

Bruxelles, 8 iunie 2017
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	8666/1/17 REV 1 TRANS 158
Subiect:	Concluziile Consiliului privind siguranța rutieră - de adoptare a Declarației de la Valletta din martie 2017 – Concluziile Consiliului (8 iunie 2017)

În anexă se pun la dispoziția delegațiilor concluziile Consiliului privind „Siguranța rutieră - de adoptare a Declarației de la Valletta (Valletta, 28-29 martie 2017)”, adoptate de Consiliu în cadrul celei de a 3545-a reuniuni, care a avut loc la 8 iunie 2017.

CONCLUZIILE CONSILIULUI
privind siguranța rutieră
- de adoptare a Declarației de la Valletta din martie 2017 -

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

1. FĂCÂND BILANȚUL acțiunilor continue întreprinse prin intermediul a diverse politici în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere;
2. LUÂND ACT de publicarea de către Comisie a unor statistici pentru anul 2016 referitoare la decesele cauzate de accidentele rutiere în Uniune;¹
3. SALUTÂND conferința ministerială privind siguranța rutieră organizată de președinția malteză la Valletta la 29 martie 2017;
4. APROBĂ conținutul Declarației de la Valletta privind siguranța rutieră, care figurează în anexa la prezentele concluzii;
5. INVITĂ statele membre să își continue eforturile și cooperarea în ceea ce privește punerea în aplicare a angajamentelor luate în declarația respectivă;
6. INVITĂ Comisia să se asocieze acestor eforturi și să ia în considerare declarația în cursul pregătirii următoarei strategii a Uniunii privind siguranța rutieră.

¹ Comisia Europeană, comunicatul de presă IP/17/674 din 28 martie 2017.

1. Miniștrii transporturilor din statele membre ale Uniunii Europene, reuniți la Valletta la 29 martie 2017, sub președinția malteză a Consiliului Uniunii Europene, își reconfirmă angajamentul față de îmbunătățirea siguranței rutiere. Numărul în continuare ridicat al deceselor survenite în trafic (26 100 de decese înregistrate în UE în 2015) și al vătămarilor grave rezultate în urma accidentelor rutiere reprezintă o problemă majoră a societății, care provoacă suferințe umane și costuri economice inacceptabile, estimate a fi de ordinul a 50 de miliarde EUR pe an numai în cazul accidentelor mortale² și de peste 100 de miliarde EUR atunci când sunt incluse accidentele grave.³
2. Există o tendință constantă și promițătoare în direcția îndeplinirii obiectivului comun de a reduce la jumătate numărul deceselor cauzate de accidente rutiere între 2010 și 2020, aprobat de către Consiliul Uniunii Europene în 2010⁴, însă ratele de reducere a numărului deceselor au stagnat în ultimii ani. Deosebit de îngrijorător este numărul deceselor și al vătămarilor grave în rândul pietonilor și al bicicliștilor. Prin urmare, îndeplinirea obiectivului a devenit extrem de dificilă și, în cazul în care nu se depun eforturi suplimentare, este posibil ca acesta să nu se realizeze.
3. Eforturile depuse în ceea ce privește îmbunătățirea siguranței rutiere nu ar trebui măsurate doar prin numărul deceselor cauzate de accidente rutiere; numărul vătămarilor grave este la fel de îngrijorător întrucât este de cinci ori mai mare decât numărul deceselor cauzate de accidente rutiere.² Ar trebui să se vizeze un obiectiv general ambițios, în spiritul Rezoluției Adunării Generale a ONU privind îmbunătățirea siguranței rutiere globale⁵, în vederea generării măsurilor de reducere corespunzătoare. Este necesar ca un astfel de obiectiv să fie monitorizat prin intermediul unor date comparabile și fiabile, raportate prin utilizarea unei definiții comune. Datele respective trebuie să fie analizate amănunțit în cadrul unor activități de colaborare între statele membre și Comisia Europeană, astfel încât, pe baza solidității lor, să poată fi luate măsuri suplimentare corespunzătoare de reducere a numărului acestor vătămări în următorul deceniu.

² Comisia Europeană, Studiu privind siguranța rutieră pentru evaluarea intermediară a orientărilor politice referitoare la siguranță rutieră 2011-2020, 2015, p. 19.

³ Comisia Europeană, comunicatul de presă IP/16/863 din 31 martie 2017.

⁴ Concluziile Consiliului privind siguranța rutieră, 2 decembrie 2010, punctul 21, ST 16951/10.

⁵ Rezoluția A/70/260 din aprilie 2016.

4. Situația privind siguranța rutieră diferă foarte mult între statele membre. Ar trebui depuse eforturi speciale în cazurile în care siguranța rutieră este sub media Uniunii Europene, susținute printr-o strânsă cooperare și prin schimburi de cunoștințe între statele membre.
5. Excesul de viteză, conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor, precum și neatenția sau oboseala la volan continuă să se numere printre cauzele majore ale coliziunilor din traficul rutier. Neutilizarea echipamentelor de protecție accentuează gravitatea vătămărilor. Prin urmare, ar trebui acordată o atenție deosebită îmbunătățirii comportamentului participanților la trafic.
6. Există deja o gamă largă de instrumente legate, în special, de o mai bună asigurare a respectării regulilor de circulație în statele membre, dar și la nivel transfrontalier, de o mai bună educare și sensibilizare a participanților la trafic, precum și de îmbunătățirea siguranței infrastructurii și a vehiculelor luându-se în considerare vârsta și capacitatea de participare la trafic în condiții de siguranță. Aceste instrumente ar trebui să fie aplicate fără întârziere.
7. Pe baza principiului subsidiarității, siguranța rutieră este o responsabilitate partajată, care necesită acțiuni concrete și comune din partea instituțiilor Uniunii Europene, a statelor membre, a autorităților regionale și locale, precum și a industriei și a societății civile.
8. Statele membre se vor angaja:
 - a) să continue și să consolideze măsurile necesare pentru a reduce la jumătate numărul deceselor cauzate de accidente rutiere în UE până în 2020 față de nivelul de referință din 2010;
 - b) să intensifice cooperarea dintre statele membre, inclusiv autoritățile relevante, precum și cu societatea civilă, institutele de cercetare și sectorul privat, în special cu privire la planurile și strategiile vizând siguranța rutieră, urmând o abordare bazată pe riscuri sau o abordare integrată (cum ar fi abordarea intitulată „Sistemul sigur”);
 - c) să țină cont de deplasarea cu bicicleta⁶ și mersul pe jos în planurile de mobilitate și în politicile și măsurile de siguranță și, atunci când este posibil, să ia în considerare includerea unei infrastructuri specifice;

⁶ Politica privind deplasarea cu bicicleta este abordată în mod specific în Declarația de la Luxemburg privind deplasarea cu bicicleta ca mijloc de transport ecologic din octombrie 2015.

- d) să îmbunătățească siguranța participanților la trafic prin dezvoltarea unei infrastructuri rutiere mai sigure, având în vedere posibilitatea de a extinde aplicarea principiilor referitoare la gestionarea siguranței infrastructurii dincolo de drumurile din rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T);
- e) să se implice alături de părțile interesate relevante, ca parte a planificării mobilității urbane, în ceea ce privește posibilitatea extinderii și a integrării unor limite de viteză reduse, cum ar fi 30 km/h, în zonele cu risc ridicat, în special în zonele în care sunt prezente persoane care lucrează, se deplasează cu bicicleta sau se joacă;
- f) să asigure implementarea efectivă a sistemului e-Call și să reducă timpul necesar salvării;
- g) să promoveze desfășurarea de investigații aprofundate, utilizând eșantioane relevante ale coliziunilor/accidentelor rutiere grave și analizând datele în scopul identificării domeniilor prioritare de intervenție;
- h) să își continue, în paralel, eforturile în direcția atingerii obiectivului de reducere a numărului deceselor pentru 2020, lucrând în sensul: (i) reducerii numărului de vătămări grave în coliziunile din traficul rutier și (ii) al raportării unor date fiabile și comparabile, folosind o definiție comună, bazată pe scala de evaluare a traumatismelor MAIS⁷3+ până în 2018;
- i) să stabilească un obiectiv de reducere la jumătate a numărului de vătămări grave în UE până în 2030 față de nivelul de referință din 2020, utilizând această definiție comună și în cadrul unei strategii globale în materie de siguranță rutieră pentru perioada respectivă;
- j) să continue elaborarea de măsuri care să asigure acordarea de asistență în urma coliziunilor, reabilitarea rapidă și reintegrarea socială a victimelor accidentelor rutiere, în cooperare cu părțile interesate din domeniul politicilor publice relevante, în special cu cele care reprezintă victimele accidentelor din traficul rutier;

⁷ Scorul maxim bazat pe scala lezională abreviată (MAIS), un indice între 1 și 6.

- k) să aplice în mod efectiv normele de siguranță rutieră și să acorde sprijin organismelor de aplicare a legislației în domeniul rutier, inclusiv prin intermediul cooperării și al schimbului de bune practici, în special în ceea ce privește excesul de viteză, conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor, nerespectarea regulilor legate de culorile semaforului și semnele de circulație, lipsa de atenție la volan, cauzată, de exemplu, de folosirea dispozitivelor mobile, precum și neutilizarea echipamentelor de protecție. Ar trebui acordată o atenție deosebită instrumentelor de prevenire, de tipul etilotestelor antidemaraj, și altor sisteme de suport tehnic;
- l) să își continue activitatea în cadrul organismelor internaționale din domeniul siguranței rutiere⁸ pentru a contribui la accelerarea îmbunătățirii siguranței rutiere prin mijloace tehnice și de altă natură în Europa și în alte părți ale lumii;
- m) să asigure niveluri adecvate de finanțare pentru viitoarele politici, programe și activități de cercetare în materie de siguranță rutieră în conformitate cu (i) obiectivele stabilite în strategiile naționale și (ii) resursele financiare disponibile ale statelor membre;
- n) să promoveze, împreună cu Comisia Europeană, o cultură a siguranței rutiere în întreaga Europă, pe baza unor valori comune, și să îmbunătățească comportamentul participanților la trafic printr-o educație și o formare continuă și efectivă, care să vizeze diferite grupuri, ținând seama de nevoile specifice ale participanților la trafic vulnerabili⁹, precum și ale conducătorilor auto profesioniști;
- o) să sprijine introducerea de vehicule conectate și automatizate care să fie compatibile și interoperabile, cu avantaje demonstrate în materie de siguranță, astfel cum se menționează în Declarația de la Amsterdam¹⁰ și în Strategia Comisiei privind sistemele de transport inteligente cooperative.¹¹

⁸ Cum ar fi grupurile de lucru ale Comisiei Economice pentru Europa a ONU [Grupul de lucru pentru siguranța traficului rutier (WP.1)], [Forumul mondial pentru armonizarea regulamentelor privind vehiculele (WP.29)], [Grupul de lucru privind transportul mărfurilor periculoase (WP.15)].

⁹ „Participanții la trafic vulnerabili” includ participanții la trafic nemotorizați, cum ar fi pietonii și cicliștii, precum și motocicliștii și persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă ori cu capacitate de orientare redusă.

¹⁰ Declarația de la Amsterdam privind cooperarea în materie de sisteme de conducere automatizată și conectată, aprilie 2016.

¹¹ Documentul ST 15203/16 [COM (2016) 766 final din noiembrie 2016].

9. Statele membre solicită Comisiei:

- a) să sporească protecția participanților la trafic, în special a participanților la trafic vulnerabili, asigurând implementarea unor noi elemente de siguranță pentru vehicule, de exemplu prin accelerarea procesului de revizuire a normelor de omologare de tip din Regulamentul privind siguranța generală, astfel cum s-a subliniat în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu intitulat „Salvarea de vieți: Sporirea siguranței vehiculelor în UE”;¹²
- b) să pregătească un nou cadru pentru politica de siguranță rutieră pentru deceniul de după 2020, inclusiv o evaluare a performanței în materie de siguranță rutieră care să țină seama de obiectivele și țintele stabilite în prezenta declarație;
- c) să analizeze consolidarea cadrului juridic al Uniunii în domeniul siguranței rutiere, cu un accent deosebit pe cooperarea statelor membre cu privire la recunoașterea reciprocă a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule vizând conducătorii auto nerezidenți, fără a aduce atingere temeiului/temeiurilor juridic(e) adecvat(e) pentru astfel de propuneri;
- d) să colaboreze cu toate părțile interesate pentru a elabora proiecte și inițiative în vederea protejării participanților la trafic vulnerabili și a facilitării schimbului de cunoștințe și de bune practici între statele membre în ceea ce privește investigarea accidentelor rutiere, precum și strategii și campanii referitoare la siguranța rutieră;
- e) să exploreze potențialul tehnologiilor de conducere conectată și automatizată și al utilizării datelor care sunt deja disponibile în ceea ce privește vehiculele și infrastructura pentru a spori siguranța rutieră, asigurând, în același timp, securitatea datelor;
- f) să se asigure că sunt alocate resursele necesare pentru cercetare, programe și proiecte de promovare a siguranței rutiere în Europa;
- g) să coopereze cu statele membre și cu alte părți interesate importante cu privire la dezvoltarea unei culturi a siguranței rutiere în întreaga Europă.

¹² Documentul ST 15705/16 [COM (2016) 787 final din decembrie 2016].

10. Statele membre invită industria, în cooperare cu societatea civilă din acest sector:
- a) să dezvolte sisteme de transport inteligente cooperative, asigurându-se că noile servicii și sisteme sunt compatibile, sigure și interoperabile la nivel european;
 - b) să dezvolte și să promoveze noile tehnologii, în special acele funcții de conducere automatizată și sisteme de asistență a conducătorului auto care reduc efectele erorilor umane și ale neatenției, cum ar fi asistența inteligentă avansată pentru controlul vitezei sau frânarea autonomă de urgență, protejând în special participanții la trafic vulnerabili;
 - c) să promoveze potențialul în materie de siguranță rutieră al vehiculelor cooperative, conectate și automatizate.
11. Miniștrii transporturilor subliniază importanța unor lucrări și a unei cooperări continue în ceea ce privește siguranța rutieră și iau act de contribuțiile și angajamentele asumate de părțile interesate înainte și în timpul conferinței de la Valletta.
-