



TRANSPORTUL RUTIER: NORME PRIVIND TRAFICUL ȘI SIGURANȚA

Unul dintre obiectivele UE pentru deceniul 2010-2020 a fost crearea unui spațiu european de siguranță rutieră. Deși competențele în acest domeniu sunt mai ales naționale, măsurile UE vizează starea tehnică a vehiculelor, transportul de mărfuri periculoase și siguranța rețelelor rutiere.

TEMEIUL JURIDIC ȘI OBIECTIVELE

Titlul VI din Tratatul de la Lisabona și în special articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) reprezintă temeiul juridic pentru crearea acestui spațiu de siguranță rutieră, al cărui scop este de a ameliora siguranța rutieră și de a contribui la o mobilitate sustenabilă. În 2010, Uniunea Europeană și-a reînnoit angajamentul de a ameliora siguranța rutieră, stabilind obiectivul de a reduce la jumătate numărul deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2020, comparativ cu nivelurile din 2010. O reducere anuală de 6,7 % ar fi fost necesară în perioada 2010-2020 pentru a atinge obiectivul UE pentru 2020. Cu toate acestea, din anul 2010, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere în UE a scăzut cu 19 %, ceea ce echivalează cu o reducere anuală medie de numai 3,4 %. Dat fiind că nu s-a reușit reducerea numărului deceselor în ritmul dorit, au fost necesare reduceri anuale de 11,4 % între 2017 și 2020, pentru ca UE să rămână pe drumul cel bun. În conformitate cu [raportul din 2018](#) elaborat de Consiliul European pentru siguranța transporturilor (ETSC), au existat 25 249 de decese pe axele rutiere din UE în 2017 (cu 477 mai puține decât în 2016, ceea ce reprezintă o reducere de numai 2 %).

REZULTATE

A. Generalități

În iunie 2003, Comisia a publicat al treilea Program de acțiune european pentru siguranța rutieră 2003-2010, pentru a reduce la jumătate numărul deceselor cauzate de accidente rutiere în statele membre până la sfârșitul anului 2010. Deși acest obiectiv nu a fost atins în termenul stabilit, programul a reușit totuși să reducă numărul de victime ale accidentelor rutiere, după cum reiese din Comunicarea Comisiei din 20 iulie 2010, intitulată „[Pentru un spațiu de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020](#)” (COM(2010)0389).

În Cartea sa albă din 2011, intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere



al resurselor” ([COM\(2011\)0144](#)), publicată la 28 martie 2011, Comisia a prelungit data țintă pentru reducerea la jumătate a numărului de decese în accidente rutiere până în 2020. De asemenea, aceasta a stabilit anul 2050 ca reper pentru apropierea de obiectivul final „zero decese”. În orientările sale politice, Comisia a prezentat, de asemenea, șapte obiective pentru care preconizează adoptarea unor măsuri la nivel național și la nivelul UE, în conformitate cu principiile responsabilității partajate și subsidiarității. Aceste obiective sunt următoarele: îmbunătățirea gradului de educație și instruire a participanților la trafic, precum și consolidarea controlului aplicării normelor în materie de siguranță rutieră; îmbunătățirea siguranței infrastructurilor rutiere și a siguranței vehiculelor; promovarea utilizării sistemelor de transport inteligente (STI), de exemplu, grație sistemului de apel de urgență de la bordul vehiculelor denumit „eCall”; îmbunătățirea serviciilor de intervenție în caz de urgență și a serviciilor de preluare a răniților; protejarea participanților la trafic vulnerabili, cum ar fi pietonii și bicicliștii.

B. Starea tehnică a vehiculelor

În 2014, UE a adoptat un nou pachet de măsuri legislative, cunoscut sub denumirea de „Pachetul privind inspecția tehnică auto”. Pachetul privind inspecția tehnică auto este compus din trei directive: [Directiva 2014/45/UE](#) privind inspecția tehnică periodică, [Directiva 2014/47/UE](#) privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale și [Directiva 2014/46/UE](#) privind documentele de înmatriculare pentru vehicule.

În ceea ce privește purtarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o masă mai mică de 3,5 tone, [Directiva 2003/20/CE](#) din 8 aprilie 2003 prevede utilizarea obligatorie a dispozitivelor de fixare a copiilor în scaune și a centurilor de siguranță de către toți pasagerii care ocupă un loc pe scaune în autobuze și autocare echipate cu un astfel de sistem (excepție făcând vehiculele utilizate în transportul local urban).

[Directiva 92/6/CEE](#) din 10 februarie 1992 a stabilit instalarea obligatorie a dispozitivelor limitatoare de viteză pentru vehiculele de peste 3,5 tone. [Directiva 2002/85/CE](#) din 5 noiembrie 2002 extinde obligația de utilizare a limitatoarelor de viteză la toate vehiculele de marfă și vehiculele de călători cu o masă cuprinsă între 3,5 și 12 tone, cu mai mult de opt locuri (în afară de cel al conducătorului auto).

În ceea ce privește sistemele de siguranță activă, [Regulamentul \(CE\) nr. 78/2009](#) din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor prevede anumite cerințe cu privire la construcția și la funcționarea sistemelor de protecție frontală în caz de coliziune frontală cu alt vehicul. Acesta prevede și posibilitatea ca tehnologia care poate contribui la împiedicarea coliziunilor cu cicliști și pietoni să nu intre sub incidența acestor cerințe. Acesta prevede, de asemenea, instalarea unor sisteme de asistență la frânare (BAS) cu omologare de tip.

În final, siguranța participanților la trafic a fost ameliorată prin reducerea „unghiului mort”. [Directiva 2003/97/CE](#) din 10 noiembrie 2003 prevede ca vehiculele grele noi puse în circulație în UE să fie echipate cu oglinzi retrovizoare suplimentare „anti-unghi mort” (oglinzi cu unghi larg, de proximitate și pentru vizibilitate frontală). [Directiva 2007/38/CE](#) din 11 iulie 2007 prevede ca parcul de vehicule grele existent să fie, de asemenea, echipat cu astfel de dispozitive; [Regulamentul \(CE\) nr. 661/2009](#) din 13 iulie 2009, care abrogă [Directiva 2003/97/CE](#), a intrat în vigoare la 1 noiembrie 2014



și prevede ca și vehiculele înmatriculate în afara UE să fie echipate cu aceleași tipuri de oglinzi retrovizoare. În 2011, Comisia a comandat un studiu referitor la accidentele cauzate de unghiul mort, iar în iunie 2012 a prezentat raportul privind punerea în aplicare a [Directivei 2007/38/CE](#), raport în care se sublinia în special că în continuare se înregistrau anual un număr de peste 1 200 de victime ale accidentelor în care erau implicate vehicule grele, fiind astfel necesar să se continue eforturile pentru a preveni acest tip de accidente.

C. Transportul de mărfuri periculoase

[Directiva 94/55/CE](#) din 21 noiembrie 1994 a extins la traficul național normele prevăzute de Acordul european privind transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR). Aceasta a fost abrogată prin [Directiva 2008/68/CE](#) din 24 septembrie 2008, care a stabilit un regim comun pentru toate aspectele transportului interior de mărfuri periculoase în cadrul UE (atât transportul rutier, cât și transportul feroviar și pe căi navigabile). [Directiva 2012/45/UE](#) a Comisiei din 3 decembrie 2012 a actualizat-o, în conformitate cu cea mai recentă versiune a ADR (care este actualizat la fiecare doi ani). ADR a fost recent modificată prin [Decizia 2018/1485/UE](#) a Consiliului.

D. Sistemele de transport inteligente (STI) și inițiativa „eSafety”

La 16 decembrie 2008, Comisia a lansat un plan de acțiune pentru implementarea sistemelor de transport inteligente (STI) în domeniul transportului rutier. Acest plan de acțiune se bazează pe o serie de inițiative (de exemplu, inițiativa eSafety, lansată în 2006) și prevede acțiuni prioritare. În aceeași ordine de idei, [Directiva 2010/40/UE](#) din 7 iulie 2010 privind sistemele de transport inteligente (STI) în domeniul transportului rutier urmărește să asigure o implementare coordonată și coerentă a sistemelor de transport inteligente interoperabile în cadrul Uniunii. Aceste sisteme cuprind, de exemplu, regulatoarele de viteză automate, echipamentele de menținere a traseului, dispozitivele de alertă împotriva coliziunilor sau sistemele automate de apel de urgență în caz de accident (eCall). Forumul eSafety, creat de Comisie în 2003 și redenumit iMobility în 2011, este o platformă comună care permite tuturor părților interesate din domeniul siguranței rutiere să încurajeze și să monitorizeze respectarea recomandărilor de eSafety, precum și sprijinirea implementării și utilizării sistemelor de siguranță a automobilelor.

În urma [Deciziei nr. 585/2014/UE](#) din 15 mai 2014 privind implementarea serviciului eCall interoperabil la nivelul UE, statele membre trebuie să implementeze infrastructura centrelor de preluare a apelurilor de urgență (PSAP) necesară pentru a gestiona apelurile eCall până la 1 octombrie 2017 cel târziu.

În noiembrie 2016, Comisia a publicat un raport intitulat „O strategie europeană privind sistemele de transport inteligente cooperative, o etapă către mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată” ([COM\(2016\)0766](#)). Comisia pentru transport și turism (TRAN) a răspuns printr-un [raport din proprie inițiativă](#) pe această temă, adoptat în ședința plenară la 13 martie 2018. În martie 2019, Comisia a prezentat un regulament delegat de completare a Directivei 2010/40/UE ([C\(2019\)1789](#)). Deși Parlamentul nu s-a opus regulamentului, Consiliul s-a opus, iar actul delegat a fost respins în cele din urmă. Procedura este acum încheiată ([2019/2651\(DEA\)](#)).



E. Siguranța infrastructurii rutiere

[Directiva 2004/54/CE](#) din 29 aprilie 2004 stabilește cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din rețeaua rutieră transeuropeană. Această directivă prevede că toate tunelurile cu o lungime de peste 500 de metri, în exploatare, în construcție sau în faza de proiectare să facă obiectul unor dispoziții de siguranță armonizate. Aceste dispoziții se referă la aspectele organizatorice, structurale, tehnice și operaționale ale exploatării tunelurilor, ținând cont de accidentele cele mai frecvente, cum ar fi incendiile. [Directiva 2008/96/CE](#) din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere urmărește garantarea includerii siguranței rutiere, sub forma unor evaluări de impact, în toate etapele de construcție, de exploatare sau de modificare semnificativă a căilor rutiere. În acest scop, directiva prevede audituri sistematice ale siguranței proiectelor de infrastructură rutieră, precum și dispoziții privind inspecțiile în materie de siguranță a căilor rutiere în exploatare și identificarea tronsoanelor cu o concentrație ridicată de accidente. În 2018, Comisia și-a prezentat propunerea ([COM\(2018\)0274](#)) de modificare a Directivei în vederea reducerii numărului de decese și vătămări grave în rețelele rutiere din UE, prin îmbunătățirea performanței în materie de siguranță a infrastructurii rutiere. Parlamentul și-a adoptat poziția în primă lectură în aprilie 2019, iar Consiliul a adoptat actul în octombrie 2019. [Actul final](#) a fost publicat în Jurnalul Oficial la 26 noiembrie 2019.

F. Statistici privind accidentele cauzate de consumul de alcool la volan și prevenirea acestora

Având în vedere [Decizia 93/704/CE](#) a Consiliului, a fost creată baza de date CARE privind accidentele rutiere soldate cu decese sau cu vătămare corporală, cu scopul de a reuni date pe baza statisticilor naționale și de a asigura difuzarea acestora prin intermediul Observatorului european al siguranței rutiere (ERSO). În cadrul politicii UE privind îmbunătățirea comportamentului la volan, Comisia prevede că statele membre trebuie să adopte un sistem de depistare aleatorie prin analiza aerului expirat și impune niveluri maxime admise ale concentrației de alcool în sânge. Controalele aleatorii se realizează cu ajutorul etilometrelor ([Recomandarea 2001/115/CE](#) din 17 ianuarie 2001 și [Recomandarea 2004/345/CE](#) din 17 aprilie 2004). Pentru a mări siguranța rutieră, Comisia a introdus un cod armonizat pentru etilotestele antidemaraj, adoptat de mai multe state membre (a se vedea [Directiva \(UE\) 2015/653](#) din 24 aprilie 2015 de modificare a [Directivei 2006/126/CE](#) privind permisele de conducere).

G. Sancționarea transfrontalieră a încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră

[Directiva \(UE\) 2015/413](#) din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră a fost adoptată în temeiul articolului 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE (titlul VI „Transporturile”). Această directivă înlocuiește [Directiva 2011/82/UE](#) (anulată de Curtea de Justiție a Uniunii Europene prin hotărârea sa din 6 mai 2014). Obiectivul rămâne același: a pune capăt anonimității conducătorilor auto nerezidenți și a sancționa încălcarea normelor de circulație comise în alt stat membru decât cel în care a fost înmatriculat vehiculul implicat. Statele membre vor putea consulta datele naționale privind înmatricularea vehiculelor ale fiecăruia dintre ele, grație unei proceduri de



schimb de informații între punctele de contact naționale. În practică, Decizia de a declanșa sau nu urmărirea penală va rămâne la latitudinea statului membru în care s-a comis încălcarea. Se va putea astfel informa autorul suspectat al unei încălcări, printr-o scrisoare de notificare tipizată, cu privire la detaliile încălcării normelor, cuantumul amenzi pe care trebuie să o achite, procedurile de plată, precum și cu privire la căile de recurs. Asigurând protecția datelor cu caracter personal, Directiva garantează aplicarea coerentă a sancțiunilor împotriva conducătorilor auto nerezidenți pentru încălcări majore ale normelor de circulație.

ROLUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

Parlamentul European a adoptat numeroase rezoluții în care a subliniat importanța siguranței rutiere. Atunci când s-a exprimat în favoarea celui de-al treilea program de acțiune al Comisiei (2003-2010), în 2005, Parlamentul [solicita deja elaborarea unui plan pe termen lung](#), care să continue și după 2010 și care să stabilească măsuri menite să reducă la zero numărul deceselor în accidente rutiere („viziunea zero”). În [Rezoluția](#) sa din 27 septembrie 2011 referitoare la siguranța rutieră în Europa 2011-2020, Parlamentul European a solicitat din nou Comisiei să stabilească drept obiectiv pe termen lung prevenirea tuturor deceselor cauzate de accidente rutiere, dar a asociat acest obiectiv cu utilizarea sistematică a tehnologiei în vehiculele rutiere și cu dezvoltarea de rețele de STI de bună calitate. Mai mult, în [Rezoluția](#) sa din 6 iulie 2010 referitoare la un viitor sustenabil pentru transporturi, Parlamentul European invită Comisia să prezinte un studiu privind cele mai bune practici din statele membre în ceea ce privește efectele limitatoarelor de viteză; acesta și-a exprimat, de asemenea, preocuparea cu privire la siguranța lucrătorilor din sectorul transporturilor. Parlamentul s-a pronunțat și pentru stabilirea unor definiții unitare ale conceptelor din domeniul siguranței rutiere pentru a îmbunătăți studiile asupra accidentelor, asigurând astfel comparabilitatea rezultatelor. Documentul de lucru privind vătămările grave în accidente rutiere, publicat de către Comisie la 19 martie 2013, a răspuns parțial la solicitarea Parlamentului de a extinde domeniul de aplicare a strategiei privind reducerea numărului de accidente rutiere. Acest document prevedea, printre altele, obiectivul de reducere la nivelul UE a numărului de victimele vătămărilor grave (2015-2020), subliniind că un sistem pentru definirea vătămărilor grave era funcțional în întreaga UE din 2012. Comisia pentru transport și turism (TRAN), împreună cu Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor, au prezentat un raport din proprie inițiativă privind „Salvarea vieților: sporirea siguranței automobilelor în UE”, care a fost adoptat ulterior ca Rezoluție a Parlamentului la 14 noiembrie 2017. Aceasta s-a bazat pe Raportul Comisiei ([COM\(2016\)0787](#)).

La 11 martie 2014, Parlamentul și-a adoptat poziția în primă lectură privind setul de norme minime comune pentru inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor, documentele de înmatriculare pentru vehicule și controalele tehnice în trafic ale vehiculelor comerciale. Textul final ([Directiva 2014/45/UE](#)) a contribuit la îmbunătățirea siguranței rutiere și a recunoașterii transfrontaliere a certificatelor de inspecție tehnică valabile. La 27 februarie 2017, Comisia TRAN a adresat întrebări Comisiei privind punerea în aplicare a respectivei directive și inspecția tehnică a autovehiculelor și, la 20 iunie 2017, a discutat Raportul Comisiei ([COM\(2017\)0099](#)) privind punerea în



aplicare a [Directivei 2000/30/CE](#) privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate (perioada de raportare 2013-2014). La comisia TRAN, discuțiile s-au axat pe fraudarea tahografelor și pe manipularea kilometrajului indicat de contoare, acestea reprezentând riscuri imense la adresa siguranței și drepturilor consumatorilor. Comisia a indicat că evaluează opțiunile privind înregistrarea contoarelor de kilometraj, legislația în materie penală și schimbul transfrontalier de informații. Între timp, la 31 mai 2018 Parlamentul a adoptat un raport legislativ din proprie inițiativă intitulat „[Manipularea contoarelor de kilometraj la autovehicule: revizuirea cadrului juridic al UE](#)”. De asemenea, departamentul tematic al Parlamentului a comandat un studiu pe aceeași temă, intitulat „[Frauda la kilometraj – măsuri de prevenire a manipulării contoarelor](#)” care a fost publicat în noiembrie 2017. Ca parte a agendei sale legislative „Europa în mișcare”, Comisia urmărește să modifice [Regulamentul \(UE\) nr. 165/2014](#) prin propunerea sa din 31 mai 2017 ([COM\(2017\)0277](#)) de regulament de modificare a [Regulamentului \(CE\) nr. 561/2006](#) în ceea ce privește cerințele minime referitoare la perioadele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și [Regulamentul \(UE\) nr. 165/2014](#) în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor. Parlamentul și-a adoptat poziția în primă lectură în aprilie 2019, iar procesul de codecizie este în desfășurare ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito
03/2020

