

Opinia Komitetu Regionów „Kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”

(2011/C 166/06)

KOMITET REGIONÓW

- Z zadowoleniem przyjmuje przedstawione przez Komisję nowe kierunki polityki na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i popiera siedem celów oraz związane z nimi działania. Zwraca się do Komisji o objaśnienie oczekiwanego wkładu każdego z siedmiu celów w realizację zamierzonego ogólnego celu dotyczącego zmniejszenia liczby ofiar wypadków o 50% do 2020 r.
- Popiera pomysł ujednoczenia różnych definicji poważnych obrażeń z myślą o poprawie monitorowania i oceny skuteczności polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uważa, że w oparciu o wspólnotową definicję poważnych oraz mniej poważnych obrażeń należałoby następnie określić wspólnotowy cel dotyczący zmniejszenia liczby poważnych obrażeń.
- Wzywa wszystkie państwa członkowskie do pełnego wdrożenia dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej i podziela zdanie Komisji, że konieczne jest podjęcie działań, tak aby zasady ujęte w tej dyrektywie były stosowane w odniesieniu do całej infrastruktury drogowej finansowanej ze środków UE. Zarazem nie należy naruszać zasady proporcjonalności, aby małych projektów nie obciążały niepotrzebne nakłady administracyjne czy nadmierne wymogi techniczne.
- Zaleca Komisji, by w obrębie swoich uprawnień opracowała inicjatywy nastawione na ujednoczenie w państwach członkowskich przepisów ruchu drogowego, znaków drogowych oraz sygnalizacji. Radzi Komisji, by poprzez zieloną księgę zapoczątkowała publiczną dyskusję na temat, który jest przedmiotem niniejszej opinii.

Sprawozdawca	Johan SAUWENS (BE/PPE), burmistrz miasta Bilzen
Dokument źródłowy	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” COM(2010) 389 wersja ostateczna

I. ZALECENIA POLITYCZNE

Wprowadzenie

1. W przyszłej białej księdze w sprawie polityki transportowej na lata 2010–2020 Komisja Europejska ma poświęcić szczególną uwagę bezpieczeństwu ruchu drogowego. Kierunki polityki europejskiej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na okres do 2020 r. mają na celu ustanowienie ogólnych ram zarządzania oraz ambitnych celów, które powinny ukierunkować strategie krajowe i lokalne.

2. W ramach prac nad niniejszą opinią przeprowadzono konsultacje z partnerami z Sieci Monitorującej Stosowanie Zasady Pomocniczości. Proces konsultacji trwał od 25 października do 10 grudnia 2010 r.

Przedłożony plan działań oraz kilka uwag wstępnych

— Bezpieczeństwo ruchu drogowego a władze lokalne i regionalne

3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego ma duże znaczenie z punktu widzenia społeczeństwa. W Unii Europejskiej co roku w wypadkach drogowych ginie ponad 30 tys. osób; szacuje się, że 1,5 mln osób zostaje rannych, natomiast koszty społeczne wynoszą ok. 130 mld EUR, nie mówiąc o ogromnym cierpieniu ludzkim spowodowanym wypadkami.

4. Najwięcej wypadków odnotowuje się na drogach w obszarach wiejskich i miejskich, a jedynie 5% na autostradach. W większości państw członkowskich to władze regionalne i lokalne odpowiadają za zarządzanie znaczną częścią sieci dróg. Władze lokalne i regionalne w wielu przypadkach odpowiadają także za egzekwowanie przepisów drogowych przez lokalną i regionalną policję. Poza tym władze te niejednokrotnie są odpowiedzialne za organizację transportu publicznego, za lokalne przepisy drogowe, prowadzenie kampanii prewencyjnych oraz udzielanie pierwszej pomocy przy wypadkach.

5. Logiczne wydaje się więc, że władze lokalne i regionalne powinny być włączone w inicjatywy opracowywane na szczeblu krajowym bądź europejskim i wносить w nie wkład. Oczywiście jest również, że władze te – o ile uznają to za pożądane – opracowują własne strategie na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, służące rozwiązaniu lokalnych problemów i dostosowane do lokalnych warunków.

6. Komisja uznaje rolę władz lokalnych i regionalnych w opracowywaniu i wdrażaniu polityki bezpieczeństwa drogowego i stwierdza, że zgodnie z zasadą pomocniczości, opisane działania powinny być przeprowadzone na najbardziej odpowiednim szczeblu politycznym oraz za pomocą najlepiej dobranych środków. W komunikacie słusznie podkreśla się potrzebę zintegrowanego podejścia: „Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest ściśle powiązane z obszarami polityki dotyczącymi m.in. energii, ochrony środowiska, zatrudnienia, edukacji, młodzieży, zdrowia publicznego, badań, innowacji i technologii, wymiaru sprawiedliwości, ubezpieczeń, handlu i spraw zagranicznych”.

— Cel Komisji Europejskiej

7. Według danych Komisji w 2001 r. w UE śmierć w wyniku wypadku drogowego poniosły 54 302 osoby. Celem poprzedniego planu działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego było zmniejszenie w 2010 r. o połowę – czyli do maksymalnie 27 tys. – liczby ofiar śmiertelnych. W 2009 r. w UE odnotowano 34 500 ofiar śmiertelnych, a więc 36% mniej niż w roku 2001. Komisja spodziewa się, że dane za rok 2010 ostatecznie wykażą 41-procentowy spadek liczby ofiar śmiertelnych w stosunku do roku 2001. Tym samym wytyczony cel nie został w pełni osiągnięty, niemniej wynik ten i tak można uznać za krzepiący.

8. W okresie 2010–2020 Komisja zamierza ponownie o połowę zmniejszyć całkowitą liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w UE. Cel ten można ocenić jako odpowiedzialne i ambitne zamierzenie, biorąc pod uwagę odnotowany w ubiegłej dekadzie spadek liczby ofiar śmiertelnych oraz dążenie do dalszej poprawy bezpieczeństwa na drogach w UE.

— Cele strategiczne

9. Komisja wytyczyła siedem strategicznych celów:

- poprawa edukacji i szkolenia użytkowników dróg;
- poprawa egzekwowania przepisów ruchu drogowego;
- bezpieczniejsza infrastruktura drogowa;
- bezpieczniejsze pojazdy;
- propagowanie wykorzystania nowoczesnych technologii w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;

- f) poprawa usług w sytuacjach awaryjnych i usług po odniesieniu obrażeń;
- g) ochrona użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki.

10. Można poprzeć te cele jako takie. Przedstawione kierunki polityki w obecnej postaci nie budzą zastrzeżeń pod kątem ich zgodności z zasadami pomocniczości czy proporcjonalności. Cele tych działań nie mogą przecież być realizowane wyłącznie przez państwa członkowskie. Ze względu na ich zakres lepiej można je osiągnąć na szczeblu unijnym, ponieważ odpowiednie ustawodawstwo europejskie, transgraniczne działania i współpraca na szczeblu UE mogą zapewnić spójność i skuteczność polityki na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym. Poza tym przedstawione działania mają wyraźną wartość dodaną w porównaniu z krokami podejmowanymi wyłącznie na poziomie krajowym, regionalnym czy lokalnym. Są one również najprostszym sposobem osiągnięcia wyznaczonych celów i pozostawiają możliwie szeroki margines dla decyzji na poziomie krajowym.

11. Jako że władze lokalne i regionalne odgrywają ważną rolę w opracowywaniu i realizacji polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, pożądane jest niemniej, by Komisja ilościowo określiła, jakiego oczekuje wkładu każdego z siedmiu celów do zamierzonego ogólnego zmniejszenia liczby ofiar wypadków o 50%. W ten sposób możliwe będzie do pewnego stopnia wyjaśnienie, jakich wysiłków oczekuje się od władz lokalnych i regionalnych.

— Wdrożenie kierunków europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020

12. Komisja proponuje dwie zasady dotyczące wdrażania kierunków polityki:

- zwiększenie zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron w bardziej zdecydowane zarządzanie;
- tworzenie i rozwijanie wspólnych narzędzi monitorowania i oceny skuteczności obszarów polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

13. KR stwierdza, że Komisja dąży do poprawy monitorowania za pomocą zbierania i analizy danych, i popiera to dążenie. W związku z tym zwracamy uwagę, że aktualny system zbierania danych (baza danych CARE) wykorzystuje tylko dane zagregowane na szczeblu państw członkowskich. Brakuje wymiaru regionalnego, choć te informacje są zasadniczo łatwo dostępne w państwach członkowskich. Regiony europejskie znacznie by skorzystały, gdyby mogły porównać swoje wyniki z wynikami pobliskich lub podobnych regionów z innych krajów, tak jak to ma miejsce w przypadku państw członkowskich. Włączenie takich informacji do bazy danych CARE i udostępnienie ich mogłoby wnieść istotną wartość dodaną i stanowić pozytywny bodziec dla władz lokalnych i regionalnych.

— Harmonizacja przepisów ruchu drogowego, znaków drogowych i sygnalizacji oraz wytycznych dotyczących projektowania infrastruktury

14. KR stwierdza, że państwa członkowskie w praktyce stosują bardzo różne normy, jeśli chodzi o przepisy ruchu drogowego, znaki drogowe, sygnalizację oraz wytyczne dotyczące projektowania infrastruktury. Jednocześnie z każdym rokiem zwiększa się transgraniczny ruch drogowy pomiędzy państwami członkowskimi – i obejmuje to zarówno transport towarowy, jak i transport osobowy w celach prywatnych i zawodowych. KR jest zdania, że zarówno dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i dla swobody przemieszczania się w ramach UE, bardzo korzystne byłoby budowanie i wyposażanie dróg różnych państw członkowskich w miarę możliwości według tych samych zasad i przepisów, aby ich wygląd był dla każdego użytkownika jednoznaczny i czytelny, nawet po przekroczeniu granicy innego państwa. Przy tym główną rolę powinny odgrywać sprawdzone rozwiązania i należy przewidzieć możliwość usytuowania działań w lokalnym kontekście i dostosowania ich do niego.

Zalecenia polityczne

KOMITET REGIONÓW

15. Podkreśla **znaczenie** kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego i popiera zasady, jakimi kieruje się Komisja, formułując strategiczne kierunki polityki na lata 2011–2020:

- dążenie do wyższych norm bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Europie,
- wspieranie zintegrowanego podejścia do bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- współodpowiedzialność zgodna z zasadami pomocniczości i proporcjonalności.

16. Wyraża zadowolenie z pozytywnych efektów poprzedniego planu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego odnotowanych w ocenie *ex post*, jednak podkreśla przy tym, że żniwo śmierci na drogach UE, wynoszące **każdego roku ponad 30 tys. zabitych**, jest nadal **niedopuszczalnie wysokie**.

17. Przyjmuje do wiadomości, że Komisja na okres 2011–2020 wytyczyła cel dotyczący **zmniejszenia o 50% liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych**. KR uważa, że jest to odpowiedzialne, a zarazem ambitne zamierzenie, biorąc pod uwagę, że w poprzednim okresie 2001–2009 państwom członkowskim udało się zmniejszyć ten wskaźnik średnio o 36%.

18. Z zadowoleniem przyjmuje przedstawione przez Komisję nowe kierunki polityki na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i **popiera siedem celów** oraz związane z nimi działania.

19. Zwraca się do Komisji o objaśnienie **oczekiwanego wkładu każdego z siedmiu celów** w realizację zamierzonego ogólnego celu dotyczącego zmniejszenia liczby ofiar wypadków o 50% do 2020 r.

20. Popiera pomysł **ujednoczenia różnych definicji poważnych obrażeń** z myślą o poprawie monitorowania i oceny skuteczności polityki bezpieczeństwa drogowego.

21. Uważa, że w oparciu o wspólnotową definicję poważnych oraz mniej poważnych obrażeń należałoby następnie określić wspólnotowy **cel dotyczący zmniejszenia liczby poważnych obrażeń** – na wzór celu dotyczącego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych.

22. Podkreśla, że ważne jest porozumienie się co do **dyrektywy wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego**. Mandaty oraz inne kary za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego, których nie można egzekwować ponad granicami wewnętrznymi UE, nie tylko przestają być przekonujące, ale i prowadzą do dyskryminacji, ponieważ wymierzenie kary zależy od przynależności państwowej osoby naruszającej przepisy.

23. Wzywa także wszystkie państwa członkowskie do pełnego wdrożenia **dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej** i podziela zdanie Komisji, że konieczne jest podjęcie działań, tak aby zasady ujęte w tej dyrektywie były stosowane w odniesieniu do całej infrastruktury drogowej finansowanej ze środków UE. Zarazem nie należy naruszać zasady proporcjonalności, aby małych projektów nie obciążały niepotrzebne nakłady administracyjne czy nadmierne wymogi techniczne.

24. Uważa, że ogólnie rzecz biorąc, zgodnie z zasadami **pomocniczości i wielopoziomowego sprawowania rządów**, władze lokalne i regionalne powinny – z jednej strony – w ramach swoich kompetencji określać własną politykę bezpieczeństwa ruchu drogowego, a z drugiej strony uczestniczyć w ustanawianych na szczeblu europejskim bądź krajowym mechanizmach zarządzania inicjatywami na rzecz bezpieczeństwa na drogach.

25. Jest zdania, że należy dążyć do **włączenia celów** wytyczonych w kierunkach polityki na lata 2011–2020 **do wszystkich planów strategicznych związanych z transportem oraz do odpowiednich projektów w zakresie transportu** na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym.

26. Zachęca Komisję i państwa członkowskie do podjęcia wysiłków na rzecz poprawy **gromadzenia i analizowania danych dotyczących wypadków drogowych**. Lepsza orientacja w kwestii wypadków jest kluczowym warunkiem udoskonalenia w opracowywaniu polityki i ocenie postępów, także na szczeblu lokalnym i regionalnym. Należy w dalszym ciągu ujed-

noliceć metody gromadzenia danych i sprawozdawczość państw członkowskich, zgodnie z zaleceniami z unijnego projektu badawczego SafetyNet.

27. Zaleca Komisji i państwom członkowskim, by istniejące **systemy rejestracji wypadków** prowadzone przez służby policyjne uzupełnić o dane dotyczące zakresu obrażeń ofiar. Dane te można uzyskać od **służb ratunkowych i szpitali**.

28. Apeluje do Komisji o udostępnienie **na szczeblu lokalnym i regionalnym większej liczby danych**, m.in. poprzez bazę danych CARE, tak aby władze lokalne i regionalne same mogły skonfrontować swoją sytuację z porównywalnymi regionami za granicą.

29. Biorąc pod uwagę, że w wielu krajach wypadki drogowe stanowią główną przyczynę **wypadków związanych z pracą**, proponuje, by Komisja w swym planie działań wezwała **pracodawców** sektora publicznego i prywatnego do prowadzenia polityki sprzyjającej bezpiecznemu przemieszczaniu się jako części szeroko rozumianej kultury bezpieczeństwa. Poza tym zarówno pracodawcy publiczni, jak i prywatni powinni w swoich istniejących i przyszłych zakładowych planach transportu poświęcać więcej uwagi zagadnieniom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

30. Podkreśla konieczność ujęcia **edukacji z zakresu ruchu drogowego** w obowiązkowym programie nauczania uczniów w całym okresie objętym obowiązkiem szkolnym we wszystkich państwach członkowskich.

31. Zaleca Komisji, by za pośrednictwem ramowych programów **badania** stale koncentrować się na naukowych badaniach w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego w skali europejskiej, a w szczególności na następujących kwestiach:

- potencjalne korzyści dla bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikające z internalizacji kosztów wypadków;
- monitorowanie efektów działań w dziedzinie edukacji, infrastruktury, technologii pojazdów oraz egzekwowania przepisów ruchu drogowego;
- skala zjawiska niewystarczającej rejestracji wypadków drogowych oraz strategie na rzecz poprawy tej rejestracji;
- badania czynników wyjaśniających przyczyny i zakres obrażeń powstałych w wyniku określonych wypadków.

32. Zaleca Komisji, by w obrębie swoich uprawnień opracowała inicjatywę nastawioną na **ujednoczenie** w państwach członkowskich **przepisów ruchu drogowego, znaków drogowych oraz sygnalizacji**. KR radzi Komisji, by poprzez zieloną księgę zapoczątkowała publiczną dyskusję na temat, który jest przedmiotem niniejszej opinii.

33. Zaleca Komisji, by w ramach istniejących i przyszłych programów badawczych podejmowała inicjatywy służące opracowaniu zaleceń i kodeksów dobrych praktyk w zakresie budowy i wyposażenia bezpiecznej samej w sobie infrastruktury drogowej. W ten sposób można przyczynić się do poprawy i większego ujednoczenia praktyk dotyczących **projektowania infrastruktury drogowej** w różnych państwach członkowskich. Zalecenia te mogą dotyczyć np. budowy rond, dróg dojazdowych do miast, dróg wiejskich poza obszarem zabudowanym, ścieżek rowerowych i przejść dla pieszych.

34. Zaleca Komisji, by za pomocą odpowiedniej wewnętrznej organizacji monitorować realizację planu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Być może zasadne będzie tu powołanie **agencji bezpieczeństwa ruchu drogo-**

wego bądź wzmocnienie funkcjonujących już organów, takich jak **Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**.

Zobowiązanie

KOMITET REGIONÓW

35. Zwraca uwagę na opracowaną przez Komisję Europejską kartę bezpieczeństwa ruchu drogowego (www.erscharter.eu) i apeluje do europejskich władz lokalnych i regionalnych, by podpisały kartę na zasadzie indywidualnej, a także by podjęły praktyczne zobowiązania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na swym własnym obszarze.

Bruksela, 31 marca 2011 r.

Przewodnicząca
Komitetu Regionów
Mercedes BRESSO
