

DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA STUDII ȘI DOCUMENTARE LEGISLATIVĂ

**MĂSURI PRIVIND ÎMBUNĂTĂȚIREA SIGURANȚEI RUTIERE
ÎN STATELE MEMBRE ALE UNIUNII EUROPENE**

SEPTEMBRIE 2019

Documentare și sinteză: Dan Alexandreanu, consilier parlamentar

Sinteza documentară poate fi accesată direct pe Intranet la pagina Direcției studii și documentare legislativă.

* Lucrările elaborate în cadrul Direcției studii și documentare legislativă sunt cu caracter documentar și nu reprezintă punctul de vedere al Camerei Deputaților.

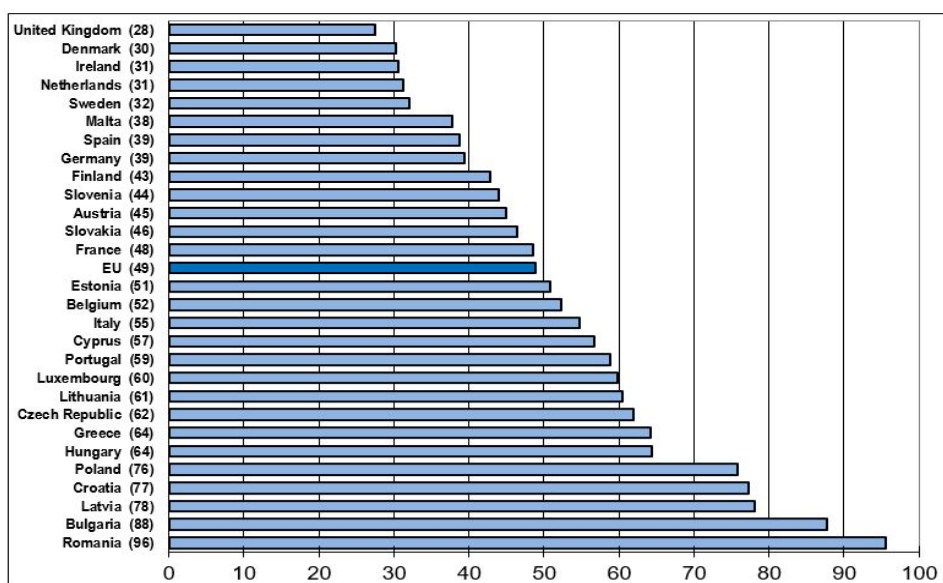
C U P R I N S

INTRODUCERE	4
PREOCUPĂRI LA NIVEL EUROPEAN	5
PREVEDERI COMUNE APLICATE LA NIVELUL STATELOR MEMBRE	8
INDICATIVE ALE EVALUĂRILOR DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ LA NIVELUL ÎNTREGII REȚELE	11
REGLEMENTĂRILE STATELOR MEMBRE	

INTRODUCERE

Potrivit statisticilor realizate la nivel european, în fiecare an, mii de oameni își pierd viața sau sunt răniți grav în accidente rutiere, care au loc în statele membre ale UE. Dezvoltarea tehnologiei a permis ca în perioada anilor 2001 - 2017 numărul de accidente rutiere să scadă cu 57,5%, dar datele statistice evidențiază faptul că rata descreșterii încetinește. Concret, 46% dintre persoanele care și-au pierdut viața în accidente rutiere au fost pasageri ai mașinilor, în timp ce 46% au fost utilizatori vulnerabili ai drumurilor: 21% pietoni, 14% motocicliști, 8% bicicliști și 3% utilizatori de motorete.

În 2018, de exemplu, cele 28 de state membre ale UE au raportat aproximativ 25.100 de decese produse în accidente rutiere. Aceasta reprezintă o scădere de 21% față de anul 2010. Anul trecut, rata medie de deces în cele 28 de state membre ale UE a fost de 49 de decese rutiere la 1 milion de locuitori, ceea ce reprezintă o scădere de 1% față de anul precedent, România ocupând însă locul I în această statistică.



Numărul de decese la 1 milion de locuitori

Preocupările vizând siguranța rutieră nu sunt noi, în iunie 2003, Comisia Europeană adoptând al treilea program comunitar de acțiune pentru siguranța rutieră (RSAP) care includea obiectivul ambițios de reducere la jumătate a numărului de decese în accidente rutiere până în anul 2010, precum și 62 de propuneri de acțiuni concrete în domeniul siguranței vehiculelor, infrastructurii și al siguranței participanților la trafic. Evaluarea ex-post, gradul de implementare și eficacitatea acestui program european de acțiune pentru siguranța rutieră au evidențiat faptul că ținta inițială nu a putut fi atinsă.

PREOCUPĂRI LA NIVEL EUROPEAN

Principalele obiective stabilite pentru perioada 2011 - 2020 sunt următoarele:

1. Îmbunătățirea gradului de educație și instruire a participanților la trafic

Comisia a conlucrat cu statele membre, după caz, la elaborarea unei strategii comune de educație și instruire privind siguranța rutieră, incluzând în special procesul premergător obținerii permisului de conducere, precum și un set de cerințe minime comune pentru instructorii auto.

2. Întărirea controlului aplicării normelor rutiere

Strategia a fost elaborată pe următoarele axe:

- *Schimbul transfrontalier de informații în domeniul siguranței rutiere;*
- *Campanii de control al aplicării normelor rutiere;*
- *Utilizarea tehnologiei în domeniul controlului respectării normelor rutiere;*
- *Obiectivele naționale în ceea ce privește respectarea normelor rutiere.*

Măsurile de creștere a siguranței rutiere au vizat:

1. Instalarea limitatoarelor de viteză la bordul vehiculelor comerciale ușoare și introducerea obligativității de a utiliza etiloteste antidemaraaj în anumite cazuri.
2. Stabilirea unor planuri naționale de implementare a acestor măsuri.

3. O infrastructură rutieră mai sigură

Principalele direcții:

1. Fondurile europene pentru infrastructură au fost acordate doar cu condiția respectării directivelor privind siguranța rutieră și siguranța tunelurilor rutiere.
2. Aplicarea tuturor principiilor pertinente privind gestionarea siguranței infrastructurii la rețelele de drumuri secundare ale statelor membre, în special prin schimbul de bune practici.

4. Vehicule mai sigure

Comisia a acționat în următoarele direcții:

1. Încurajarea progresului în domeniul siguranței active și pasive a vehiculelor rutiere, cum sunt motocicletele și vehiculele electrice.
2. Întărirea și armonizarea progresivă a inspecțiilor tehnice auto și a controalelor rutiere.
3. Analiza impactului și beneficiilor sistemelor comune pentru a identifica aplicațiile cele mai avantajoase privind măsurile care trebuie întreprinse pentru implementarea acestora în mod sincronizat.

5. Promovarea tehnologiilor moderne pentru ameliorarea siguranței rutiere

1. Evaluarea fezabilității instalării sistemelor de asistență pentru conducătorii auto la vehiculele comerciale și autoturismele personale.
2. Accelerarea implementării sistemului *e-Call*¹ și analizarea extinderii domeniului de utilizare al acestuia la alte vehicule.

6. Creșterea calității serviciilor de urgență și post-traumatice

Aplicarea unei strategii globale de acțiune privind vătămările corporale în accidente rutiere și acordarea primului ajutor.

7. Protejarea participanților vulnerabili

Principalele măsuri au vizat:

1. Monitorizarea și dezvoltarea în continuare a standardelor tehnice pentru protecția participanților vulnerabili la trafic.
2. Extinderea inspecțiilor tehnice la vehiculele motorizate, cu două roți.
3. Creșterea gradului de siguranță a bicicliștilor și a altor participanți vulnerabili la trafic, prin realizarea unor infrastructuri adecvate.

În noul său cadru de politică pentru siguranța rutieră 2021-2030, lansat în mai 2018, Comisia Europeană a confirmat obiectivul pe termen lung al UE de a se apropia de ținta de "zero decese" și de răni grave produse în accidente, în transportul rutier până în anul 2050.

Noile sale obiective, care răspund cerințelor *Declarației de la Valletta* (2017), trebuie să conducă la reducerea numărului de decese rutiere cu 50% în perioada 2020 - 2030, precum și la reducerea la jumătate a numărului de răni grave în aceeași perioadă. În plus, Comisia analizează cu statele membre un set de indicatori cheie de performanță, care sunt legați direct de reducerea numărului de decese și de vătămări grave.

Cadrul de politică a fost însoțit de un *Plan de acțiune strategică privind siguranța rutieră*², care a stabilit o serie de sarcini privind guvernarea siguranței rutiere, acordarea de sprijin financiar pentru infrastructură, vehicule, utilizarea în siguranță a drumurilor, răspunsul în situații de urgență, provocările emergente și dimensiunea globală a problematicii. O serie de acțiuni au fost deja realizate, printre care:

- adoptarea *Regulamentului general de siguranță*³ care cuprinde introducerea de noi măsuri de siguranță pentru mașini, camioane și autobuze. Vehiculele cu motor vor fi echipate cu sisteme noi și avansate, precum:
 - asistența inteligentă la viteză;
 - sisteme avansate de frânare de urgență și de menținere a benzii;
 - sisteme de protecție frontală;

¹ Sistemul „eCall” permite efectuarea unui apel de urgență de la bordul vehiculului către 112. Acest apel poate să fie efectuat automat prin activarea unor senzori de la bordul vehiculului sau manual prin intermediul rețelelor de comunicare mobilă pe suport radio, transmițând un set minim de date standard și stabilind un canal audio între persoanele care se află la bordul vehiculului și cel mai adecvat centru de răspuns în caz de urgență conform recomandării Comisiei Europene.

² <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/RO/COM-2018-293-F1-RO-ANNEX-1-PART-1.PDF>

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R0168&from=RO>

- monitorizarea atenției șoferului și montarea unui înregistrator de evenimente;
- interzicerea utilizării dispozitivelor de invalidare care reduc eficacitatea sistemelor de siguranță, a celor de compatibilitate electromagnetică, a sistemelor de diagnosticare la bord, precum și a sistemelor de reducere a zgomotului sau de limitare a emisiilor poluante.

Se estimează că în acest fel se pot salva 25.000 de vieți într-o perioadă de aproximativ 16 ani.

- Pentru a face infrastructura mai sigură, UE a consolidat *Normele privind gestionarea siguranței infrastructurii*⁴. Astfel, siguranța infrastructurii va fi evaluată mai sistematic și mai proactiv pentru mai multe drumuri europene, acest lucru fiind necesar și pentru stabilirea unor investiții în domeniu.

O mare parte din accidentele rutiere au loc pe o porțiune mică a drumurilor pe care volumul traficului și vitezele sunt ridicate și pe care există un spectru larg al traficului cu viteze de circulație diferite. Din aceste motive, extinderea limitată a domeniului de aplicare a Directivei 2008/96/CE la autostrăzile și drumurile principale dincolo de rețeaua TEN-T⁵ poate să contribuie în mod semnificativ la îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere pe teritoriul Uniunii.

Proiectarea și întreținerea marcajelor și panourilor rutiere constituie un element important în asigurarea siguranței infrastructurii rutiere, în special având în vedere dezvoltarea vehiculelor echipate cu sisteme de asistență a conducătorului auto sau cu echipamente cu niveluri ridicate de automatizare. În mod special, este necesar să se asigure că marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră pot fi recunoscute cu ușurință și în mod fiabil de astfel de vehicule.

- La 28 martie 2019, Comisia și Banca Europeană de Investiții (BEI) au lansat în comun *"Platforma de transport mai sigură"*⁶, oferind consultanță și asistență tehnică în ceea ce privește finanțarea și opțiunile de finanțare pentru investiții în siguranța transporturilor, cu un accent special pe siguranța rutieră.

Proiectanții pot să contacteze "Platforma" în legătură cu orice idee de proiect care vizează îmbunătățiri majore în materie de siguranță rutieră:

- îmbunătățirea tronsoanelor rutiere periculoase;
- ratingurile privind siguranța infrastructurii;
- măsuri pentru bicicliști și pietoni;
- sisteme automatizate pentru controlul vitezei;
- instalarea pe scară largă a noilor tehnologii de siguranță a vehiculelor în parcurile de vehicule utilitare (de exemplu, sisteme avansate de frânare de urgență, sisteme de detectare a pietonilor și cicliștilor, asistență inteligentă pentru controlul vitezei) în cadrul achizițiilor publice sau ca program de post-echipare.

- Nu în ultimul rând, pentru a reduce decalajul în materie de siguranță rutieră, care există încă între diferite state UE, a fost lansat, la începutul acestui an, un nou proiect pilot cu sprijinul financiar al Parlamentului European.

"Schimbul de siguranță rutieră al UE" își propune să dezvolte parteneriate între profesioniștii în domeniul siguranței rutiere din diferite țări europene și să abordeze problemele specifice de securitate rutieră prin activități comune.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0274&from=RO>

⁵ Rețeaua trans-europeană de transport (TEN-T)

⁶ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/investment_ro

• UE a introdus un nou regulament care impune standarde de siguranță sporite pentru producătorii de automobile, în încercarea de a reduce în mod semnificativ numărul deceselor și al rănilor din accidente rutiere.

Prin acest regulament se actualizează normele în materie de siguranță a autovehiculelor cuprinse în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală, Regulamentul (CE) nr. 78/2009 privind siguranța pietonilor și în Regulamentul (CE) nr. 79/2009 privind utilizarea în siguranță a hidrogenului.

PREVEDERI APLICATE LA NIVELUL STATELOR MEMBRE ALE UNIUNII EUROPENE

La origini, conceptul "Viziunea Zero" se referea la angajamentul comunității de a atinge obiectivul de "zero decese" (sau chiar zero răni grave) pe drumurile publice. Carta Albă a Transportului a stabilit obiectivul de a atinge dezideratul "zero decese" în transportul rutier până în anul 2050.

Ca obiectiv pe termen mediu, UE a intenționat să reducă numărul accidentelor rutiere până în 2020, subliniind rolul său ca lider mondial în siguranță și securitate pentru toate modalitățile de transport.

În primul rând, abordarea sistemului ar trebui văzută ca o viziune bazată pe un cadru clar, care creează și susține o perspectivă total nouă, o schimbare de paradigmă privind problema siguranței rutiere și modul de rezolvare a acesteia. Scopul este dezvoltarea unui sistem rutier care să ia în considerare vulnerabilitatea și capacitatea umană de a face greșeli. Întregul sistem de transport trebuie gândit pentru a proteja oamenii de accidente. "Viziunea Zero" accentuează faptul că specialiștii care proiectează sistemele de transport și persoanele care le utilizează trebuie să împartă responsabilitatea pentru crearea unui sistem în care accidentele care se produc să nu conducă la decese și răni grave. Astfel, toate părțile sistemului trebuie să fie mai sigure - drumurile și marginile acestora, viteza, vehiculele și folosirea acestora - astfel încât, dacă o parte cedează, celelalte părți ale sistemului să poată totuși să-i protejeze pe cei implicați.

Aplicații⁷

1. Conform normelor, toate **autovehiculele** (inclusiv camioanele, autobuzele, furgonetele și vehiculele utilitare sport) trebuie să fie echipate cu următoarele elemente de siguranță:

- asistență inteligentă pentru controlul vitezei;
- facilitarea instalării sistemelor antidemaraj cu etilotest;
- sisteme de avertizare cu privire la somnolență și la lipsa de atenție a conducătorului auto;
- sisteme avansate de avertizare cu privire la starea de distragere a atenției conducătorului auto;
- semnale pentru oprirea de urgență;
- sisteme de alertă la mersul înapoi;

⁷ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7673-2019-INIT/en/pdf>

- dispozitive de înregistrare a datelor privind evenimentele produse;
- monitorizarea precisă a presiunii pneurilor.

Pentru autoturisme și camioane sunt necesare măsuri de siguranță avansate, care includ:

- sisteme avansate de frânare de urgență;
- sisteme de urgență privind păstrarea benzii de circulație;
- zone extinse de protecție a capului în cazul unui impact, care pot atenua leziunile provocate de coliziuni cu utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii și bicicliștii.

Pe lângă cerințele generale și sistemele existente (cum ar fi sistemul de avertizare la trecerea involuntară peste linia de separare a benzilor de circulație și sistemul avansat de frânare de urgență), camioanele și autobuzele trebuie să fie echipate cu sisteme speciale, capabile să detecteze pietonii și bicicliștii aflați în imediata apropiere a vehiculului și să reducă în mod semnificativ unghiurile moarte din jurul vehiculului.

2. În ceea ce privește **traseele rutiere și intersecțiile**:

- (a) vizibilitate și vedere la distanță;
- (b) limite de viteză și zone cu viteză limitată;
- (c) trasee autoexplicative (practic, lizibilitatea traseelor);
- (d) accesul la proprietăți adiacente și dezvoltări;
- (e) accesul vehiculelor de urgență și de serviciu;
- (f) repararea podurilor și a canalelor de scurgere;
- (g) configurația acostamentului (banda laterală de oprire de urgență, denivelarea părții asfaltate, pantele terasamentelor).

- *Intersecții și noduri rutiere*:

- (a) adecvarea tipului de intersecție/nod rutier;
- (b) geometria intersecției/configurația nodului rutier;
- (c) vizibilitatea și lizibilitatea (percepția) intersecțiilor;
- (d) vizibilitatea în intersecție;
- (e) configurația benzilor auxiliare la intersecții;
- (f) controlul traficului în intersecții (de exemplu, semnale rutiere de oprire, instalații de semnalizare rutieră etc.);
- (g) existența trecerilor pentru pietoni și bicicliști.

3. Adoptarea de dispoziții pentru **utilizatorii vulnerabili** ai drumurilor:

- (a) dispoziții pentru pietoni;
- (b) dispoziții pentru bicicliști;
- (c) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;
- (d) mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente;
- (e) treceri la nivel căi rutiere/căi ferate (menționând, în mod special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automatizate).

4. Iluminare, panouri de semnalizare și marcaje:

- (a) panouri de semnalizare coerente, care nu afectează vizibilitatea;
- (b) lizibilitatea panourilor de semnalizare (poziție, dimensiune, culoare);
- (c) indicatoare de direcție;
- (d) marcaje rutiere coerente și delimitarea lor;
- (e) lizibilitatea marcajelor rutiere (poziție, dimensiuni și retroreflectivitate în condiții uscate și umede);
- (f) contrastul adecvat al marcajelor rutiere;
- (g) iluminarea căilor rutiere și a intersecțiilor;
- (h) echipamente adecvate pe acostament.

- Semnalizatoare rutiere:

- (a) operare;
- (b) vizibilitate.

5. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare:

- (a) cadrul acostamentului, inclusiv vegetația;
- (b) pericole pe acostament și distanța de la marginea părții carosabile sau a pistei pentru biciclete;
- (c) adaptarea sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de circulație și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili ai drumurilor);
- (d) tratamentele părților terminale ale parapetelor de siguranță;
- (e) sisteme adecvate de restricționare rutieră la poduri și canale de scurgere;
- (f) garduri (pe drumuri cu acces limitat).

- Pavajul:

- (a) defectele pavajului;
- (b) rezistența la derapare;
- (c) material desprins/pietriș/pietre;
- (d) îndiguirea și drenarea apei.

- Poduri și tuneluri:

- (a) prezența și numărul podurilor;
- (b) prezența și numărul tunelurilor;
- (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranță infrastructurii.

6. Alte aspecte:

- (a) punerea la dispoziție a unor spații de parcare și a unor spații de servicii sigure;
- (b) facilități pentru vehicule grele;
- (c) orbirea prin faruri;
- (d) lucrările rutiere;
- (e) activități nesigure pe acostament;

- (f) informații adecvate în echipamentele STI (de exemplu, panouri cu mesaje variabile);
- (g) fauna sălbatică și alte animale;
- (h) atenționări pentru zonele școlare (dacă este cazul).

INDICATIVE ALE EVALUĂRIILOR DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ LA NIVELUL ÎNTREGII REȚELE

1. Generalități:

- (a) tipul de drum în legătură cu tipul și dimensiunile regiunilor/ orașelor pe care le conectează;
- (b) lungimea tronsonului rutier;
- (c) tipul zonei (rurală, urbană);
- (d) destinația terenurilor (scop educațional, comercial, industrial și de producție, rezidențial, agricol și zootehnic, zonă nedezvoltată);
- (e) densitatea punctelor de acces la proprietate;
- (f) prezența drumurilor de serviciu (de exemplu, pentru magazine);
- (g) prezența lucrărilor rutiere;
- (h) prezența parcarilor.

2. Volumele traficului:

- (a) volumele traficului;
- (b) volumele observate pentru circulația motocicletelor;
- (c) volumele observate pentru circulația pietonală pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc "de-a lungul drumului" sau "transversal";
- (d) volumele observate pentru circulația bicicletelor pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc "de-a lungul drumului" sau "transversal";
- (e) volumele observate pentru circulația vehiculelor grele;
- (f) fluxurile estimate de pietoni determinate din atributele destinației terenurilor adiacente;
- (g) fluxurile estimate de bicicliști determinate din atributele destinației terenurilor adiacente.

3. Date referitoare la accidente:

- (a) numărul, locul și cauza accidentelor rutiere mortale, în funcție de categoria de utilizator al drumurilor;
- (b) numărul și locul vătămărilor grave, în funcție de categoria de utilizator al drumurilor.

4. Caracteristici operaționale:

- (a) limita de viteză (generală, pentru motocicletele, pentru camioane);
- (b) viteza de operare;
- (c) gestionarea vitezei și/sau liniștirea traficului;

- (d) prezența dispozitivelor STI: alerte de trafic greu, panouri cu mesaje variabile;
- (e) atenționări pentru zone școlare;
- (f) prezența unor supraveghetori pentru traversărilor elevilor la intervale de timp regulate.

5. Caracteristici geometrice:

- (a) caracteristici ale secțiunii transversale (numărul, tipul și lățimea benzilor de circulație, configurația și materialul benzilor centrale mediane, piste de biciclete, căi pietonale etc.), inclusiv variabilitatea acestora;
- (b) curbura orizontală;
- (c) pantă și traseu vertical;
- (d) vizibilitate și vedere la distanță.

6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare:

- (a) mediul acostamentului și zonele curate;
- (b) obstacole fixe pe acostament (de exemplu stâlpii de iluminat, copaci etc.);
- (c) distanța obstacolelor față de acostament;
- (d) densitatea obstacolelor;
- (e) benzi rugoase de avertizare sonoră;
- (f) sisteme de restricționare rutieră.

7. Poduri și tuneluri:

- (a) prezența și numărul podurilor, inclusiv informațiile relevante aferente;
- (b) prezența și numărul tunelurilor, inclusiv informațiile relevante aferente;
- (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranță infrastructurii.

8. Intersecții:

- (a) tipul intersecției și numărul de brațe (menționând, în special, tipul de control și prezența căilor protejate pentru viraje);
- (b) prezența "canalizărilor" de trafic;
- (c) calitatea intersecției;
- (d) volumul traficului pe drumul transversal;
- (e) prezența trecerilor la nivel cu căi feroviare (menționând, în mod special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automatizate).

9. Întreținere:

- (a) defectele pavajului;
- (b) rezistența la derapare a pavajului;
- (c) starea benzilor laterale de oprire de urgență (inclusiv a vegetației);
- (d) starea panourilor de semnalizare, a marcajelor și a delimitării;
- (e) starea sistemelor de restricționare rutieră.

10. Instalații pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:

- (a) treceri pentru pietoni și bicicliști (treceri la nivelul drumului, supratraversări și subtraversări);
- (b) treceri pentru biciclete (treceri la nivelul drumului, supratraversări și subtraversări);
- (c) bariere pietonale;
- (d) existența unor trotuare sau a unor drumuri pietonale separate;
- (e) infrastructură pentru biciclete și tipul acestora (piste pentru biciclete, benzi pentru biciclete, altele);
- (f) calitatea traversării pentru pietoni în raport cu vizibilitatea și semnalizarea instalației;
- (g) facilități de traversare pentru pietoni și bicicliști pe breteaua de intrare a joncțiunii drumului secundar al rețelei rutiere;
- (h) existența unor rute alternative pentru pietoni și bicicliști dacă nu există facilități separate.

11. Sisteme pre/post coliziune pentru vătămările în trafic și elemente de atenuare a gravității:

- (a) centrele operaționale ale rețelei și alte facilități de patrulare;
- (b) mecanisme de a comunica participanților la trafic condițiile de conducere pentru prevenirea accidentelor sau incidentelor;
- (c) sisteme de detectare automată a incidentelor: senzori și camere de luat vederi;
- (d) sisteme de gestionare a incidentelor;
- (e) sisteme de comunicare cu organisme responsabile pentru urgențe.

STATE MEMBRE

AUSTRIA⁸

Siguranța rutieră s-a îmbunătățit peste media UE de la începutul deceniului, circa 28%, numărul de decese scăzând în 2018 la 45 de decese/1 milion de locuitori.

În Austria starea generală a drumurilor este foarte bună. Circulația cu lumina de zi sau faza scurtă aprinsă este permisă, dar nu obligatorie. În condiții de vizibilitate redusă (ploaie, ceață, zăpadă sau în tuneluri), este obligatorie utilizarea fazei scurte.

Limitele maxime de viteză sunt, pentru autovehicule până la 3,5 tone și motociclete:

- 50 km/h în localități;
- 100 km/h pe șoselele rapide și pe drumurile naționale;
- 130 km/h pe autostrăzi.

Există și unele tronsoane de drum cărora li se aplică restricții speciale, dar care sunt, însă, marcate corespunzător. Starea drumurilor și respectarea restricțiilor de viteză sunt general monitorizate cu sisteme video și radare fixe, dar și cu echipaje

⁸ https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-1990_en.htm

mobile de poliție. Amenzile de circulație sunt trimise proprietarului mijlocului de transport. Pentru abateri grave de circulație, poliția poate ridica permisul și numerele autovehiculului rutier.

Este importantă respectarea restricțiilor de viteză în zonele marcate cu indicator "Zonă cu poluare ridicată". Nerespectarea restricției de viteză impusă în aceste zone atrage după sine plata unei amenzi până la 2.180 euro.

Utilizarea aparatelor anti-radar este interzisă, iar folosirea dispozitivelor de detectare a acestora constituie contravenție. Sancțiunea aferentă constă în amendă contravențională și confiscarea aparatului. De asemenea, există posibilitatea reținerii temporare a autoturismului.

Poliția rutieră a sporit numărul controalelor privind starea tehnică a autovehiculelor, în special la camioane și autocare. În situația în care, în urma verificărilor, se constată că autovehiculul nu corespunde din punct de vedere tehnic, se aplică o amendă contravențională, însoțită de reținerea numerelor de înmatriculare și, după caz, a permisului de conducere.

În caz de accident, la fața locului se prezintă echipaje atât ale poliției, cât și ale pompierilor și salvării. În cazuri grave, persoanele accidentate sunt transportate cu elicopterul la cea mai performantă unitate medicală din apropiere.

În situația unui accident ușor, se completează formularul tip privind producerea accidentului, pus la dispoziție de societățile de asigurări. Se vor reține elementele de identificare ale celui alt autovehicul implicat în accident și ale societății sale de asigurare.

BELGIA

Numărul de decese rutiere la un milion de locuitori în Belgia este ușor peste media UE (52 de decese/ 1 milion de locuitori), dar procentul deceselor a scăzut cu peste 30% în perioada 2010 - 2018.

Calitatea și siguranța mașinilor personale, vehiculelor utilitare și autobuzelor care circulă pe drumurile publice sunt verificate regulat în timpul inspecției vehiculului. În fiecare an, peste 4.500.000 vehiculele sunt supuse acestor evaluări prin intermediul companiilor care sunt membre ale GOCA (o asociație de companii autorizate să evalueze vehiculele și permisele de conducere).

Pentru a evalua capacitatea de a conduce, viitorii șoferi de autovehicule trebuie să susțină teste complexe de conducere. Forma testului de conducere s-a schimbat de mai multe ori în ultimii ani. Examenul teoretic actual de licență B conține 50 de întrebări, dintre care candidatul trebuie să răspundă corect la minim 41, pentru a trece. Până în 2006, testul a inclus și un exercițiu pe un teren fără circulație. Doar după trecerea acestui test se putea obține accesul la un examen pe drumurile publice.

În Belgia, o persoană este considerat a fi condus sub influența alcoolului când concentrația de alcool din respirația lor este mai mare sau egală cu 0,22 mg/l. În colaborare cu poliția, institutul Vias verifică regulat, prin sondaj, probele obținute de la șoferii aflați în trafic.

BULGARIA

Numărul de decese rutiere la un milion de locuitori în Bulgaria este de 88, a doua valoare din UE după România, chiar dacă există o scădere de 9%, comparativ cu anul precedent.

În condiții normale de trafic, limitele de viteză sunt următoarele:

- 50 km/h în localități;
- 90 km/h în afara localităților;
- 130 km/h pe autostrăzi.

Utilizarea detectoarelor de radar nu este interzisă legal, însă poliția rutieră recomandă, în interesul participanților la trafic, renunțarea la acestea. Nu este permisă folosirea aparatelor sau dispozitivelor anti-radar, iar utilizarea acestora constituie contravenție și se sancționează cu amendă.

Este interzisă utilizarea telefoanelor mobile de către șofer în timpul deplasării cu autoturismul, iar folosirea centurii de siguranță este obligatorie (atât pentru ocupanții locurilor din față, cât și cele din spate). Este obligatorie, de asemenea, dotarea autoturismului cu triunghi reflectorizant, extingtor, trusă de prim ajutor, vestă reflectorizantă.

Este obligatorie folosirea fazei scurte pe drumurile publice pe întreaga perioadă a deplasării.

Subiectele prioritare aflate pe lista entităților cu atribuții în domeniu:

- Managementul siguranței rutiere;
- Educația și sensibilizarea cetățenilor;
- Aplicarea legislației rutiere;
- Infrastructura: autoexplicarea drumurilor;
- Securitatea flotei de vehicule;
- Monitorizarea programului "E-Safety";
- Îngrijirea traumelor persoanelor accidentate.

CROAȚIA

În urma progreselor realizate, scăderea numărului de decese rutiere din 2010 este de 26%, numărul de decese fiind de 77 de persoane/1 milion de locuitori.

Cel mai recent program național de siguranță rutieră din Republica Croația, propus de Ministerul de Interne, a fost adoptat în 2011 și acoperă perioada 2011-2020.

Subiecte prioritare:

- Îmbunătățirea comportamentului utilizatorului rutier care include: viteză, conducerea sub influența alcoolului și a drogurilor, utilizarea centurilor de siguranță și căștilor de protecție, educația pentru siguranța rutieră;
- Pregătirea șoferilor și a testelor de conducere, păstrarea unei distanțe sigure, eliminarea conducerii agresive, a stărilor de oboseală ale șoferului și conducerea neatentă;

- O mai bună infrastructură rutieră care include: identificarea și eliminarea zonelor cu risc ridicat, îmbunătățirea siguranței rutiere pe drumurile urbane, conducere pe autostrăzi și siguranța traficului în tuneluri;
- Vehicule mai sigure: siguranță activă și pasivă, autobuze și vehicule de marfă performante, siguranța vehiculului;
- Îngrijire medicală eficientă după accident, care include: serviciile de urgență, îngrijiri spitalicești și ambulatoriu, educație de prim ajutor pentru cetățeni;
- Alte domenii de acțiune care includ: activitățile desfășurate de organizațiile societății civile și modificarea legislației în domeniu, constituirea de noi autorități pentru siguranța rutieră, siguranța traficului și aplicarea cunoștințelor din știință.

REPUBLICA CEHĂ

Numărul de decese rutiere la un milion de locuitori este peste media UE și a crescut cu 14% față de anul precedent, de la 55 la 62 de persoane/1 milion de locuitori.

Statistica relevă faptul că majoritatea accidentelor rutiere sunt produse de persoane în vârstă. Strategia națională de siguranță rutieră pentru perioada 2011-2020 a implementat o serie de măsuri pentru a contracara această tendință (NRSS 2020).

Alți factori de risc în traficul rutier sunt:

- copiii (sub 15 ani),
- pietonii (de toate vârstele),
- bicicliștii (de toate vârstele),
- motocicliștii (inclusiv pasageri),
- șoferii tineri și începători (sub 24 de ani, cu mai puțin de 2 ani vechime în condus),
- consumul de alcool și alte substanțe, în timpul conducerii;
- depășirea vitezei legale;
- conducerea agresivă (depășirea, păstrarea unei distanțe sigure, conducerea imprudentă, nerespectarea regulilor de circulație).

Programul de acțiune împarte măsurile de siguranță în trei capitole, ce pot contribui la un sistem de transport sigur:

- drumuri sigure,
- vehicule sigure,
- utilizatorii rutieri în siguranță.

Măsurile speciale:

1. Drumuri

- Implementarea treptată a sistemelor de detectare a modului de conducere cu posibilitatea monitorizării continue a situațiilor din trafic la intersecții și identificarea plăcuței de înmatriculare a mașinilor persoanelor care încalcă legea.
- Susținerea și dezvoltarea unui sistem de navigație personală pentru persoane cu capacitate de mișcare sau de orientare limitată.
- Îmbunătățirea vizibilității la trecerile de pietoni.

- Introducerea sistemelor de siguranță activă în apropierea trecerilor de pietoni.

- Construirea unei infrastructuri sigure pentru bicicliști.

2. *Vehicule*

- Creșterea gradului de conștientizare a șoferilor cu privire la sistemele de informații și comunicare sigure și eficiente.

3. *Utilizatori rutieri*

- Implicarea tuturor grupelor de vârstă într-un sistem educațional BESIP pentru grupe individuale de vârstă, inclusiv un sistem de educație pe tot parcursul vieții șoferului.

- Utilizarea centurilor de siguranță.

- Activități preventive de informare care vizează conducerea în siguranță pentru bicicliști și transportul în siguranță al copiilor cu bicicleta.

- Activități de informare preventivă axate pe utilizatorii vârstnici de drum (pietoni, bicicliști și șoferi), inclusiv importanța examenelor medicale periodice și introducerea paginii interactive "Șofer - senior" pe portalul web BESIP.

- Campanii naționale și locale, proiecte, prelegeri și alte activități educative preventive care au drept scop obținerea abilităților pentru toți cetățenii de a oferi un prim ajutor eficient (după caz, pentru vârsta lor). Obiectivul de pregătire principal vizează practicile care sunt esențiale pentru menținerea funcțiilor vitale a unei persoane accidentate.

- Campanii naționale și locale privind comportamentul în siguranță al pietonilor și șoferilor la trecerea peste calea ferată.

- Revizuirea legislației pentru realizarea de examinări medicale obligatorii pentru șoferi și solicitanții de permis de conducere.

Supravegherea Poliției Rutiere se concentrează în principal pe respectarea regulilor de trafic, în special:

- respectarea limitelor de viteză,
- inspecția vehiculelor;
- detectarea consumului de alcool la volan sau a altor substanțe interzise;
- utilizarea sistemelor de navigație a vehiculelor;
- conducerea agresivă;
- comportamentul pietonilor, bicicliștilor, motocicliștilor;
- parcare vehiculelor (cu accent pe locuri din apropierea școlilor și instituțiilor de învățământ);
- trecerea în siguranță a grupurilor de pietoni, în special a copiilor școlari, a copiilor preșcolari și a persoanelor în vârstă sau a persoanelor cu handicap;
- utilizarea obligatorie a căștilor pentru toți bicicliștii, fără restricții de vârstă.

ESTONIA

După ani de rezultate mulțumitoare, rata mortalității a ajuns la 51 de decese/1 milion de locuitori în 2018, comparativ cu 36 în 2017, reprezentând o creștere de 40%.

Începând din 2015, Estonia susține și promovează "Vision Zero", autoritățile locale fiind din ce în ce mai implicate în activități de management ale siguranței drumurilor. Din anul 2015, numărul persoanelor care conduc autovehicule după ce au consumat alcool a crescut de aproape cinci ori de la 105 persoane/1000 de locuitori în 2010 la 512 în 2017.

Primele camere de siguranță pe drumurile publice au fost instalate în 2010, în 2018 funcționând 68 de camere pe toate drumurile naționale. Acest lucru a condus la scăderea semnificativă a procentului de șoferi care depășesc limitele de viteză cu mai mult de 5 km/h, de la 55% în 2011, la 33% în 2017.

FINLANDA

Rezultatele Finlandei în materie de siguranță rutieră sunt mai bune decât media UE, fiind înregistrate 43 de decese/1 milion de locuitori, dar aceasta reprezintă o reducere de doar 1% față de 2017.

Îmbunătățirile pentru siguranța rutieră sunt implementate în conformitate cu hotărârile guvernului, prin Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor.

Împreună cu centrele regionale ELY, Agenția Finlandeză de Infrastructură de Transport contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere prin întreținerea și repararea arterelor de trafic. Activitățile de siguranță rutieră includ, de asemenea, multe alte forme de cooperare la nivel național și regional. Lucrările continue de siguranță rutieră în cooperare cu alte autorități și alte entități acoperă, de exemplu, planificarea sistemului de transport, planificarea utilizării terenurilor, gestionarea mobilității, controlul traficului și informații despre trafic.

La nivel local, siguranța traficului este asigurată de operațiunile de supraveghere și de urgență efectuate de către poliția rutieră. Poliția locală monitorizează traficul într-o varietate de moduri, atât în orașe, cât și pe drumurile principale. În conformitate cu reglementările europene, poliția locală este, de asemenea, responsabilă pentru controlul traficului de vehicule grele, unde sunt necesare o serie de echipamente speciale.

Taxe și amenzi aplicate pentru infracțiunile de trafic se fac în conformitate cu manualul aprobat de Ministerul de Interne privind aplicarea de sancțiuni.

Operațiunile naționale de securitate și control al traficului ale poliției sunt direcționate și coordonate de către structura de securitate și controlul traficului din cadrul Consiliului Național al Poliției.

FRANȚA

Franța a redus numărul de decese rutiere cu 5% în 2018 față de 2017. Astfel, rata mortalității accidentelor rutiere în Franța este puțin sub media UE, cu 48 de decese/1 milion de locuitori.

În condiții normale de trafic, limita de viteză pe autostradă este de 130 km/h, iar în localități de 50 de km/h. Detectoarele radar sau aparatura anti-radar sunt interzise de legea franceză, posesia acestora pedepsindu-se cu o amendă de până la 1.500 de euro.

Principalele măsuri de siguranță vizează în principal viteza, conducerea sub influența băuturilor și lipsa de atenție la volan. O primă măsură aplicată a fost reducerea limitei de viteză pe drumurile rurale de la 90 km/h la 80 km/h. Pe aceste drumuri au loc mai mult de jumătate din totalul deceselor rutiere din Franța. Guvernul estimează că o limită de viteză mai mică ar putea contribui la reducerea numărului de decese cu 350 până la 400 pe an.

Acțiunea cu privire la conducerea sub influența băuturilor alcoolice include intervenția pe care o vor face recidiviștii, care vor avea voie să conducă pe viitor un vehicul echipat cu un etilotest antidemaraj.

Guvernul își menține ținta de sub 2.000 de decese în 2020, adică jumătate din numărul actual de decese. Planul de acțiune care este implementat conține 26 de măsuri împărțite în patru domenii:

- conștientizare, prevenire și pregătire pentru a protejarea șoferilor tineri

- a) scăderea nivelului de alcool în sânge de la 0,5 g/L la 0,2 g/L pentru șoferii începători;
- b) posibilitatea de a conduce însoțit de la vârsta de 15 ani;
- c) posibilitatea de a susține teste pentru obținerea permisului de conducere de la 17 ani și jumătate;
- d) instruirea tuturor medicilor înregistrați în depistarea precoce a problemelor legate de consumul de droguri și alcool;
- e) inspecția operatorilor de spații care servesc băuturi alcoolice;

- protecția celor mai vulnerabili

- a) reducerea vitezei de la 90 la 80 km/h pe drumurile secundare cu două sensuri, care sunt deosebit de predispuse la accidente în 11 departamente;
- b) interzicerea parcării vehiculelor la mai puțin de cinci metri de trecerea de pietoni pentru a îmbunătăți vizibilitatea între pietoni și șoferi (cu excepția celor pe două roți);
- c) standardizarea dimensiunii și a formatului plăcilor de înmatriculare pentru vehiculele cu două roți, motorizate, pentru facilitarea verificărilor.

- combaterea infracțiunilor rutiere:

- a) interdicția de a purta orice fel de căști care ar putea reduce atenția auditivă a șoferilor;
- b) clarificări cu privire la reglementările de nuanțare a parbrizelor pentru partea din față a vehiculelor, pentru a garanta efectuarea corectă a controalelor pe marginea drumului pentru anumite comportamente periculoase;
- c) testarea participanților la trafic privind consumul drogurilor.

- îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere:

- a) scăderea riscului de a conduce pe un drum greșit;
- b) modernizarea celor 4.200 de radare de pe teritoriul țării.

GERMANIA

Germania are performanțe mai bune decât media UE, cu 39 de decese/1 milion de locuitori, chiar dacă a înregistrat o creștere de 3% în 2018 față de anul precedent.

Starea generală a drumurilor și a infrastructurii rutiere este foarte bună. Utilizarea centurii de siguranță este obligatorie. Folosirea telefonului mobil la volan este interzisă. Utilizarea detectoarelor de radar și a aparatelor anti radar constituie contravenție, organele de poliție având dreptul de a confisca aceste dispozitive. Parcarea este permisă numai în locuri rezervate, contra cost.

În scopul reducerii poluării aerului cu particule fine și bioxid de azot, în numeroase orașe din Germania au fost delimitate zone de protecție de mediu sau zone ecologice, unde pot circula numai autovehiculele cu plachetă ("Feinstaubplakette") corespunzătoare grupei de substanțe poluante căreia îi aparține autovehiculul sau care au aprobare specială. Nerespectarea acestei reglementări atrage după sine sancționarea cu amendă în valoare de 40 de euro. Centrele de eliberare a plachetelor sunt oficiile de înmatriculare ale autovehiculelor sau alte instituții autorizate să le acorde, precum și instituțiile autorizate să facă analiza gazelor de eșapament.

Orașele în care au fost delimitate zone ecologice sunt: Augsburg, Berlin, Bochum, Bonn, Bottrop, Bremen, Castrop-Rauxel, Darmstadt, Dinslaken, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Erfurt, Essen, Frankfurt/Main, Freiberg am Neckar, Freiburg (Breisgau), Gelsenkirchen, Gladbeck, Halle/Saale, Hannover, Heidelberg, Heidenheim, Herne, Herten, Hagen, Heilbronn, Herrenberg, Ilsfeld, Ingersheim, Karlsruhe, Köln, Krefeld, Langenfeld, Leipzig, Leonberg, Ludwigsburg, Landkreis, Magdeburg, Mainz, Mannheim, Markgröningen, Mönchengladbach, Mühlacker, Mülheim an der Ruhr, München, Münster, Neuss, Neu-Ulm, Oberhausen, Offenbach, Osnabrück, Pfinztal, Pforzheim, Pleidelsheim, Recklinghausen, Remscheid, Reutlingen, Schramberg, Schwäbisch-Gmünd, Siegen, Stuttgart, Tübingen, Ulm, Urbach, Wendlingen, Wiesbaden și Wuppertal.

Pe drumurile din afara localităților limitele de viteză variază între 70-100 km/h, iar în localități limita de viteză este de 50 km/h. Viteza maximă recomandată pe autostradă este de 130 km/h. În condiții de vreme nefavorabilă se circulă cu farurile aprinse.

GRECIA

Grecia a realizat un progres în ceea ce privește nivelul său în materie de siguranță rutieră din 2010 (peste 45%). Cu toate acestea, numărul de decese rutiere în Grecia este în continuare considerabil mai mare decât media UE: 64 de locuitori/1 milion de locuitori.

Cu toate acestea, siguranța rutieră s-a îmbunătățit, acest lucru fiind atribuit, parțial, extinderii rețelei de autostrăzi, de la 900 km în 2007 la 2.500 km la sfârșitul anului 2017. Drumurile inter-orașe au fost mutate către noile autostrăzi, drumuri mai sigure prin proiectare.

Îmbunătățirea inspecțiilor de control a vehiculelor, punerea în aplicare mai strictă a legislației UE în domeniul siguranței vehiculelor și instruirea șoferilor,

aplicarea planurilor de mobilitate și siguranță introduse de mai multe autorități locale, au contribuit, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere în Grecia.

IRLANDA

Irlanda a fost cea de-a treia țară în clasamentul siguranței rutiere, cu 31 de decese/1 milion de locuitori, ceea ce reprezintă o scădere de 30% între 2010 și 2018.

Punerea în aplicare a legislației îmbunătățite, cum ar fi noile legi privind interzicerea strictă a consumului de droguri la volan, precum și campaniile de siguranță rutieră, au jucat un rol important în reducerea numărului de decese rutiere.

Din anul 2017, poliția irlandeză a crescut numărul de ofițeri care supraveghează traficul auto, anual, cu circa 10%.

ITALIA

Rata mortalității rutiere în Italia a scăzut cu 20% în 2018, comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2010, statistica consemnând 55 de decese/1 milion de locuitori în anul 2018.

În domeniul circulației rutiere, faza de întâlnire este obligatorie și pe timpul zilei. Utilizarea telefonului mobil la volan este interzisă. Centura de siguranță este obligatorie. Accesul pe autostradă este permis pe baza achitării taxelor specifice.

Pentru a putea intra în centrul marilor orașe din Italia, unde sunt instituite "Zone de Trafic Limitat", se plătesc taxe care pot depăși un cuantum de 500 de euro, în special pentru autocare.

Pe autostrăzi, amenzile nu pot fi plătite cu carduri sau cec-uri, iar neplata acestora permite punerea sechestrului administrativ asupra autovehiculului.

Limitele de viteză admise sunt: străzi urbane (centrul localităților) - 50 km/oră; străzi urbane de periferie (centură) - 70 km/oră; drumuri extraurbane (provinciale și statale) - 90 km/oră; drumuri extraurbane principale (cu caracteristici de autostradă) - 110 km/oră; autostrăzi - 130 km/oră. Depășirea limitelor de viteză poate atrage aplicarea unor amenzi de până la 1.000 euro și suspendarea permisului de conducere.

Parcarea este permisă numai în locuri rezervate, contra cost. Aparatele anti-radar și de detectare a radarului sunt interzise.

Încălcarea regulilor de trafic atrage suspendarea permisului. În primii doi ani de la obținerea permisului, penalizarea este dublă.

La nivel național se au în vedere următoarele programe:

- Implementarea zonelor de circulație cu 30 km/h, cu intervenții de calmare a traficului;
- Campanii de conștientizare pentru anumite grupuri țintă;
- Campanii de aplicare a prevederilor privind consumul de alcool și droguri;
- Campanii de utilizare a telefonului pentru ghidarea în trafic;
- Programe de educație pentru siguranță rutieră, în școli;
- Cursuri de conducere preventivă;
- Acțiuni de evaluare a șoferilor tineri și începători;

- Cursuri de reabilitare pentru șoferii începători care comit o încălcare a legii;
- Construcția de drumuri sigure pentru pietoni și biciclete;
- Proiectarea și construcția infrastructurii rutiere, ținând cont de limitările specifice șoferilor în vârstă;
- Activități de evaluare a riscurilor pentru șoferii companiilor.

LETONIA

Deși Letonia a înregistrat o scădere cu 31% a numărului de accidente soldate cu victime, din 2010, anul trecut scorul său de siguranță rutieră a scăzut cu 10%, față de 2017, ajungând la 78 de decese/1 milion de locuitori.

Se au în vedere măsuri urgente privind:

- depasarea pietonilor, aceștia fiind cei mai vulnerabili în trafic;
- implementarea sistemului de educație pentru siguranța rutieră pentru copii;
- organizarea traficului și aplicarea de măsuri de îmbunătățire a siguranței în trafic;
- creșterea controlului asupra utilizatorilor de drum, în special în ceea ce privește viteza;
- măsuri pentru conștientizarea cetățenilor în acest domeniu.

LITUANIA

Rata mortalității rutiere în Lituania s-a îmbunătățit cu 11% în 2018, comparativ cu nivelul din 2017, scăzând la 61 de decese/1 milion de locuitori, mult peste media UE de 49 de decese/1 milion de locuitori.

Se au în vedere măsuri privind:

- Dezvoltarea rețelei TEN-T și a conexiunilor sale;
- Promovarea transportului multimodal și intermodal, dezvoltarea centrelor de logistică publică în domeniul infrastructurii;
- Îmbunătățirea eficienței consumului de energie în sectorul transporturilor, promovarea durabilă a mobilității urbane;
- Îmbunătățirea siguranței și securității traficului;
- Implementarea sistemelor de transport inteligente (ITS) și a serviciilor conexe;
- Creșterea siguranței cetățenilor și a celorlalte categorii vulnerabile în trafic.

MAREA BRITANIE

Marea Britanie este cea mai sigură țară în ceea ce privește numărul de accidente - 28 de decese/1 milion de locuitori în 2018.

Cu toate acestea, din anul 2016, Guvernul britanic a adoptat 56 de măsuri doar pentru creșterea siguranței traficului bicicliștilor, precum și a celorlalți participanți vulnerabili.

Acestea cuprind, printre altele:

- revizuirea codului rutier;

- dezvoltarea unei funcții de back office la nivel național pentru a gestiona îmbunătățirea circulației vehiculelor pe două roți și eliminarea parcării pe benzile de circulație ale acestora;
- încurajarea autorităților locale de a crește investițiile în infrastructura pentru ciclism, la 15% din totalul cheltuielilor cu infrastructura de transport;
- campanii de schimbare a comportamentului conducătorilor de autovehicule.

Subiecte prioritare

Abordarea generală a Marii Britanii reflectă principiul "localismului" și se concentrează pe o abordare mai orientată pentru a aborda problematica analizată:

- facilități acordate șoferilor pentru înlesnirea traficului;
- o educație mai bună pentru copii și șoferii începători;
- o educație de reabilitare după comiterea de greșeli de conducere și infracțiuni cu nivel scăzut de pericol;
- aplicarea mai dură a sancțiunilor pentru conducere periculoasă în mod deliberat;
- analize cost-beneficiu, inclusiv evaluarea impactului asupra afacerilor;
- mai multe decizii și informații ale comunității locale;
- eforturi pentru îmbunătățirea instrumentelor de lucru pentru profesioniștii din domeniul siguranței rutiere.

Irlanda de Nord a definit următoarele obiective:

- îmbunătățirea siguranței pe drumurile rurale;
- protejarea șoferilor tineri și a motocicliștilor;
- reducerea comportamentului periculos al conducătorilor auto;
- prezentarea către cetățeni a cunoștințelor despre siguranța rutieră.

OLANDA

În ultimii ani, în Olanda s-au înregistrat 31 de decese/1 milion de locuitori în 2017 - cu mult sub media UE.

Principalele priorități vizează:

- reducerea consumului de alcool și de droguri de către șoferi, prin înăsprirea pedepselor;
- colaborarea strânsă între Ministerul Infrastructurii și Mediului cu provinciile, regiunile urbane și municipalități. Aceste autorități sunt responsabile pentru siguranța traficului pe drumurile aflate sub jurisdicția lor;
- îmbunătățirea sistemului de indicatoare de circulație.

POLONIA

Polonia a înregistrat progrese importante în ultimul deceniu, o scădere de 26% din 2010 până în 2018, dar încă raportează un număr mare de decese rutiere față de media UE - 76 de decese/1 milion de locuitori.

Activitățile intensificate de aplicare a legii traficului au jucat un rol important în scăderea numărului de decese. Verificările șoferilor față de consumul băuturilor alcoolice au crescut cu peste 81% în perioada 2010-2017. Poliția a efectuat în 2018, 468 de verificări la 1000 de locuitori, iar numărul de șoferi sancționați pentru a punerea în pericol a siguranței pietonilor a crescut de la aproape 18.000 în 2010 la peste 411.000 în 2017.

În Varșovia a fost efectuat un audit pentru circa 2.000 de treceri de pietoni fără semafoare, fiind îmbunătățite vizibilitatea, iluminarea zonelor și întreținerea acestora.

O nouă ierarhizare a străzilor, reprezentând punerea pietonilor pe primul loc, a fost implementată în orașul Gdansk, 62% din drumuri fiind limitate la o viteză de 30 km/h.

În orașul Jaworzno (90.000 de locuitori) în 2017, nu a existat nici un accident rutier cu victime, după modernizarea infrastructurii, implementarea măsurilor de calmare a traficului și îmbunătățirea transportului public.

PORTUGALIA

Portugalia a înregistrat o scădere semnificativă a numărului de decese rutiere din 2010, ajungând la o valoare de 59 de decese/1 milion de locuitori în 2018.

În prezent, în Portugalia se urmărește aplicarea prevederilor privind strategia națională de siguranță rutieră, "PENSE 2016-2020".

Subiecte prioritare:

- îmbunătățirea comportamentului la volan al șoferului;
- protecția utilizatorilor vulnerabili de drumuri publice;
- creșterea siguranței rutiere în zonele urbane;
- reducerea principalelor comportamente de risc;
- construcția de infrastructuri mai sigure, pentru o mobilitate mai bună;
- promovarea siguranței vehiculelor;
- îmbunătățirea asistenței, a tratamentului și a monitorizării răniților în accidentele rutiere.

SLOVACIA

Slovacia și-a îmbunătățit performanța în materie de siguranță rutieră din 2010 cu 28%, numărul de decese rutiere ajungând la 46 de decese la un milion de locuitori.

Programul adoptat la nivelul guvernului cuprinde următoarele subiecte prioritare:

- controlul vitezei de deplasare a vehiculelor;
- consumul de alcool și droguri la volan;
- protejarea participanților la trafic vulnerabili;
- educația în trafic și instruirea șoferilor;
- îmbunătățirea infrastructurii rutiere;
- utilizarea vehiculelor și sistemelor inteligente de trafic;
- transporturi sigure de marfă;

- creșterea nivelului de îngrijire la nivel post-accident;
- managementul siguranței rutiere.

Au fost realizate activități recente de îmbunătățire a infrastructurii rutiere, astfel:

- identificarea și îmbunătățirea traficului în zonele cu risc ridicat;
- calmarea traficului prin reducerea vitezei de deplasare în zonele cu trafic aglomerat;
- îmbunătățirea semnalizării rutiere și a marcajelor;
- treceri de pietoni separate prin mijloace de protecție.

SLOVENIA

Slovenia a înregistrat progrese importante în ceea ce privește nivelul său în materie de siguranță rutieră, situându-se acum peste media UE cu 44 de decese/1 milion de locuitori, ceea ce reprezintă o scădere cu 13% față de anul 2017.

Scopul principal al Programului național pentru siguranța rutieră în perioada 2013-2022 este acela de a reduce numărul de decese și de persoane rănite în accidente rutiere:

- reducerea și controlul vitezei de deplasare a autovehiculelor;
- conduita la volan;
- eliminarea consumului de alcool la volan;
- reducerea accidentelor în care sunt implicați motocicliști;
- siguranța pietonilor;
- siguranța bicicliștilor;
- perfecționarea șoferilor tineri și începători;
- investigarea în profunzime a accidentelor rutiere.

SPANIA

Spania are o valoare bună în ceea ce privește rata mortalității rutiere, de 39 de decese/1 un milion de locuitori.

Strategia spaniolă pentru siguranța rutieră 2011-2020 este aliniată la politicile internaționale și europene existente. Spania a implementat în ultimii ani modificări în legislație și noi programe de supraveghere și control în ceea ce privește consumul drogurilor. Doar în 2014 au fost realizate teste pe circa 70.000 de șoferi. De asemenea, Spania a implementat deja audituri pe drumurile noi și inspecții pe drumurile existente.

Subiecte prioritare:

- sănătatea și siguranța rutieră;
- siguranța vehiculelor;
- educație și practică pentru copii și tineri;
- sensibilizarea cetățenilor și îmbunătățirea comunicării;
- respectarea reglementărilor privind circulația pe drumurile publice;
- descongestionarea zonelor urbane;

- analiza companiilor și a transportului profesional;
- îmbunătățirea infrastructurii și a sistemelor de avertizare;
- tratarea victimelor;
- cercetare și managementul cunoștințelor în domeniu;
- coordonare și participare activă a cetățenilor.

SUEDIA

Suedia este pe locul V în domeniul siguranței rutiere în 2018, cu 32 de decese/1 milion de locuitori, chiar dacă a înregistrat o creștere semnificativă, de 28%, a numărului de victime din 2017.

Administrația Suedeză a Transporturilor este agenția responsabilă cu planificarea pe termen lung a sistemului de transport și de funcționarea rețelei de drumuri de stat.

Suedia nu are un plan de siguranță rutieră în sens tradițional. Cu toate acestea, o serie de agenții și părți interesate au adoptat o abordare gestionată prin obiective pentru a se atinge noua țintă intermediară către "Vision Zero".

Subiecte prioritare:

- Respectarea vitezei (pe drumurile de stat și pe străzile municipale);
- Modul de conducere al șoferilor;
- Utilizarea centurilor de siguranță;
- Utilizarea căștilor pentru biciclete;
- Vehicule sigure (în special pentru autoturisme și vehicule grele);
- Drumuri sigure (drumuri de stat și străzi municipale);
- Salvarea, îngrijirea și reabilitarea persoanelor accidentate;
- Evaluarea periodică a siguranței rutiere.

UNGARIA

Performanța Ungariei în materie de siguranță rutieră este sub media UE. În 2018, au murit 64 de persoane/1 milion de locuitori, ceea ce reprezintă o creștere de 1% față de anul precedent.

Starea generală a infrastructurii rutiere (autostrăzi, drumuri rapide și drumuri naționale) este bună. În Ungaria, este obligatorie folosirea permanentă a fazei scurte pe drumurile publice. Este obligatorie folosirea centurii de siguranță (atât pentru ocupanții locurilor din față, cât și pentru cele din spate). În cazul călătoriei cu copii, este obligatorie dotarea autoturismului cu scaun pentru copil (copil până la 5 ani sau cu o înălțime de până la 120 cm.). Este interzisă utilizarea telefoanelor mobile de către șoferi în timpul deplasării cu autoturismul.

Cu toate ca legislația ungară nu prevede expres utilizarea pneurilor de iarnă, se recomandă ca șoferii să conducă și să echipeze autovehiculul în conformitate cu condițiile de trafic. Lanțurile pentru zăpadă sunt obligatorii în anumite condiții.

Limitele de viteză admise sunt: 50 km/h în localități; 90 Km/h în afara localităților; 110 km/h pe șoselele rapide; 130 km/h pe autostrăzi. Există și porțiuni de drum cu restricții speciale, marcate corespunzător. Depășirea limitelor de viteză

se pedepsește cu amendă. Poliția poate adopta și măsura reținerii mijlocului de transport, până la achitarea amenzii.

Folosirea aparatelor anti-radar este interzisă în Ungaria. Folosirea dispozitivelor de detectare a aparatelor radar, stații de emisie/recepție, constituie contravenție, iar sancțiunea prevăzută constă în amendă contravențională și confiscarea aparatului.

BIBLIOGRAFIE

- <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/RO/COM-2018-293-F1-RO-ANNEX-1-PART-1.PDF>
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R0168&from=RO>
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0274&from=RO>
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/investment_ro
- <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7673-2019-INIT/en/pdf>
- https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-1990_en.htm
- <http://www.mae.ro/node/3670>
- https://www.mae.ro/sites/default/files/file/ghid_iarna_2014_final.pdf
- https://www.vias.be/publications/Kerncijfers%20verkeersveiligheid%202017/Belgian_Key_indicators_Road_Safety_2017.pdf
- https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Verkehrssicherheit/Publikationen/Veranstaltungen/U-Ageing-2014/Downloads-Papers/Josef%20Mikulika.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- <https://www.ft.dk/samling/20072/almdel/tru/bilag/93/517920.pdf>
- https://vayla.fi/web/en/road-network/safety#.XXYmG_AzbcS
- <https://link.springer.com/article/10.1007/s12544-016-0220-x>
- <https://www.poliisi.fi/trafficsafety>
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/erso/pdf/country_overviews/dacota-country-overview-de_en.pdf
- <https://www.gouvernement.fr/en/26-measures-for-new-action-on-road-safety>
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/italian_road_safety_plan_2020.pdf
- https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_AR_2018_final.pdf

- <http://archive.etsc.eu/documents/Road%20Safety%20Policy%20in%20Latvia%20Presentation%20by%20Nils%20Freivalds.pdf>
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-spain_en.pdf
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-hungary_en.pdf
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-sweden_en.pdf
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-france_en.pdf
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-germany_en.pdf
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-italy_en.pdf
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-bulgaria_en.pdf
- https://translate.google.ro/translate?hl=en&sl=en&tl=ro&u=https%3A%2F%2Feur-lex.europa.eu%2Fresource.html%3Furi%3Dcellar%253A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02%2FDOC_2%26format%3DPDF
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_ro.pdf
- <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7673-2019-INIT/en/pdf>
- <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2018/11/21/uk-government-rolls-out-new-road-safety-measures-ignores-will-of-the-people/#15dfce6e57fa>
- <https://www.gov.uk/government/consultations/cycling-and-walking-investment-strategy-cwis-safety-review>
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2017-uk_en.pdf
- <https://www.government.nl/topics/mobility-public-transport-and-road-safety/road-safety>
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/2015_round_tables/grazvydas_jakubauskas.pdf

- <https://www.consilium.europa.eu/ro/press/press-releases/2019/03/29/eu-beefs-up-requirements-for-car-safety/>
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-portugal_en.pdf
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-slovakia_en.pdf
- http://www.drtd2018.org/wp-content/uploads/2019/01/S6-4-AVP-and-DRTD-2018_Vesna-M.pdf
- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-croatia_en.pdf
- <https://translate.google.ro/translate?hl=en&sl=en&tl=ro&u=http%3A%2F%2Fdata.consilium.europa.eu%2Fdoc%2Fdocument%2FST-6927-2019-REV-1%2Fen%2Fpdf>