



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 10.2.2006 r.
COM(2006)74 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI

**EUROPEJSKI PROGRAM DZIAŁAN NA RZECZ BEZPIECZENSTWA RUCHU
DROGOWEGO
PRZEGLĄD SRÓDOKRESOWY**

SEC(2006) 221.

1. WPROWADZENIE

Przyjeta w 2001 r. Biala Ksiega Transportu¹ miala na celu zmniejszenie o polowe liczby ofiar wypadkow drogowych do roku 2010. Podjeto go na nowo w Europejskim programie dzialan na rzecz bezpieczenstwa ruchu drogowego przyjetym w roku 2003².

Niezaleznie od tego celu, przeslanie bylo jasne: o ile debata nad wieksza skutecnoscia, na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym lub w sektorze prywatnym nie jest nowoscia, program z 2003 roku wprowadzil pojecie „wspólnej odpowiedzialności”.

Poprawa bezpieczenstwa ruchu drogowego jest w rzeczywistosci wynikiem dzialan na róznych szczeblach. Pewna liczba dzialan znajduje sie w wylacznej kompetencji szczebla lokalnego (na przyklad poprawa bezpieczenstwa dróg) lub zwyklego uzytkownika indywidualnego (odpowiedzialne zachowanie na drogach), inne wymagaja udzialu kilku uczestnikow: bezpieczniejsze samochody zawdzieczamy dzialaniom przemyslu motoryzacyjnego, wychodzacego naprzeciw oczekiwaniom konsumentow. Dzialanie na szczeblu wspólnotowym musi uwzgledniac pojecie wspólnej kompetencji postulowanej przez Traktat: pewna liczba dzialan, ktorzych priorytetowy charakter zostal dowiedziony, lezy, w sposob oczywisty, w wylacznej kompetencji samych panstw czlonkowskich (lub innych uczestnikow). Inne, majace rowniez priorytetowe znaczenie, wymagaja dzialania na szczeblu Wspólnoty.

Okreslony wyzej aktywny cel, przyjety przez Parlament Europejski³ a pózniej przez Rade⁴, umozliwil znaczny postep. Niniejszy komunikat stanowi przeglad sródkresowy, zapowiadany w wymienionym wyzej programie, przyjetym w 2003 roku. Dolaczono do niego dokument roboczy sluzb Komisji⁵ zawierajacy dane statystyczne dotyczace wypadkow na drogach (czesc 1), informacje zbiorcze dla kazdego panstwa czlonkowskiego (czesc 2), przeglad prawodawstwa unijnego poswieconego bezpieczenstwu na drogach (czesc 3), wybór projektow finansowanych przez Komisje w wymienionej dziedzinie (czesc 4) i na koniec kilka przykladow zobowiazan obywatelskich podjetych w ramach Europejskiej Karty Bezpieczenstwa Ruchu Drogowego (czesc 5)⁶.

2. 2001-2005 : PRZYSPIESZENIE POSTEPU PRZY UTRZYMUJACYCH SIE SLABYCH PUNKTACH

2.1. Przeglad ogólny na szczeblu Unii Europejskiej

Panstwa tworzace dzisiaz Unie Europejska odnotowaly lacznie **50 000 ofiar smiertelnych wypadkow drogowych w roku 2001**, i ich wspólnym celem, zaproponowanym w roku 2001

¹ Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje [COM (2001) 370 wersja ostateczna z 12 wrzesnia 2001 r.].

² Europejski program dzialan na rzecz bezpieczenstwa ruchu drogowego - zmniejszyc o polowe liczbe ofiar wypadkow drogowych do roku 2010: wspólna odpowiedzialnosc [COM(2003)311 wersja ostateczna z dnia 2 czerwca 2003 r.].

³ Rezolucja z dnia 12 lutego 2003 r., Dz.U. C43E z 19.2.2004, str. 250.

⁴ Wnioski Rady Transportu z dnia 5 czerwca 2003 r., dokument 9686/03 (Presse 146), str. 22.

⁵ SEC z [...] r., str. [...].

⁶ Dokumenty opublikowano na stronie internetowej Europa / transport drogowy http://europa.eu.int/comm/transport/road/index_en.htm

i zaktualizowanym po rozszerzeniu w roku 2004, jest nieprzekroczenie **25 000 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do roku 2010**.

W roku 2005 odnotowano jeszcze około 41 600 zabitych⁷, co oznacza spadek ich liczby, wciąż jednak niewystarczający, o 17,5 % w ciągu 4 lat. Przy takiej tendencji, w roku 2010 liczba ofiar śmiertelnych wypadków w Unii będzie wynosić 32 500, a nie maksymalnie 25 000, jak zaplanowano. W zmianach, jakie miały miejsce w ciągu ostatnich dziesięciu lat, obserwowaliśmy punkt zwrotny w roku 2001, który zasługuje na opisanie. A mianowicie:

- W latach 1994 - 2000 liczba zabitych na drogach spadała średnio o zaledwie 2 % rocznie, podczas gdy liczba wypadków nieznacznie wzrosła. Można zatem sadzić, że taka zmiana wywołała przede wszystkim udoskonalenia techniczne pojazdów.
- W latach 2001 - 2005 liczba zabitych na drogach spadała średnio o 5 % rocznie, podczas gdy liczba wypadków zmniejszała się średnio o 4 %, a nawet o 5 % rocznie w okresie od 2003 do 2004 roku. Zmiana tych głównych wskaźników, od tej pory przebiegająca równolegle, odpowiada dacie wejścia w życie dobrowolnych planów na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w większości państw członkowskich.

Analiza danych statystycznych z podziałem na kategorie użytkowników dróg, pojazdów lub rodzajów wypadków, wykazuje, że zmiana nie jest równomierna. I tak:

- Zależność procentowa między liczbą ofiar śmiertelnych wśród motocyklistów a całkowitą liczbą zabitych na drogach, utrzymująca się do roku 1996 na stosunkowo niezmiennym poziomie wynoszącym około 9,5 %, rosła nieprzerwanie od tego czasu i osiągnęła 14 % w roku 2003.
- W wartościach bezwzględnych, liczba zabitych motocyklistów wzrosła w latach 2000 – 2003 o 5,6 %, podczas gdy całkowita liczba zabitych na drogach spadła w tym samym okresie o 12 %. Niektóre dane liczbowe są alarmujące: We Włoszech, w Belgii, w Szwecji i w Wielkiej Brytanii liczba motocyklistów zabitych na drogach wzrosła odpowiednio o 40 %, 39 %, 21 % i 15 %. We Francji zaobserwowano znaczący zwrot tej tendencji: wzrost o 10 % między rokiem 2000 a 2002, po którym, w roku 2003, nastąpił spadek o 8 % w stosunku do roku poprzedniego.
- Młodzi ludzie w wieku 18 – 25 lat stanowią grupę wysokiego ryzyka: jako 10 % całości populacji stanowią 21 % wszystkich zabitych w roku 2003, a cztery piąte z nich to mężczyźni. Jest to tragiczne zjawisko, określane „Gorączka sobotniej nocy” (wypadki, do jakich dochodzi podczas dwóch ostatnich nocy w tygodniu).
- Piesi (5 400 zabitych) i rowerzyści (2 000 zabitych) nadal stanowią grupę szczególnie zagrożoną.
- Piesi w wieku powyżej 65 lat stanowią około 27 % wszystkich zabitych pieszych i jest to zbyt wysoka liczba w stosunku do ich udziału w całości populacji (18 %).
- Samochody ciężarowe uczestniczą w 6 % wszystkich wypadków, ale jednocześnie w 16 % wypadków z ofiarami śmiertelnymi, co potwierdza bardzo poważny charakter tych

⁷ Wyliczenie szacunkowe oparte na najnowszych, dostępnych prowizorycznych danych.

wypadków. Udział procentowy samochodów ciężarowych w wypadkach spada za to szybciej niż ogólna liczba wypadków.

- Wypadki na terenach niezabudowanych (z wyłączeniem autostrad) są wypadkami najcięższymi: o ile stanowią tylko 28 % ogólnej liczby wypadków, skupiają 60 % wszystkich ofiar wypadków drogowych.
- Wypadki na terenach zabudowanych stanowią 67 % ogólnej liczby wypadków i skupiają 31 % wszystkich ofiar wypadków drogowych.
- Na autostradach liczby te wynoszą odpowiednio 5 % wypadków i 9 % zabitych.

Panstwa członkowskie, które przystąpiły do Unii po ostatnim rozszerzeniu, są mniej efektywne w swoich działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w porównaniu ze średnią sytuacją w Unii sprzed 2004 r. O ile na początku lat dziewięćdziesiątych w niektórych z tych państw nastąpiły dramatyczne zmiany, od 2001 r. ich sytuacja nie różni się zasadniczo od sytuacji w kilku państwach Unii Europejskiej „15”. Ostatecznie nie istnieje więc specyficzny charakter państw członkowskich, które przystąpiły do Unii po rozszerzeniu: ich problemy mają charakter analogiczny i są po prostu przesunięte w czasie.

2.2. Państwa członkowskie

• Ostatnie zmiany

Ogólne dane liczbowe, wymienione wyżej w ust. 2.1, nie odzwierciedlają poważnych rozbieżności między państwami członkowskimi. I tak:

- Roczna liczba ofiar wypadków drogowych na milion mieszkańców waha się od 50-60 (Malta, Niemcy, Szwecja, Wielka Brytania) do powyżej 200 (Łotwa i Litwa), przy czym średnia w Europie dwudziestu państw wynosi 95;
- Roczna liczba ofiar na milion samochodów osobowych⁸ waha się między 130-150 (Niemcy, Szwecja i Wielka Brytania), a 600 (Litwa) i 800 (Łotwa), przy czym średnia w Europie dwudziestu państw wynosi 220;
- Pod względem zmiany liczby zabitych pomiędzy rokiem 2001 a 2004, w dziewięciu państwach członkowskich (Niemcy, Estonia, Francja, Włochy, Luksemburg, Malta, Niemcy, Portugalia, Szwecja) zanotowano spadek szybszy niż średni spadek w dwudziestu państwach (-14 %); innych osiem państw (Belgia, Dania, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Austria, Finlandia, Wielka Brytania) odnotowało ograniczony postęp (spadek o co najmniej 5%, ale mniejszy lub taki sam jak średni spadek); sześć innych państw (Republika Czeska, Łotwa, Węgry, Polska, Słowenia, Słowacja) dokonało bardzo nieznacznego postępu lub nawet nieznacznie się cofnęło (maksymalna zmiana wynosiła 5 % powyżej lub poniżej liczb z 2001 r.), a sytuacja na Cyprze i na Litwie uległa wręcz pogorszeniu. Dane te należy jednakże traktować ostrożnie, w szczególności w przypadku bardzo małych państw członkowskich, gdzie ograniczona liczba poważnych wypadków ma duży wpływ na ogólny wynik krajowy.

⁸ Stosunek liczby zabitych w stosunku do liczby samochodów daje teoretycznie lepszy obraz sytuacji niż stosunek liczby zabitych do liczby ludności; należy go jednakże traktować ostrożnie, biorąc pod uwagę brak pewności co do faktycznej liczby samochodów poruszających się w wielu państwach członkowskich.

- **Nowe projekty na rzecz bezpieczeństwa drogowego**

Biała Księga z 2001 roku i Europejski Program Działan z roku 2003 skłoniły wiele państw członkowskich, które jeszcze tego nie uczyniły, do stworzenia planów krajowych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, w których przejmowały często wspólny cel zmniejszenia o połowę liczby ofiar wypadków drogowych. Unia Europejska przyczyniła się w ten sposób do nadania problemowi bezpieczeństwa na drogach priorytetowego znaczenia w polityce państw członkowskich.

Poza wzmocnieniem kontroli i sankcji (powszechnie akceptowane zadanie priorytetowe), plany państw członkowskich obejmują na ogół działania szkoleniowe i informacyjne, mające na celu stworzenie kultury bezpieczeństwa drogowego, włączenie wszystkich uczestników i lepsze przygotowanie kierowców. Mobilizacja zainteresowanych partnerów następuje w formie porozumień lub dobrowolnie podejmowanych zobowiązań.

Państwa członkowskie podjęły również działania w walce ze spożywaniem alkoholu, zazywaniem narkotyków i leków przez kierowców: niższy dozwolony poziom alkoholu we krwi (z reguły 0,2 mg/ml) dla kierowców początkujących lub zawodowych w niektórych państwach; zwiększenie kar nakładanych w przypadku jazdy po spożyciu alkoholu lub działania legislacyjne skierowane przeciw prowadzeniu pojazdów pod wpływem narkotyków. Kontrole są obecnie częstsze, ściślej ukierunkowane, skuteczniejsze, wiarygodniejsze i szybsze, w szczególności, gdy są to kontrole drogowe.

3. PODSUMOWANIE DZIAŁAN WSPÓLNOTOWYCH OD ROKU 2001

Działania wspólnotowe przyjęły rozmaite formy: działania legislacyjne, wspieranie badań, studia, dotacje, analiza i upowszechnianie dobrych praktyk. Rozdział ten przedstawia szczegółowo działania przeprowadzone ostatnio. Pełna lista przepisów przyjętych od 2001 roku oraz lista wniosków znajdujących się w fazie negocjacji międzyinstytucjonalnych, jak również wybór projektów i badań europejskich, zamieszczono w częściach 3 i 4 wymienionego już dokumentu roboczego służb Komisji.

3.1. Zapewnienie przestrzegania zasad – Kres bezkarności

Zalecenie 2004/345/WE dotyczy dobrych praktyk w zakresie kontroli stosowania zasad dotyczących prowadzenia pojazdów po spożyciu alkoholu, prędkości i zapinania pasów bezpieczeństwa. Dotyczy ono całości transportu zmotoryzowanego, zarówno prywatnego jak zawodowego. Grupa ekspertów z państw członkowskich i z Komisji monitoruje wejście w życie tego zalecenia.

W dniu dzisiejszym, duża liczba wykroczeń drogowych popełnianych przez nierezydentów, nie powoduje ich scigania, w związku z brakiem regularnej współpracy między władzami administracyjnymi i policyjnymi różnych państw członkowskich. W niektórych krajach, o wysokim ruchu tranzytowym, liczba wykroczeń popełnianych przez nierezydentów może stanowić aż 35 % liczby całkowitej. Stąd wniosek, że nawet najlepsze wyniki zawierają luki spowodowane brakiem współpracy ponadnarodowej w zakresie kontroli i sankcji. Europejski wymiar tego problemu jest jednoznaczny, zatem należy zdecydowanie mu przeciwdziałać.

3.2. Unikanie błędów lub minimalizowanie ich skutków

Wszyscy użytkownicy dróg mogą popełniać błędy. Biorąc pod uwagę potencjalną wagę błędów użytkowników, należy ograniczyć ich skutki (bezpieczeństwo bierne), a nawet ich uniknąć (bezpieczeństwo czynne).

- ***Bezpieczeństwo bierne pojazdów***

Pojazdy dają ich użytkownikom o wiele lepszą ochronę niż kilka lat temu, a tempo udoskonalenia nigdy nie było tak szybkie. Ponadto bezpieczeństwo stało się decydującym argumentem handlowym. Taka pozytywna zmiana zawdzięczamy staraniom przemysłu motoryzacyjnego, szeroko wspieranego przez informacje przekazywane konsumentom, na przykład za pośrednictwem EuroNCAP (Europejski Program Oceny Nowych Samochodów), czy też wsparciu europejskiemu na rzecz badań; projekty w tej dziedzinie są liczne.

Zapinanie pasów bezpieczeństwa jest już obowiązkowe we wszystkich wyposażonych w nie samochodach. Upowszechniło się obowiązkowe stosowanie specjalnych urządzeń przytrzymujących dla dzieci.

Dwa wnioski, dotyczące odpowiednio wyposażenia wszystkich pojazdów w pasy bezpieczeństwa i wprowadzenia obowiązku certyfikacji samochodów ciężarowych i autobusów, do tej pory nieobowiązkowej, są przedmiotem toczących się obecnie negocjacji międzyinstytucjonalnych.

Ponadto istnieje wciąż możliwość poprawy ochrony użytkowników szczególnie zagrożonych w razie zderzenia z pojazdem silnikowym.

- ***„eSafety” i inne aspekty czynnego bezpieczeństwa pojazdów***

Od 2003 roku opracowywany był program „eSafety”⁹, który następnie zwiększył swoje znaczenie dzięki inicjatywie „Inteligentny samochód”. Technologie te stwarzają wielkie szanse dla bezpieczeństwa czynnego i uzupełniają korzyści już uzyskane dzięki bezpieczeństwu biernemu. Celem wspólnych wysiłków (Komisja, państwa członkowskie, przemysł motoryzacyjny) jest urzeczywistnienie *eSafety* w najbliższej przyszłości, w szczególności dzięki wdrożeniu systemu „eCall”¹⁰. Inne technologie, dotyczące punktu styku człowiek – maszyna lub wzajemnej zależności między pojazdem a infrastrukturą, pozostają ciągle na etapie doświadczalnym.

W najbliższej perspektywie wiele badań opublikowanych ostatnio na stronie internetowej Europa dowiodło istnienia możliwości krótkoterminowej poprawy środków o interesującym stosunku koszt – wysoka korzyść: elektroniczna kontrola stabilności; stosowanie światel w ciągu dnia przez wszystkie pojazdy; oznaczenie konturów samochodów ciężarowych przy pomocy wstecznych oznaczeń odbłaskowych.

⁹ Komunikat Komisji w sprawie informacji i technologii telekomunikacyjnych stosowanych dla pojazdów bezpiecznych i inteligentnych [COM(2003)542 wersja ostateczna, z 15.9.2003].

¹⁰ COM(2005) 431 wersja ostateczna z 14.9.2005.

- **„CARS-21”, jako wzmocnienie konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego**

Grupa wysokiego szczebla CARS-21¹¹, której celem jest wzmocnienie konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego, dokonała przeglądu zagadnień związanych z przepisami, handlem, środowiskiem i bezpieczeństwem ruchu drogowego. W dniu 12 grudnia 2005 r. przyjęto harmonogram na następne dziesięć lat¹². W zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego upowszechnienie montowania w pojazdach systemów pokładowych (lampki sygnalizacyjne zapiecia pasów, włączenia świateł, systemy wspomagania w przypadku nagłego hamowania oraz elektroniczna kontrola stabilności) jest uznawane za priorytetowe.

- **Bezpieczeństwo infrastruktury**

Istniejące prawodawstwo ogranicza się na razie do dyrektywy 2004/54/WE, która nawiązuje w szczególności do groźnych pożarów, do jakich doszło w tunelach Mont Blanc, Tauern i Sw. Gotharda w 1999 i 2001 roku. Ma ona na celu zmniejszenie ryzyka wypadków przez podjęcie środków prewencyjnych oraz, w przypadku ich zaistnienia, uratowanie życia możliwie największej liczby osób.

W zakresie poprawy infrastruktury drogowej, każdego roku można uniknąć ponad 600 ofiar śmiertelnych i około 7000 wypadków na drogach sieci transeuropejskiej, to jest 12 – 16 % zabitych i 7 – 12 % wypadków na tych samych drogach, dzięki lepszemu zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury. Działania kontrolne i metodologiczne, takie jak *EuroRAP* (*Europejski Program Oceny Dróg – ang. European road assessment programme*) oraz *EuroTAP* (*Europejski Program Oceny Tuneli – ang. European tunnels assessment programme*), wspierane ze środków Wspólnoty, mają na celu poprawę bezpieczeństwa infrastruktury drogowej dzięki strategii informacji i przejrzystości.

3.3. Prawo jazdy i normy zdolności do prowadzenia pojazdów

- **Prawo jazdy**

Propozycja nowego sformułowania i uscislenia istniejących przepisów dotyczących prawa jazdy, przewidująca w szczególności wzmocnienie systemu stopniowego dostępu do motocykli i pojazdów cięższych, jak również wprowadzenie prawa jazdy dla motorowerów, jest przedmiotem toczących się negocjacji międzyinstytucjonalnych.

Dyrektywa 2000/56/WE¹³ zaostrzyła wymagania dotyczące elementów składowych egzaminu na prawo jazdy, tak aby szkoły nauki jazdy lepiej przygotowywały kandydatów, a projekty szkolenia młodych kierowców wydają się obiecujące.

- **Normy zdolności do prowadzenia pojazdów**

Techniki medyczne rozwijają się, polepsza się także wiedza na temat wpływu niektórych czynników na kierowanie pojazdem. Zmianie powinny zatem ulec minimalne normy

¹¹ Grupa ta, utworzona w styczniu 2005 r., skupia przedstawicieli Komisji, państw członkowskich, Parlamentu Europejskiego, przemysłu, organizacji związkowych, organizacji pozarządowych i użytkowników.

¹² <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

¹³ Dyrektywa Komisji 2000/56/WE z dnia 14 września 2000 r. zmieniająca dyrektywy Rady 91/439/EWG w sprawie praw jazdy, Dz.U. L 237 z 21.9.2000, str. 45.

medyczne, określone w załączniku III do dyrektywy w sprawie praw jazdy, ustalone przed około dwudziestu pięciu laty. W tym celu prowadzi się obecnie przegląd norm medycznych dotyczących wzroku, padaczki i cukrzycy, w szczególności w odniesieniu do zdolności fizycznej kierowców zawodowych.

3.4. Jezdź bezpiecznie dla innych

- *Przepisy socjalne i techniczne*

Wniosek legislacyjny mający na celu poprawę i wzmocnienie obowiązujących zasad kontroli i czasu jazdy oraz odpoczynku kierowców, a także wniosek legislacyjny dążący do poprawy przepisów socjalnych (czas jazdy, odpoczynku i pracy) były w grudniu 2005 r. przedmiotem porozumienia między Parlamentem i Radą. Przewiduje się znaczący wzrost liczby kontroli przestrzegania czasu jazdy i odpoczynku przez kierowców (obecnie kontrola objętych powinno być 1 % dni roboczych).

Tachograf cyfrowy jest od 2006 roku obowiązkowy we wszystkich nowych pojazdach; ograniczniki prędkości są powszechnie stosowane we wszystkich pojazdach ciężarowych o masie powyżej 3,5 ton lub przeznaczonych do przewozu powyżej osiem osób. Przewóz materiałów niebezpiecznych dostosowuje się do postępu technicznego (wymagania i procedury kontroli).

- *Szkolenie kierowców*

W transporcie zawodowym, wstępna kwalifikacja i okresowe szkolenie kierowców są obecnie w dużym stopniu zharmonizowane. Dyrektywa 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców zawodowych należy transponować do przepisów krajowych do września 2006 r. Określona została zasada stopniowego dostępu do pojazdów, od pojazdów najłżejszych do pojazdów najcięższych, uzależnionego od wieku kierowcy i rodzaju szkolenia odbytego w momencie rozpoczynania pracy w zawodzie, szkolenia, jakie należy systematycznie powtarzać w trakcie kariery zawodowej kierowcy.

3.5. Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

W celu zmobilizowania podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na drogach, innych niż krajowe władze administracyjne, do wywiązania się ze spoczywającego na nich zadania, Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wprowadza pojęcie wspólnej odpowiedzialności, gdyż jej sygnatariusze zobowiązują się zdecydowanie do podjęcia konkretnych i wymiernych działań w objętym ich odpowiedzialnością obszarze, w celu przyczynienia się do osiągnięcia wspólnego celu.

Od dnia 6 kwietnia 2004 r. przedsiębiorstwa, automobilkluby, stowarzyszenia, szkoły, media, władze lokalne – aby wymienić tylko niektórych potencjalnych sygnatariuszy karty – zachęca się do przedstawiania konkretnych zobowiązań. Do dnia dzisiejszego pod zobowiązaniami Karty podpisało się ponad trzysta sygnatariuszy, wśród których ponad jedna czwarta stanowią samorządy terytorialne. Celem jest uzyskanie w 2008 roku podpisów 2500 sygnatariuszy. Lista sygnatariuszy oraz ich zobowiązania są publikowane na stronie internetowej Karty¹⁴. Część 5 dokumentu roboczego przedstawia kilka ze zobowiązań podjętych w ramach Karty.

¹⁴ <http://europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter.htm>

3.6. Ochrona i kształcenie użytkowników wysokiego ryzyka i użytkowników szczególnie zagrożonych

- *Dzieci i młodzież*

Dyrektywa 2003/20, która państwa członkowskie powinny transponować do dnia 9 maja 2006 r., określa serie środków mających na celu podniesienie bezpieczeństwa dzieci przewożonych w samochodach osobowych, samochodach ciężarowych i autobusach. Na przykład w samochodach osobowych i ciężarowych, wyposażonych w urządzenia zabezpieczające, dzieci poniżej 150 cm wzrostu powinny być zabezpieczone urządzeniami przytrzymującymi, dostosowanymi do ich wagi.

Ponadto, biorąc pod uwagę, że kształcenie dzieci w zakresie bezpieczeństwa drogowego powinno być podejmowane od najmłodszego wieku, przy udziale Komisji zrealizowano liczne projekty, kampanie i przewodniki dobrych praktyk europejskich.

- *Pełnoletnia młodzież*

Działania uświadamiające i zapobiegawcze należy głównie ukierunkować na pełnoletnią młodzież, stanowiącą przeważającą część kierowców początkujących.

I tak, kampanie „EuroBob” i „Europejska Noc Bez Wypadku” dotyczą najtragiczniejszych aspektów bezpieczeństwa ruchu drogowego, to znaczy wypadków, często poważnych, do jakich dochodzi w nocy pod koniec tygodnia. Kampanie te poszukują właściwych środków i języka odwołujących się do odpowiedzialności obywatelskiej kierowców, aby zmobilizować ich do trzeźwości „za kółkiem”.

- *Osoby starsze*

Zasadniczym problemem dotyczącym osób w starszym wieku jest pogodzenie ich mobilności z bezpieczeństwem.

W przedziale wiekowym od 70 lat i powyżej, śmiertelność wśród pieszych jest wyższa niż śmiertelność wśród kierowców, to znaczy 40 % w stosunku do 12 %. Jednakże krzywa kierowców zabitych na drogach wzrasta znacznie po 70 roku życia. Należy zatem wziąć pod uwagę to zjawisko.

- *Piesi i rowerzyści*

Dyrektywa 2003/102/WE odnosząca się do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg z pojazdem silnikowym, przewiduje stosowanie w nowych typach pojazdów przednich powierzchni mniej niebezpiecznych dla pieszych od dnia 1 października 2005 r. Publiczna debata dotycząca poprawy przepisów wspomnianej dyrektywy miała miejsce na jesieni 2005 r.

Ponadto, dyrektywa 2005/66/WE, dotycząca w szczególności poprawy ochrony użytkowników dróg w przypadku zderzenia z pojazdem wyposażonym w „orurowanie”, zaczęła obowiązywać w 2006 roku.

Dyrektywa 2003/97/WE przewiduje, że od stycznia 2007 r. wszystkie samochody ciężarowe zarejestrowane w Unii Europejskiej będą musiały być wyposażone w lusterka wsteczne lub w dodatkowe urządzenia służące do pośredniego widzenia, eliminujące martwe pole. Takie

wyposażenie istniejących pojazdów mogłoby uratować 1300 osób rocznie, głównie rowerzystów, ale także innych użytkowników wysokiego ryzyka, przy kosztach cztery razy niższych od korzyści.

- ***Motocyklisci i motorowierzysci***

Statystyki dotyczące liczby motocyklistów zabitych na drogach są ogromnie niepokojące: jest to jedyna kategoria użytkowników, w przypadku której procent ofiar śmiertelnych nie spada, wbrew tendencji ogólnej, a wzrost liczby motocyklistów zabitych na drogach w niektórych państwach członkowskich jest alarmujący. W konsekwencji, w roku 2010 można będzie zauważyć następujące zjawisko: liczba zabitych na drogach będzie o połowę mniejsza, ale jednym z zabitych na trzech będzie motocyklista, zamiast jednym na sześciu, jak to wygląda obecnie.

Z tego względu program działania zapowiadał poprawę bezpieczeństwa motocyklistów poprzez przyjęcie odpowiednich przepisów i podpisanie dobrowolnych porozumień z przemysłem motoryzacyjnym. I tak:

- Wniosek dotyczący trzeciej dyrektywy w sprawie praw jazdy (przeformułowanie) wprowadza zasadę stopniowego dostępu do motocykli o największej mocy.
- Europejscy producenci jednosładowych pojazdów silnikowych zobowiązali się w drodze porozumienia dobrowolnego, w ramach Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Drogowego, do wyposażenia do 2010 roku połowy ich nowych modeli w bardziej niezawodne układy hamulcowe, jak na przykład ABS. Przemysł motoryzacyjny powinien podjąć inne inicjatywy w zakresie postępu technologicznego i wprowadzania do obrotu.

Postrzeganie jednosładowych pojazdów silnikowych, z ich specyfika, przez kierowców innych pojazdów, jak również postrzeganie przez samych kierowców jednosładowych pojazdów silnikowych ich bezpieczeństwa w stosunku do innych pojazdów, pozostaje nadal podstawowym problemem.

Kierowcy jednosładowych pojazdów silnikowych mają obecnie obowiązek noszenia kasku we wszystkich państwach członkowskich. Przestrzeganie tej zasady pozostaje przedmiotem troski, co uzasadnia prowadzone na ten temat kampanie.

- ***Użytkownicy niepełnosprawni***

Ułatwienie użytkownikom niepełnosprawnym fizycznie dostępu do samodzielnego kierowania pojazdami jest bezwzględnie priorytetem. Na tym polega ich prawdziwa niezależność i należy zagwarantować im tę mobilność, chronić bezpieczeństwo ich i pozostałych użytkowników.

Niektóre działania były już prowadzone dużo wcześniej niż w 2003 r. Ostatnio, badanie *QUAVADIS* (ang. *quality and use aspects of vehicle adaptations for disabled* - jakościowe i użytkowe aspekty przystosowania pojazdów dla osób niepełnosprawnych) propagowało rozpowszechnianie i wymianę informacji dotyczących przystosowania pojazdów w całej Unii Europejskiej.

- ***Wielokrotni sprawcy wykroczeń***

Wzmocnienie kontroli drogowych znajduje swój wyraz w poprawie bezpieczeństwa drogowego, ale również wzmocnienie liczby odebranych praw jazdy. Sankcja ta, polegająca na wyeliminowaniu z ruchu najbardziej niebezpiecznych sprawców wykroczeń, jest z pewnością konieczna, ale, by pozostała wiarygodna, muszą towarzyszyć jej działania ukierunkowane na

zmiane zachowan kierowców. „Zrównowazone” bezpieczenstwo ruchu drogowego mozna osiagnac dzieki reedukacji tego typu kierowców.

3.7. Kontrola sytuacji i ocena srodków

Komisja dysponuje juz wieloma narzedziami kontroli, a inne sa w trakcie opracowywania.

Analiza polityki krajowej pozwolila przeprowadzic liczne studia opisane w dokumencie roboczym. Kontrola statystyczna zawiera wskaźniki szybkie, baze CARE (dane makroskopowe), zmienne narazenia na ryzyko, wskaźniki osiagniec i szczegolowe bazy danych.

W odniesieniu do systemu CARE (*Community database on accidents on the roads in Europe*), zwiekszo ilosc informacji udostepnianych ogolowi spoleczenstwa na stronie internetowej Europa, rozszerzo ich udostepnianie o nowe panstwa czlonkowskie, a takze o Norwegie i Szwajcarie w ramach projektu *SAFETY NET* (szesty program ramowy). Nalezyc podkreslic trudnosci, jakie napotkano w przypadku niektórych panstw czlonkowskich: i tak Wlochy nie przekazuja danych od 1999 roku, a dane dostarczone przez Niemcy zawieraja informacje poufne, uniemozliwiajace ich wykorzystywanie.

Ponadto w ramach wspolnotowych projektów badawczych lub projektów dotowanych przez Komisje utworzono, lub tez tworzy sie obecnie, wiele innych baz danych, duzo bardziej szczegolowych i zawierajacych reprezentatywne próbki wypadków w ruchu drogowym.

Najistotniejsze zadanie stanowi polaczenie wszystkich danych i informacji. Rutynowa kontrola bedzie kontynuowana, a kontrola, która jest na razie na etapie eksperymentalnym zostanie w sredniej perspektywie utrwalona dzieki wprowadzeniu stalego mechanizmu.

W odniesieniu do oceny srodków zawartych w programie europejskim, jego skutki sa trudne do zmierzenia, gdyz wiele srodków nie poddaje sie analizie ilosciowej, sa instrumentami o efektach niebezposrednich (zalecenia, projekty badawcze, wspieranie kampanii realizowanych na poziomie krajowym) lub opóźnionych (legislacja) lub tez obu jednoczesnie.

4. WNIOSKI

Ogólnie bezpieczenstwo ruchu na drogach w Unii Europejskiej wzrasta; wzrost jest nawet szybszy niz poprzednio, ale w sposób bardziej skontrastowany. Co najwazniejsze, postep jest niewystarczajacy a slabe punkty o duzym znaczeniu nie znikaja. Wiele projektów pozostaje otwartych i zadna dziedzina nie jest zaniedbana: infrastruktura, zachowanie, pojazdy.

Unia i panstwa czlonkowskie, jak tez inne zainteresowane strony dzielace „wspólna odpowiedzialnosc” musza dokonac wiecej i dzialac lepiej, aby osiagnac wspólnie przyjetý ambitny cel. Komisja rozwazy zatem dodatkowe dzialania w ramach srodokresowego przegladu Bialej Ksiegi Transportu.