune **obligativitatea elementelor de siguranță importante**, cum ar fi sistemele inteligente de asistență pentru controlul vitezei, frânarea autonomă de urgență (inclusiv la detectarea pietonilor și a bicicliștilor) sau îmbunătățirea vizibilității directe în cazul camioanelor. Ulterior, va fi important să se acorde prioritate activităților UE și celor desfășurate în cadrul Organizației Națiunilor Unite de elaborare a unor noi reglementări privind siguranța vehiculelor (de exemplu, frânarea autonomă de urgență pentru camioane, inclusiv la detectarea pietonilor și a cicliștilor, și standarde pentru vizibilitatea directă). **Achizițiile publice** reprezintă, de asemenea, o oportunitate interesantă de a influența pozitiv ritmul adoptării tehnologiilor în materie de siguranță.

În plus, Comisia propune revizuirea Regulamentului privind etichetarea pneurilor pentru a îmbunătăți informațiile oferite consumatorilor, în special cu privire la **performanța în materie de siguranță a pneurilor**.

Acțiuni-cheie în materie de vehicule sigure

Comisia:

- va începe să evalueze dacă postechiparea parcului auto existent (în special a autobuzelor și a camioanelor) cu sisteme avansate de asistență pentru conducătorii autor este fezabilă și eficientă din punctul de vedere al costurilor [T4/2018] și
- va încuraja statele membre să aibă în vedere, menținând totodată concurența pe piața internă, stimulente naționale pentru accelerarea introducerii tehnologiilor confirmate printr-o gamă variată de mijloace, printre care se numără și achizițiile publice, politicile privind călătoriile sigure, stimulentele fiscale și în materie de asigurări [T2/2018].

Comisia va urmări să obțină angajamente voluntare, de exemplu din partea:

- angajatorilor/asociațiilor de transportatori rutieri (de exemplu, prin utilizarea de vehicule cu cele mai recente elemente de siguranță înainte ca acestea să fie impuse prin lege);
- autorităților publice (de exemplu, atunci când lansează proceduri de achiziții publice, orașele să favorizeze cumpărarea celor mai sigure autovehicule – nu numai a celor mai nepoluante – pentru parcul lor auto);
- producătorilor (de exemplu, prin introducerea unor elemente de siguranță care să nu se limiteze la cerințele minime pentru toate segmentele de preț);
- asigurătorilor (de exemplu, prin modificarea structurii primelor în favoarea vehiculelor mai sigure);
- sectorului închirierii de autovehicule și al covoiajării (de exemplu, prin promovarea autovehiculelor sigure în cadrul activităților de închiriere și leasing de autovehicule, întreținerea regulată) și
- școlilor de șoferi (de exemplu, prin instruirea conducătorilor auto și a motocicliștilor, fie că și-au luat recent carnetul, fie că au deja experiență, cu privire la modul de utilizare a noilor elemente de siguranță ale vehiculelor).

Comisia va evalua necesitatea unor acțiuni suplimentare, printre care se numără și reglementările în materie de pneuri pentru a testa aderența pneurilor scoase din uz, în ceea ce privește cadrul juridic al testelor de inspecție tehnică a vehiculelor, inclusiv acțiuni de combatere a eventualelor modificări neautorizate ale vehiculelor de către proprietari/utilizatori, precum și în ceea ce privește acordarea unui rol mai important considerentelor de siguranță în legislația UE în materie de achiziții publice.

5. Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță

Comportamentul legat de siguranță al participanților la trafic (viteza, utilizarea echipamentelor de protecție, cum ar fi centurile de siguranță și căștile de protecție, neconsumarea de alcool și alte droguri înainte de a conduce, evitarea distragerii atenției în timpul condusului pe patru și două roți și în timpul mersului) și **asigurarea respectării** acestor norme de comportament sunt, de asemenea, esențiale pentru prevenirea și atenuarea accidentelor grave. Propunerea de revizuire a Regulamentului privind siguranța generală a autovehiculelor și a Regulamentului privind siguranța pietonilor face referire la anumite elemente care promit mari avantaje în materie de siguranță (sisteme inteligente de asistență pentru controlul vitezei, tehnologie de recunoaștere a somnolenței, interfețe standardizate pentru etilotestele antidemaraj).

Acțiuni-cheie privind utilizarea drumurilor în condiții de siguranță

Comisia:

- va începe să analizeze opțiunile de îmbunătățire a eficacității Directivei privind aplicarea transfrontalieră a sancțiunilor în materie de infracțiuni rutiere, pe baza unei evaluări efectuate în 2016 [T4/2018];
- va lansa un studiu cu privire la fezabilitatea unei posibile inițiative legislative referitoare la recunoașterea reciprocă a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule [T1/2019];
- va transpune Regulamentul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) care impune obligativitatea dispozitivelor de avertizare privind portul centurii de siguranță pentru toate scaunele [T4/2018];

- va colabora cu statele membre pentru a institui condițiile necesare pentru funcționarea sistemelor inteligente dezactivabile de asistență pentru controlul vitezei, inclusiv în ceea ce privește disponibilitatea limitelor de viteză în format digital, și va analiza fezabilitatea și acceptabilitatea în viitor a unor sisteme inteligente de asistență pentru controlul vitezei care nu pot fi dezactivate [T3/2019] și
- va începe să evalueze modalități de consolidare a recomandării UE privind conținutul permis de alcool în sânge, de exemplu prin recomandarea unor limite mai stricte pentru conducătorii auto profesioniști și/sau începători și prin furnizarea de orientări cu privire la utilizarea etilotestelor antidemaraj [T3/2018].

Comisia va urmări să obțină angajamente voluntare, de exemplu din partea:

- angajatorilor/asociațiilor de transportatori rutieri (de exemplu prin consolidarea educației și prin sensibilizarea conducătorilor auto profesioniști, dincolo de cerințele legale privind instruirea conducătorilor auto profesioniști);
- sectorului educației (de exemplu, prin includerea siguranței rutiere în programa obișnuită) și organizațiilor participanților la trafic (de exemplu, prin promovarea unui comportament prudent, cu luarea în considerare a factorilor de vârstă și de sex);
- autorităților publice (de exemplu, prin impunerea în cadrul achizițiilor publice a cerinței de echipare cu etiloteste antidemaraj);
- operatorilor de transport cu autocarul (de exemplu, campanii de sensibilizare privind centurile de siguranță) și
- companiilor de taxi și de covoiajare (de exemplu, dotarea parcului auto al acestora cu scaune pentru copii).

De asemenea, Comisia va urmări să încurajeze și să sprijine, în cadrul viitorului program de cercetare și inovare, cercetările privind elaborarea unor metode de testare și a unor instrumente mai ieftine pentru detectarea drogurilor, precum și privind evaluarea automată a capacității de a conduce și evitarea neatenției, inclusiv a distragerii atenției de către sistemele electronice integrate în vehicule. Comisia va analiza oportunitatea impunerii obligației de a utiliza dispozitive electronice de avertizare individuale privind portul centurilor de siguranță în autocare și a elaborării, împreună cu industria, a unui cod de bune practici care să asigure faptul că sistemele de informații și telefoanele din autovehicule sunt proiectate astfel încât să poată fi utilizate în condiții de siguranță. Comisia va identifica necesitatea unor acțiuni suplimentare, de exemplu în ceea ce privește definirea și punerea în aplicare a noțiunii de „viteză sigură”, căștile pentru cicliști și echipamentul de protecție pentru motocicliști și/sau permise de conducere progresive pentru conducătorii auto începători.

6. Intervenții rapide și eficiente în situații de urgență

Îngrijirea eficientă post-coliziune, inclusiv transportarea rapidă la unitatea medicală potrivită de către un personal calificat, reduce consecințele vătămărilor. În acest context ar trebui monitorizate îndeaproape efectele introducerii sistemului **eCall**, care transmite automat apeluri de urgență în caz de accident.

Acțiuni-cheie privind intervențiile în situații de urgență

Comisia:

- va începe să evalueze efectele sistemului eCall și posibila extindere a acestuia la alte categorii de vehicule (vehicule grele de transport marfă, autobuze și autocare, motociclete și tractoare agricole) [T3/2019] și
- va facilita stabilirea unor contacte mai strânse între autoritățile din domeniul siguranței rutiere și sectorul sănătății, în vederea unei evaluări a altor nevoi practice și în materie de cercetare (de exemplu, modalitatea de a identifica personalul calificat și unitățile medicale potrivite pentru tratarea vătămărilor) [T3/2018].

Comisia va urmări să obțină angajamente voluntare, de exemplu din partea:

- operatorilor de transport public și comercial (de exemplu, prin instruirea conducătorilor auto în acordarea primului ajutor);
- producătorilor (de exemplu, prin instalarea sistemului eCall în mașinile noi din tipurile existente sau prin postechiparea acestora);
- asigurătorilor (de exemplu, prin reducerea primelor de asigurare pentru autovehiculele în care este instalat sistemul eCall).

7. O siguranță rutieră adaptată exigențelor viitorului

Conectivitatea și automatizarea au un potențial imens în ceea ce privește siguranța rutieră pe termen lung, dar se impune abordarea riscurilor acestora, cum ar fi cele legate de **securitatea cibernetică** și de funcționarea vehiculelor puternic automatizate în **traficul mixt**. Prin urmare, în cadrul pachetului de mobilitate, Comisia propune o strategie cuprinzătoare privind mobilitatea conectată și automatizată.

Economia colaborativă (de exemplu, programele de covoiajare cu automobilul și cu bicicleta) și unele **măsuri de mediu** oferă posibilitatea unor avantaje reciproce atunci când sunt combinate cu măsuri de siguranță rutieră (de exemplu, cu medii mai sigure și mai atractive pentru mersul pe jos și cu bicicleta), dar prezintă și riscuri, cum ar fi un număr mai mare de participanți la trafic neprotejați.

Orice inițiativă viitoare va trebui să țină seama de nevoile specifice ale **participanților la trafic care sunt vulnerabili** și ale diferitelor **categorii de participanți la trafic** (în funcție de vârstă, sex, handicap). În plus, domeniul **securității în muncă** poate necesita acțiuni mai ferme.

Acțiuni-cheie privind provocările emergente

Comisia:

- va adopta specificații referitoare la sistemele de transport inteligente cooperative (act delegat în temeiul Directivei privind sistemele de transport inteligente), inclusiv referitoare la comunicațiile între vehicule și, respectiv, între vehicule și infrastructură³ [T4/2018];
- va colabora strâns cu părțile interesate pentru a lansa un proces de elaborare a unui cod de conduită pentru tranziția în condiții de siguranță la niveluri superioare de automatizare, în vederea asigurării faptului că cerințele și procedurile țin seama pe deplin de factorii de siguranță rutieră (traficul mixt, interacțiunea cu alți participanți la trafic, circulația în

³ A se vedea COM(2018) 283 – Comunicare: „Către mobilitatea automată: o strategie a UE pentru mobilitatea viitorului”.

convoi), în special prin asigurarea coerenței între normele rutiere naționale și prin evitarea contradicțiilor cu normele UE privind vehiculele [T3/2019] și

- va lansa provocarea intitulată „Orașul sigur” sau va institui un premiu cu această denumire [T3/2019].

Comisia va urmări să obțină angajamente voluntare, de exemplu din partea:

- operatorilor, administratorilor de parcuri auto și transportatorilor (de exemplu, prin adoptarea unei politici corporative de siguranță rutieră);
- organismelor profesionale (de exemplu, prin furnizarea de orientări referitoare la siguranța rutieră pentru IMM-uri, în special în ceea ce privește siguranța furgonetelor care fac livrări în zonele urbane) și
- autorităților naționale (de exemplu, prin urmarea exemplelor de bune practici în lupta și campaniile împotriva modificării neautorizate a vehiculelor).

Pe parcursul perioadei vizate de cadru, Comisia va evalua necesitatea unor acțiuni suplimentare la nivelul UE, de exemplu prin promovarea armonizării interfețelor om-mașină instalate pe vehicule, pentru a se asigura faptul că toți conducătorii auto și toți participanții la trafic pot interacționa cu vehiculele fără să pună în pericol siguranța și pentru a aborda chestiunea accesului la datele de la bordul vehiculelor. Comisia va evalua oportunitatea unei revizui a legislației privind permisele de conducere, inspecția tehnică auto, formarea conducătorilor auto profesioniști și timpul de conducere pentru a ține seama de evoluția mobilității cooperative, conectate și autonome. În plus, Comisia va analiza aspectele legate de siguranța rutieră în ceea ce privește planificarea mobilității urbane, siguranța la locul de muncă, capacitatea de a conduce vehicule pe patru și pe două roți, precum și noile modele de afaceri legate de mijloacele de transport personale.

De asemenea, Comisia va încuraja și va sprijini cercetarea și inovarea în contextul următorului program-cadru, pentru a contribui la elaborarea politicii în domeniul siguranței rutiere, inclusiv în ceea ce privește noile modele de mobilitate și schimbările de la nivelul societății, interacțiunea dintre oameni și tehnologie, în special interfețele om-mașină și tranziția în siguranță către automatizare, asigurarea respectării legii și securitate.

8. Rolul UE la nivel mondial: exportarea siguranței rutiere

În ceea ce privește siguranța rutieră dincolo de granițele UE, atenția Comisiei se concentrează asupra vecinilor săi imediați, în special asupra țărilor din **Balkanii de Vest** și din cadrul **Parteneriatul estic**, care se pregătesc să semneze declarații privind siguranța rutieră în cursul anului 2018, precum și asupra Turciei.

În plus, ar trebui să se evalueze rolul UE în domeniul siguranței rutiere față de **Organizația Națiunilor Unite** și, în special, față de Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

Acțiuni-cheie în materie de îmbunătățire a siguranței rutiere în afara UE

Comisia:

- va dezvolta în continuare cooperarea în domeniul siguranței rutiere cu vecinii UE, în special cu Balcanii de Vest și cu Parteneriatul estic, pe baza declarațiilor privind siguranța rutieră adoptate în 2018 – în special prin schimburi de bune practici și prin sprijinirea consolidării capacităților [T3/2018].

De asemenea, Comisia va evalua modul în care am putea să consolidăm coordonarea normelor rutiere (Convențiile ONU de la Geneva și de la Viena), inclusiv la nivelul UE, astfel încât aceste norme să poată fi adaptate la mobilitatea cooperativă, conectată și autonomă într-un mod armonizat. De asemenea, Comisia va analiza modalitatea de cooperare cu inițiativele de finanțare internațională, cum ar fi Fondul fiduciar al ONU pentru siguranța rutieră.