

**Aviz al Comitetului Economic și Social European privind „Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind managementul siguranței infrastructurii rutiere”**

COM(2006) 569 final — 2006/0182 (COD)

(2007/C 168/15)

La 10 noiembrie 2006, Consiliul, în conformitate cu articolul 71 alineatul (1) litera (c) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European, cu privire la propunerea sus-menționată.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 22.3.2007. Raportor: dl SIMONS.

În cea de-a 435-a sesiune plenară, care a avut loc la 25 și 26 aprilie 2007 (ședința din 26 aprilie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu unanimitate de voturi.

## 1. Concluzii

1.1 Comitetul salută inițiativa Comisiei de a da un conținut celui de-al treilea pilon al politicii de siguranță rutieră privind managementul siguranței infrastructurii rutiere. În paralel cu acțiunile privind conducătorii de autovehicule și îmbunătățirea siguranței vehiculelor, propunerea de directivă are scopul de a integra siguranța în toate etapele de planificare, proiectare și exploatare a infrastructurii rutiere din rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T). Toate aceste aspecte sunt de o importanță la fel de mare și în materie de politici de siguranță rutieră.

1.2 Cu toate că Comitetul este conștient de faptul că, în general, acolo unde infrastructurile sunt deja bine dezvoltate, impactul măsurilor privind infrastructurile rutiere va fi mai redus decât cel al acțiunilor privind șoferii sau vehiculele, este convins de utilizarea în acest caz a tuturor mijloacelor în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere și reducerii numărului de victime.

1.3 Comitetul consideră că măsurile propuse pentru cel de-al treilea pilon al politicii de siguranță rutieră nu ar trebui să se limiteze la rețeaua transeuropeană, ci a trebui să se extindă asupra tuturor drumurilor statelor membre, situate în afara zonelor urbane, pe care, în mod evident, au loc numeroase accidente. Având în vedere că scopul acestei măsuri este acela de a reduce cât mai mult numărul victimelor și că se constată că cel mai mare potențial de „câștig” privind salvarea vieților omenești (cu 1 300 cazuri de victime omenești mai puțin, față de 600) se obține tocmai pe infrastructurile care nu aparțin RTE, se așteaptă ca acestui aspect, Comisia să-i acorde o mult mai mare importanță. Comitetul consideră că articolul 71 alineatul (1) litera (c) din Tratatul de instituire a Comunității Europene constituie o bază corespunzătoare în acest sens.

1.4 În consecință, Comitetul invită statele membre să aprobe extinderea domeniului de aplicabilitate a directivei asupra tuturor drumurilor situate în afara zonelor urbane.

1.5 Comisia a decis să-și prezinte acțiunea sub forma unei directive. Comitetul, luând în considerare eficacitatea măsurilor propuse, estimează că o directivă nu va avea efectul scontat, deoarece acest instrument lasă o libertate prea mare țărilor membre, ceea ce ar face imposibilă o punere în aplicare uniformă a acesteia. Având în vedere obiectivul Comisiei de a reduce la jumătate numărul pierderilor de vieți omenești pe drumurile europene până în 2010, față de anul 2000, este

necesar, în opinia Comitetului, să se recurgă la un instrument juridic mai constrângător decât o directivă, ale cărei dispoziții vor trebui respectate de toate părțile vizate, atât de autorități, cât și de sectorul privat.

1.6 Obligația de respectare a principiului subsidiarității în cadrul temeiului legal menționat la punctul 1.3 nu constituie un obstacol. Din contră, certitudinea unei aplicări uniforme, atât de necesare în acest caz, necesită tocmai intervenția Uniunii Europene.

1.7 În același timp, Comitetul insistă asupra importanței de a analiza cauzele accidentelor rutiere. Aceasta este singura cale de a determina cu precizie în ce măsură modul de proiectare a infrastructurilor rutiere se află la originea respectivelor accidente și de a lua măsurile eficace necesare.

## 2. Introducere

2.1 Până în anii '90, accidentele rutiere au fost considerate un fenomen inerent al mobilității caracteristice vieții noastre economice și sociale.

2.2 Rolul Comunității Europene era, în același timp, limitat. În lipsa unor competențe clare în acest domeniu, aceasta nu dispunea de suficiente posibilități de acțiune. Pe de altă parte, era posibilă adoptarea de directive, în special în domeniul standardelor tehnice destinate îmbunătățirii echipamentelor de siguranță ale autovehiculelor (purtarea obligatorie a centurilor de siguranță, limitatoare de viteză pentru camioane etc.).

2.3 Cu toate acestea, de la începutul secolului XXI, asistăm la o schimbare decisivă în modul de gândire privind acest domeniu. Studiile au demonstrat că siguranța rutieră constituie una din preocupările esențiale ale cetățenilor europeni. Acest lucru este în special valabil privind transportul rutier, care este modul de transport responsabil de cel mai mare număr de pierderi de vieți omenești.

2.4 În anul 2000 au decedat peste 40 000 de persoane și peste 1,7 milioane au suferit vătămări corporale în accidente rutiere în Uniunea Europeană, alcătuită la vremea respectivă din 15 state membre. Costurile măsurabile direct, aferente accidentelor rutiere, se ridică la 45 miliarde euro, în timp ce costurile indirecte, incluzând prejudiciile fizice și psihice aduse victimelor și familiilor acestora, se ridică la 160 miliarde euro pe an.

2.5 După adoptarea Tratatului de la Maastricht, Comunitatea Europeană a dispus de instrumente de reglementare mai eficace pentru a întreprinde acțiuni în domeniul siguranței rutiere, chiar dacă aplicarea principiului subsidiarității a continuat să împiedice realizarea unei politici comune autentice în acest domeniu.

2.6 Cartea albă din 2001 intitulată „Politica europeană a transporturilor în perspectiva anului 2010: este timpul să se ia decizii” și comunicarea din iunie 2003 privind programul de acțiune european pentru siguranța rutieră, acordă o mare atenție măsurilor concepute pentru îmbunătățirea siguranței rutiere. În paralel cu acțiunile privind conducătorii de autovehicule și autovehiculele, măsurile cu privire la infrastructura rutieră constituie al treilea element-cheie al acestei strategii.

2.7 În ceea ce privește infrastructurile de siguranță rutieră, nu există, pentru moment, nici o inițiativă la nivel european. Într-adevăr, siguranța rutieră s-a îmbunătățit pe drumurile echipate cu sisteme de management și control al traficului bazate pe tehnologia informației și comunicațiilor (TIC), dar mai este mult până când punerea în aplicare a acestor instrumente se va realiza în mod sistematic.

2.8 În consecință, mai sunt multe de făcut pentru îmbunătățirea siguranței infrastructurilor. Cu toate acestea, se constată că autoritățile naționale au tendința de a reduce resursele financiare alocate infrastructurilor rutiere, în ciuda faptului că utilizatorii drumurilor acordă o importanță tot mai mare calității și siguranței acestora.

2.9 Acesta este motivul pentru care Comisia dorește, prin prezenta propunere de directivă, să integreze siguranța în toate etapele de proces ale infrastructurii rețelei transeuropene de transport (RTE-T). Intenția este ca, pe lângă evaluările de impact economic și de mediu, să se introducă și evaluările de impact privind siguranța rutieră.

### 3. Comentarii generale

3.1 Comitetul consideră că este ambițios obiectivul Comisiei de reducere la jumătate a numărului de victime omenești datorate accidentelor rutiere până în 2010 față de anul 2000 (de la 40 000 în 2000 la 25 000 în 2010). Acesta s-a exprimat în acest sens în avizul său din 10 decembrie 2003 privind comunicarea Comisiei intitulată „Program de acțiune european pentru siguranța rutieră — Reducerea la jumătate a numărului victimelor accidentelor rutiere în Uniunea Europeană până în 2010: o responsabilitate comună”.

3.2 Trebuie amintit faptul că, în 2005, numărul victimelor de accidente rutiere se ridică încă la 41 500 persoane. Acest lucru se întâmplă în ciuda faptului că în acea perioadă fuseseră luate numeroase măsuri în domeniul îmbunătățirii siguranței rutiere. Comitetul consideră că orice victimă a accidentelor rutiere este o victimă în plus și, din acest motiv așteaptă de la Comisie o intervenție mult mai energetică pentru atingerea obiectivului vizat. Aceasta ar putea, de exemplu, să lanseze o campanie europeană de amploare, care să promoveze siguranța rutieră și să recomande statelor membre să ia măsuri mai ferme în sensul reducerii numărului victimelor accidentelor rutiere.

3.3 Comitetul consideră că măsurile comunitare privind conducătorii de autovehicule și autovehiculele, destinate îmbunătățirii siguranței rutiere, sunt tocmai cele care s-au dovedit a fi cele mai eficace. Comitetul consideră că măsurile privind îmbunătățirea infrastructurilor rutiere, al treilea pilon al politicii de siguranță rutieră, sunt mai puțin eficiente și că, în funcție de

situația din statul membru vizat, acestea vor avea un impact mai redus asupra diminuării numărului de victime ale accidentelor. În acest context, Comitetul consideră că trebuie puse în aplicare toate mijloacele în vederea reducerii numărului de victime, de pildă prin introducerea de norme privind dimensionarea infrastructurii rutiere și semnalizarea în UE.

3.4 Punctul de vedere al Comitetului privind consecințele propunerii de directivă este confirmat de analiza de impact al propunerii de directivă din 2003 realizat de rețeaua tematică ROSEBUD. Acest studiu a relevat faptul că punerea în aplicare a directivei privind siguranța infrastructurii rețelei transeuropene de transport ar duce, făcând o estimare realistă, la o reducere de peste 600 de cazuri de pierderi de vieți omenești și de peste 7 000 de accidente cu vătămare corporală pe an. Cu toate acestea, dacă această directivă s-ar aplica pentru toate drumurile situate în afara zonelor urbane, numărul victimelor s-ar reduce cu aproximativ 1 300 pe an, ceea ce ar reprezenta o economie financiară anuală de 5 miliarde euro.

3.5 Comitetul consideră că articolul 71 alineatul (1) litera (c) din Tratatul de instituire a Comunității Europene constituie o bază solidă în acest sens. În consecință, Comitetul invită statele membre să aprobe extinderea domeniului de aplicabilitate a directivei asupra tuturor drumurilor situate în afara zonelor urbane.

3.6 Propunerea de directivă stabilește un set minim de elemente pe care Comisia le consideră necesare pentru a avea un impact în materie de siguranță și pentru difuzarea procedurilor care și-au demonstrat eficacitatea. În acest sens, Comisia menționează următoarele patru proceduri, care joacă un rol principal în toate sistemele de management al siguranței infrastructurii rutiere: evaluarea impactului asupra siguranței rutiere, efectuarea de audituri privind siguranța rutieră, elaborarea unei liste cu tronsoanele rutiere cu risc ridicat (puncte negre) și efectuarea de inspecții privind siguranța, în cadrul întreținerii periodice a drumurilor. Comitetul își exprimă rezerve serioase privind eficacitatea măsurilor propuse sub forma unei directive; de fapt, cele patru proceduri menționate, nu sunt aplicate uniform, în mod cert, în toate statele membre ale Uniunii Europene.

3.7 Comisia consideră că tocmai directiva este instrumentul cel mai bine adaptat realizării unei îmbunătățiri a siguranței și a unei limitări a cheltuielilor administrative, respectând totodată diferitele tradiții, valori și norme în vigoare în statele membre. Comitetul nu împărtășește acest punct de vedere din motivele prezentate la punctele 3.4 și 3.5 de mai sus.

3.8 O directivă nu va avea efectul dorit, deoarece acest instrument lasă prea multă libertate statelor membre și în consecință nu va fi pus în aplicare uniform. Având în vedere obiectivul Comisiei de a reduce la jumătate numărul pierderilor de vieți omenești pe drumurile europene până în 2010 față de anul 2000, este necesar, în opinia Comitetului, să se recurgă la un instrument juridic mai constrângător decât o directivă ale cărei dispoziții vor trebui respectate de toate părțile vizate, atât de autorități, cât și de sectorul privat.

3.9 Potrivit Comisiei, propunerile conținute în propunerea de directivă nu duc decât la majorări reduse de costuri, majorări care se vor amortiza rapid prin economiile realizate ca urmare a reducerii numărului de accidente. Comitetul își pune întrebarea, care sunt elementele pe care își bazează Comisia această afirmație.

#### 4. Observații speciale

4.1 Comitetul consideră că măsurile propuse pentru infrastructurile rutiere în conformitate cu cel de-al treilea pilon al politicii de siguranță rutieră, ca și în cazul celorlalți doi piloni privind conducătorii de autovehicule și autovehiculele, nu ar trebui să se extindă doar asupra rețelei transeuropene ci și asupra tuturor drumurilor situate în afara zonelor urbane unde, în mod evident, au loc numeroase accidente.

4.2 În același timp, acesta este unul din rezultatele consultării publice pe internet, din perioada 12 aprilie-19 mai 2006. O mare parte a persoanelor participante la sondajul de opinie a propus extinderea dispozițiilor directivei asupra drumurilor care nu fac parte din rețeaua transeuropeană, având în vedere că tocmai pe aceste drumuri se pot salva cele mai multe vieți omenești.

4.3 Propunerea de directivă stabilește proceduri privind evaluarea, auditul și inspecția siguranței rutiere. Se așteaptă ca fiecare stat membru să comunice în mod uniform informațiile solicitate și să se conformeze specificațiilor menționate în anexe. Comitetul consideră că marja de manevră lăsată statelor membre de un instrument de natura unei directive este prea largă pentru a permite o comparație valabilă a efectelor directivei.

4.4 De exemplu, la rubrica „Evaluarea impactului asupra siguranței rutiere”, în anexa I din directivă, figurează un anumit număr de elemente pe care statele membre sunt invitate să le ia în considerare pentru evaluările efectuate. Această enumerare lasă statelor membre o marjă de manevră suficient de mare, astfel încât devine foarte îndoielnică obținerea de rezultate comparabile.

4.5 Aceeași observație este valabilă și pentru criteriile enumerate în anexa II din directivă privind auditul siguranței rutiere. Și în acest caz, statele membre dispun de o multitudine de posibilități de interpretare.

4.6 Aceleași probleme apar și privind inspecțiile de siguranță, cu dificultatea suplimentară că, în anexa III a directivei, unul din elementele care trebuie raportate de către echipa de inspecție

este „analiza rapoartelor de accidente”. Comitetul consideră că nu ar trebui analizate atât *rapoartele* de accidente, cât *cauzele* acestora. Acest ultim aspect este, din păcate, absent în articolul 7 din propunerea de directivă, ca și în anexa IV, care se referă mai în detaliu la datele care trebuie incluse în rapoartele de accidente.

4.7 Așa cum Comitetul deja a afirmat, în avizul său din 10 decembrie 2003 privind comunicarea Comisiei intitulată „Program de acțiune european pentru siguranța rutieră — Reducerea la jumătate a numărului victimelor accidentelor rutiere în Uniunea Europeană până în 2010: o responsabilitate comună”, crearea unor hărți privind accidentele mortale, pe care să se marcheze în special „punctele negre”, însoțite de o analiză a cauzelor accidentelor survenite, ar permite obținerea de informații utile. Pe de altă parte, Comitetul, în același aviz, atrage atenția asupra activității organizației „Euro-Rap”, care publică harta rutieră a diferitelor țări europene, indicând nivelul de pericolitate a diverselor drumuri. Aceste hărți sunt create pe baza numărului de accidente survenite.

4.8 Comitetul sugerează Comisiei să includă în propunerea sa o recomandare adresată țărilor membre privind majorarea numărului de parcări păzite, pentru toți utilizatorii, inclusiv persoanele cu handicap, de-a lungul drumurilor principale. Securizarea acestor parcări este necesară, deoarece, în caz contrar, conducătorii de autovehicule și-ar continua călătoria, fapt care ar putea duce, de exemplu, la nespectarea normelor privind timpul de conducere și de odihnă, punând astfel în pericol siguranța rutieră.

4.9 Comitetul consideră că nu se acordă o atenție suficientă chestiunii iluminării autostrăzilor. Este de dorit ca statele membre să-și armonizeze politicile în acest domeniu, pentru a îmbunătăți siguranța rutieră.

4.10 În final, Comitetul dorește să atragă atenția Comisiei că o prezentare vizuală, efectuată de către statele membre, a „punctelor negre” ale infrastructurii, respectiv a drumurilor pe care se produc accidente în mod frecvent, ar reprezenta un instrument important pentru sensibilizarea utilizatorilor de drumuri.

Bruxelles, 26 aprilie 2007.

Președintele

Comitetului Economic și Social European

Dimitris DIMITRIADIS