



KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Deklaracja Werońska oraz Program „Europa dla życia”

Informacja

Warszawa, październik 2003



DEKLARACJA WEROŃSKA

W dniu 24 października br. w Weronie odbyło się nieformalne posiedzenie ministrów transportu z Unii Europejskiej oraz z krajów przystępujących i innych krajów kandydujących oraz krajów EEA i EFTA, na którym uzgodniono następującą deklarację:

ZAINTERESOWANI zapewnieniem swoim obywatelom optymalnych warunków bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na podstawie niezbywalnego prawa do mobilności na zrównoważonych i trwałych zasadach, które zostały przyjęte przez Radę Unii Europejskiej w dniach 5-6 czerwca 2003 r. i zakładają poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przedstawiciele uznali, że obecna liczba ofiar wypadków drogowych w Europie stanowi nieakceptowalną tragedię w wymiarze ludzkim, społecznym i ekonomicznym, będącą przyczyną poważnych urazów fizycznych i psychicznych oraz strat materialnych u ofiar wypadków i ich rodzin, jak również poważnych socjoekonomicznych szkód wyrządzanych ogółowi społeczeństwa, w postaci degradacji jakości życia ofiar i ich rodzin.

Ponadto stwierdzili, że olbrzymia liczba ofiar wypadków drogowych stanowi zbyt wysoką cenę za mobilność społeczeństwa, a eliminacja tego tragicznego zjawiska jest głównym priorytetem dla ich politycznych zadań. Jakkolwiek zwłoka w tych działaniach oznaczać będzie kolejne nieodwracalne straty.

POTWIERDZILI wspólny cel zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych o 50% do 2010 roku, wymagający silnego i motywującego wezwania skierowanego do decydentów, wszystkich zainteresowanych poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz obywateli Europy jako całości, podkreślając, iż każdy zabity na drodze to o jednego za dużo. Aby osiągnąć ten cel deklarują się postępować zgodnie z wytycznymi „Europejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do 2010 r.: Wspólna odpowiedzialność” przyjętego przez Radę Unii Europejskiej,

Ponadto **PODKREŚLILI**, że poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga ciągłej mobilizacji na każdym szczeblu, stałych i nieprzerwanych wysiłków oraz nadania tej sprawie dużo wyższego priorytetu i zapewnienia przydziału odpowiednich środków finansowych i profesjonalnych kadr;

PRZYPOMINAJĄ, że istnieją efektywne środki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i że im większa liczba podmiotów będzie uczestniczyć we wdrażaniu tych środków tym silniejsze będzie ich oddziaływanie. Dodatkowo kładą nacisk na fakt, że dzięki wzmocnieniu współpracy pomiędzy wieloma organami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego możemy osiągnąć lepsze rezultaty,

POTWIERDZAJĄ, że koszty działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego są bardzo niskie w porównaniu z kosztami życia ludzkiego, kosztami społecznymi i ekonomicznymi wynikającymi ze skutków wypadków drogowych.

I w związku z tym, **UZNAJĄ ZA KONIECZNE** promowanie w swoich krajach, poprzez współpracę, wymianę doświadczeń, odpowiednie europejskie prawodawstwo i spójną politykę, poniższych działań:

- a) stworzenie banku dostępnych informacji, które pozwolą na zwiększenie wiedzy na temat przyczyn, okoliczności i konsekwencji wypadków drogowych i formułowanie wniosków umożliwiających zapobieganie im. Pod tym względem strony zgadzają się przyczynić do działań prowadzonych w ramach Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako wewnętrznego ciała Komisji, i podkreślają swoje zainteresowanie prowadzeniem odpowiednich analiz w oparciu o porównywalne i wyczerpujące dane oraz rozpowszechnianiem wyników tych analiz organizacjom naukowo-badawczym, decydującym i ogółowi społeczeństwa, z zachowaniem przepisów dotyczących praw autorskich;
- b) promowanie stopniowej zbieżności podstawowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu ostatecznego zapewnienia mieszkańcom Europy jednolitych i wspólnie uznanych wartości i ram prawnych w granicach Unii Europejskiej, takich jak limity prędkości, zakres podstawowego i ustawicznego szkolenia zawodowych kierowców, przepisy dotyczące czasu pracy i odpoczynku kierowców oraz ich egzekwowanie, wydawanie praw jazdy itd.;
- c) ustanowienie najbardziej dogodnych warunków prawnych, organizacyjnych, technicznych i ekonomicznych w każdym państwie członkowskim w celu dopomożenia w podniesieniu standardów bezpieczeństwa na europejskich drogach, zidentyfikowania najbardziej niebezpiecznych odcinków dróg europejskich, wdrożenia systematycznych i spójnych działań nakierowanych na podniesienie poziomu bezpieczeństwa na istniejącej sieci dróg oraz zapewnienia obywatelom Europy kompleksowych i precyzyjnych informacji na temat zagrożeń w ruchu drogowym jako dodatkowego czynnika edukacji kierowców podnoszącego ich świadomość na temat niebezpieczeństw na drogach;
- d) nasilenie skuteczności egzekwowania tych przepisów, których analiza wykazała, że mają największy wpływ na redukcję liczby i ciężkości wypadków drogowych, na przykład przepisów odnoszących się do ograniczeń prędkości, prowadzenia pod wpływem alkoholu lub narkotyków, zapinania pasów bezpieczeństwa i noszenia kasków ochronnych, nawet jeżeli nasilone egzekwowanie tych przepisów początkowo wzbudziłoby niechęć społeczną. W tym względzie wdrażanie restrykcyjnych przepisów może zostać osiągnięte poprzez kombinację trzech czynników: informacji, poradnictwa i egzekwowania;
- e) ustanowienie efektywnych warunków prawnych, organizacyjnych, technicznych i ekonomicznych w każdym kraju członkowskim, a w razie konieczności na poziomie europejskim, koniecznych do poprawy i wzmocnienia środków ochrony najsłabszych i najbardziej zagrożonych uczestników ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych, rowerzystów, osób młodych i starszych; wdrożenie najbardziej odpowiednich działań celem zapewnienia bezpiecznego poruszania się w obszarach miejskich pieszych, rowerzystów, dzieci i osób starszych tak by mogli bezpiecznie korzystać z ulic i placów;
- f) poczynienie kroków w kierunku dalszej poprawy poziomu bezpieczeństwa pojazdów w każdym kraju poprzez systematyczne dostarczanie obywatelom szczegółowych informacji na temat wyników badań nad bezpieczeństwem pojazdów prowadzonych na poziomie europejskim, promowanie nowych technologii w bezpieczeństwie ruchu drogowego, takich jak urządzenia ograniczające prędkość, rejestratory danych o wypadku, urządzenia przypominające o zapinaniu pasów czy systemy telematki pokładowej oraz doprowadzenie do ich szybszego i bardziej systematycznego zastosowania w nowych pojazdach;
- g) zachęcenie do rozwoju prac prowadzonych na poziomie Unii Europejskiej nad poprawą przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku kierowców zawodowych i odpowiednim egzekwowaniem tych przepisów. Tego typu działania powinny dotyczyć także warunków pracy i wszystkich innych aspektów związanych z ogólnym bezpieczeństwem. Pod tym względem postępujące umiędzynarodowienie transportu drogowego, obejmujące również transport dokonywany przez przewoźników zawodowych, może wymagać ujednoczenia szeregu przepisów sprzyjających podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- h) przyczynienie się do zapewnienia ofiarom wypadków drogowych najwyższej jakości pomocy medycznej, psychologicznej i prawnej;
- i) zdecydowane wspieranie rozwoju nowej kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród obywateli (szczególnie, ale nie tylko, wśród młodzieży szkolnej), organizacji technicznych i decydentów politycznych sektora publicznego i

prywatnego oraz odgrywanie aktywnej roli w przeciwdziałaniu takim zachowaniom i postawom w kulturze masowej lub w reklamie, które są sprzeczne z kulturą bezpieczeństwa;

- j) wspieranie partnerstwa i współpracy pomiędzy administracją rządową i samorządową a przedstawicielami firm, organizacji i rzeczników społecznych oraz obywatelami w celu określenia środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyznaczania priorytetów i działań oraz zwracania publicznej uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wszędzie gdzie to możliwe, aktywne uczestniczenie we wdrażaniu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego z wykorzystaniem wszystkich właściwych i niezbędnych środków, a zwłaszcza tych, które są zapisane w Europejskiej Karcie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Program „EUROPA DLA ŻYCIA”

Program „Europa dla życia” jest wkładem włoskiego Ministerstwa Infrastruktury i Transportu do bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas włoskiej prezydencji w Unii Europejskiej

Podczas Prezydencji Włoskiej określono sześć głównych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach Unii Europejskiej:

1. Europejskie Obserwatorium ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Harmonizacja regulacji głównych zagadnień problemowych bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem przewozu i transportu pasażerskiego.
3. Poprawa i ujednoczenie standardów bezpieczeństwa na europejskich sieciach drogowych i publicznej informacji na temat niebezpiecznych tras.
4. Poprawa i ujednoczenie środków i regulacji dotyczących niechronionych użytkowników dróg i grupy ryzyka.
5. Budowa nowej kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozwijanie kultury poruszania się i bezpiecznego zachowania na drodze.
6. Rozpowszechnianie nowych, bezpiecznych technologii wśród producentów pojazdów.

Poniższe punkty opisują krótko każde z działań:

1. Europejskie Obserwatorium ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Powołanie Europejskiego Obserwatorium ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, przewidziane w Planie Działań Komisji. Głównym zadaniem Obserwatorium byłoby zbieranie, analizowanie i dystrybucja wiedzy i danych nt. bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz pełnienie roli stałego i systematycznego obszaru współpracy pomiędzy krajami i regionami europejskimi oraz resztą krajów zainteresowanych. Kraje i regiony będą odpowiedzialne za identyfikowanie okoliczności wysokiego ryzyka, analizę głównych czynników tego ryzyka, weryfikowanie efektywności podejmowanych działań w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wymianę informacji nt. najlepszych praktyk.

Przewiduje się, że po okresie 3-5 lat i na podstawie osiągniętych rezultatów, zakres działań Obserwatorium mógłby być zmodernizowany.

Do tego czasu Europejskie Obserwatorium działało by na podstawie dostarczanych statystyk i opisów.

W rzeczywistości ta instytucja mogłaby stać się jednym ze strategicznych narzędzi wdrażania Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W związku z tym, trzeba zwrócić szczególną uwagę na koszty i finansowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego i odniesienie ich do indywidualnych wdrożeń najlepszych praktyk i warunków w jakich są one wykonywane.

2. Harmonizacja regulacji głównych zagadnień problemowych bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem przewozu i transportu pasażerskiego.

Podczas wielu spotkań Komisja Europejska¹ zidentyfikowała potrzebę harmonizacji prawa i przepisów wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Komisja zaleca określenie jednolitego „kodu” bezpiecznego zachowania dla wszystkich mieszkańców Unii. Pożądanym jest promowanie dalszego rozwoju harmonizacji fundamentalnych zasad bezpieczeństwa w celu stworzenia kierowcom jednolitej i jasnej wizji bezpieczeństwa ruchu drogowego.

¹ Biała Księga Unii Europejskiej, „Europejska Polityka Transportowa do 2010 roku: czas na decyzje”, 2001. Komisja Unii Europejskiej, „Europejski Program Działań w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zmniejszenie o połowę ofiar wypadków drogowych do 2010 roku: wspólna odpowiedzialność”.

W tej sytuacji szczególnie niezbędna jest większa harmonizacja i wprowadzenie bardziej restrykcyjnych zasad uzyskiwania praw jazdy - Dyrektywa 2000/56 i proponowana trzecia dyrektywa w tym zakresie. Zasadniczą sprawą jest, zaadoptowanie dyrektywy przez kraje członkowskie i odpowiednie jej wdrożenie.

Co więcej, trzeba zauważyć, że właściwa harmonizacja mogłaby zwiększyć ochronę pracowników transportu (przewożącym towary i pasażerów) oraz ułatwiłaby podniesienie rygorów kontroli czasu jazdy i odpoczynku kierowców. Z drugiej strony działania te pozwolą na identyfikację kierowców nieprzestrzegających norm i przepisów, powodujących w konsekwencji:

- obniżenie poziomu bezpieczeństwa na drogach europejskich,
- nieuczciwą konkurencję w stosunku do firm europejskich stosujących się w pełni do unijnych przepisów i regulacji.

Warte jest zauważenia, że przy znacznym wzroście bezpieczeństwa ruchu drogowego (i towarzyszącego mu spadkowi kosztów społecznych spowodowanych wypadkami drogowymi), koszt tych działań będzie bardzo niski podczas, gdy zysk społeczny wyjątkowo wysoki.

3. Poprawa i ujednoczenie standardów bezpieczeństwa na europejskich sieciach drogowych i publicznej informacji na temat niebezpiecznych tras.

Trzecie działanie wymaga zarządzania bezpieczeństwem ruchu na poziomie projektowym i operacyjnym.

Co więcej, byłoby odpowiednie promowanie wprowadzania standardów bezpieczeństwa i zagospodarowania dróg (funkcjonalno-geometryczne cechy dróg, jakość oświetlenia i oznakowania dróg, itp.), które europejskie sieci drogowe muszą spełniać.

Tradycyjne kontrole drogowe muszą uwzględniać informacje na temat wypadków i ich lokalizacji. Analizy muszą zawierać optymalne rozwiązania finansowe oraz skupiać się na działaniach i miejscach w których rzeczywiście można ograniczyć liczbę wypadków. To wymaga nowej wiedzy, wysokiej jakości danych, dobrze wyszkolonych pracowników oraz badań. Systematyczna wymiana informacji na wszystkich szczeblach zarządzania, uczyni ten system bardziej efektywnym a tym samym poprawi bezpieczeństwo na drogach.

Jednakże, biorąc pod uwagę, że proces adaptacji powszechnych standardów mógłby trwać dekady, byłoby wysoce zalecane, aby kraje członkowskie wprowadziły krajowe standardy i regulacje bezpieczeństwa, w szczególności odnoszące się do podstawowych narzędzi, takich jak: wytyczne do oceny zderzeń i kolizji, audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego, zarządzanie wysokim ryzykiem na drogach.

Dodatkowo, powinien zostać wprowadzony europejski system informacji i oznakowania niebezpiecznych miejsc i tras.

Na koniec, zdecydowane działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach miejskich (**ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów**) powinno uzyskać najwyższą rangę.

4. Poprawa i ujednoczenie środków i regulacji dotyczących niechronionych użytkowników dróg i grupy ryzyka.

Większość ofiar wypadków drogowych to tak zwani niechronieni użytkownicy dróg, tj. piesi, rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści, jak również grupy ryzyka, tj. najmłodsze i najstarsze osoby. Wielokrotnie Komisja i kraje członkowskie stwierdzały, iż potrzebne są działania, aby zwiększyć poziom bezpieczeństwa tych szczególnych grup użytkowników dróg. Jednakże, oprócz słów i życzeń, nic konkretnego do tej pory nie zostało poczynione.

Powinniśmy być bardziej niż dotychczas nastawieni na rozwiązanie tego problemu. Powinniśmy wdrożyć kilka ogólnych zasad i standardów mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg i grup ryzyka w równym stopniu dla wszystkich obywateli krajów europejskich. Może to zostać osiągnięte poprzez przyjrzenie się eksperymentom przeprowadzonym w Stanach Zjednoczonych i niektórych krajach europejskich, oraz zrozumienie, że sednem tego działania jest rozwinięcie fazy eksperymentalnej w fazę efektywnego wprowadzenia konkretnych działań na dużą skalę.

5. Budowa nowej kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozwijanie kultury poruszania się i bezpiecznego zachowania na drodze.

W celu rozpoczęcia procesu i wyjścia naprzeciw bardziej ujednoczonej, wysokiej kulturze bezpieczeństwa ruchu drogowego, niezwykle ważne jest osiągnięcie aprobaty społecznej odnośnie wagi bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jeśli, jak już wspomniano w Trzecim Programie Europejskim dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zmniejszenie liczby ofiar jest „wspólną odpowiedzialnością” instytucji państwowych, firm oraz obywateli, wielkim wyzwaniem jakie musimy podjąć będzie stworzenie nowej i europejsko brzmiącej kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie tylko wśród obywateli ale również wśród kierowców zawodowych, ekspertów i decydentów sektora prywatnego i publicznego.

Działanie to może zostać podzielone na trzy grupy:

- wzmocnienie kultury poruszania się i bezpiecznego zachowania dzieci w wieku szkolnym;
- nakłonienie dorosłych (w szczególności kierowców zawodowych) do stosowania się do przepisów i bezpieczeństwa zachowania na drodze;
- wymiana wiedzy i informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy służbami realizacyjnymi oraz decydentami, tak aby można było w sposób ciągły i efektywny realizować poprawę bezpieczeństwa.

W tym celu szczególne znaczenie ma szerzenie wśród rodziców i młodzieży szkolnej kultury poruszania się i bezpiecznego zachowania na drodze:

- zapewnienie zintegrowanej edukacji uczniów i ich rodziców – zwiększenie spójności między tym, czego uczą się dzieci w szkole a tym jakie zachowanie obserwują u rodziców;
- zidentyfikowanie kryteriów i metod oceny pomiaru efektywności podejmowanych działań edukacyjnych oraz wybór najbardziej efektywnych modułów edukacji do wdrażania za pomocą administracyjnie określanych metod i środków oraz zachęcających działań.

6. Rozpowszechnianie nowych, bezpiecznych technologii wśród producentów pojazdów.

Różne dokumenty i duża liczba analiz wydawanych przez instytuty badawcze wskazują, że możliwa jest znaczna poprawa poziomu czynnego i biernego bezpieczeństwa pojazdów poprzez intensywne stosowanie nowych technologii. Zagadnienie to regulują odpowiednie zapisy Programu Europejskiego, podkreślając potencjalną wartość wykorzystywania tego pola działania.

W tej sytuacji wskazane jest przyspieszenie wprowadzania programu rozpowszechniania nowych technologii wśród producentów pojazdów, w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowo byłoby odpowiednie sporządzenie umów i środków zaradczych w tej dziedzinie.

Ostatnie działanie nie jest skierowane na zachęcanie do nowych badań a raczej na wynalezienie bardziej efektywnych narzędzi i porozumień w celu transferu już dostępnych technologii bardziej szybko i systematycznie.

Musi zostać wypromowana szeroka dyskusja na temat inicjatywy „e-Safety”, a w szczególności włączenie do przepisów technicznych wytyczne dotyczące wyposażenia bezpiecznych pojazdów. W rozmowach należy uwzględnić tematykę przyszłych obrad Komisji ds. inteligentnych pojazdów.

Podsumowanie:

Proponowane kluczowe zagadnienia (Europejskie Obserwatorium, harmonizacja regulacji, standardów bezpieczeństwa i rozpowszechniania informacji nt. bezpieczeństwa na europejskiej sieci dróg, ustanowienie standardów i środków bezpieczeństwa dla nieuchronnych użytkowników dróg i grup ryzyka, szerzenie europejskiej kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego, stosowanie nowych technologii w celu zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów), mogą stać się kluczowymi „Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”, która zawierałaby nie tylko zasady, ale co najważniejsze, także aktualne propozycje działań dotyczących specyficznych zagadnień i obszarów działania, jak również jasne strategie ich wprowadzania.

Warte zauważenia jest, iż kraje i regiony, których poziomy bezpieczeństwa ruchu drogowego znajdują się nieco powyżej przeciętnej europejskiej postawiły na bliską współpracę pomiędzy wszystkimi instytucjami, sektorem publicznym, firmami i organizacjami społecznymi. Ta szeroko rozciągnięta współpraca opiera się na umowach i porozumieniach ustalających wspólne cele, odpowiedzialność, wzajemne zobowiązania, itp. Dlatego podczas Prezydencji Włoskiej w Unii, ważne jest, by ta sieć współpracy pomiędzy prywatnymi i publicznymi ciałami, instytucjami, firmami, partnerami i organizacjami społecznymi nie pozostała zwykłą intencją zawartą w Europejskim Programie i planach państw członkowskich, ale stała się efektywnym systemem kryteriów, zasad, reguł, narzędzi ich oceny i wprowadzania, jak również forum do przedyskutowania i zweryfikowania efektywności podejmowanych działań.

Innymi słowy, zaleca się, by Unia Europejska stworzyła „Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” z propozycjami działań i metod ich wdrażania. Ostatecznym celem jest podpisanie porozumień umożliwiających państwowym i prywatnym organizacjom – łącząc ich wysiłki i możliwości – pracować wspólnie nad projektem, którego realizacja pozwoli na zmniejszenie liczby ofiar i skutków wypadków drogowych.